

[Lizzie Lichtenberg]

SF fremsætter her et beslutningsforslag vedrørende fremsættelse af lovforslag om færgefart. Det konservative folkeparti finder ikke tiden inde til en sådan lov om færgefart, og vi vil derfor afvise dette beslutningsforslag. Vi føler ikke, der er behov for lovgivning som skitseret her. Ministeren forklarer netop, hvordan DSB er indrettet, og vi mener, at hvis dette beslutningsforslag skulle følges, ville det indebære, at man ville komme til at behandle offentlige og private forskelligt. Det ønsker vi ikke.

Man har jo siden slutningen af 1970'erne diskuteret samfærdslen til søs især, og det hænger jo sammen med, hvordan man får vort land, der er et ørige, til at hænge sammen. Men den stramme koncessionsmulighed og tilladelsesmulighed, som denne lov om færgefart skulle indebære, er vi ikke tilhængere af.

Samtidig vil den også stride mod det knæsatte system, vi har i vor danske skibsfart. Der må stadig væk være mulighed for at besejle danske have med danske skibe og anløbe danske havne, og derfor vil vi afvise dette beslutningsforslag, som også ville give blåt stempel til nogle ruter, vi ikke ønsker at opretholde.

Svend Heiselberg (V):

Det er venstres opfattelse, at der ingen grund er til at ændre ved det bestående system, hvorefter alle i teorien kan oprette en færgefart. Tværtimod er det en fordel, hvis der er konkurrence inden for dette felt. At DSB for skatteborgernes penge bygger to store færger til 900 mill. kr. til Århus-Kalundborg-ruten, er for os at se kun et dårligt argument. Jeg tror da også, der ville være mange private, som gerne ville have en koncession et eller andet sted, men kendsgerningerne er for dem, som det må være for de statslige selskaber, at de må kunne tåle konkurrence. Det giver den billigste pris og den største service, og det, som ministeren burde sætte sig som sin fornemste opgave at gennemføre på alle de områder, hvor der er muligheder for det, er at få skabt konkurrence.

Hahn (CD):

Dette forslag må man se forskelligt på, alt afhængigt af, hvilken kasket man bærer. Vi er tilhængere af det frie initiativ, af, at alle

må tilbyde sig på markedet, men det er lige så klart, at der skal en art koncession til, at man ikke blot kommer ind useriøst. Man må tilbyde sig og sige, hvad man har, at det ikke bare kommer som en døgnflue.

Det er lige så klart, at statsbanerne, når de har en rute, der er tabgivende, ikke kan få et privat firma ind og så tage den, som giver pengene. Så må statsbanerne, der besejler en rute, naturligvis have det hele.

Det er lige så klart, at hvis statsbanerne besejler Samsø, kan man ikke pludselig sige: det her giver jo underskud, nu må private komme ind.

De problemer, der melder sig ved dette forslag, kan vi i det store og hele afvise, men vi vil se på det i udvalget.

Dohrmann (FP):

Privatisering og fri konkurrence er, hvad vi har et fortvivlende behov for her i Danmark. SFs forslag går i 100 pct. modsat retning, og derfor kan vi under ingen omstændigheder støtte dette forslag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg mener, at forslagsstillerne har ret i, at der kunne være fornuft i, at vi, som vi har det på en række andre områder, navnlig vedrørende trafik, har en styring, og jeg synes ærlig talt, at forslaget her lægger meget blidt op ved at opfordre regeringen til at komme med et lovudspil. Nu forstår jeg, at det ikke er regeringens ønske at gøre det, og jeg forstår også, at der ligger et forarbejde i ministeriet omkring emnet. Derfor synes jeg, at vi i udvalget kunne drage nytte af disse forarbejder, få noget at vide om, hvad der er af behov, fordele og ulemper ved at gå ind i forskellige former for styring. Spørgsmålet er, om man skal vælge koncessionsordningen eller man skal vælge en anden form for lovgrundlag for den sejlads, der skal være mellem landsdelene.

Jeg er meget forundret over at høre ordførere sige, at den frihed, der har været, altid skal være der. Vi ved jo udmærket, at hvis der pludselig oprettes en ny færgefart, kan det få afgørende betydning for serviceniveauet generelt og ikke givetvis til det bedre. Vi ved også, at det kan betyde, at det offentlige pludselig står med nogle anlægskrav i forbindelse med de havne, der anløbes i for-