

get, meget nøje. Særligt skal det sikres, at der ikke påføres private operatører en ubillig konkurrence fra offentligt støttede virksomheder.

Derfor kan regeringen ej heller tilslutte sig Socialdemokratiets beslutningsforslag i den foreliggende form. Jeg mener, at forslaget er for vidtgående. Det betyder dog ikke, at regeringen er fuldstændig afvisende over for at ændre på de nuværende funktionsbegrænsninger i havneloven. Der kan være tilfælde, hvor det er fornuftigt at give havnene lov til at forsøge sig med skibsrelaterede hjælpetjenester.

Jeg har i forvejen en begrænset adgang til at give en dispensation til havnene til at udføre havnerelateret operatørvirksomhed som f.eks. stevedoring og lagervirksomhed, og det har jeg faktisk gjort i et enkelt tilfælde.

Jeg er indstillet på i denne folketingsssamling at fremsætte et lovforslag om, at der etableres en forsøgsordning. Den ordning vil indeholde en meget begrænset adgang til, at jeg også kan give dispensation til en kommunal selvstyrehavn eller kommunal aktieselskabshavn, der ønsker at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

Jeg forestiller mig, at forsøgsordningen tænkes alene at omfatte et begrænset antal større havne, der i de sidste 3 år har haft en årlig godsomsætning på mindst 3 mio. t gods. En dispensation vil f.eks. kunne blive givet, når havnen er i stand til at dokumentere, at en skibsrelateret hjælpetjeneste ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi. Derudover kunne et vilkår for dispensationen være, at aktiviteten skal udskilles fra den øvrige havnedrift og udføres i et skattepligtigt selskab, der i givet fald kan omfatte fælles ejerskab og drift med private aktører.

Da der vil blive tale om en forsøgsordning, vil jeg lægge vægt på, at ordningen evalueres med henblik på, at erfaringer fra ordningen kan indgå i regeringens fortsatte arbejde med at skabe gode vilkår for havnene og den intermodale godstrafik.

Fjerde næstformand (Aage Frandsen):

Tak til trafikministeren. Så går vi i gang med ordførerrækken, fru Gitte Lillelund Bech.

Kl. 13.05

Gitte Lillelund Bech (V):

Det socialdemokratiske beslutningsforslag, som vi her behandler, ønsker at give alle helt eller delvist kommunale havne mulighed for at udføre bugsering og operere terminaler ud over den

primære opgave, som havnene har, nemlig at stille infrastruktur til rådighed.

I Venstre er vi glade for fri konkurrence. Vi mener, det er vigtigt, at vi giver de bedst mulige rammer for erhvervshavnene, men samtidig må vi også sige, at den grundlæggende hovedopgave for de kommunale havne er at anlægge og drive havneinfrastruktur. Det er ud fra en tanke om, at vi med skattekroner i ryggen stiller infrastrukturen til rådighed, men at alt andet arbejde varetages af private i konkurrence med hinanden. Således ønsker vi ikke fra Venstres side, at private operatører skal udsættes for en ublu konkurrence fra det offentlige og fra offentligt støttede virksomheder på områder, hvor det naturligt kan drives af private operatører.

Vi er dog opmærksomme på, at ved vedtagelsen af den nuværende havnelov var der kommunale havne, der fik ret til fortsat at udføre bugsering og slæbebådsvirksomhed. Herved er der i dag ikke parallelitet mellem de kommunale havne, ligesom der i øvrigt ikke er parallelitet i størrelsen af de kommunale havne.

Vi kan med Socialdemokraternes forslag se, at der kan være behov for forskellige løsninger afhængig af eksempelvis havnenes størrelse og beliggenhed, og det kan meget vel være, at vi skal kigge på det. Men som forslaget ligger her med en fuldstændig fritstillelse for alle kommunale eller delvist kommunale havne til at drive bugsering, slæbebådsvirksomhed m.v., kan vi simpelt hen ikke støtte det, og derfor vil vi stemme nej til forslaget.

Poul Fischer (DF):

Dette beslutningsforslag fra Socialdemokratiet lægger op til, at alle kommunale selvstyrehavne og aktieselskabshavne, der er helt eller delvist ejet af kommuner, skal kunne udføre skibsrelaterede hjælpetjenester og havnerelateret operatørvirksomhed, hvilket der ikke er mulighed for med den nugældende havnelov.

Af bemærkningerne til forslaget fremgår det, at der ikke er tale om ideologi, men at det alene er et ønske om at frigøre markedskræfterne for at sænke omkostningerne for dermed at gøre havnene konkurrencedygtige, og det lyder jo meget godt.

Den nuværende havnelov er fra 1999, og det blev ved lovens udformning indskærpet, at det skulle sikres, at en kommune ikke bliver erhvervsdrivende på lige fod med det private erhvervsliv, ligesom det i bemærkningerne til § 10, stk. 3, anføres, at det ikke er hensigten med for-