

[Tommy Dinesen]

kan de private havne her gå ind og overtage godstransporten, og så går det i allerhøjeste grad ud over skatteborgerne.

Dette ændringsforslag har ikke noget at gøre med private havne, hvor der er færger, der går f.eks. fra Sejerø eller Anholt, eller hvad det nu kan være. De vil naturligvis beholde deres status som hidtil, fordi der står i ændringsforslaget, at de skal have lov til at sejle med de produkter, som de hidtil har haft.

Jeg vil da håbe, at de borgerlige ordførere mellem anden og tredje behandling vil se fornuften i dette forslag, for den er der i allerhøjeste grad, og det bliver også støttet af Havnensamslutningen. Jeg har den holdning, som fru Tove Lindbo Larsen også var inde på, at dette her er decentralisering, og vi håber naturligvis også, at kommunalbestyrelsesmedlemmerne lever op til det ansvar, der hermed lægges ud til dem.

Ernst B. Schmidt (FP):

Ifølge betænkningen vil Fremskridtspartiet redegøre for sin stilling til ændringsforslaget ved anden behandling, og jeg kan meget kort meddele, at vi ikke ønsker at støtte dette ændringsforslag; det er langtfra en liberalisering, så vi vil stemme imod det.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det er selvfølgelig med stor tilfredshed, at jeg kan konstatere fuld tilslutning til lovforslagets principielle indhold og den nok så gennemgribende reform af tilsynsfunktionen på trafikhavneområdet, som lovforslaget lægger op til. Jeg vil gerne takke Trafikudvalget og ordførerne for den positive indstilling.

Imidlertid må jeg sige, at netop på baggrund af denne generelle behandling af og indstilling til lovforslaget har det undret mig, at der er stillet dette ændringsforslag, og jeg må meget fråde at stemme for det.

Ændringsforslaget angår anvendelsen af havne, der er anlagt i tilknytning til en erhvervsvirksomhed. Lovforslagets to hovedpunkter er frigørelse og konkurrence, og selv Socialistisk Folkeparti erklærer i udvalgsbetænkningen den frie konkurrence sin kærlighed. Men uanset dette udgangspunkt for lovrevisjonen stilles der et ændringsforslag, der betyder en begrænsning i den gældende lovs regler om, hvad disse havne lovligt kan anvendes til.

I ændringsforslaget bestemmes det, at erhvervsvirksomheders havne kun må anvendes til formål, der vedrører virksomhedens anlæg og drift. Efter ændringsforslaget afskaffes der ved den mulighed, som den gældende lov åbner for, nemlig at trafikministeren kan tillade en udvidet anvendelse, hvis ganske særlige grunde taler for det.

Det er rigtigt, at lovforslaget åbner mulighed for, at der administrativt kan udvises en noget større fleksibilitet end hidtil med hensyn til anvendelse af disse havne, men om nogen radikal ændring er der såvist ikke tale.

I sin mindretalsudtalelse siger Socialdemokratiet, at dette parti ikke ønsker at privatisere almindelig havnedrift. Nej, men det er heller ikke det, der sker med dette lovforslag. Lovforslaget fastslår, at såvel en rationel udnyttelse af de eksisterende havne som andre hensyn tilsiger, at der føres en restriktiv politik med hensyn til anlæg af nye trafikhavne.

Endvidere angiver lovforslaget ret snævre grænser for den udvidede anvendelse af de eksisterende virksomhedshavne. Det siges, at der ikke er tale om at give disse havne fri adgang til at afvikle almindelig godstrafik. Skal en virksomhedshavn anvendes til andre formål end virksomhedens anlæg og drift, kræves der en tilladelse for den enkelte havn efter en konkret prøvelse. Der kan altså sættes faste grænser for, hvilken art trafik der kan blive tale om at betjene.

Det siges også i bemærkningerne, at det ikke er meningen at fjerne eksistensgrundlaget for de eksisterende offentligt styrede havne. Dette kan ikke med nogen ret siges at være at privatisere almindelig havnedrift. Alle er enige om, at de offentligt styrede havne, som har et tilstrækkeligt trafikalt grundlag, vil få meget frie forhold under den nye lov. Men når talen er om disse havnes monopol, så skal dette efter mindretallets opfattelse ikke alene bevares urørt, det skal efter ændringsforslaget skærpes.

Dette er ikke logik. Det er udtryk for en samfundsøkonomisk bedømt urationel indstilling. Hvis man har et stort, velbeliggende havneanlæg, som man efter en konkret overvejelse finder med fordel bør afvikle en bestemt trafik, så er det ganske ubegrundet at sige nej alene af den grund, at havnen ikke er undergivet offentlig styring. Det har intet med frigørelse og konkurrence at gøre. Det er ganske enkelt bagstræb.