

sådan måde, at det ikke har nogen reel værdi til at skabe reel konkurrence.

Når der både skal handle om visse tilfælde, at det altså er meget få havne, der bliver omfattet af lovforslaget, at ministeren efterfølgende skal godkende det, og at man skal kunne dokumentere, at der ikke er andre, der kan løse opgaverne, at det kan simpelt hen ikke lade sig gøre, så er spørgsmålet: Hvorfor lave et lovforslag, hvis man ikke ønsker en reel konkurrence? Og det gør man åbenbart ikke med det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Jeg går ud fra, at der er tilfælde, hvor den situation, så der er fri konkurrence på området, ikke er til stede, og der går jeg så også ud fra, at ministeren vil give de fornødne tilladelser. Selvfølgelig kan disse ydelser, bugsering, losning osv., finde sted, men hvis anløbet af skibe i visse havne er for lille til, at der opstår private virksomheder til at kunne håndtere det, så er der et behov, som ikke umiddelbart kan leveres i privat regi, og som det her forslag giver mulighed for, at havnen selv kan påtage sig at løse i en særskilt afsondret økonomisk enhed.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til næste ordfører, hr. Rasmus Prehn.

Kl. 19.45

Rasmus Prehn (S):

I Socialdemokratiet har vi noteret os, at enkelte kommunale selvstyrehavne og kommunaltejede aktieselskabshavne med dette lovforslag får mulighed for at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

Fra Socialdemokratiets side har vi længe påpeget det urimelige i den manglende ligestilling mellem de kommunale og private udbydere af bugsering, trosseføring, stevedoring, lagerstyring m.m. Vi har opfattet situationen som urimelig konkurrence og som medvirkende årsag til de høje priser på disse opgaver.

Konkurrencestyrelsen har i konkurrenceredegørelsen for 2003 peget på, at der mange steder mangler konkurrence mellem de private serviceudbydere i havnene. Derfor ser vi den forsøgsordning, som lovforslaget lægger op til, som et skridt i den rigtige retning.

Transport- og energiministerens vil, hvis dette lovforslag vedtages, kunne give tilladelse til, at kommunale selvstyrehavne samt delvis kom-

munaltejede aktieselskabshavne kan udføre skibsrelaterede hjælpetjenester. Opgaverne kan udføres selvstændigt eller i samarbejde med private virksomheder.

Betingelsen for, at kommunale selvstyrehavne samt kommunaltejede aktieselskabshavne kan få ministerens tilladelse til at varetage disse opgaver, er, at havnen har en godsomsætning på over 3 mio. t gods om året i gennemsnit over de seneste 3 år, at havnen kan dokumentere, at havnens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke er opfyldt i privat regi, og endelig at de her skibsrelaterede hjælpetjenester udføres i et skattepligtigt selskab, hvor tilladelsen bortfalder, hvis selskabet har underskud i tre på hinanden følgende år.

Men selv om disse betingelser er opfyldt, er det værd at bemærke, at ministeren stadig har beføjelser til at vurdere, hvorvidt der skal gives en tilladelse. Derfor er det vigtigt for Socialdemokratiet at få afklaret, hvorvidt ministeren vil lægge vægt på eventuelle andre kriterier, og om ministeren forestiller sig, at havne, der faktisk lever op til de nævnte betingelser, kan udelukkes. I det hele taget vil vi fra Socialdemokratiets side gerne påpege, at de nævnte krav er meget restriktive og reelt set kun åbner mulighed for meget få havne.

I det forslag til adgang til markedet, som Europa-Parlamentet og Rådet har lagt frem, og som forventes vedtaget i år, er kravene mindre, og der åbnes op for mulighed for flere danske havne. I ministeriets svar til Danske Havnes høringsvar bekræftes det, at det kun er de allerstørste danske havne, der reelt får mulighed for at deltage i den forsøgsordning.

Derfor er vi fra socialdemokratisk side interesserede i at få ministerens vurdering af, om ikke også nogle af de mindre havne med fordel kunne deltage i denne forsøgsordning. F.eks. kunne ministeren lade grupper af havne gå sammen om at tilbyde skibsrelaterede og havnerelaterede hjælpetjenester. Vi vil med andre ord spørge ministeren, om han er villig til at få nedjusteret kravet til, hvor stor en godsomsætning en havn skal have for at være med. Vi er også interesserede i at få ministerens svar på, om ikke de danske regler med fordel kan matche dem, der er lagt frem i det direktiv, som Europa-Parlamentet har lagt frem.

Danske Havne nævner endvidere i deres høringsvar, at forsøgsperioden er for kort i forhold til de store investeringer, som havnene skal foretage for at være med. Derfor vil vi gerne