

der er blot nogenlunde hæderlig og ligelig konkurrence i dette forhold.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Til den allersidste diskussion vil jeg sige, at det er nok muligt, at der er en nedskrivning af statens gæld i det her, men det er i hvert fald ikke en styrkelse af statens egenkapital; det er jo kun at reducere både aktiver og passiver, og det bliver egenkapitalen ikke større af.

Min første anke imod hele denne sag, som jeg synes er en rigtig dårlig sag, er sådan set, at det er en dårlig finansieringsform i en finanslov at sælge ud af arvesølv. Det er ikke noget, man kan gøre i private virksomheder på den måde, men det er efterhånden blevet en skik i forbindelse med finanslovsforlig, men det gør det altså ikke bedre.

Så er det også en yderst kritisk metode rent juridisk. Hvorvidt den holder i en retssag, er jeg selvfølgelig ikke i stand til at vurdere, men jeg synes, det er en kedelig sag, og man må i hvert fald konstatere, at det er stærke kræfter, der er oppe imod hinanden. Man kan ikke sådan lige umiddelbart se, hvem der skulle være klogest, og hvem der skulle være sikrest i det spil.

Så er det jo en helt anden sag, at det er dårligt for havnen og det er dårligt for den trafikform, som havnen servicere. Det er jo det samme, der gør sig gældende ved salg af statshavne i øjeblikket. Jeg synes, det er en dårlig ting, at man kapitaliserer de værdier, de ressourcer, der ligger i havnene. Det får jo kun ét resultat, og det er, at havnene skal til at forrente en gæld, de ikke tidligere har haft, og det betyder altså, at de ikke kan konkurrere lige så stærkt på deres havnetakster.

Regeringen vil faktisk gerne støtte udviklingen af nye former for skibstrafik og hele den transportform i det hele taget, som vi også er helt enige i at man bør støtte. Men vi har tre hovedanker: det er en dårlig finansieringsform, det er en yderst kritisk metode rent juridisk, og det er dårligt for hele den trafikform, som havnen skal servicere. Så vi stemmer imod forslaget.

**Thorkild B. Fransgaard (FRI):**

Lovforslaget om at omdanne Københavns Havn til et aktieselskab lyder jo godt, når man bare lige læser overskriften.

Argumenterne for at omdanne havnen til et aktieselskab er, at det skulle skabe større mulighed for at kunne lave et samarbejde med

Malmø Havn, altså skabe en international havn her i Norden. Det formål er i sig selv rigtig, for vi skal udnytte enhver af de muligheder, der nu opstår, når vi får Øresundsbroen færdigbygget og vi får hele Øresundsregionen op at stå. Det vil få en kæmpebetydning for Danmark, ja, for hele Skandinavien, så det i sig selv det er et rigtig godt mål.

Men hvorfor kan man ikke det med havnen, sådan som den er nu, med den måde, havnen er organiseret på nu? Det kan jeg ikke rigtig forstå, for man er jo allerede i gang med at starte et samarbejde med Malmø Havn. Man har endda sidste forår lavet et brev om, at man vil indgå et samarbejde, så det er på vej.

At starte et så stort samarbejde tager tid. Men det gør det også i andre virksomheder, så begrundelsen for at omdanne havnen til et aktieselskab – at man så kan få en virkelig international havn op og stå – duer ikke. Det kan man gøre lige så godt i den nuværende form.

Hvad er så begrundelsen for at lave den om til et aktieselskab? Det er det andet, der er nævnt i lovforslaget: at når man laver den til et aktieselskab, kan man selvfølgelig lave nogle datterselskaber eller nogle afdelinger, for nu at bruge det ord, så de afdelinger kan tage sig af de forskellige specifikke områder.

En stor opgave, måske den største for Københavns Havn, er at få udnyttet de arealer, der ligger her, på en rigtig måde, altså få dem solgt til boliger og rekreative formål. Det er hovedopgaven, men hvorfor kan man ikke det med den nuværende form? Det mener jeg godt man kan, hvis den nuværende bestyrelse beslutter at dele sig op på den måde, at nogle tager sig af det ene og nogle af det andet. Det kan man vel gøre uden at omdanne formen.

Så er der kun ét argument tilbage for at omdanne havnen til et aktieselskab, nemlig at staten kan få overført nogle midler til finansloven. Der er nævnt 750 mio. kr. og 4 gange 250 mio. kr. over 4 år., men der står dog videre, at selvfølgelig skal det være sådan, at havnen fortsat har sit økonomiske grundlag.

Ja, det er nemt at skrive det, men hvilken garanti har vi for det?

Det er fremhævet flere gange både i lovforslaget og i de høringssvar, vi har fået fra ministeren, at der er en soliditetsgrad på 84.

Soliditetsgrad kan være mange forskellige ting, men det, der har betydning, er likviditetsgraden, og jeg kan ikke sige, hvordan de ting ser ud i forhold til hinanden, men hvis vi læser