

at alle kommuner vil gøre det godt, men hvad nu, hvis der er en kommune, der ikke gør det godt?

(Kort bemærkning):

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

I det tilfælde har borgerne jo i L 105, som vi formentlig vedtager engang her i december eller i januar, en fuldstændig klar beskrivelse af, hvilke krav de kan stille. Det har de ikke i dag, men meningen med lovforslaget er jo netop at præcisere, hvad lovgrundlaget er, og når vi præciserer det, er det selvfølgelig naturligt, at det også skal stå i lov om trafikelskaber, når vi kommer frem til at behandle strukturreformen i løbet af året. Det siger da sig selv.

Kl. 12.00

**Formanden:**

Tak til trafikministeren.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

**Afstemning**

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

**Meddelelser fra formanden**

**Formanden:**

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.01

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:**

**Forslag til folketingsbeslutning om ligestilling af havnene med hensyn til at kunne udføre skibsrelaterede hjælpetjenester og havnerelateret operatørvirksomhed.**

Af Helge Mørtensen (S) m.fl.

(Fremsat 19/10 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Forslagsstillerne ønsker at pålægge regeringen at fremsætte et forslag til ændring af havneloven. Socialdemokratiet ønsker således at give alle kommunale selvstyrehavne og helt eller delvis kommunalt ejede aktieselskabshavne mulighed for at udføre så vel skibsrelaterede hjælpetjenester – for at alle skal forstå, hvad det er, vil det sige bugsering, lodstjeneste og trosseføring – som havnerelaterede operatørvirksomheder, dvs. terminaloperatørvirksomheder, stevedoring og lagervirksomhed.

Regeringen finder det naturligt, at der til staidighed er fokus på, at erhvervshavnene skal have de bedst mulige rammer. Det er centralt for at sikre deres fortsatte udvikling, og det er nødvendigt. Særlig opmærksomhed er rettet mod, at rammevilkårene for transporterhvervene får særlig betydning i den globale udvikling med en stigende international arbejdsdeling.

Den nuværende havnelov er bygget op omkring den grundlæggende betragtning, at havnens hovedopgave er at anlægge og drive infrastruktur. Denne betragtning er bl.a. baseret på, at man har villet sikre en fornuftig arbejdsdeling mellem offentlige og private aktører i havnetjenesten.

Der er så en række havne, der ved vedtagelsen af den nuværende havnelov i 1999 fik lov til at fortsætte med at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester som bugsering og slæbebådsvirksomhed. Det skyldtes, at man ikke mente, at man kunne fratage disse havne en ret, de har haft uimodsagt i mange, mange år.

Forslagsstillerne ønsker en generel ophævelse af de nuværende begrænsninger på, hvilke opgaver havnene må udføre. Som jeg tidligere har redegjort for, mener jeg ikke, at det kan ske uden videre, men at det tværtimod bør overvejes me-