

reglerne skal gælde i den pågældende ejendom, er efter CD's opfattelse ikke vejen frem, og vi kan derfor ikke støtte de stillede ændringsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende lovforslag nr. L 210: Forslag til lov om ændring af lov om leje, lov om midlertidig regulering af boligforholdene og lov om leje af almene boliger. (Beboermaksimum).

Ændringsforslag nr. 1-9 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der foretoges dernæst afstemning vedrørende lovforslag nr. L 211: Forslag til lov om ændring af lov om almene boliger samt støttede private andelsboliger m.v., lov om andelsboligforeninger og andre boligfællesskaber, lov om individuel boligstøtte og lov om integration af udlændinge i Danmark. (Fleksible udlejningsregler, særlig støtte til visse almene boligafdelinger og kommunal anvisning til private andelsboliger).

Ændringsforslag nr. 1-7, 8 og 9 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Anden behandling af lovforslag nr. L 229: Forslag til lov om elektroniske signaturer.

Af forskningsministeren (Birte Weiss).
(Fremsat 22/3 2000. Første behandling 6/4 2000. Betænkning 10/5 2000).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

19) Anden behandling af lovforslag nr. L 163: Forslag til lov om Københavns Havn A/S.

Af trafikministeren (Sønja Mikkelsen).
(Fremsat 16/12 99. Første behandling 14/1 2000. Betænkning 11/5 2000).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Det af trafikministeren stillede ændringsforslag er et forsøg på at legitimere, at Københavns Havn, som jo har anlagt en retssag imod Trafikministeriet netop på baggrund af dette lovforslag, stadig væk kan færdiggøre denne retssag.

Fra Venstres side synes vi, det er meget bekymrende, at man forsøger at gennemføre en lov, når der verserer en retssag ved Østre Landsret, og vi vil faktisk opfordre trafikministeren til at trække lovforslaget tilbage, indtil retssagen er afgjort.

Arne Melchior (CD):

Den tale, jeg vil ulejlig Folketinget med nu, kunne egentlig vente til tredje behandling, men jeg skal gøre opmærksom på, at her er tale om en meget ekstraordinær situation i Folketingets arbejde, og derfor vil jeg holde den i dag, så der er tid til at tænke sig om før tredje behandling; men det er ingen garanti imod, at jeg ikke også holder en tilsvarende ved tredje behandling. Der er ingen, der skal glæde sig for tidligt.

Efter snart 25 år herinde er jeg jo selvfølgelig blevet vant til at komme i mindretal – det er klart – tilmed som medlem af et ikke alt for stort parti, og jeg kan godt sige et for lille parti. Så lever man med det, det er demokratiets spilleregler, man kan ikke få ret hver gang, og det har man rigtig godt af. Det er sjældent, det virkelig smerter, og jeg skal ikke opregne det par tilfælde, der har været, hvor det virkelig har gjort ondt, men et sådant nyt tilfælde indtræder her.

Med det snævrere tænkelige flertal vil man vedtage lidt af en sensation. Jeg mener, at det både er demokratisk og juridisk danmarkshistorie, hvis det snævrere flertal beslutter sig til ved tredjebehandlingen at gennemføre dette lovforslag.

Jeg skal – før jeg kommer med mine egne bemærkninger – lige citere fra Politiken i går, hvor professor Steen Rønsholdt fra Københavns Universitet udtaler følgende: »For at gennemtvinge loven har man opfundet en dybt betænkelig fremgangsmåde, som giver indtryk af, at regeringen – hvad enten det er bevidst eller halvbevidst – forsøger at undgå en retssag. Eller måske endnu mere betænkeligt: At påvirke en eventuel retssag i negativ retning for havnen«. Så langt professorens udtalelse.

Der findes to motiver til dette lovforslag. Det ene – og det er klart hovedmotivet – er at skilpe små 2 mia. kr. fra den selvejende institution Københavns Havn over i statskassen. Et ændringsforslag fra regeringen selv har imidlertid udsat tidspunktet for, at dette kan ske, indtil dommen er faldet i den retssag, der er anlagt om hele spørgsmålet. Det vil sige, at formål 1, at skaffe små to mia. kr. til statskassen, er bortfaldet indtil videre og nødvendiggør altså ikke vedtagelse af lovforslaget.

Så er der kun ét formål tilbage med loven, og det er at omdanne den selvejende institution Københavns Havn til et statsligt ejet aktieselskab. Det kan man så se forskelligt på, men det er jo netop om dette spørgsmål, der er anlagt retssag. Og derfor ville det vel være det eneste anstændige, hvis man gemte afstemningen om dette lovforslag ved tredje behandling til efter, at retssagen er afgjort, så alle, der stemmer, ved, om de er på juridisk sikker grund eller ej. Det ville være anstændigt. Det ville være fornemt.

I stedet for vælger man den juridisk-etiske og demokratisk-etiske frygtelig betænkelige ting, som jeg har citeret her fra professor Rønsholdt.

Samtidig er der jo en pikant situation, som også er med til at gøre dette her til danmarkshistorie. En socialdemokratisk overborgmester i hovedstaden, Jens Kramer Mikkelsen, som har et udmærket navn og nyder betydelig anseelse, er kommet i den situation, at han skal føre retssag imod sin egen familie, imod en regering ledet af og domineret af hans socialdemokratiske partifæller. Jeg tror ikke, han har det morsomt med det.

Og så laver man nu endda det, som jeg vil tillade mig at kalde for en fidus, nemlig at han nu skal være formand for det statslige aktieselskab Københavns Havn og som sådan, altså som formand i et statsejet aktieselskab, skal anklage trafikministeren, regeringen, Socialdemokratiet. Enhver må da kunne se, at det er pinligt, og at det sker, som jeg har redegjort for, uden noget som helst påviseligt formål andet end rethaveri.

Og som jeg sagde i starten: Vi, som så får uret, må finde os i det. Det er godt nok. Men så betænkelige, så betændte krummelurer, som der her er tale om, vil vel ikke socialdemokratiske ministre, der skal have deres stolthed, og som plejer at have deres stolthed – og det respekterer vi i CD – gennemluske med det overhovedet snævrere tænkelige flertal. Der må da gå en præs op en skønne dag for nogle medlem-

mer af regeringen og den socialdemokratiske gruppe, så de siger: Nej, denne her er for tynd. Det er ikke længe siden, Højesteret har underkendt en lov fra dette Folketing. Og her leger man med alvorlige ting og begynder at misregere for at få nogle klejner i kassen.

Man griber ind i rettens virke. Så kan I sige: Det må retten selv om. Men må jeg minde om, hvordan det er med ombudsmandsinstitutionen: Når en sag er rejst politisk, så trækker Ombudsmanden sig tilbage. Der er ingen tvivl om, at der er stor chance for, at på en eller anden måde vil Folketingets afgørelse i denne sag påvirke den retssag, der løber, og som skulle have lov til at forløbe lige så nobelt og lige så selvstændigt og upåvirket, som retssager her i landet har for vane.

Derfor har jeg ulejligen mine kolleger med denne lidt halvlange tale på en formiddag, hvor vi har travlt. Men jeg beder så meget om, at man går i tænkeboksen og lige giver den en tanke mere. Hvor ville jeg ønske, at statsministeren ville beskæftige sig bare 10 minutter med denne højest ubehagelige og betænkelige sag.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil da gerne sige tak til hr. Arne Melchior for den kærlige omsorg for den socialdemokratiske familie. Det er også noget, som jeg selv er meget optaget af. Derfor har denne her sag også et forløb, som jeg tror vil give anledning til eftertanke, ikke bare her, men også andre steder.

Før det er sådan, at vi får bragt os op i alt for højt et luftlag med hensyn til, hvad der her er tale om, så vil jeg godt sige, at baggrunden for det ændringsforslag, som jeg har stillet den 3. maj til lovforslaget her, er udførligt omtalt i bemærkningerne til forslaget, nemlig hvad det går ud på. Det er bl.a. nævnt, at hensigten med den til § 11 foreslåede overgangsbestemmelse er, at den nuværende bestyrelse for Københavns Havn kan fortsætte i det nye selskab, indtil den af Københavns Havn anlagte retssag mod Trafikministeriet er afsluttet.

Det er tillige i bemærkningerne til ændringsforslaget nævnt, at: »Hermed udelukkes enhver tvivl om, at den af Københavns Havn anlagte retssag mod Trafikministeriet skal kunne føres til ende af de personer, der besluttede sig for at anlægge retssagen, uden at der lægges processuelle hindringer i vejen som følge af lovens ikrafttrædelse.«

Med disse samt øvrige bemærkninger til ændringsforslaget samt ved besvarelsen af et antal

spørgsmål fra Trafikudvalget mellem første og anden behandling af lovforslaget har det været min hensigt at understrege, at regeringen vil gøre sit til, at retssagen mod Trafikministeriet skal kunne føres til ende ved domstolene, selv om Københavns Havn omdannes til et statsligt aktieselskab.

Det stillede ændringsforslag har, som det også blev fremhævet af hr. Arne Melchior, påkaldt sig megen opmærksomhed ikke mindst i pressen. Under den debat, der har været i medierne, kan man støde på det synspunkt, at det stillede ændringsforslag er udtryk for en særlig snedig plan, der har til formål at udelukke sagsøger, dvs. Københavns Havn, fra at føre sagen til ende. Intet er mere forkert.

Faktisk er situationen den, at der mellem første og anden behandling er udfoldet store bestræbelser for at nå til forståelse med Københavns Havn, idet det bl.a. fra min side var hensigten at søge at nå til enighed om, hvordan behandlingen af retssagen kunne fremmes bedst muligt. Det har desværre ikke været muligt at nå til en forståelse med Københavns Havn herom. Men ændringsforslaget skal ikke desto mindre ses som en imødekommelse af havnens synspunkt.

Mit ændringsforslag af den 3. maj 2000 har således bl.a. til formål, at der ikke skal lægges processuelle hindringer i vejen for en videreførelse af sagen, og det vil i sig selv indebære, at Københavns Havn A/S vil have den fornødne procesabilitet.

De personer, det vil sige medlemmerne af den nuværende bestyrelse for Københavns Havn, der anlagde retssag mod Trafikministeriet, kan således føre sagen til ende, selv om institutionen Københavns Havn i mellemtiden omdannes til et statsligt aktieselskab.

Jeg har tillige ved besvarelsen af spørgsmål 51 nævnt, at der i selskabets åbningsbalance vil blive afsat et passende beløb til førelse af sagen både i landsretten og i Højesteret. Desuden er regeringen indstillet på, at der i vedtægterne medtages en bestemmelse om, at ejeren accepterer, at bestyrelsen viderefører sagen, herunder også at den afsætter de fornødne midler hertil.

Omvendt må jeg også sige, at skulle bestyrelsen på et tidspunkt miste interessen for at føre sagen, så kan jeg naturligvis ikke tvinge dens medlemmer til at gennemføre sagen. Men i en sådan situation vil der være andre, f.eks. Københavns Kommune eller medlemmer af et mindretal i Folketinget, der kan påberåbe sig

adkomst til at føre sagen, jf. herom i besvarelsen af spørgsmål 51.

Alligevel kan man spørge: Kan et statsligt aktieselskab føre retssag mod dets ejer, den danske stat? Hertil er svaret for det første, at ejeren, staten, netop tilkendegiver, at den ikke har noget imod, at sagen prøves ved domstolen.

Tværtimod vil regeringen have denne sag afgjort én gang for alle, og det stillede ændringsforslag er som nævnt udtryk for, at der ikke skal lægges hindringer i vejen for en videreførelse af sagen, og det vil i sig selv indebære, at Københavns Havn A/S vil have de fornødne muligheder herfor.

For det andet er sagen jo allerede anlagt ved Østre Landsret, og der er udpeget en advokat, der er indbetalt retsafgift m.v. Vi taler med andre ord om en sag, der allerede er indledt, og sagsøgte, dvs. den danske stat ved Trafikministeriet, har ikke og agter som nævnt ikke på nogen måde at stille hindringer i vejen for sagsøger.

Temaet for en retssag fastlægges af de påstande, der nedlægges af sagens parter. Det er derfor i enhver retssag af helt afgørende betydning, hvorledes påstandene er formuleret, fordi domstolskonklusionen netop er bestemt af påstandenes udformning og indhold.

Ved lovforslagets gennemførelse er de konkrete skridt til omdannelsen taget, og der vil herefter ikke være tvivl om, at der foreligger en sådan konkret og aktuel retstvist, så den sag, som Københavns Havn har anlagt mod Trafikministeriet, i nødvendigt omfang efter ændring af sagsøgers påstande kan tages under påkendelse. Det er derfor ikke korrekt, når det i dagspressen hævdes, at det nye selskab, Københavns Havn A/S, ikke vil kunne føre sag mod Trafikministeriet.

I en situation, hvor loven ikke kan sættes i kraft, før der foreligger en endelig dom fra Højesteret, vil det indebære, at lovens ikrafttrædelse vil blive afhængig af forhold, som ligger uden for regeringens rådighed. Det er ikke tilfredsstillende for en regering, der føler sig overbevist om rigtigheden af sit forslag, og som med det stillede ændringsforslag tilmed gør alt for at sikre, at modparten kan få prøvet retstvist ved domstolen.

Det skal tilføjes, at det forhold, at udbetalingen udskydes, ikke er et udtryk for usikkerhed hos regeringen, men alene skal tages som udtryk for en politisk gestus, som skal bidrage til at skabe ro omkring sagen. Denne gestus har

således ikke nogen retlig relation til grundloven.

Jeg vil i øvrigt gerne henvise til Trafikudvalgets lukkede eksperthøring om lovforslaget den 3. april 2000. Mit indtryk af høringen var, at der mellem eksperterne var enighed om, at det er fuldstændig foreneligt med grundloven at omdanne Københavns Havn til et statsligt aktieselskab, jf. f.eks. Claus Haagen Jensens bemærkning herom, side 11 i referatet, hvor det hedder: »Hvad så med det, der ligger i lovforslaget? Ja, der er jo to elementer, og det synes jeg måske er lidt overset i debatten. Det ene er omdannelsen af havnen til et statsligt aktieselskab. Her er jeg ikke et sekund i tvivl om, at det er fuldstændig foreneligt med grundloven. Det er en almen regulering, som man har ret til at foretage fra lovgivningsmagts side, og vi har jo også her en klar dokumentation i retspraksis for, at den slags vil domstolene ikke skride ind overfor.«

Der var derimod delte meninger mellem eksperterne om adgangen til at disponere over havnens formue. Beslutningen om at udskyde tidspunktet for udbetaling af stiftertilgodehavende er derfor i en vis forstand udtryk for, at regeringen – uden i øvrigt at have ændret opfattelse – har valgt at lade sagen bero på domstolens afgørelse.

Endelig kunne man spørge: Er trafikministerens ændringsforslag samt lovforslaget i øvrigt alene bestemt af, hvad man kunne kalde procestaktiske hensyn? Svaret er nej. Som nærmere anført i lovforslagets almindelige bemærkninger, punkt 1, er omdannelsen til et statsligt aktieselskab i sig selv fra regeringens side begrundet i et ønske om at tilskynde til en endnu mere aktiv indsats, for så vidt angår omdannelse af havnearealerne i København.

En sådan styrket indsats vil nødvendigvis gøre mere fleksible rammer omkring Københavns Havn som selskab, hvilket tilgodeses ved omdannelsen til et aktieselskab. Hermed vil virksomheden blive etableret efter en kendt og afprøvet model, hvilket må anses for vigtigt fremover set i relation til kommende samarbejdspartnere og investorer.

En gennemførelse af lovforslaget vil endvidere give Københavns Havn en række andre fordele i forhold til gældende lov.

Det er i den forbindelse af særlig betydning, at Københavns Havn A/S med lovforslaget sikres adgang til at indlede et samarbejde med andre havne, herunder Malmø Havn. Et sådant

samarbejde vil medvirke til den fortsatte stærke udvikling af Øresundsregionen.

Som en afsluttende bemærkning vil jeg nævne, at det i bemærkningerne til ændringsforslag nr. 2 bl.a. er anført, at det vil være en betingelse for trafikministerens godkendelse af samarbejdet med Malmø Havn, at Københavns Havn A/S ikke hermed afskærer sig fra eventuelt efterfølgende at indlede et samarbejde med andre, herunder danske havne.

For klarhedens skyld vil jeg tilføje, at hvis samarbejdet med Malmø Havn kommer til at foregå i et fælles datterselskab, hvortil al havnedriften overføres, vil det være en betingelse fra min side, at det ved etableringen sikres, at dette nye selskab ikke afskærer sig fra at indgå samarbejde med andre, herunder danske havne.

Til sidst en enkelt bemærkning om det, flertallet i betænkningen nævner vedrørende økonomien i Københavns Havn: Jeg mener, det er klart dokumenteret, at der i havnen er tilstrækkelige midler til at kunne finansiere et stiftertilgodehavende på 750 mio. kr., jf. her den fremsendte værdiansættelse af havnens grunde og bygninger, som Trafikministeriet har ladet foretage.

Samtidig vil jeg påpege, at udbetalingen heraf er udskudt, indtil retssagen er afgjort ved domstolene, og samtidig at det allerede er klart tilkendegivet i L 163, at der i alle tilfælde skal foretages en nærmere vurdering af havnens økonomi set i forhold til formålet med virksomhedens virke, forinden udbetalinger til staten foretages. Der er derfor efter min bedste bedømmelse indbygget den fornødne sikkerhed for, at havnen ikke drænes for midler.

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil jo sige, at jeg forstår ikke helt trafikministerens krumspring i denne her sag, fordi den simpleste løsning ville være at lade lovens ikrafttræden afvente retssagen. Alle disse krumspring, som trafikministeren nu tager med sit ændringsforslag og de utallige sider bemærkninger, er for mig at se et forsøg på – på den ene eller den anden facon – at få påvirket afgørelsen i denne her sag, også med hensyn til at udtrække 1,75 mia. kr.

Så vil jeg gøre det helt klart, at det for Venstre på ingen måde er tydeligt, at man sagtens kan udtrække 750 mio. kr., heller ikke efter at vi har set den dokumentation, som Trafikministeriet har fremsendt. Det er nemlig således, at den værdiansættelse, som Trafikministeriet har fået

udarbejdet, på ingen måde tager hensyn til den oprensning af jorden, som er nødvendig, hvis det er sådan, at man skal sælge havnearealerne, og en oprensning koster typisk 40 pct. af arealernes værdi, så efter vores mening er der ikke råd til at trække 750 mio. kr. ud af havnen.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg vil gerne spørge Venstres ordfører, om hun ikke er opmærksom på, at der i lovforslaget står, at det til enhver tid, før der trækkes penge ud, skal sikres, at der er tilstrækkeligt grundlag for, at pengene kan trækkes ud, oven i købet i en sådan grad, at havnen på forsvarlig vis kan køre videre og leve op til sine formål, både med primær havnedrift og som arealudviklingsselskab.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil gøre hr. Ole Sohn opmærksom på, at jeg forholdt mig til trafikministerens lange tale før, hvor trafikministeren klart tilkendegav, at alle opgørelserne viste, at man uden problemer kunne udtrække 750 mio. kr. og efterfølgende den ene mia. kr., og det mener jeg faktisk ikke er sandt, for der er ikke taget højde for den oprensning af jorden, der er nødvendig.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jamen er Venstres ordfører ikke enig i, at regeringen, når lovforslaget er vedtaget, skal regere på baggrund af lovens bogstav?

Arne Melchior (CD):

Trafikministeren mente, at jeg befinder mig i de højere luftlag, og det er da muligt, at jeg ikke er flyvedygtig dér. Jeg er ikke enig, bortset fra at her er virkelig en sag, hvor det altså er nødvendigt, at man går grundigt ind i den. Men jeg skal meddele, at min position foruden på talerstolen her er på jorden, ved jorden at blive, det er endda nøjagtig angivet ude ved bolværket i Københavns Havn, så jeg føler, at jeg har fast grund under fødderne.

Jeg synes ikke, der er kommet noget nyt frem i trafikministerens tale. Han oplyste bl.a., at den nuværende formand fortsætter som en cadeau til formanden, altså Københavns overborgmester, eller til Københavns Kommune, men det bringer ham jo i den modbydelige, væmmelige situation at være formand for et statsligt sel-

skab, som anlægger sag mod staten. Det er da til grin for at sige det mildt.

Og så skal jeg minde om, at det ikke kun er overborgmesteren, der anlægger den sag, men det er Københavns Magistrat inklusive alle de mange socialdemokrater og SF'ere, der sidder i den, og VS'erne med; nej undskyld, de hedder Enhedslisten. Jeg skylder en undskyldning mere. Jeg kaldte vist overborgmesteren for Lars Kramer Mikkelsen, det er jo vores kollega her i salen, det er altså Jens Kramer Mikkelsen, der er overborgmester i København.

Så nævnte trafikministeren de to professorer, der var ved høringen, men der findes jo mange flere eksperter. Det er jo ikke kun halvdelen af Folketingssalen, der er imod dette lovforslag. Det er jo en lang række uafhængige eksperter, som har udtalt, at her sker noget højst besynderligt, og flere har kaldt det farligt og uberettiget.

Og så kommer jeg til det afgørende: Trafikministeren nævnte et par luftige fordele ved at gennemføre dette lovforslag, men det stemmer jo ikke, kære trafikminister. Det blev jo sagt grundigt på ny – og jeg kan sådan set anerkende, at det er regeringens hensigt – at retssagen skal føres til ende uforstyrret af Folketingets lovgivning. Men når det er meningen, er det da klart, at der ikke er nogen samarbejdspartner, der vil gøre forretninger med et selskab, der i øjeblikket er en retssag imod, som medlemmer af ledelsen af den danske hovedstad enstemmigt står bag. I den situation er man jo alligevel ude at svømme. Hvorfor vil ministeren ud og svømme i sin havn – eller i den havn, som han vil lægge sin klamme hånd på?

Jeg spørger derfor: Hvad opnår hvem ved at gennemføre dette lovforslag på et tidspunkt, hvor man ikke får en krone ud af det, og hvor der sker en administrativ ændring, som der føres retssag om i en af en enstemmig borgerrepræsentation anlagt retssag?

Jeg kender jo den ekspertise, der sidder inde i trafikministeren, og han kender jo reglerne for statssagers behandling bedre end de fleste, han har oven i købet undervist i dem, og jeg kunne godt tænke mig at se, hvordan der ser ud derindenfor. Gør mig en tjeneste, trafikminister, idet jeg hermed gør den tjeneste tilbage, at jeg beder formanden om at sende dette forslag tilbage til ny udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling her i salen, for så vinder trafikministeren tid, og prøv at gå til regeringens et eller andet udvalg eller til hjernetrusten,

gå dog til den finansminister, der gennemtvinger det her, og til den statsminister, der skal tage det sidste ansvar i sagen, og sig til dem: Kære venner, vi vinder intet ved at gennemføre dette, og vi taber intet ved at give afkald på det.

Lad os dog blive ved jorden og tage fornøften fangen. Det er mit allerallerbedste råd ud fra sympati og inderlig interesse for sagen.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jamen jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg altid lytter meget opmærksomt til hr. Arne Melchior gode råd og også i denne sag. Jeg kan også høre på hr. Arne Melchior, at han både ved jorden bliver og har fast grund under fødderne, medens jeg er ude at svømme, så billederne er jo gode, når det nu handler om havnen.

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, og det gælder også til fru Gitte Lillelund Bech, at det, der er afgørende for mig, er de råd, jeg får af min juridiske rådgivning. Det handler om, at vi har en sag – det tror jeg vi alle sammen er enige om – og jeg har forstået det sådan, at vi alle sammen er enige om, at den sag skal have de optimale betingelser for at kunne blive afgjort, men hr. Arne Melchior og andre bliver nødt til at gøre sig klart, at hvis det er sådan, at vi udskyder ikrafttrædelsen af loven til efter en dom, så er min vejledning den, at jeg risikerer at svække regeringens sag, fordi det, der er det afgørende, er, at modpartens påstande ikke er gjort klar endnu. Det vil sige, at sagens substans kommer til at afhænge af andre parter end dem, regeringen er en del af.

Derfor er det afgørende for mig sagens substans, nemlig at jeg opnår at få en klar afgørelse, om Københavns Havn er statslig, eller om den er en selvejende institution. Én ting, den i hvert fald ikke er og aldrig har været, er kommunal, så når Borgerrepræsentationen i København gør sig gældende, så er det, fordi den kan have en interesse i det, men den er ikke inde som en part i den forstand. Det andet er, at jeg skal sikre mig, jeg får en retslig afgørelse af, hvorvidt staten dermed også har lov til at råde over de værdier, der ligger i havnen.

Det er de to ting, det drejer sig om at få en afgørelse af, og dér siger de rådgivere, som jeg har, Kammeradvokaten og Justitsministeriet, at det får jeg kun, hvis det er sådan, at loven sættes i kraft med det samme på de vilkår, som ligger i de ændringsforslag, jeg har stillet. At det så derefter bliver fremlagt i offentligheden, som

om det er en særlig snedig plan, ja, der må jeg sige, at det anser jeg for at være ret raffineret, når alle, der har deltaget i det her, ved, at det har været et forsøg på at give en udstrakt hånd til dem, der har deltaget heri.

Så bare et spørgsmål til hr. Arne Melchior, som siger, at der er mange flere eksperter. Nu kan jeg nævne de to, som jo i øvrigt var indkaldt af udvalget, vi fra Trafikministeriet er slet ikke involveret i det, og jeg har forstået, at de var indkaldt sådan, at man havde en formodning om, at én var positiv, og én var skeptisk. Så siger hr. Arne Melchior, at en lang række uafhængige eksperter har en anden opfattelse, men kan hr. Arne Melchior ikke bare nævne mere end tre?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg synes, at tre er en ganske lang række. Det afgørende er jo, at det er virkelig fritstående eksperter. Men der er muligvis også flere, det har jeg ikke present.

Jeg har respekt for, at trafikministeren siger, at han retter sig efter sine juridiske rådgivere. Men som jeg har kunnet læse teksten, så er den juridiske rådgiver enig med ministeren i, at ministeren kan gennemføre loven. Trafikministeren skulle tage og spørge rådgiveren, om han også mener, at ministeren bør gøre det.

Der kan ikke være tale om at svække statens sag, for hvis lovforslaget nu trækkes tilbage, så kan det jo ske og vil givet ske med den erklæring, at hvis sagen vindes af staten, eller når den er vundet, som man nu vil udtrykke det, ja, så vil lovforslaget blive genfremsat.

Så der vil ikke blive forsinket noget, og der vil ikke blive skadet noget, og jeg råder altså til én ting til, og det er: Spørg den juridiske ekspert, som ministeren støtter sig til, om det er nødvendigt, at denne lov gennemføres nu, eller om han er enig i, at staten ikke sætter noget til, hvis man afventer dommen. Det er da . . .

Formanden:

Ja tak. Så er taletiden slut.

Arne Melchior (CD):

Undskyld formand.

Efter normal forstand er det da naturligt at afvente en dom, inden man handler.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu efterlyste ministeren eksperter, men der skal nu ikke mange eksperter til at begynde at beregne, at udtrækket af pengene, som ministeren vil have, ikke kan lade sig gøre. Man kan ikke beholde den samme konkurrenceedygtige havn og den udviklingstendens, som vi fastlagde i 1992, og så samtidig trække de penge ud. Det behøver man ingen eksperter til, for enhver, der har gået en tur nede i haven, vil kunne se, at inden man får den gjort salgbar, er der store rensningsprocesser, der skal i gang. Det, der er solgt indtil nu, er det, der har givet pengene.

Det er ham, der lavede loven, hr. minister, der siger det her. Og den lov, vi lavede, var en succes, og derfor forstår jeg ikke, at vi laver den om. Og jeg forstår slet ikke, når vi står med den udviklingstendens, at man absolut vil hive de penge ud. Jeg forstår det ikke.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal bare konstatere, at den lange række af eksperter, som har gjort indsigelser mod det her forslag, indskrænker sig til at være en, højst to. Og det er ikke muligt for Venstre og De Konservative, CD eller andre at komme i tanke om flere.

Når man så kommer med andre eksperter, så vedrører det værdiansættelsen. Værdiansættelsen er jo præcis sådan, som også hr. Ole Sohn har påpeget, at der under alle omstændigheder ikke bliver trukket flere værdier ud, end at man stadig væk kan drive havn. Hele disputten går jo ud på, hvorvidt det er en havnevirksomhed eller ej.

Derfor vil jeg bare sige, at det er jeg sådan set helt tryk ved. Og endelig til hr. Arne Melchior: Jo, mine politiske rådgivere har sagt, at det er afgørende for sagens substans og gennemførelse, at lovforslaget gennemføres nu.

Hermed sluttede forhandlingen

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Anden behandling af lovforslag nr. L 262: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Bødefastsættelse).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 30/3 2000. Første behandling 13/4 2000. Betænkning 4/5 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Margrete Auken (SF):**

Vi har en diskussion i det her Folketing om, at vi skal have tid til at lave vores love ordentligt, og at det kun er, når ting haster gebommerligt, at de skal jages igennem.

Denne her sag blev førstebehandlet på sidste mødedag inden påskeferien. Så tror jeg, der har været ét udvalgs møde derefter, hvor der blev stillet nogle spørgsmål, og sådan omtrent er vi så gået til betænkning. Vi havde faktisk en række lidt tricky ting, der skulle have været belyst, og som vi ville have stillet yderligere spørgsmål om, og det handlede ikke bare om, hvorfor vi skulle have en lov om, at der, hvor politiet ikke kunne dividere med 500, kunne man ikke gøre noget, osv.

Vi var positive over for, at man kiggede på loven, men efter denne her udvalgsbehandling eller mangel på samme er jeg meget – det er jo ikke bare til ministeren, det er så også til udvalgets flertal – meget forundret over, at man har jaget forslaget her til færdigbehandling på det grundlag. Derfor vil SF undlade at stemme, simpelt hen fordi det her er for underbelyst, og det er altså på trods af, at vi sagde, at vi var positive over for sagen under førstebehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

21) Anden behandling af lovforslag nr. L 263: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forsøg med hastighedsgrænser på motorveje m.v.).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 30/3 2000. Første behandling 13/4 2000. Betænkning 4/5 2000).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Margrete Auken (SF):

Dette her lovforslag lider af nøjagtig den samme skavank som det forrige. Det er bombet igennem, og det er klart, at når ministeren har sit flertal hos fartgalningene, så går det jo igennem uden problemer, og så behøver man ikke fordybe sig i, hvorvidt der er mening i ord som forsøg og sådan noget.

Så er der ikke mulighed for, at jeg f.eks. kan gå ind og stille videre spørgsmål om, at man kan se, at de beregninger, der er lavet over et af de store ulykkesområder, nemlig tilkørsel og frakørsel til motorveje, ikke er med, nixon, bixon. Man har kørt sagen igennem, tjubang. Der skal ikke være så megen fordybelse. Ministeren blev ved med at kalde det et forsøg, og man spørger: Hvori består forsøget? Vil man til at have loven overholdt? Nej, det er der ingen planer om. Man skal bare se, om der kommer lidt flere ulykker.

Jeg ved ikke, om det er det, der er forsøget, eller om hastighederne stiger, eller hvad det er, der er forsøget i det her. Med af de i mange henseender udmærkede oplysninger, vi har fået fra ministeren, kan man se, at alle kører for