

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 124:

Forslag til lov om trafikhavne m.v.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 17/1 90).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Et samfund er ikke en statisk faktor. Der sker stadig ændringer, og der stilles krav og udfordringer både til det offentlige og til erhvervslivet. Teknologien griber om sig, og vi bliver mere bevidste om at sikre et godt miljø.

Også havnene skal tage udfordringen op, hvad de efter min mening også er klar til. Danmark har en stor kyststrækning og dermed mange havne af forskellig størrelse og for resten også med meget forskellig økonomi. Det har været et længe næret ønske at få moderniseret lovgivningen om trafikhavne, så de kunne opnå et større selvstyre i lighed med kommunerne. Og det er vi enige i. En havn må betragtes som en slags erhvervsvirksomhed, og derfor kan det være belastende med lidt snærende bånd fra Trafikministeriet, sådan som det har været hidtil.

Forslaget her må jeg betragte som en blanding af frihed og styring, men med en klar forbedring i forhold til det bestående. Friheden består i en beslutning om at afskaffe den centrale takstfastsættelse og de ensartede takster for alle landets havne. Tidligere fastsatte trafikministeren de fælles takster efter en forhandling med de involverede parter med det resultat, at nogle af de store havne fik god dækning for omkostningerne, mens de små faktisk kørte med underskud.

Efter lovforslaget vil der blive mulighed for fri konkurrence på taksterne havnene imellem og også med andre transportformer.

Der er ingen tvivl om, at der på godsområdet vil ske strukturændringer bl.a. i form af mere containertrafik. Der skal helt sikkert i fremtiden sættes på bedre service ud over konkurrencen på priserne, og jeg tror, at de forskellige havne vil specialisere sig hver på deres område.

Der har været frygt for et takstkaos, og det vil selvfølgelig ramme de svageste havne. Derfor

tror jeg, det er rigtigt med en overgangsordning med det gaffeltariffsystem, som det jo kaldes, som Havnesammenslutningen har foreslået, og som jeg kan se går igennem lovforslaget som en 4-årig overgangsperiode.

Den anden frihed gælder for vedligeholdelse og investering. Havnene skal nu ikke længere søge godkendelse om alt i Trafikministeriet. Men jeg kan alligevel godt have en frygt for, at der ud fra et samfundssynspunkt kunne blive tale om en overinvestering set i forhold til den kapacitet, der er brug for i Danmark. Det vil vi fra socialdemokratisk side gerne arbejde lidt videre med i udvalget.

Jeg ved godt, at der skabes mulighed for, at de store havne med stort overskud kan bruge noget af dette overskud til andet end havnedrift, men helst til havnerelaterede investeringer. Min frygt går også mere på de mindre havne, måske tætbeliggende havne, der får investeret mere end nødvendigt, og også den infrastruktur, der må følge med, hvis investeringerne skal udbygges. Det giver ikke just nogen god økonomi, hvis man overinvesterer. Jeg vil meget gerne høre ministerens kommentarer til det, og vi skal selvfølgelig arbejde videre med det i udvalget.

Der er én ting, vi ikke er tilfreds med i lovforslaget. Det er den skjulte privatisering, der ligger i, at erhvervsvirksomheder kan drive privat havnevirksomhed ved siden af. Man kan få tilladelse til at afvikle almindelig godstrafik, selv om det ikke har noget med virksomhedens drift at gøre. Selv om det står i bemærkningerne, at der kræves en godkendelse i hvert enkelt tilfælde, mener vi faktisk, at rammerne er for vidtgående.

Så er der en helt anden ting, der ligger os meget på sinde, og som jeg gerne vil spørge ministeren om. Det er, hvordan ministeren vil sikre, at medarbejderne får indflydelse på deres egen arbejdsplads. Demokrati på arbejdspladsen følger med det moderne samfund. Jeg ved godt, at der i bemærkningerne er en henvisning til den kommunale styrelseslov. Jeg ved også, hvad der står i paragraffen. Men jeg synes, det er så betydningsfuldt, at vi i denne diskussion om en større frihed til havnene også tænker på, hvor vigtigt det er, at medarbejderne får indflydelse på deres egen situation.

Havnen er for de fleste byer et vældigt aktiv. Havnen er attraktiv for erhvervslivet, vel at