

adkomst til at føre sagen, jf. herom i besvarelsen af spørgsmål 51.

Alligevel kan man spørge: Kan et statsligt aktieselskab føre retssag mod dets ejer, den danske stat? Hertil er svaret for det første, at ejeren, staten, netop tilkendegiver, at den ikke har noget imod, at sagen prøves ved domstolen.

Tværtimod vil regeringen have denne sag afgjort én gang for alle, og det stillede ændringsforslag er som nævnt udtryk for, at der ikke skal lægges hindringer i vejen for en videreførelse af sagen, og det vil i sig selv indebære, at Københavns Havn A/S vil have de fornødne muligheder herfor.

For det andet er sagen jo allerede anlagt ved Østre Landsret, og der er udpeget en advokat, der er indbetalt retsafgift m.v. Vi taler med andre ord om en sag, der allerede er indledt, og sagsøgte, dvs. den danske stat ved Trafikministeriet, har ikke og agter som nævnt ikke på nogen måde at stille hindringer i vejen for sagsøger.

Temaet for en retssag fastlægges af de påstande, der nedlægges af sagens parter. Det er derfor i enhver retssag af helt afgørende betydning, hvorledes påstandene er formuleret, fordi domstolskonklusionen netop er bestemt af påstandenes udformning og indhold.

Ved lovforslagets gennemførelse er de konkrete skridt til omdannelsen taget, og der vil herefter ikke være tvivl om, at der foreligger en sådan konkret og aktuel retstvist, så den sag, som Københavns Havn har anlagt mod Trafikministeriet, i nødvendigt omfang efter ændring af sagsøgers påstande kan tages under påkendelse. Det er derfor ikke korrekt, når det i dagspressen hævdes, at det nye selskab, Københavns Havn A/S, ikke vil kunne føre sag mod Trafikministeriet.

I en situation, hvor loven ikke kan sættes i kraft, før der foreligger en endelig dom fra Højesteret, vil det indebære, at lovens ikrafttrædelse vil blive afhængig af forhold, som ligger uden for regeringens rådighed. Det er ikke tilfredsstillende for en regering, der føler sig overbevist om rigtigheden af sit forslag, og som med det stillede ændringsforslag tilmed gør alt for at sikre, at modparten kan få prøvet retstvist ved domstolen.

Det skal tilføjes, at det forhold, at udbetalingen udskydes, ikke er et udtryk for usikkerhed hos regeringen, men alene skal tages som udtryk for en politisk gestus, som skal bidrage til at skabe ro omkring sagen. Denne gestus har

således ikke nogen retlig relation til grundloven.

Jeg vil i øvrigt gerne henvise til Trafikudvalgets lukkede eksperthøring om lovforslaget den 3. april 2000. Mit indtryk af høringen var, at der mellem eksperterne var enighed om, at det er fuldstændig foreneligt med grundloven at omdanne Københavns Havn til et statsligt aktieselskab, jf. f.eks. Claus Haagen Jensens bemærkning herom, side 11 i referatet, hvor det hedder: »Hvad så med det, der ligger i lovforslaget? Ja, der er jo to elementer, og det synes jeg måske er lidt overset i debatten. Det ene er omdannelsen af havnen til et statsligt aktieselskab. Her er jeg ikke et sekund i tvivl om, at det er fuldstændig foreneligt med grundloven. Det er en almen regulering, som man har ret til at foretage fra lovgivningsmagts side, og vi har jo også her en klar dokumentation i retspraksis for, at den slags vil domstolene ikke skride ind overfor.«

Der var derimod delte meninger mellem eksperterne om adgangen til at disponere over havnens formue. Beslutningen om at udskyde tidspunktet for udbetaling af stiftertilgodehavende er derfor i en vis forstand udtryk for, at regeringen – uden i øvrigt at have ændret opfattelse – har valgt at lade sagen bero på domstolens afgørelse.

Endelig kunne man spørge: Er trafikministerens ændringsforslag samt lovforslaget i øvrigt alene bestemt af, hvad man kunne kalde procestaktiske hensyn? Svaret er nej. Som nærmere anført i lovforslagets almindelige bemærkninger, punkt 1, er omdannelsen til et statsligt aktieselskab i sig selv fra regeringens side begrundet i et ønske om at tilskynde til en endnu mere aktiv indsats, for så vidt angår omdannelse af havnearealerne i København.

En sådan styrket indsats vil nødvendigvis gøre mere fleksible rammer omkring Københavns Havn som selskab, hvilket tilgodeses ved omdannelsen til et aktieselskab. Hermed vil virksomheden blive etableret efter en kendt og afprøvet model, hvilket må anses for vigtigt fremover set i relation til kommende samarbejdspartnere og investorer.

En gennemførelse af lovforslaget vil endvidere give Københavns Havn en række andre fordele i forhold til gældende lov.

Det er i den forbindelse af særlig betydning, at Københavns Havn A/S med lovforslaget sikres adgang til at indlede et samarbejde med andre havne, herunder Malmø Havn. Et sådant