

visse havne, som før havneloven havde udført sådanne opgaver efter den såkaldte grandfather right for nu at bruge et EU-sprog.

Kommunale selvstyrehavne og kommunalt-ejede aktieselskabshavne har således fremhævet, at der er tale om urimelige konkurrenceforhold. Der bør derfor være en mulighed for, at også andre havne kan få tilladelse til at udføre disse skibsrelaterede hjælpetjenester.

Spørgsmålet om adgang for havnene til at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester har tidligere været drøftet her i Folketinget, så sent som i efteråret 2004, hvor Socialdemokratiet stillede et beslutningsforslag. B 20 hed det helt præcist, og det var hr. Helge Mortensen, der stillede det, så vidt jeg husker.

En tilladelse til forsøg kan kun gives, når havnens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke kan opfyldes i privat regi, og det er hele det, diskussionen drejer sig om: Kan den det, eller kan den ikke det?

Jeg takker for de mange gode og overordentlig positive indlæg, de fleste af dem, og skal love at besvare alle spørgsmålene, der bliver stillet til mig, særdeles konstruktivt.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Jeg har meget forståelse for, at de mere specifikke spørgsmål bliver besvaret under udvalgsarbejdet, men der må jo være en eller anden politisk baggrund for at stille forslaget, og ministeren og regeringen må have gjort sig nogle overvejelser om, hvordan man egentlig forestiller sig, at de store havne, som i dag alle sammen uden undtagelse dagligt får bugseret, lodset og fortøjet skibe af private firmaer, skal dokumentere, at de ikke kan få det gjort. Hvilke kriterier ønsker ministeren at lægge ind for at imødekomme havnene? De får jo alle sammen løst opgaven af private i dag.

Kl. 20.15

Det, der er problemet, er, at konkurrenceregelgørelsen siger, at de private er for dyre. Så der må jo ligge et eller andet. Jeg går ud fra, at regeringen har en eller anden idé om, at man vil konkurrenceudsætte de private firmaer på nøjagtig samme måde, som man vil konkurrenceudsætte det offentlige, altså det, der hedder noget for noget i regeringens politik. Så hvilke kriterier forestiller ministeren sig, at man kan bruge?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Der er faktisk eksempler på havne, som ikke kan få udført disse skibsrelaterede hjælpetjenester, selv om de har en størrelse som beskrevet her i lovforslaget. Og det er det, vi forsøger at imødekomme med netop dette forslag efter et udtrykkeligt ønske fra Folketinget, som blev fremhævet, da vi havde diskussionen om B 20, som Socialdemokratiet fremsatte.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Det var jo ikke just, fordi klarheden sådan lyste ud af svaret. Er opgaven for en transportminister ikke at sikre, at man får de lavest mulige omkostninger for havnene og dermed de lavest mulige omkostninger for skibene, for rederne og for transportørerne? Det må jo være det primære formål.

Så er spørgsmålet: Hvad er grunden til, at man eksempelvis ikke bruger den samme om sætningsgrænse som i EU's havnedirektiv, som er undervejs? Hvordan kan det være, at det ligger så højt? Hvordan kan det være, at man laver sådan en forsøgsperiode med så utrolig kort årrække, som vanskeliggør forrentningen af den investering, som de kommunale havne er nødt til at foretage? Det gør det jo næsten fuldstændig umuligt at realisere det i praksis.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg er nødt til at sige til hr. Ole Sohn, at klarheden i svaret altså afhænger meget af klarheden i spørgsmålet. Det var derfor, hr. Ole Sohn fik det svar, han fik.

Det er rigtigt, at der er forhandlinger i EU om et direktiv, der skal sætte grænsen lavere, men jeg har ingen mulighed for at sige, for så havde jeg naturligvis gjort det, hvornår dette direktiv bliver vedtaget. Og det er baggrunden for, at vi forsøger at komme igennem med det her som en hurtig løsning.

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