

givningen kunne afspejle sig i, men det vil vi vende tilbage til ved en senere lejlighed.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Næste ordfører er hr. Ole Sohn.

Ole Sohn (SF):

Jeg vil indledningsvis gerne starte med at knytte an til den radikale ordførers udgangsreplik om, at vi mangler en samlet transportpolitik her. Derfor forstår jeg ikke, hvorfor statsministeren i forbindelse med regeringsrokaden etablerede et transportministerium uden at samle transportsektoren.

Det er mig en gåde, hvordan det kan være, at vi har transporten eksklusive søfarten samlet i et ministerium og så søfarten samlet i et andet. Det giver unægtelig en lang række komplikationer, bl.a. også i forbindelse med drøftelsen af det her lovforslag. For udgangspunktet for at diskutere et forslag til ny havnelov burde være, hvordan vi kan være med til at billiggøre søtransporterne sådan altovervejende, så vi kunne få flyttet noget lastbiltrafik over til søen. Det må være det, der er ledetråden.

Så kommer man med et forslag her, hvor i særlige situationer visse havne, som har en omsætning på over 3 mio. t, kan gå ind og få en dispensationsmulighed efter godkendelse af ministeren. Der kan næsten ikke være flere restriktioner.

Jeg ville da gerne spørge ministeren om, hvad der er grunden til, at man ikke følger de samme retningslinjer, som ligger i det EU-direktiv, som er undervejs, om 1,5 mio. t i omsætning? Det vil de give flere havne mulighed for det.

Hvordan kan det være, at man ikke lader flere havne i fællesskab gå sammen om at klare bugseringsopgaver, lodsopgaver og lignende? Hvordan kan det være, at man overhovedet ikke er mere kreativ i betragtning af, at konkurrence-redegørelsen for 2003 klart dokumenterer, at problemerne i danske havne ikke er selvstyre-havnene eller de kommunaltejede aktieselskabs-havnene? Nej, det er de private virksomheder på havnene, stevedorer og skibsmæglere, der er årsag til, at vi har et alt for højt prisniveau og alt for lidt konkurrence.

Kl. 20.05

Så forstår jeg altså ikke, hvorfor det ikke er en borgerlig-liberal regering, som siger, at der skal være fri og fair konkurrence. Når nu havnene tilbyder, at de kan gå ind og give konkurrence, skulle de da have mulighed for det. Resultatet

heraf vil være, at man får billigere betjening af skibene, som gør det billigere for transportørerne at gøre brug af skibstransporter frem for lastvognstransporter.

Og når ministeren nu er fremme med pennen, vil jeg gerne spørge ministeren, om vi ikke kan få en opgørelse – jeg ved godt, at det ligger i periferien af lovforslaget, men alligevel har det noget med prisen at gøre – over, hvor meget det egentlig er, de danske havne indbetaler til den såkaldte isbrydningsfond, vi har i landet? Jeg gentager lige: Hvor meget er det egentlig, de danske havne indbetaler til den såkaldte isbrydningsfond? Og hvor meget har man egentlig brugt af fonden til betjening og løsning af isbrydningsopgaver?

For os ligger der her en fantastisk fordyrelse af søtransporten. Jeg kunne også godt tænke mig at vide, om ministeren er i stand til at skaffe oplysninger om, hvad Svitzers priser har været, lad os bare sige 5 år tilbage, hvordan er deres prispolitik lagt an, og om de har meldt ud, hvad priserne vil være i 2005 og 2006. Det er nemlig meget interessant, tror jeg, at få det frem.

Det, der er det helt afgørende, og det, vi vil lægge vægt på fra SF's side – og vi vil gerne gå konstruktivt ind i forhandlingerne om lovforslaget – er, at vi får liberaliseret på en sådan måde, at vi får skabt fair konkurrence med det formål at nedbringe omkostningerne for søtransporten. Det er det altafgørende ønske for os, og jeg kan ikke forstå, hvorfor ministeren har et særskilt ønske om i videst muligt omfang at tilgodese specielt Svitzer for nu at sige det direkte, for det er sådan set det eneste firma, der ud over havnene kan gå ind og agere. Det gælder vel om at få en fri og fair konkurrence.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Næste ordfører hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Det her lovforslag handler om en forsøgsordning, hvor kommunale selvstyrehavne eller helt eller delvis kommunaltejede aktieselskabshavnene i særlige tilfælde kan få en tilladelse til at udføre de såkaldte skibsrelaterede hjælpetjenester. For i dag er det jo sådan, at disse selskaber kun har mulighed for at udføre såkaldt havnerelateret operatørvirksomhed. Det giver problemer med at kunne drive havnene, når der ikke er tilstrækkeligt udbud af private tjenester, eller hvis det private udbud er for dyrt og dårligt.