

rederi BornholmsTrafikken deres takster for overførsel af lastbiler med det resultat, at man tiltrak flere lastbiler – altså underforstået, at man flyttede godstrafik fra skibe over på lastbiler. Og det er ganske enkelt den forkerte vej; så også her skal der gribes ind.

Set med SF's øjne er der lang vej endnu, inden søtransporten og nærskibstrafikken har fået tilstrækkelig gode forhold, men vi vil fortsætte med at presse på, og som sagt ser vi havneloven som et positivt skridt i den rigtige retning.

Vi har under udvalgsarbejdet en lang række spørgsmål, som knytter an til de høringssvar, der er kommet, som forhåbentlig kan være med til at stramme loven op på en efter vores opfattelse bedre måde.

Så skal jeg blot afslutningsvis stille et spørgsmål, som har relation til ministerens bemærkninger i forslaget. Det er i forbindelse med de private havne, hvor der står bl.a. omkring Odden Færgehavn og Ebeltoft Færgehavn, at de efter en vis overgangsperiode skal have mulighed for at kunne agere på andre betingelser end dem, der er gældende i dag, altså i konkurrence med de kommunale havne.

Men der er netop indsat en overgangsperiode for at sikre, at de kommunale trafikhavne kan indstille sig på den nye konkurrencesituation. Så er det, mit spørgsmål går på: Betyder det, at trafikministeren vil lægge disse bemærkninger til grund, når ministeren skal vurdere havnens ansøgning om allerede nu at få dispensation for de gældende havnebetingelser? Betyder det, at ministeren dermed vil undlade at give dispensation, før overgangsperioden er udløbet?

#### **Klaus Kjær (DF):**

Lovforslaget er en forenkling i forhold til den gældende havnelov, således at styringen og organisationen af den enkelte havn i højere grad overlades til kommunen uden Trafikministeriets indblanding.

Anlæg af nye havne kræver således efter lovforslaget ikke længere en trafikpolitisk motivering, for så vidt angår organisationsformen for havne med større råderum, således at havne, der er i konkurrence om gods, skal have bedre mulighed for et større forretningsmæssigt islet, ligesom det foreslås, at havnen fremover skal kunne drives i aktieselskabsform med mulighed for aktieudbytte og aktiesalg.

Samtidig gøres det lettere for en havn at overgå fra kommunalt selvstyret havn til kom-

munal havn, der jo så indgår som en del af den kommunale forvaltning og dermed i kommunens økonomi.

Havne, hvis anvendelsesområde er begrænset, får efter forslaget mulighed for at udvide deres anvendelsesområde, således at disse havne får samme adgang til at håndtere almindelig godsomsætning, og der åbnes op for intensivering af et samarbejde mellem havnen og dens operatører i forbindelse med indgåelse af forretningsmæssige aftaler om priser, faciliteter, serviceniveau, tilgængelighed m.v., alt til gavn for havnenes samlede konkurrenceevne.

Lovforslaget åbner endvidere for, at statshavnene kan overføres til ikkestatsligt regi.

Den nye lov skal således bidrage til at give mulighed for større dynamik og større konkurrencedygtighed i danske havne med det sigte at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer. Derfor skønnes lovforslaget også at have en positiv miljømæssig effekt. Men i den sidste ende er det vel den fri konkurrence, som afgør det spørgsmål.

Dansk Folkeparti finder, at lovforslaget går i den rigtige retning, men at der er et par alvorlige knaster, f.eks. i forbindelse med spørgsmålet om, hvornår en kommunalt selvstyret havn skal overgå til at være kommunal havn. Det drejer sig eksempelvis om, hvorledes man definerer det negative driftsresultat.

Ligeledes er der efter Dansk Folkepartis opfattelse et behov for en opblødning af bestemmelserne om havnenes modtagepligt for skibe. Disse forhold er noget, som vi under udvalgsarbejdet vil kigge nærmere på.

Men alt i alt er det et forslag, som Dansk Folkeparti i sidste ende nok vil støtte, idet forslaget giver kommunerne mere handlefrihed og fleksibilitet, således at den enkelte havn driftsmæssigt og organisatorisk kan indrette sig i overensstemmelse med de lokale behov og de lokale udviklingsmuligheder.

Det vigtigste er dog, at der med lovforslaget bliver adgang til fri etablering og anvendelse af havne i Danmark.

#### **Ebbe Kalnæs (CD):**

CD er tilfreds med dette forslag, som giver havnene nye organisationsmuligheder, som giver mulighed for liberalisering og effektivisering.