

videre i høringssvaret, kommer det frem, at det må antages, at der skal en meget betydelig lånekapital til, for at havnen kan køre videre, når der bliver trukket 1,75 mia. kr. ud.

Og så er vi virkelig fremme ved det, der er sagens kerne. Det drejer sig nemlig om at få finansieret finansloven, og for at det skal se rigtigt ud i regnskabet, overfører man de 1,75 mia. kr. Det er faktisk det eneste argument, jeg kan se.

Der er ikke rigtig nogen argumenter for at lave havnen om til et aktieselskab, så man kunne vist lige så godt være ærlig og sige, at man gør det her, fordi man skal have finansieret finansloven.

Hvis det er tilfældet – og det tror jeg det er – er det altså nødvendigt at vente og høre, hvad Højesteret siger i den sag, der bliver anlagt, hvis lovforslaget bliver vedtaget.

Jeg skal ikke kunne sige, om det er grundlovstridigt eller ej. Jeg mener, det er tilfældet, men det er der andre der har mere forstand på. Men under alle omstændigheder ville det rigtige være at vente med at vedtage lovforslaget, indtil vi har hørt Højesterets kendelse, og så kunne vi tage det op igen.

#### Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan forstå, at det ikke gør noget indtryk på et antal partier i Folketinget, hvad Justitsministeriet skriver i et meget udførligt notat, der analyserer ejerforholdet til Københavns Havn. Jeg kan også forstå, at det ikke gør indtryk, at tre højesteretsdommere i forbindelse med en voldgiftskendelse faktisk har taget udgangspunkt i, at Københavns Havn er en statslig, selvejende institution og dermed en del af den statslige forvaltning. Det bevirker, at staten selv kan disponere over sin formue, og det er sådan set det, regeringen lægger op til at der skal gøres her.

Der er nogle, der ønsker at prøve sagen ved domstolene, og det er helt i orden. Regeringen er helt indstillet på, at sådan må det være, og det vil vi ikke lægge nogen hindringer i vejen for. Vi er som sagt ikke enige i, at der skulle være et problem med grundlovens § 73, men vi respekterer helt, at der kan foregå en prøvning ved en domstol.

Jeg vil gerne sige til hr. Kaj Ikast, at forskellen mellem dengang, hr. Kaj Ikast som trafikminister lagde lovforslaget frem, og nu er, at regeringen denne gang har flertal for sit forslag. Det

er selvfølgelig en anden sag, men det er en ikke helt uvæsentlig detalje at hæfte sig ved.

Jeg håber, at det måske under udvalgsarbejdet også kan blive mere afklaret, hvad det er for hensigter, vi egentlig har med lovforslaget. Der er blevet sat en række spørgsmålstejn ved det, selv om jeg har bestræbt mig på at gøre bemærkningerne så udførlige som overhovedet muligt – også for at skabe tryghed om, hvad det egentlig er, vi vil med havnen i forbindelse med lovforslaget.

Jeg har også hæftet mig ved Københavns Havns høringssvar og beklager naturligvis, at der er den strid om det helt grundlæggende: Hvem ejer denne havn? Men ikke desto mindre forstår jeg faktisk alligevel på høringssvaret, at den hensigt, man har med havnen, er vi i virkeligheden meget enige om. Hensigten med havnen er fortsat, at både erhvervshavnen og arealudviklingsdelen skal kunne udvikle sig, og det skal der være de nødvendige midler til.

Det, der så er spørgsmålet, er: Er der for mange midler i Københavns Havn i dag til de formål? Er der for få? Er der tilstrækkeligt?

Hvis man skal se på Københavns Havns økonomi, kan man jo se, hvis man tager det officielle 1998-regnskab, at virksomheden Københavns Havn drives med en soliditet på 84 pct. Det er jo en usædvanlig høj soliditet for en virksomhed, og derfor er det også helt ubetænkeligt at lægge op til at udtage 750 mio. kr. fra havnens formue. Det er frie midler, der ikke er decideret brug for til havnedriften eller til arealudviklingsaktiviteterne. De kan sagtens frigøres i den her fase til de andre formål, som Folketinget ønsker at prioritere, som det også er sket med finanslovaftalen på trafikområdet.

Når de 750 mio. kr. er taget ud, vil havnen stadig væk leve med en soliditet på 50 pct. Det er stadig væk en meget høj soliditet i en virksomhed af den her karakter, og hertil kommer så, at der forventes et positivt resultat i havnen også for 1999. Så der er tilstrækkelige midler til at realisere de formål, der lægges op til i havnen, og til at fortsætte at udvikle havnen på basis af.

Når jeg er lidt optaget af det med de frie midler, som ikke er nødvendige af hensyn til de to formål, så hænger det jo sammen med spørgsmålet: Hvem skal disponere anvendelsen af dem? Det mener jeg, Folketinget skal. Jeg mener, de skal under demokratisk kontrol. Jeg mener ikke, det er fair, hvis en havnebestyrelse i Københavns Havn vil beslutte, at de oversky-