

[Ministeren for offentlige arbejder]

været opmærksom på, nemlig den, at man ikke må stille de statslige færgeruter bedre, ikke behandle dem lempeligere end private færgerederier, der måtte operere i konkurrence med de statslige. Dette har også i ministeriet ved den tekniske behandling forud for de før omtalte forarbejder været et svært punkt at klare, og jeg kan derfor godt forstå, at forslagsstillerne har haft svært ved at tackle denne situation, hvis de da, som jeg formoder, har haft øje for den.

Hvis det altså ikke er for disse offentlige ruter, der skal lovgives, må man spørge: er der så behov for det for øvrige eventuelt kommende ruter? Her kan vi vel dele færgefarten op i to dele. Der er den, som sejler mellem små eller mindre øer, og for alle disse ruter gælder det allerede i dag, at de er tabgivende og ikke ville kunne opretholdes uden offentlig støtte, en omstændighed, der gør, at der næppe melder sig nye sådanne inden for en overskuelig tid, og det er yderligere en grund til at sige: ja men så er der ikke behov for lovgivning, da de allerede eksisterende ruter heller ikke efter forslagsstillernes intentioner behøver at søge tilladelse.

Tilbage bliver så de landstrafikale ruter, altså hovedsagelig øst-vest-trafikken, og også her gælder det, at der er en stor kapacitet, ja, man kan vist uden at overdrive sige, at der er tale om en overkapacitet. Derfor må det også her efter mit bedste skøn gælde, at der ikke inden for en overskuelig tid vil være behov for eller lyst til for nogen at engagere sig i nye ruter, og derved bliver lovgivningen i bedste fald overflødig.

Når dertil lægges, at skal den gennemføres, rejser sig spørgsmålet om havenes frihed. Jeg mener, én ting er, at vi har reguleringer på vort landområde, men at vi også skulle gribe reguleringerne ind på søterritoriet mere end højest nødvendigt, finder jeg principielt i hvert fald betænkeligt, og desuden vil en lovgivning af denne art, hvis den ellers fik nogen praktisk betydning, føre til en hel del kontrolforanstaltninger og risiko for bureaukrati.

Jeg skal endelig nævne, at når der i beslutningsforslagets bemærkninger til punkt 3 tales om, at en koncessionshaver skulle kunne tvinges til at fortsætte besejlingen af en rute, som vedkommende ønsker at opgive, i en periode på 6 måneder, må jeg nok betegne

dette som ønsketænkning. Hvordan skulle staten kunne tvinge et selskab, der måske har et drønende underskud, og som måske har trukket det for længe ud allerede, inden man meldte sig med en opsigelse af koncessionen, til at fortsætte? Der er næppe nogen, der vil søge en koncession, hvis det skal være sådanne betingelser, der skal være gældende. I hvert fald er der ingen, der vil tage en risiko, der skal kunne maksimeres derop til, så jeg mener, at denne tanke er temmelig urealistisk.

Ja, det var et forsøg på ganske kort at skildre færgeruternes situation, som slet ikke er nem, men færgeruter skal vi have. Vi skal gøre vort yderste for ikke mindst ad søvejen at opretholde en god, en servicebetonet, en rigelig, en frekvensbevidst trafik mellem vore landsdele, og dette formål er i øjeblikket godt og vel opfyldt. Derfor tror jeg ikke, der er brug for at regulere for kommende ruter, som der slet ikke er noget aktuelt behov for.

J. K. Hansen (S):

I modsætning til ministeren for offentlige arbejder skal jeg sige til SF, at vi i socialdemokratiet ser med en vis sympati på det beslutningsforslag, som SF her har fremsat. Vi erkender behovet for en egentlig færgekonnessionslov for de indenlandske færgeruter, og jeg siger en egentlig færgekonnessionslov, fordi SFs forslag, som jo heller ikke er et lovforslag, mere bygger på tilladelse end på egentlig koncession. Vi erkender, at der er behov for noget sådant, men vi erkender også, at en sådan lovgivning hænger helt klart sammen med en afklaring af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, og den må efter vores opfattelse løses i forbindelse med en endelig beslutning herom.

Der er også en række problemer, der skal afklares i forbindelse med en lov om koncession på indenlandske færgeruter; bl.a. skal vi have en afklaring af, om de bestående ruter automatisk skal have koncession. Der er også en række andre ting, som nødvendigvis må afklares, og som bedst afklares under et udvalgsarbejde.

Vi vil derfor under det videre udvalgsarbejde se specifikt på SFs beslutningsforslag og arbejde for en sådan afklaring.

Lizzie Lichtenberg (KF):