

[Aage Brusgaard]

som havneområdet her og drive det rent forretningsmæssigt. Her skal det offentlige ikke sidde og udpege bestyrelsesmedlemmer samt garantere for nyoptagne lån.

Det, jeg har nævnt her med privatisering af havnen, lyder nok som noget nyt i danske øren, men det er det absolut ikke i udlandet. I England og andre steder har de lavet private havne og moderniseret tidligere hensunkne havneområder til blomstrende forretninger nu.

I forbindelse med udvalgsarbejdet vil Fremskridtspartiet prøve at få klarhed over konsekvenserne ved en offentlig administration af havnefronten på længere sigt og eventuelt drage sammenligning med udlandet.

Jeg vil i denne forbindelse gøre opmærksom på forslaget til folketingsbeslutning om oprettelse af erhvervszoner. Det er et forslag, som Fremskridtspartiet lige har fremsat, så det er endnu ikke trafikministeren bekendt, men det er altså fremsat, og det går ud på, at kommuner og amter kan udpege nogle områder og gøre dem mere frie og mere attraktive for nyetablerede virksomheder. Vi kunne f.eks. tænke os, at der bliver sagt, at der ikke skal betales ejendomsskatter osv. i nogle år. Det kunne være en meget hurtig godkendelse af nye virksomheder osv.

I dag er Københavns Havn en selvejende institution, som har overskud både på drift og lejeindtægter. Jeg tror, at bestyrelse og direktion i Københavns Havn i lang tid har været og er interesseret i modernisering og frasalg og mere udlejning af de områder, som i dag står tomme. Men det er min opfattelse, at Københavns Kommune har været en bremse for denne modernisering på grund af kommunens planlægning, eller man kunne måske sige mangel på samme. Derfor ligger der store områder i dag, der er uudnyttet, og det vil en total privatisering jo kunne råde bod på.

Derfor går vi ind for privatisering både af havnen som sådan og af de områder, der er klar til salg til andre formål.

Svend Aage Jensen (CD):

I maj i år, da dette lovforslag første gang var til behandling her i salen, udtalte Centrum-Demokraternes trafikpolitiske ordfører CD's positive medvirken under forudsætning af afklaring af en række spørgsmål, som udformningen af lovudkastet umiddelbart gav anledning til.

Intentionerne i lovudkastet kan CD være enig i. Uanset hvilke briller der bliver anvendt, har Københavns Havn i en årrække trafik- og aktivitetsmæssigt virket hensygnende og har slet ikke haft en fragt- og trafikmæssig betydning, som stod i rimeligt forhold til havnens kapacitet og beliggenhed. Dette har dog ændret sig i positiv retning i de seneste år. Efter de ændrede forhold i Østeuropa er der opstået en ny situation, der gør, at vi må forvente, at København får en betydelig mere central placering i det nye Europa både handelsmæssigt og på det trafikale område.

Opførelse af Øresundsbroen og skabelse af Ørestaden, som bør foregå koordineret med de kommende aktiviteter for Københavns Havnefront, vil placere København som Nordens indgangsport til det øvrige Europa med store muligheder for, at Københavns Havn ikke blot kan bevare sin status som basishavn, men få en renaissance som en aktiv og vigtig trafikhavn. Det forudsætter imidlertid, at Københavns Havn får det nødvendige økonomiske grundlag for at kunne overleve. Også Københavns Havn er i en konkurrencesituation og kan ikke bare fastsætte havneafgifterne ud fra nødvendigheden af indtjening, men er underlagt selv samme konkurrencevilkår som enhver anden markedsorienteret virksomhed.

CD finder det noget ejendommeligt, at spørgsmålet om ekspropriation af en selvejende institution ikke fra ministeriel side er afklaret i en sådan grad, at der ikke juridisk kan rejses tvivl om lovhjemmelen hertil. Som forholdet tegner sig nu, kan det forventes, at Københavns Havnevæsen ad rettens vej vil søge sig gjort erstatningsberettiget for de aktiver, der påtænkes overdraget til København Havnefront.

Af hensyn til havnens fremtidige drift finder CD det rigtigt, at de aktiver, der overdrages Københavns Havnefront, bliver modsvaret af et antal pantebreve svarende til aktiverens værdi på 1½ mia. kr., som bliver forrentet passende og afdraget med lige store beløb f.eks. over 10-15 år. Det vil dels give Københavns Havn mulighed for planlægning og gennemførelse af de nødvendige investeringer uden hensyn til Københavns Havnefronts driftsresultater i øvrigt. Den opstillede model for Havnefrontens bidrag til Københavns Havn giver efter vor opfattelse en ringere sikkerhed for Kø-