

Venstre kan derfor tilslutte sig hele lovforslaget.

Kl. 15:38

**Anden næstformand** (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det Socialdemokraternes ordfører, hr. Niels Sindal.

Kl. 15:38

(Ordfører)

**Niels Sindal** (S):

Også Socialdemokraterne synes, at Søfartsstyrelsen – hvorfra der sidder nogle repræsentanter dernede bagved og ser så flinke ud – skal have lov til at kræve de penge op, som de har til gode. Der er ikke nogen problemer i det lovforslag, så det er der fuld tilslutning til.

Det andet om linjekonferencer eller, sagt på dansk, mestergrise – aftaler mellem rederier – blev jo så i EU-sammenhæng opsagt i oktober sidste år, og vi har behandlet det i Europaudvalget. Nu skal vi åbenbart også gentage det her, og det gør vi så: Det tilslutter vi os også.

Kl. 15:38

**Anden næstformand** (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det Dansk Folkepartis ordfører, fru Colette L. Brix.

Der er ingen grund til at løbe, det virker mere værdigt at gå stille og roligt herop.

Kl. 15:39

(Ordfører)

**Colette L. Brix** (DF):

Dansk Folkeparti positivt på det fremsatte lovforslag. Lovforslaget vil betyde, at Søfartsstyrelsen ved hjælp af rykkergebyrer får bedre muligheder for at indkræve udestående beløb hos nationale og internationale rederier for lovpligtige syn af deres skibe. Som det står i lovforslaget, er staten over en årrække på 3 år gået glip af indtægter på 1,6 mio. kr. Selv om det ikke er så stort et beløb, går Dansk Folkeparti ind for, at sådanne indtægter ikke må gå tabt for staten, for som man nok ved: mange bække små.

Dansk Folkeparti er også glad for, at rykkergebyrets størrelse beregnes ud fra de reelle omkostninger, Søfartsstyrelsen har i forbindelse med processen. Dermed undgår man, at staten direkte tjener penge på, at virksomhederne ikke altid betaler til tiden. Men jeg har et lille spørgsmål, som jeg gerne vil stille under udvalgsbehandlingen, og det er: Der er 43 danske og 10 udenlandske virksomheder, der ikke har betalt til tiden. Jeg tænkte på, om de her 43 danske kunder måske kunne være meget, meget små, og at de eventuelt syntes, at de syn af skibe var for dyre, og at prisen skulle afhænge af, om man

havde et lille eller et stort skib. Det vil jeg gerne have undersøgt i udvalgsbehandlingen.

Derudover er Dansk Folkeparti også positivt stemt over for den anden del af lovforslaget, som gør, at linjekonferencer ikke længere er tilladt i EU. Indtil videre har det været muligt for internationale linjerederier at indgå i en form for kartel. Dette er både imod tanken om fri konkurrence og stiller netop denne branche bedre end andre brancher, hvor denne form for prisaftaler jo ikke må finde sted. Tanken med disse linjekonferencer var at give ulandene del i internationale fragtruter, men det har jo aldrig nogen sinde fungeret efter hensigten.

Som altid glæder det os i Dansk Folkeparti, når EU-systemet selv kan se, at der er en lovgivning, som simpelt hen ikke giver mening. Det gælder også i denne situation, hvor de har afskaffet denne ulighed og afskaffet de forordninger, der gjorde denne form for karteldannelse mulig.

Kl. 15:41

**Anden næstformand** (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det SF's ordfører, hr. Karsten Hønge.

Kl. 15:41

(Ordfører)

**Karsten Hønge** (SF):

SF støtter begge dele af forslaget. Den eneste kommentar, vi har, er, at man kan andre sig over, at det ikke noget tidligere faktisk er blevet indført, både den her begrænsning i mulighederne for at sætte konkurrencen ud af spil og indførelse af rykkergebyrer over for sløve firmaer, der ikke kan finde ud af at betale deres regninger i tide.

Kl. 15:41

**Anden næstformand** (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det den konservative ordfører, hr. Mike Legarth.

Kl. 15:41

(Ordfører)

**Mike Legarth** (KF):

Det Konservative Folkeparti støtter begge dele af lovforslaget, nemlig at der gives hjemmel til, at man kan opkræve et rykkergebyr hos dem, som ikke betaler til tiden, og at den omkostning, der er forbundet med det, naturligvis skal afholdes af den, som er årsag til, at regningen ikke er betalt, samt at man ophæver muligheden for at drive linjekonferencer, altså hvor to eller flere rederier går sammen om internationale fragtruter.

Det er en EU-regulering, der gør, at vi har fået øje på det. Hensigten er at øge konkurren-