

præmiebetalingen på 2 pct. Man må huske, at det jo bliver en slags overrente for dem, som tager lån her, i forhold til lånemarkedet i øvrigt. Det kunne derfor let gå sådan, at denne finansieringsform kun ville blive brugt til de mere usikre projekter, hvor man ikke vil kunne overbevise sine normale långivere om deres soliditet.

Vi tror derfor ikke, at forslaget har nogen som helst positiv virkning, hvis ikke den billigste præmiesats bliver sat ned til 1 pct. Og det tror vi i øvrigt heller ikke vil øge risikoen for tab.

Spørgsmålet har i øvrigt været drøftet i EU's særlige skibsfinansieringspanel – det er dem, der rådgiver Kommissionen – som fandt, at en præmiestørrelse på 0,66-1 pct. ville skabe dækning. Den mulighed vil vi meget gerne bede ministeren se på under behandlingen, inden vi kan tage endelig stilling.

Ligeledes vil det være hensigtsmæssigt, om man kunne finde en måde at nedsætte de direkte ombygningsomkostninger ved køb af brugt tonnage på. Selv om vi er i EU og overholder de internationale søfartssikkerhedsregler, bliver der alligevel stadig stillet utrolig mange og dyre krav til brugt tonnage, der skal indregistreres i Danmark. Det ville være meget gavnligt for konkurrenceevnen, hvis danske redere ikke skulle have så mange flere omkostninger end deres konkurrenter.

Der findes vitterlig skibe, som sejler under fremmed flag og overholder alle internationale søsikkerhedsregler, og som det vil koste rederen millioner at sætte Dannebrog i agterstavnen på. Selv om dette lovforslag kan ende med at blive et glædeligt fremskridt, løser det dog ikke det store problem, der er med at få fornyet denne del af den danske handelsflåde. Hvis ikke der nu tages initiativ til nye finansieringsformer, vil den sagnomspundne danske småskibsfart uden videre forsvinde i løbet af en kort årrække, så jeg er helt uenig med den tidligere ordfører fra Socialdemokratiet. Det kan godt være, at man har gjort, hvad man kunne, men man har i hvert fald ikke gjort, hvad der var nødvendigt.

Det virker både historisk og nutidigt dumt at lade sådan en historisk tradition forsvinde. Danmark har århundreders tradition for at sejle overalt på Jorden med mindre skibe, og at ophøre med den trafik, samtidig med at vi udtrykker et udbredt politisk ønske om øget søtransport af miljømæssige grunde, lyder temmelig inkonsekvent.

Den store hurdle er stadig den 10-mandsregel, der blev indført ved det store anpartsindgreb i 1989. Vi mener stadig, det var rimeligt at begrænse investeringen i ukontrollerede containere og togvogne i USA, men vi må heller ikke glemme, at der er løbet meget vand i stranden siden da. Det blev jo ikke den gode forretning, det så ud til for de mange små investorer, at udskyde deres skat.

Rigtig mange tabte store penge på den trafik, så selv om investeringsmarkedet i dag var frit, ville historien ikke gentage sig. Brændt barn skyr som bekendt ilden.

Spørgsmålet er: Ønsker regeringen, at de mindre danske rederier skal deltage i de nye, mere miljøvenlige transportkoncepter, eller ønsker man at overlade disse transportere til de lande, der nu satser på at udvikle deres mindre skibsfart? I Danmark har vi den tradition og den knowhow, der skal til. Vi skal bare tilbyde tilnærmelsesvis konkurrencedygtige rammebetingelser.

10-mandsreglen skal væk, men gerne mod andre begrænsninger, f.eks. at hver investor skal deltage med mindst ½ mio. kr., investor skal hæfte ubegrænset for sin andel af selskabets forpligtelser, om nødvendigt kan man helt udelukke kommanditselskabsformen, faktisk som i det gode gamle partrederi, og så behøver ordningen efter vores mening kun at gælde for skibe. Hvis ordningen begrænses til kun at omfatte mindre fragtskibe, skal man til Kommissionen for godkendelse af statsstøtte, men sådanne ordninger findes allerede i Frankrig, Holland, Italien, Portugal og Tyskland, og da Kommissionen i øvrigt peger på nye retningslinjer til fremme af rederierhvervet, skulle den side af sagen ikke give anledning til problemer.

Jeg vil meget håbe, at der kan skaffes et flertal her i salen for småskibsfartens bevarelse. Der skal konstrueres en løsning nu. Jeg har i år været medlem af Tinget i 10 år, og jeg opstiller ikke igen til næste valg. Jeg har arbejdet med denne sag i mange år, og det skulle glæde mig usigeligt, hvis den kunne blive gennemført i min tid.

Kjeld Rahbæk Møller (SF):

Vi har brug for en coasterflåde både af miljømæssige og transportmæssige grunde. Derfor er det et problem, at coasterflåden ikke fornyes og risikerer helt at forsvinde. Selvfølgelig kan vi da godt klare transporten ved hjælp af tyske og hollandske coastere og russiske flodpramme