

her var vilkårene overtrådt, og derfor kommer der en konsekvens. Det bør man gøre hver eneste gang, hvis der skal være den mindste respekt omkring de vilkår, man giver dem.

Det haster med initiativer. Vi har nu fået at vide af ministeren, at ministeren kommer med et forslag allerede i november måned. Det glæder vi os til, og det ser vi frem til, men det må jo også betyde, at regeringen og regeringspartierne vil kunne støtte den foreslåede dagsorden.

Det fremsatte forslag til motiveret dagsorden taler endda om, at man giver regeringen en frist helt frem til den 6. december, altså 6 dage mere til at få fremsat forslagene, dvs. en mere moderat dagsorden end den tidshorizont, som regeringen selv havde fremlagt. Og derfor skal jeg da på Fremskridtspartiets vegne, men også på vegne af forslagsstillerne til den motiverede dagsorden, anbefale, at regeringspartierne støtter forslaget om motiveret dagsorden.

Der er jo ingen tvivl om, at de konstateringer, der ligger i den motiverede dagsorden, kan alle skrive under på. Det er jo et referat af, hvordan virkeligheden ser ud. Og opfordringen til regeringen går ganske enkelt på, at de forslag, som ministeren har i støbeskeen, kommer på Folketingets bord inden den 6. december i år.

Det burde være en motiveret dagsorden, som alle kan bakke op om.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 25 af Helge Adam Møller (KF), Birthe Rønn Hornbech (V), Tom Behnke (FP) og Pia Kjærsgaard (DF) (se foran) forkastedes, idet 41 (V, KF, FP og DF) stemte for, 56 (S, SF, RV, EL og CD) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

### Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.15.

Mødet udsat kl. 12.06

Mødet genoptaget kl. 13.15

Den næste sag på dagsordenen var:

### 8) Forespørgsel nr. F 18:

**Forespørgsel til erhvervsministeren og miljø- og energiministeren:**

»Hvad er regeringens strategi for udvikling af coastertransporten som led i nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-bidraget?«

Af Bent Hindrup Andersen (EL), Jette Gottlieb (EL) og Frank Aaen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 9/10 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 23/10 96).

### Begrundelse

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Den danske coasterflåde falder støt i antal. I 1991 var antallet nede på 370, og den stadig større konkurrence fra den stadig billigere lastbiltrafik reducerer antallet yderligere år for år. De danske coastere er i gennemsnit 25 år gamle og trænger til en fornyelse.

En løbende flytning af godstransport fra coastere til lastbiler er i åbenlys konflikt med den danske målsætning om at nedbringe transportens CO<sub>2</sub>-bidrag, da der er åbenlyse miljømæssige fordele ved at benytte havet frem for vejene.

Miljøbelastningen ved at transportere f.eks. 1.000 t gods fra Aalborg til København udgør fra 1/8 til 1/4 af andre transportformer. Forskellen er størst i forhold til lastbiltransporten.

Nogle eksempler på det:

Energi: En lille coaster på 600 t dødvægt klarer sig med en motor på 400 hk. Fragtes den samme godsmængde ad landevejen, kræves 15 lastvognstog a 40 t med hver en motor på 400 hk.

Transport af øl som et andet eksempel: En coaster bruger 0,1 cl brændstof for at fragte en øl fra Fredericia til København. Lastbilen bruger 0,4 cl.

Transport af appelsiner: En coaster bruger 2 cl brændstof for at fragte 1 kg appelsiner fra Sydspanien til København. Lastbilen bruger 10 cl.

Investeringer: En ny coaster kan bygges i Danmark for 45 mio. kroner. Den samme kapacitet på landevejen kræver 50 eksportvogntog til

1,5 mio. kr. stykket svarende til 75 mio. kr. Merinvesteringen for landevejsløsningen er 30 mio. kr. og levetiden halvt så lang.

De samfundsmæssige udgifter: Samfundets udgifter til tilskadekomne i trafikken og til nybygning og vedligeholdelse af veje kan reduceres ved overflytning af godstransport fra lastbiler til coastere.

Der er således helt oplagte argumenter for at iværksætte et dansk initiativ for at fremme coastertransporten. Det er baggrunden for den forespørgselsdebat, jeg har taget initiativ til. Der har været snakket meget, der har været diskuteret meget. Der har været mange udvalg, og dag for dag reduceres coastertrafikken stadig væk.

## Besvarelse

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):** Regeringen er selvfølgelig enig i en række af de betragtninger, som hr. Hindrup Andersen netop har fremlagt, og har en meget positiv holdning til udviklingen – også ud fra et miljømæssigt synspunkt – af coasterflåden i Danmark.

Transporthandlingsplanen fra 1990 fastlagde et mål om at stabilisere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip i år 2005 på det niveau, udslippet var på i 1988, og reducere det med 25 pct. frem til år 2030.

Denne målsætning er fastholdt i regeringens transporthandlingsplan »Trafik 2005«, og den er også indgået i energihandlingsplanen »Energi 21«.

Regeringens initiativer til opfølgningen på transportsektorens CO<sub>2</sub>-målsætninger er fremlagt i en særskilt handlingsplan. Regeringen vurderer i denne handlingsplan, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren i forhold til 1988-niveauet vil stige med ca. 16 pct. frem til år 2005 og med ca. 26 pct. frem til år 2030.

Et af de områder, der kan bidrage til, at vi alligevel kan nå de fastsatte mål, er søtransport af gods, og det er derfor, som hr. Hindrup Andersen så rigtigt understregede det, vigtigt, at vi i Folketinget får lejlighed til at drøfte indsatsen på dette område.

Der vil være betydelige energibesparelser ved at overflytte en del af lastbiltransporten i Danmark til søtransport. Søtransporten udleder mellem 3 og 4 gange mindre CO<sub>2</sub> end lastbiltransport.

Men også udledninger af kvælstofilter, kulilte og kulbrinter er mindre for søtransport, end

det er for lastbiltransport. En yderligere fordel ved søtransport er, at den kun i meget begrænset omfang bevæger sig gennem tætbefolkede områder, hvilket selvfølgelig bidrager til at mindske den lokale forureningsbelastning.

Der er en række forhold, der har væsentlig betydning for en udvikling, hvor gods flyttes fra lastbil til søtransport. Forbrugerne og virksomhederne skal efterspørge mere miljøvenlig transport, og transport erhvervet skal i samarbejde med speditørerne være i stand til at kombinere transportformerne, så coasterne indgår i en samlet dør til dør-transportpakke. Endelig skal coasternes sammenhæng med det øvrige transportsystem sikres via havnefaciliteterne.

I europæisk målestok er det forventningen, at transportstrømmene mere og mere samles om en række knudepunkter, hvor bl.a. gods omlades mellem bil, tog og så vidt muligt skib. I udkast til landsplanredegørelsen, som for tiden er til debat, foreslås en undersøgelse, der skal se på mulighederne for et netværk af sådanne trafikknudepunkter. Formålet er netop, at man ved en mere fleksibel udveksling af gods kan gennemføre den samlet set mindst miljøbelastende transport.

Det bringer mig til et andet væsentligt forhold, nemlig at kunderne skal efterspørge så miljøskånsom transport som overhovedet muligt. På transportområdet er der en begyndende tendens til, at transportkøberne interesserer sig for miljøforhold. Det betyder, at flere virksomheder inden for vejtransport nu udarbejder årlige miljørapporter. Herved kan transportkøberne se, hvad virksomheden gør for miljøet. Den tendens skal selvfølgelig understøttes.

I en miljømæssig vurdering af en samlet transportydelse over en vis afstand vil søtransporten alt andet lige stå stærkt. Udfordringen er at udvikle en troværdig dokumentation af miljøfordelen over for transportkøberne, f.eks. ved at transportydelsen kan miljøcertificeres efter de anerkendte standarder. Miljøstyrelsen er derfor ved at forberede en udvidelse af bekendtgørelsen om certificering efter EU's miljøstyringsforordning med netop det formål.

Men udfordringen er også at gøre slutforbrugeren bevidst om den måde, de udbudte varer er transporteret på i relation til miljøbelastningen. Med andre ord skal det gøres attraktivt, at transporten inddrages i miljøstyringsarbejdet i virksomheden. Derfor arbejder Miljøstyrelsen sammen med Erhvervsfremme Styrelsen om et projekt om miljøstyring og om transport. Pro-

jektet går i første omgang ud på at udvikle og afprøve metoder, som kan benyttes af danske virksomheder til at inddrage transporten i miljøstyringsarbejdet.

Et andet projekt, som Miljøstyrelsen har i støbeskeen, skal undersøge miljøgevinsten hos tre konkrete virksomheder, når disse transporterer mest muligt gods ad søvejen. I den undersøgelse indgår også en vurdering af, hvordan dette indvirker på virksomhedens økonomi, og om der er konsekvenser for en rationel håndtering af godset.

Begge projekter er et vigtigt led i forsøget på at påvirke virksomhederne til at transportere deres produkter på den mest miljørigtige måde og anvende dette i markedsføringen af produktet og dermed understøtte en udvikling i retning af, at coasterne benyttes, hvor det er miljømæssigt velbegrunderet.

De initiativer, som jeg omtalte, vil medvirke til at styrke coastererhvervets udvikling, men det er afgørende, at erhvervet kan operere på markedsvilkår. Det gælder derfor om, at de erhvervsmæssige betingelser for erhvervet er til stede, og det vil erhvervsministeren nærmere redegøre for.

#### **Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

Der har i mange år været et meget udbredt politisk ønske om at fremme brugen af søtransport, f.eks. coastere, og det er jo af oplagte miljømæssige grunde.

Men i lige så mange år har de, der købte transporten, villet det anderledes. De producerende virksomheder har i stadig stigende omfang valgt at få deres gods transporteret med lastbil, mens søtransporten i Europa kun har haft beskedne vækstrater. Det er svært for skibene at få tag i det dyreste gods, som ganske vist koster højere fragtrater af sig, men som jo også skal hurtigt frem.

Der er faktisk gode grunde til, at lastbilen har vundet frem. Danske virksomheder koncentrerer sig om det, de er særlig gode til, og de søger samarbejdspartnere i andre lande. Virksomhederne betjener større geografiske områder fra stadig færre lagre. Det styrker deres konkurrenceevne, og det fremmer vækst og beskæftigelse i Danmark, men uden en hurtig og effektiv transport kan det jo slet ikke lade sig gøre, slet ikke, hvis man vil betjene de store markeder med brug af danske arbejdspladser.

Derfor må jeg sige så klart, jeg overhovedet kan, at nærskibsfarten og for den sags skyld

også jernbanen har tabt markedsandele på godstransporten i Europa, fordi vognmændene har været bedre til at opfylde transportkøbernes behov.

Det er klart et problem for miljøet, men på længere sigt kan det også blive et problem for dansk erhvervsliv. Der er sandsynligvis – forståeligt nok sikkert – grænser for, hvor meget landene i Mellemeuropa er villige til at udbygge deres motorveje, og det kan i fremtiden blive meget dyrt at få en lastbil fra den ene ende af Europa til den anden.

Vi har allerede set, hvordan alpestatene har indført begrænsninger for lastbiltrafikken, og meget tyder på, at der vil blive behov for at overføre en del af den forventede vækst i vejtransporten til andre transportformer.

Det kan meget vel betyde en fordobling af søtransportens vækstrater, men regeringen mener ikke, at vi skal sidde med hænderne i skødet og vente på, at vejtransporten i Europa går i stå. Danske eksportvirksomheder skal ikke ende i den situation, at vejtransporten er for dyr og dens alternativer for langsomme. Så risikerer hele Danmark at blive en blindtarm i Europa. Alternativerne til vejtransporten skal være mere effektive, så vidt muligt lige så effektive som lastbilerne. Derfor må og skal vi også forbedre den såkaldt multimodale transport, altså den, der bruger tog eller skib på en del af vejen – en kombination af forskellige transportformer.

Nærskibsfarten vil derfor blive vigtig for den danske konkurrenceevne, for eksport og beskæftigelse, og Danmark bør altså som en stadig betydelig søfartsnation kunne blive et foregangsland i udviklingen af Europas nærskibsfart.

Der findes faktisk danske rederier, som har taget kampen op med lastbilerne, og som tilbyder transportkøberne en ydelse, der ligesom vognmændenes går hele vejen fra dør til dør. De rederier ser ikke kun vognmænd som konkurrenter. De samarbejder med dem for at levere transportkøberne en bedre service, og det samarbejde gavner ikke bare vækst og beskæftigelse herhjemme, det gavner faktisk også miljøet.

Set i forhold til udenlandske skibe klarer danske skibe sig meget godt i konkurrencen om gods, der bliver sejlet over den danske grænse. I 1992 blev 14 pct. af dette gods fragtet på skibe under dansk flag, men måler man de danske skibes andel af godsmængdens værdi, så er den 28 pct., altså dobbelt så stor, og det er betydelig mere end på andre landes skibe, f.eks. tyske,

norske eller svenske. Hvad betyder det? Ja, det betyder, at dansk søfart står først i køen til at erobre det dyre lastbilgods, når trængslen på motorvejene sætter ind.

Den danske flåde er blandt de nyeste i Europa. Ser vi på de mindre tørlastskibe op til 5.000 t dødvægt, er gennemsnitsalderen nu et sted mellem 20 og 21 år. Det lyder jo ellers som en ret høj alder, men faktisk er det kun flåderne fra Holland og Rusland, der er yngre end den danske. De russiske skibe er næppe teknologisk på højde med de danske, og de hollandske har kun 4 pct. af det danske udenrigsgods. Så der burde ligge et forspring. Skibe fra de store søfartsnationer som England, Tyskland, Norge og Grækenland er gennemsnitlig ældre end de danske.

Det danske rederierhverv er altså faktisk gearret til at konkurrere mere med vejtransporten om det dyreste gods, og det er jo for så vidt fint i tråd med den erhvervspolitiske redegørelse, som regeringen lagde frem i sidste måned. Hvad står der i den? Ja, der står, at Danmark skal satse på de vanskelige markeder, hvor der er penge at tjene og groft sagt, hvor billiglandene ikke kan være med.

Regeringen vil bakke rederierne egen indsats op med gode rammebetingelser. Transport er grænseoverskridende, og indsatsen skal overvejende ske på internationalt niveau, men det behøver ikke at betyde, at vi bare skal sidde og afvente de internationale initiativer. Nærskibsfartens danske rammebetingelser er vigtige for vores konkurrenceevne, og dem har regeringen allerede givet bud på at forbedre.

Som jeg nævnte, kan nærskibsfarten ikke konkurrere uden partnere på land. Havnenes, vognmændenes eller jernbanernes del af søtransportkæden er forholdsvis større i den nære fart end på de store have, det siger sig selv, og transportkøberens vare må altså ikke gå i stå på havnekajen. Der må ikke være svage led i hele denne danske søtransportkæde. Derfor har regeringen faktisk også forsøgt at sætte ind over for hvert enkelt led i denne kæde.

De danske havne fik med trafikhavneloven fra 1990 større muligheder for at spille rollen som knudepunkt i søtransportkæden, og den 1. januar 1995 blev havnene for alvor sluppet løs, hvis man kan kalde det det. Nu kan havnene faktisk for egne midler foretage de investeringer, som kan forbedre den lokale kundeservice; de kan også fastsætte egne takster i konkurrencen med andre havne og transportformer. Men vi kan selvfølgelig ikke nøjes med at styrke de

danske havne, når hele transportkæden skal fungere, og derfor arbejder regeringen også for at fremme konkurrencen mellem havne i resten af EU.

Rederierne kan så vælge at samarbejde med det danske vognmandserhverv, som er blandt de mest konkurrencedygtige i Europa. En del af forklaringen på det er, at Danmark meget tidligt var ude med en liberalisering af godstransporten på vej. Desuden er udviklingen af jernbanerne af betydning for rederierne, f.eks. i forbindelse med containertransport fra dør til dør.

Det er klart, at det stiller store krav til rederierne viden at dirigere alle disse mange operatører i transportkæden. Derfor er Undervisningsministeriet på vej med en ny kort, men alligevel videregående uddannelse i logistik og transport for hele transporterhvervet. Uddannelsen lægger vægt på kendskab til alle transportformer og på evnen til at skabe en sammenhængende logistik, og med det nye forslag til søfartsuddannelser, som Folketinget og jeg i fællesskab behandlede her i fredags, har regeringen jo også forsøgt at gøre det muligt løbende at tilpasse disse uddannelser til erhvervets behov.

De rederier, som vil forbedre deres produkt og overbevise endnu flere transportkøbere om søtransportens fordel og fortræffelighed, har faktisk mange muligheder for at søge offentlig medfinansiering. Jeg skal blot nævne mulighederne i erhvervsfremmesystemet for lån i VækstFonden, udviklingskontrakter, centerkontrakter, støtte til fælles eksportfremstød eller til at finde partnere i det nye Østeuropa. De transportører, der er samarbejdspartnere i andre EU-lande, kan søge støtte i forskellige EU-rammer.

Og så har regeringen jo faktisk lige ladet Berlinmuren falde mellem fragtfarten på de store have og de nære farvande: Det er nu muligt også for fragtskibe i nærfart at blive registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, hvilket som bekendt betyder lempeligere beskatning af de søfarendes indtægt og dermed lavere omkostninger til bemanning om bord, ligesom ude på de store have. Jeg håber også, de eksisterende DIS-skibe nu vil gå aktivt ind i den europæiske cabotage af nærskibsfart.

Eftersom danske skibe i dag har gode markedsandele i nærmarked og tilmed, som jeg sagde det før, er specialiserede i fragt af det absolut dyreste gods, så burde det generelt ikke være svært at skaffe finansiering. Men skibe er dyre,

og ligesom i andre erhverv kan det være svært for de mindste rederier og iværksættere at låne penge i banken. Derfor har Danmark en statslig garantiordning for bygning og ombygning af mindre fragtskibe; ordningens risiko er dækket af en præmie, som låntagerne selv betaler. Men denne statslige garantiordning har hidtil været rettet mod nye skibe og ombygninger, selv om køb af brugte skibe faktisk kan være en effektiv måde for mindre rederier at få adgang til markedet. De brugte skibe er – selvfølgelig afhængigt af, hvor brugte de er – næsten lige så effektive som de nye, men rederierne behøver ikke at kæmpe med høje afdrag på finansieringen.

Derfor overvejer regeringen at udvide garantiordningen, så den også kommer de mindre rederier til gode. Jeg tror, det kan være med til at tiltrække de iværksættere til nærskibsfarten, som skal bære fornyelsen i erhvervet og i flåden, med ind i billedet. Man skal huske på, at et brugt skib på 7 år altså er langt nyere end et på 21 år.

Sagens kerne er jo, den miljøvenlige, multimodale nærskibsfart kun kan vinde frem, hvis den er bedst, og det er transportens iværksættere, det er redere, havne, jernbaner og vognmænd, der skal udvikle og sælge produktet til transportkøberne. Det er dem, regeringen vil bakke op med gode rammebetingelser. Så tror vi på, at eksporten kommer ud, og vi tror, at vi kan nå de CO<sub>2</sub>-mål, vi har sat os.

Til slut vil jeg gerne nævne, at Erhvervsministeriet inden jul vil udsende en rapport om udvikling af nærskibsfarten, som ved yderligere forslag og ideer og i en større detaljeringsgrad, end jeg har givet i dag, vil komme nærmere ind på dette tema.

## Forhandling

### Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg vil gerne takke miljø- og energiministeren og erhvervsministeren for deres redegørelser og deres svar. Det er meget grundige og fyldige svar. Selv om erhvervsministeren sagde, at det ikke var muligt at give svar på alt, så synes jeg, at det faktisk har været nogle meget grundige svar.

Miljø- og energiministeren erkender, at hvis vi for alvor skal have gjort noget ved CO<sub>2</sub>-udslippet, er det vigtigt at få gang i nærcoastertrafikken. Miljø- og energiministeren siger, at det skal være på markedsvilkår.

Erhvervsministeren siger, at det er, fordi vi har en utrolig dygtig lastbilbranche, at det er gået galt – for vi må vel være enige om, at det er gået galt i den danske transportsektor, når vi i dag kan se, at 94 pct. af al godstransport foregår på bil, 4 pct. med skib og 2 pct. med tog.

Det er ikke, fordi lastbilbranchen har været dygtig. En af årsagerne til den udvikling er bl.a., at den transportpolitik, som Danmark har ført, belønner lastbiltrafikken, som slet ikke betaler for de udgifter, som den faktisk påfører det danske samfund, mens situationen er næsten omvendt for coastere, der skal betale såvel havnepenge som vareafgifter ved benyttelse af havnene. Mens staten, amterne og kommunerne via skatten finansierer nye vejanlæg og al vedligeholdelse trods det enorme vejslid, som lastbilerne påfører vejnettet, så skal de danske havne selv finansiere ikke alene udgifterne til havneområdets drift, men også til infrastruktur, som rækker langt ind i landet uden for havnens egentlige område.

Et andet forhold, nemlig arbejdsforholdene for de beskæftigede i lastbilsektoren, er løbende genstand for kritik, fordi chaufførerne bl.a. presses til at overtræde køre-hviletids-bestemmelser af hensyn til den indbyrdes konkurrence mellem transportfirmaerne, hvilket yderligere skærper konkurrencen i forhold til coastertrafikken.

Såfremt en indsats for at fremme coastertrafikken skal have nogen effekt, er det derfor alt afgørende, at der indføres lige konkurrenceforhold mellem lastbiler og coastere. Hvis det var det, miljø- og energiministeren hentydede til, da han sagde, at det skal være på markedsvilkår, så er jeg helt enig. Men det er det ikke i dag, hr. minister. Der er en utrolig skævvridning til fordel for lastbiltrafikken.

En dansk indsats for at fremme coastertrafikken er heller ikke alene et spørgsmål om den ene eller den anden finansieringsmodel, men primært et spørgsmål om bedre konkurrenceforhold for coasterne i forhold til vejtrafikken.

En dansk indsats for at fremme coastertrafikken er ej heller et spørgsmål om at søge at sætte et initiativ i gang i EU-regi. Afgørelsen er i hænderne på det danske Folketing, som har magt og midler til at ændre det nuværende skæve konkurrenceforhold mellem lastbilen og coasteren.

Her noterede jeg mig også erhvervsministerens analyse, som jeg er enig i: at på et tidspunkt kommer det måske af sig selv, når lastbiltrafikken bryder sammen. Men jeg forstod også, at

erhvervsministeren er indstillet på, at det ikke er den form for elendighedspolitik, vi skal føre i det danske Folketing. Vi skal selvfølgelig tage et initiativ, som kommer i gang, længe før den situation opstår.

Enhedslisten foreslår derfor, at der udarbejdes en samlet aktionsplan, som har til formål at overflytte godstransport fra lastbiler til mindre coastere, fra asfalten til havet. Forslaget sigter såvel på den indenlandske godstransport som på godstransporten i og mellem Østersølandene og godstransport mellem Nord- og Sydeuropa.

Hovedproblemerne for den danske coasterflåde er en massiv og stigende konkurrence, som jeg nævnte før, fra landevejstrafikken. Derfor løser nye finansieringsforhold for nybyggeri heller ikke problemet. Det er selvfølgelig noget af det, der skal være med i en aktionsplan, men det er ikke løsningen. Såfremt man skal genopbygge coastertrafikken, kræver det selvfølgelig parallelle tiltag, som ikke alene bremser den nuværende nedgang, men også vender udviklingen en anden vej.

Som en kortsigtet løsning mener vi altså, det er konkurrencevilkårene, der skal gøres lige, og som en langsigtet løsning foreslår vi, at der bliver et egentligt coasterprojekt, som udvikler hele coastersystemet også fra dør til dør og alle andre forhold.

Vi mener, man skal lave et nationalt dør til dør-koncept, hvor gods fragtes på den miljø-mæssigt mest skånsomme måde fra startstedet til slutstedet, dvs. med størst mulig brug af skib og tog. Der skal i konceptet indgå et fleksibelt containersystem og også mindre stykgodsmængder.

Vi foreslår, at de nødvendige midler skaffes til veje, så man kan komme i gang med at udvælge en række forsøgshavne – vi har foreslået tre havne – sådan at det ikke bare bliver ved snakken, men man starter konkrete forsøg. Som deltagere i sådan en udvikling kunne indgå DSB, redere, planlæggere og relevante kommuner.

En anden ting er de tekniske faciliteter, som er udslidte og gamle, fordi mange havne har stået i stampe i mange år. Og det er ikke alene et spørgsmål om, at de er udslidte, det er også et spørgsmål om at standse den udvikling, hvorved havnene faktisk bliver til forlystelsessteder og boligområder, og så begynder det virkelig at være for sent, hvis vi skal genetablere et dør til dør-koncept byggende på de eksisterende havne. Så det haster også af den grund.

Coasterne skal i dag, som jeg nævnte før, både betale havneafgift og en vareafgift for brugen af havnene, og omvendt støtter man lastbiltransporten ved, at den ikke skal betale de faktiske samfundsomkostninger. En meget hurtig løsning på dette problem kunne være, at vi fjernede havnepengene og vareafgifterne for coasterne. Man kunne lave det som et forsøg i en periode i enkelte havne, sådan at man fik gang i udviklingen. Det er ikke de voldsomme beløb, der skal til for at begynde at sidestille godstransporten på vandet med lastbiltransporten.

Endelig er der dør til dør-konceptet. Dér mener jeg også, at man skal udvikle det sådan, at der bliver en etablering af egentlige skinneforbindelser mellem havnen og større enkeltvirksomheder eller omladningscentraler.

Erhvervsministeren var også inde på forholdene i havnene. Vi kan godt starte allerede nu med at etablere rimelige forhold, sådan at det bliver mere attraktivt for industrivirksomhederne at benytte havet som transport.

Vi synes, man skulle forsøge at etablere faste ruteforbindelser mellem enkelte byer. F.eks. kunne man tage den mest oplagte rute – det er Aalborg-København – og give mulighed for på forsøgsbasis at medtage et begrænset antal passagerer. Jeg har den opfattelse, at mange faktisk allerede i dag begynder at indse, at det er en fordel at blive transporteret på en ordentlig måde også som passager. Man kunne f.eks. genåbne rutetrafikken mellem Aalborg og København. Det er også dér, den største gevinst ville ligge i den indenrigs transport ved at få flyttet gods fra lastbil til båd.

Erhvervsministeren var også inde på, at de mange små skibsredere udgør et netværk, som har vanskeligt ved at få organiseret sig ordentligt og få gennemført ordentlige samarbejdsprojekter. Vi synes, at regeringen også bør medvirke til at opbygge et netværkssamarbejde mellem de enkelte skibsredere, sådan at man hjalp dem godt på vej med konsulentvirksomhed og lignende.

På meget lang sigt mener vi også, at vi skal se at få en helt ny coastertype, der er skræddersyet til danske forhold, og som opfylder alle tænkelige miljøkrav. Vi foreslår, at man får sat gang i et fuldskalaprojekt, sådan at man kommer videre ad den vej.

Samtidig mener vi også, at de eksisterende coastere har brug for en kærlig hånd, hvis de skal være miljø-mæssigt optimale; det er her

deres motorer, vi tænker på. Vi synes, man skulle prøve at minimere udslippet af farlige stoffer.

Endelig er der skibsfinansieringen. Her kan vi ikke fra Enhedslistens side støtte anpartsmodeller og lignende, hvor det er skattefradrag, som er den drivende kraft, men der er ganske givet behov for en form for statslig støtte for at sikre en genopbygning af coasterflåden. Vi foreslår fra Enhedslistens side en statslig skibsfinansieringsfond, som helt eller delvis finansierer byggeriet. Skibsfinansieringsfonden kan således indgå som en almindelig medejer med op til 50 pct. af investeringerne, eller coasterne kan udlejes på kontrakt til en omsætningsbestemt leje. Dette håber jeg også at vi kommer lidt nærmere ind på i løbet af debatten.

Endelig vil jeg sige, at især forholdet til de østeuropæiske lande, som også blev nævnt af erhvervsministeren, lægger op til, at vi også skal udbygge et coasterprojekt med skibe, der kan sejle på floder og kanaler, og derigennem få knyttet et nyt, stort net til Østeuropa.

På den baggrund vil jeg fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Idet Folketinget anerkender, at coastertransport udgør et væsentligt element i nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-bidraget fra godstransporten, opfordrer Folketinget regeringen til at udarbejde en aktionsplan for fremme af coastertrafik indeholdende målsætning og virkemidler samt samfundsmæssige og miljømæssige effekter af en sådan indsats, og at der i aktionsplanen bl.a. sættes fokus på havnefaciliteter, miljørigtigt dør til dør-koncept, koordinering og samarbejde omkring coastertransporten, nye coastertyper og finansieringen heraf.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«  
(Dagsordensforslag nr. D 26).

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

**Poul Andersen (S):**

Coastertrafik er jo en del i et større trafikpolitisk spil. Coastertrafik kan med den rette indsats blive en vigtigere del i bestræbelserne på at opnå en mere bæredygtig trafikpolitik i fremtiden.

Transportarbejdet i samfundet øges i disse år ret kraftigt. Det er der flere årsager til, men en øget økonomisk vækst, fald i arbejdsløsheden og en teknologisk udvikling, hvor princippet om just in time vinder mere og mere frem, er væsentlige grunde.

Samtidig er god og effektiv logistik blevet en afgørende konkurrenceparameter for virksomhederne i dag. Virksomhederne sparer betydelige omkostninger ved at mindske lagre og nedsætte transporttiden til et minimum. Kapital, der tidligere var bundet i store lagre, er nu i arbejde. En effektiv logistik betyder også hurtigere respons i forhold til kundernes behov. Masseproduktion af standardiserede varer er på retur til fordel for en fleksibel produktion, hvor kommunikation og effektiv logistik er væsentligere konkurrenceparametre end kiloprisen på transport.

Miljøet og herunder drivhuseffekten ligger på den anden side ikke Socialdemokratiet mindre på sinde, og indrømmet: det er et område fyldt med paradokser. Socialdemokratiet og de øvrige regeringspartier har igangsat flere initiativer på dette område. Personlig er jeg tilfreds med, at regeringen fastholder målsætningerne for CO<sub>2</sub>-udslippet, på trods af at udviklingen inden for transportarbejdet er foregået med en hastighed, man svært kunne forudse for snart 7 år siden. Jeg er sikker på, at denne ansvarlige regering vil fortsætte med at tage de nødvendige initiativer for at opnå dette CO<sub>2</sub>-mål. I den forbindelse må vi jo ikke glemme den meget positive reduktion af de virkelig skadelige stoffer, som vi har oplevet gennem de sidste par år, og som har formindsket luftforureningen betragteligt.

Tilbage til Enhedslistens konkrete spørgsmål: Hvad vil regeringen gøre for at fremme coastertransporten som led i nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-bidraget? Socialdemokratiets grundlæggende holdning til dette spørgsmål og til miljødebatten generelt er tidligere blevet fremført fra denne talerstol. Prisen på varer og serviceydelser skal afspejle den reelle pris, det koster at producere varen. Transportomkostninger skal derfor i sagens natur afspejle de omkostninger, de påfører samfundet. Det vil bl.a. sige, at forbrug af en sparsom ressource som fossilt brændstof og udledning af miljøskadelige stoffer som CO<sub>2</sub> naturligvis også skal indregnes i prisen.

Erhvervslivet er mindre følsomt over for prisen på transport end over for transportens sikkerhed og hurtighed. På lang sigt vil prisfor-

skellen blive så stor, at det vil blive en afgørende konkurrencefordel for coastertrafikken, men på kort sigt sker det nok ikke. Derfor er det vigtigt, at vi taler rent ud om de barrierer, der i dag er for en øget coastertransport, og hvad vi kan gøre for at afbøde disse.

Hvis skibstransport skal gøres hurtigere og mere sikker, drejer det sig først og fremmest om lastningshastigheden fra skib til tog og lastbil. Det er yderst vigtigt, at takster, præcision og hurtighed bliver en konkurrenceparameter inden for skibstrafik på lige fod med det øvrige transporterhverv. Hvis det ikke sker, vil coastertransporten også i fremtiden få meget svært ved at vinde markedsandele i forhold til transport af varer med høj værdi.

Funderudvalgets betænkning fra foråret kom med en række anbefalinger til, hvordan vi får styrket skibstrafikken. Funderudvalgets kommissorium handlede mere om beskæftigelse end om CO<sub>2</sub>-udslip, men en styrkelse af den danske skibsfart, herunder coastertrafik, vil i sagens natur flytte transport fra de mere CO<sub>2</sub>-udslipstunge transportformer. Funderudvalget pegede på erhvervslivets rammebetingelser som et af de vigtigste områder, der skal flyttes, styrkes og vedligeholdes. Det er en anbefaling, der ligger fint i tråd med Socialdemokratiets holdning.

Et andet af udvalgets hovedanbefalinger var, at Dansk Internationalt Skibsregister kom til at omfatte fragtskibe i nær fart. Det har vi medvirket til, og erhvervets omkostninger til lønninger er derved reduceret kraftigt i forbindelse med den lempeligere beskatning. Det betyder større konkurrence på den europæiske kyst- og nærskibsfart og dermed mere konkurrencedygtige priser.

En god uddannelse er en forudsætning for danske arbejdspladser på skibe med indhold og godt arbejdsmiljø.

Funderudvalget peger på finansieringsproblemet som et af de største problemer, og udvalget foreslog en delvis genoplivning af reglerne fra før anpartsindgrebet. Det er også Socialdemokratiets opfattelse, at vi skal kigge på, hvordan vi får bedre finansieringsmuligheder, men det er meget vigtigt for mig at slå fast, at Socialdemokratiet ikke vil være med til at genoplive 1980'ernes anpartsventyr. Vi mener faktisk, at det vil være yderst uensigtsmæssigt at lempe reglerne for den skattemæssige behandling af anpartsprojekter, for det bør ikke være skatten, der er det eneste, som gør, at et projekt kan skrues sammen rent likviditetsmæssigt, men et

godt produktionsapparat. Coasterne skal altså moderniseres og effektiviseres, når tonnagen er udtjent, og skrotes og ikke genses under andet flag i Østens farvande. Det er en nødvendighed.

I Socialdemokratiet mener vi, at der i fremtiden skal prioriteres yderligere mellem de forskellige transportformer ud fra den overordnede målsætning om at fremme en bæredygtig transport; det skal vi gøre både for miljøets og for den danske konkurrenceevnes skyld. Hvis vi ikke i fremtiden får flyttet en større del af gods-transporten over på skibe og skinner, vil de sydlige europæiske lande på sigt tage sig meget dyrt betalt for at lægge veje og luft til det stigende antal lastbiler; det vil blive svært at køre igennem det gamle Østeuropa.

Søtransport kan gøres mere fleksibelt og bekvemt. Reguleringer, der hindrer en effektiv udnyttelse af transportkapaciteten, skal nedbringes. Det skal vel også huskes her i dag, at netop coasterområdet er beskrevet i et utal af rapporter om skibstyper, markeder og finansiering samt i et utal af forespørgselsdagsordener, så området og problemfeltet må siges at være godt beskrevet.

Den administrative byrde skal gøres mindre. Det er vigtigt i den forbindelse at erindre, at afskaffelsen af de indre grænser i EU på varer kun er en realitet, hvis varerne transporteres over land. For gods, der transporteres med skib, vil det generelt være nødvendigt at fremskaffe dokumentation, men det er vigtigt, at vi arbejder sammen med de øvrige lande i EU om at få nedbragt mængden af papirarbejdet til et minimum.

I Socialdemokratiet mener vi, at der er perspektiv i en coastertrafik i Østersøområdet og EU-landene imellem, og som det er fremgået, vil vi medvirke til at forbedre erhvervets konkurrenceevne til gavn for miljøet.

Jeg skal derfor på vegne af regeringspartierne, Venstre, De Konservative og Socialistisk Folkeparti fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget understreger søtransportens betydning for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-bidraget fra godstransport og imødeser inden årets udgang regeringens handlingsplan for fremme af coastertrafikken, herunder forslag om andre finansieringsformer, samt at Danmark igennem EU aktivt skal arbejde for ophugningsstøtte med henblik på en modernisering af nærskibsflåden.



Handlingsplanen anses for at være en fortsættelse af Folketingets vedtagelse af de udvidede muligheder for at benytte DIS og bareboatcharter for nærskibstrafikken.

Derefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 27).

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg har nogle spørgsmål til Socialdemokratiets ordfører, man kan vel nok i denne her forbindelse sige til regeringens ordfører, og det går på det dagsordensforslag, der er fremsat.

Jeg kan nu forstå, at Venstre og De Konservative udskriver en blankocheck – det er jo lidt interessant i den nuværende situation med diskussionen om finanslovforhandlinger og andre ting – og støtter en dagsorden, hvor man lader regeringen afgøre denne udvikling ved, at man ser frem til deres handlingsplan.

Bortset fra det vil jeg gerne vide, hvad den handlingsplan rummer. Er det sådan, at den f.eks. rummer forslag om ligestilling mellem lastbiltrafik og godstrafik? Er det indeholdt i den?

Jeg kan godt sige, at den handlingsplan eller aktionsplan – som jeg kalder den – jeg forestiller mig, og som jeg har som forbillede, er en aktionsplan, der er udarbejdet af landbrugsministeren for fremme af økologisk landbrug. I den udtaler ministeren sig og forpligter sig også på en række punkter, og så er der en række punkter i den, som man opfylder senere. Vil det være sådan, at denne handlingsplan også indebærer forpligtelser fra regeringens side?

Endelig er der så forholdet til EU. Vi har ikke noget imod, at man søger om ophugningsstøtte, men er det sådan, at handlingsplanen også er en selvstændig plan, der kan sættes i værk, uanset hvad EU skulle finde på at acceptere eller ej?

(Kort bemærkning).

**Kai Dige Bach (KF):**

Det er hr. Bent Hindrup Andersen, der kalder mig herop. Jeg forstår ganske simpelt ikke, hvordan man kan komme i tanke om, at vi skulle godkende en handlingsplan, bare fordi den kommer. Vi har fået lavet en dagsorden her, der

slår fast, at vi inden årets udgang får en handlingsplan – og hvis man kigger i sin kalender, så er det jo meget sjældent, at vi herinde har sådan nogle korte frister til noget – herunder et forslag om finansieringsformer, og jeg mener sådan set, at det er en temmelig kort distance at få dertil. Derefter tager vi stilling til handlingsplanen, når vi ser den. Vi kan jo altså givetvis ikke tage stilling til den, før vi har set den.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg kan kun bekræfte hr. Kai Dige Bachs udsagn om de her ting. Det er regeringen, der skal fremlægge en handlingsplan, og når den bliver fremlagt, må vi tage stilling til den.

Men jeg vil gerne sige, hvad jeg forventer, der kan være i en sådan plan. Det er nemlig de ting, som vi har diskuteret på et tidligere tidspunkt her i foråret, eksempelvis mange af de ting, der ligger i Funderudvalget, og vi har også spørgsmålet om forholdet til lastbiler osv.

Jeg vil gerne endnu en gang gentage, at vi mener, det er vel beskrevet i mange af de rapporter, der ligger. Vi kender problemstillingerne, og derfor mener vi, at vi skal videre med konkret handling; det opfordrer vi til med denne dagsorden.

Vedrørende EU så ligger det helt klart i den formulering, at vi ikke vil i nogen som helst form for karambolage i forhold til internationalt gældende regler, støtteordninger osv. Jeg synes, der har været livlige diskussioner nok her i Folketinget omkring skibsfinansiering; Der er vel ingen, der ønsker en gentagelse af det!

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg kan forstå, at hr. Poul Andersen heller ikke kender indholdet i den handlingsplan, som man ser frem til. Jeg vil også godt sige, at jeg ser da også frem til at få den, og jeg synes også, der er mange gode initiativer i det og også en anerkendelse af, at CO<sub>2</sub>-bidraget skal nedbringes ved at lægge godstransporten over på skibene.

Det, jeg så gerne vil spørge til, er altså hr. Poul Andersens mening. Mener hr. Poul Andersen, at en af de virkelig centrale ting, for at denne her operation skal lykkes, netop er at få gods over på coastere, og at man får ligestillet lastbiltrafikken med coastertrafikken, så den får lige så dårlige forhold – havde jeg nær sagt – som coastertrafikken? Omvendt: Er det sådan, at hr. Poul Andersen vil være med til at lette vilkårene

for coastertrafikken i havnene? Vil hr. Poul Andersen være med til at fjerne havne- og vareafgiften for coastertrafikken i havnene?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Når det handler om lastbiltrafik kontra coastertrafik, må jeg sige til hr. Bent Hindrup Andersen, at vi jo ikke løser problemerne ved egenhændigt at indføre afgifter for lastbiler. Det vil jeg meget gerne pointere. Hvis vi gør det, så får vi ved varetransporten en skæv konkurrencesituation i forhold til øvrige europæiske lande.

Derfor skal de ting her i høj grad løses i EU-regi; men vi skal da være med til at drive på for at få de her ting gennemført. Det skal da være et helt klart signal fra vores side, at det ønsker vi. Jeg sagde også i min tale, at de ting skal vægtes op, så det er den reelle udgift, der bliver bestemmende for det her. Sådan må det være, og det er det, vi arbejder på; men vi kan ikke løse det alene, for så vil vi simpelt hen fuldstændig trænge vores egen lastbilbranche ud på et sidespor.

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg ved ikke, om hr. Poul Andersen lagde mærke til, at jeg i min fremlæggelse af forslaget til en coasterplan for det første foreslog, at man lavede tre forsøgshavne, og at man for det andet startede en enkelt rute: Aalborg-København.

Det, jeg gerne vil spørge hr. Poul Andersen om, er for det første, om der i forhold til EU er noget til hinder for, at man gør det ved indenlandsk transport. Det mener jeg ikke der er. Man kan sagtens starte sådan nogle initiativer op.

Og for det andet: Vil hr. Poul Andersen være med til det? Og vil han også være med til at prøve at finde midler, sådan at vi under alle omstændigheder starter op med indenlandsk transport af gods så hurtigt som muligt?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg kunne da godt tænke mig at få lidt mere at vide om, hvad en forsøgshavn er. Hvordan vil man gå hen og lave forsøg på de områder? Jeg tror nemlig ikke, at det er sådan, at man ikke i forvejen har forsøgt næsten alt på de her områder.

Problemet i dag mellem havnene er konkurrencen, og hvis man skal til at betale for nogle af havnene, så kan jeg tage Kalundborg, som har

en omsætning på en 15 mio. kr. om året. Skal man så betale det, eller hvad? Det, der i dag sker med konkurrencen, er jo sådan set meget godt for havnene, for nogle af dem har simpelt hen været der alt for længe.

Det næste er med hensyn til ruten København-Aalborg – man kunne lige så godt tage Århus – den er der jo ikke nogen der har noget imod; men problemet er, at der ikke er nogen, der vil binde an med det, så skal de i hvert fald have nogle tilskud i ryggen. De, der havde den før – det var DFDS, der lå og sejlede før i tiden – lukkede jo, og det var jo, fordi, de efterhånden ikke kunne være med og fik underskud på ruterne. Er det så det, man vil have fra Enhedslistens side: at der skal gives tilskud til sådan en rute? Eller vil man tvinge nogen til at sejle der med et underskud?

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at de korte bemærkninger er til ordførerne og ikke de korte bemærkninger imellem. Men da nu spørgsmålet er stillet, giver jeg tilladelse til, at hr. Bent Hindrup Andersen svarer.

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg takker for formandens smidige håndtering af den nye forretningsorden, som jeg i øvrigt synes er udmærket. Men det er jo lidt vanskeligt, når man får et spørgsmål og ikke kan svare på det, så jeg siger tak for det.

Jeg vil gerne sige, at selvfølgelig skal der penge til, der skal forsøgsmidler til. Det er vi indstillet på, og vi er også indstillet på at være med til at finde dem. Vi mener bare, det er utrolig vigtigt at komme i gang, og det er netop i den indenlandske transport, der er en mulighed for at starte.

Derudover vil jeg gerne gennemgå over for hr. Tommy Dinesen, hvordan man eksempelvis kunne lave et forsøg i Horsens, så man begynder at få havneområdet til at fungere i et dør til dør-koncept som et forsøg. Jeg kan godt finde nogle andre havne, men jeg vil meget gerne vise hr. Tommy Dinesen, hvordan det kan gøres konkret i Horsens Havn.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Hr. Poul Andersen for en kort bemærkning, og så går vi videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det, det hele handler om, er, at de, der skal udføre det her, også er interesseret i det. Og det er det, der har været den drivende kraft i det, vi i Socialdemokratiet har arbejdet for de sidste 4 år om havnelovgivningen, hvor der er iværksat muligheder, som erhvervsministeren har redegjort for. Transportørerne skal nu tale bedre sammen om de ting, men vi har skabt et grundlag for bedre konkurrence. Det er det, der er hele fundamentet.

Vi har været gennem alle de seancer gennem flere år. Der har været talt meget om tingene, og vi mener også, vi har fået en hel klar melding fra erhvervets parter om, at et af de største problemfelter simpelt hen er finansieringen og spørgsmålet om at få den brugte tonnage væk. Der er sket en del ting på området, sidst her i foråret med muligheden for at kunne sejle på danske havne. Vi vil gerne fortsætte den proces, og det er det, vi lægger op til i dag.

**Jens Vibjerg (V):**

Jeg må starte med at sige, at Enhedslisten jo har sin egen måde at tolke tekster på, og det må stå for deres egen regning. Men der skal ikke herske tvivl om, at Venstre finder, at søtransporten, herunder coastertransporten, er vigtig som en miljøvenlig transportform, der skal indgå i den samlede varetransport.

Tiden er selvfølgelig løbet fra coastertrafik over korte afstande; men mellem landsdelene, mellem de europæiske lande og ikke mindst set med danske øjne i Østersøregionen bør coastertrafikken i fremtiden spille en større rolle.

Den danske coasterflåde oplever en urimelig konkurrence, bl.a. fordi tyske og franske redere har meget favorable finansieringsvilkår. Jeg håber, og jeg tror også, at den danske regering aktivt vil arbejde for, at andre EU-lande ikke vil opretholde eller skabe nye konkurrenceforvridende statsstøtteordninger. Vi kan og skal ikke konkurrere med de store tyske og franske statskasser. Vi skal arbejde aktivt for lige konkurrence, men vi skal ikke ind i et nyt anpartsirkus.

Vi imødeser regeringens handlingsplan, og så kan vi se på de konkrete forslag og tage stilling til dem.

**Kai Dige Bach (KF):**

Det Konservative Folkeparti er meget tilfreds med denne forespørgsel. Vi vil gerne takke forespørgerne, og vi vil også takke miljø- og energi-

ministeren og erhvervsministeren for deres oplæg.

Vi havde på det nærmeste opgivet at drive regeringen til nogen form for handling i dette spørgsmål. Allerede i coasterrapporten fra 1991 var de sidste ord, at regeringen skulle finde en finansieringsform, så den skrantende småskibsfart kunne indtage sin traditionsrige plads, og senere blev behovet herfor gentaget i Funderapporten, uden at vi har set noget forslag til finansiering fra regeringen. Men hvis det, at man nu også tager miljøvinklen ind, kan hjælpe til en løsning, vil vi med glæde tage CO<sub>2</sub>-debatten med som en tillægsgevinst.

Historisk set har de danske småskibe haft en stor betydning, ikke kun ved transport i danske farvande, men ved at være talrige og konkurrencedygtige over hele »klodsen«, som jordkloden kaldes i småskibskredse. I umindelige tider blev disse danske eksportarbejdspladser finansieret i de sunde, gamle partrederier. Interessenterne, for det meste besætningen og rederiets folk, købte anparter i et skib og hæftede i forhold til anpartens størrelse for skibets drift. Men denne finansieringsform blev forbudt samtidig med det store anpartsindgreb, og det er skammeligt, at denne gode, gamle driftsform ophørte samtidig med den forståelige afskaffelse af anpartsrytteriet.

Vi mener stadig, at man må kunne genindføre en ordning, som, så vidt vides, aldrig har ført til noget misbrug. Den almindelige anpartsmodel kan nu kun bruges af maksimalt 10 personer, og da prisen på konkurrencedygtige skibe, som i dag nødvendigvis må være større end tidligere, nu er over 50 mio. kr., kan 10 personer ikke mere magte opgaven. Derfor er det strengt nødvendigt, at regeringen finder andre finansieringsmodeller, men det er som bekendt stadig ikke blevet til noget. Undskyldningerne er utallige, men går mest på, at man ikke kan styre et eventuelt misbrug af ordningen.

Jeg vil gerne så stærkt, som det er mig muligt, understrege, at vi er imod ethvert misbrug af alle investeringsordninger; men det betyder ikke, at vi stiltiende kan se på, at et solidt, gammelt, dansk erhverv – endda et af de få, der er fremtidsrettede – bliver nedlagt; og det er det, der sker i øjeblikket.

Kommissionen har en erklæret politik om at opmuntre medlemslandene til at registrere coastere inden for Fællesskabet for at fremme Europas maritime industri, og man går meget langt i sine godkendelsesprocedurer over for det

enkelte medlemsland. I Frankrig har man vedtaget en lov, som Kommissionen har godkendt, om skattemæssige afskrivninger af investeringer i skibe under fransk flag og med fransk kaptajn. I det år, hvor investeringen foretages, kan enkeltpersoner opnå et skattefradrag på op til 500.000 francs, ægtepar det dobbelte, og virksomheder kan endda opnå et ubegrænset skattefradrag. Investeringen kan også gælde brugte skibe. Skibene skal leveres senest 30 måneder efter, at investeringen er foretaget, og man skal beholde anparterne i mindst 4 år, så man kommer til at deltage økonomisk i driften. Den franske regering regner med ca. 20 skibe om året, altså en væsentlig fornyelse af handelsflåden.

I Tyskland har man lavet en meget succesfuld kommanditselskabsmodel. Man kan investere 100.000 DM efter særlige afskrivningsregler, og så kan man fratække 125.000 DM i sin skattepligtige indkomst. Det betyder, at investor får 60.000 DM retur fra skattemyndighederne allerede i det år, investeringen foretages, og der er ingen begrænsning i antallet af deltagere.

Hertil kommer, at den tyske småskibsfart nyder godt af en række skattemæssige begunstigelser, både i forhold til andre erhverv og specielt i forhold til de danske konkurrenter. F.eks. kan 80 pct. af gevinsten ved et salg af et skib henlægges skattefrit ved køb af ny tonnage eller større ombygninger. Disse nye regler i Tyskland gælder foreløbig til den 31. december 1999 og har medført en tilgang på 87 skibe i 1994 og 116 skibe i 1995, og med de nye regler, som også tillader køb af brugte skibe, vil tilgangen stige yderligere. Det giver mange nye job til søs og i land.

Til sammenligning har Danmark i øjeblikket i alt mellem 150 og 200 mindre skibe tilbage, altså færre end den tyske tilgang i 1994 og 1995. De er i gennemsnit 23 år gamle, og ophugningsstøtte til de ældste vil være mere fornuftig end salg til nogle konkurrenter med lempeligere sødygtighedsregler. I øvrigt er antallet for nedadgående, og det kan vi ikke være bekendt.

Alt, hvad der er sket i Danmark på finansieringssiden indtil nu, er erhvervsministerens overvejelser af, om garantiordningen for bygning og ombygning af skibe også kunne udvides til at omfatte brugte skibe. Det er bestemt et fremskridt for småskibsfarten, men selv her er ministeren kun på overvejsesstadiet. Kan det ikke blive mere konkret? Hvad med en tidsplan, så disse overvejelser ikke går i stå ligesom forslagene til nye finansieringsmodeller?

I øvrigt bør man nok samtidig se på de kostbare danske krav for at få et indkøbt, brugt udenlandsk skib registreret under dansk flag. Det koster let ½ mio. kr. ekstra, og de mindre redere kan kun undgå den udgift ved at drive virksomhed under udenlandsk flag.

Jeg tror, at alle her i salen kender min indstilling til markedsøkonomi. Jeg er personlig imod både tilskud og konkurrenceforvridning, men at sige: Lad falde, hvad ikke kan stå, er latterligt her, hvor markedsøkonomien er sat ud af spillet, endda af Europas to mægtigste stater. Det kan ikke være meningen, at hvis et lille rederi i Svendborg eller Marstal ikke kan konkurrere med den tyske og franske stat, må søfarten nedlægges. Det er for kortsynet, og hvilket erhverv bliver så det næste?

Vi skal kæmpe imod subsidiering i EU og alle andre steder, hvor vi kan, men vi skal ikke lukke øjnene, når vi er ved at blive frataget en bid af vores eksistensgrundlag. Hvad kan vi gøre? Ifølge regeringens udsagn får man indtryk af, at hele vores verden falder sammen, hvis vi skulle vedtage en tilsvarende ordning som vore konkurrenters, også selv om vor nuværende velfærd faktisk er opbygget på den likviditet til investering, som en udsættelse af skattebetalingen har givet mulighed for.

Svaret er, at selskaber med mere end 10 investorer skal have en meget høj minimumsindbetaling, og at investorerne personligt skal hæfte ubegrænset for driften; eller at prisen på det skib, man vil anskaffe, skal være så høj, at et tilsvarende beløb ikke umiddelbart kan anvendes i andre sammenhænge eller ændringer i lånetid eller afdragsfrihed eller noget helt andet. Vi kan med vores indsigt ikke give et nøjagtigt bud, men vi må have en ændring af de danske regler, så vi fjerner den negative særbehandling af den danske småskibsfart. Måske kunne kontrollen ligge i en forhåndsgodkendelse af investeringsprojektet, f.eks. i Sekretariatet for Skibsfinansiering eller hos Told og Skat, for så kunne der ikke komme nogen overraskelser. Vi er indstillet på at se på alle muligheder.

Det er sådan set synd for miljøministeren, at han i miljøets navn er blevet trukket gennem hele denne tale; den burde være holdt for skatteministeren. Men da miljøministeren jo er en væsentlig del af regeringen, og da skibsfart er en miljøvenlig transportform, håber jeg, at denne meget forkortede gennemgang af erhvervets ulykkelige situation vil slå igennem og føre til det resultat, at dagen i dag ikke bliver et endegyldigt farvel til den danske småskibsfart.

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Hr. Kai Dige Bach lægger jo op til, at det er markedsøkonomien, der skal løse problemerne, og så vil jeg gerne spørge hr. Kai Dige Bach: Er det ikke sådan, at det egentlig er markedsøkonomien, der har skabt problemerne, for jeg forstår også på hr. Kai Dige Bach, at vi står med en ret alvorlig situation, når vi kigger på nærcoasterflåden? Og jeg vil også spørge hr. Kai Dige Bach: Er det ikke sådan, at hvis det skal være markedsøkonomien, der skal råde, skal der være ligeværdige konkurrencevilkår?

Hr. Kai Dige Bach nævnte til sidst, at han gerne ville se på mange muligheder. Vil hr. Kai Dige Bach også se på mulighederne for at skabe mere lige vilkår for coasterne over for lastbiltrafikken, f.eks. ved at lette dem for havneafgifter ved godstrafik og måske også pålægge lastbiltrafikken en afgift, som skal dække de reelle udgifter, der er forbundet med lastbiltrafik? Er det sådan, man skal forstå hr. Kai Dige Bachs åbenhed og syn på markedsøkonomien, at han gerne vil være med til at skabe lige konkurrencevilkår for coastere og lastbiler?

(Kort bemærkning).

**Kai Dige Bach (KF):**

Vi vil meget gerne se på det hele, og vi vil også se på alt det, hr. Bent Hindrup Andersen er kommet frem med. Men det, det drejer sig om, er først og fremmest, at vi skal have nogle skibe, for det kan jo ikke nytte noget, at der bliver lavet alle disse ting til udlandets skibe, mens vi nedlægger vores eget erhverv. Vores eget skibsfartserhverv bliver ikke taget alvorligt, hvis vi ikke tager fat om ondets rod: Hvordan skal finansieringen ske, når man i resten af Europa opfører sig, som man gør?

Der er ikke nogen af de ting, der er nævnt heroppefra, vi ikke vil se på. Det er ikke dem alle sammen, vi er kærlige over for, for vi kan godt lide markedsøkonomien på dette område. Ellers kunne det ende, som det er gjort andre steder i verden, og det er vi lidt trætte af at se på. Vi er meget glade for markedsøkonomien, helst lidt mere af den end af alle de tilskudsordninger, vi har.

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

Bare en lille bemærkning til hr. Kai Dige Bach.

For det første er jeg sådan lidt imod, vi fremstiller det, som om vi står med det ene ben i graven og det andet på en bananskræl. Så galt er

det altså heller ikke, og det er jo heller ikke sådan, at vi ikke fra dansk side går ind og påvirker markedsøkonomien. Vi har en DIS-ordning – som mange andre lande kigger til, nogle med misundelse, andre med sure miner, men det har vi altså – som i realiteten betyder, at erhvervet udbetaler en nettoløn.

Vi har forskudsafskrivninger for hele erhvervslivet, også for skibe; det betyder jo noget, at man har 30 pct.s afskrivning, hvis man skal have et skib til 60 mio. kr., og vi har høje afskrivningssatser, 30 pct. saldoafskrivning osv. Det er ikke sådan, at vi ikke gør noget.

Det er rigtigt, at anpartsdiskussionen er oppe her hver eneste gang. Regeringen har mange gange tilkendegivet fuldstændig på linje med hr. Kai Dige Bach, at vi ikke ønsker tidligere tiders cirkus genoplivet. Det siger hr. Kai Dige Bach også. Og så er problemet jo det, at laver man noget, der specifikt retter sig mod skibe – hvad alle tilstedeværende ordførere sikkert inderst inde kunne have lidt sympati for – så er det statsstøtte. Vi kommer ikke uden om det. Eller hvis laver noget, der de facto virker for skibsbygningen, så er det at regne for statsstøtte, og mange gode ting vil vi alle sammen, men én af de gode ting, jeg i hvert fald gerne vil som erhvervsminister, er altså også, at når vi går forrest i kampen mod statsstøtten i Europa, må vi naturligvis selv overholde reglerne. Det ved jeg hr. Kai Dige Bach er helt enig i.

Vi kan gerne kigge på de tyske og de franske modeller. Jeg kender dem ikke nøje; jeg ved bl.a. ikke, om de kun gælder for skibe, eller hvordan man har organiseret sig, men jeg må jo stærkt gå ud fra, de to landes ordninger overholder EU's støtteloft eller rettere ligger under det.

Så bare lige den bemærkning, at vi jo ikke er helt uden midler herhjemme. Vi har gjort ting – også ting, som andre lande ikke har.

(Kort bemærkning).

**Kai Dige Bach (KF):**

Jeg er helt enig med ministeren i, at vi har gjort mange ting. Der er ikke nogen diskussion om det.

Det grundlæggende er, at vi ikke kan få nogen nye skibe, fordi en 10-mandsregel gør, at man ikke kan skaffe en kapital på et beløb på over 50 mio. kr.

Jeg er også godt klar over, at det kan bredes ud, men så må jeg stille det spørgsmål: Hvad var der i vejen med det gamle partsrederi? Og så må jeg stille et spørgsmål til: Har man nogle

eksempler, hvor det ikke var et kommanditselskab eller et anpartsselskab eller lignende, men hvor det drejede sig om personlig hæftelse for driften, hvor der er foregået svindel?

Jeg kender ikke nogen, der kan komme af sted med at lave et eller andet, der går galt, så længe de hæfter personligt, og den personlige hæftelse må være nøglen ind i det her system med den andel, som man har i det her skib. Der er ikke andre nøgler til det.

Det er godt nok, at vi fjerner nogle barrierer, og det er godt nok, at vi alle sammen er positive, men det skal altså fjernes til fordel for nogle skibe, som vi også gerne skulle have.

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

En del af det, hr. Kai Dige Bach spørger om, kan jeg simpelt hen ikke svare på, men jeg vil opfordre til, man stiller spørgsmålet til skatteministeren, der bedre end jeg har overblik over de ting dér.

Men jeg vil godt sige: Hvad er det vigtigste omkring coasternes eller nærtrafikkens fremtid? Ja, det er jo, at der bliver et godt marked, hvor man kan tjene penge. Hvis man ikke kan tjene penge på det her bagefter, er der ingen idé i at bygge de skibe. Jo, det er dejligt beskæftigelsesmæssigt, så længe det varer, og så kan vi give skrotningstilskud bagefter og hakke dem op igen. Det er vist ikke løsningen; det er vi enige om.

Nej, vi skal selvfølgelig, som både miljøministeren og jeg har beskrevet det – af mange grunde, for eksporten, for miljøet, for danske arbejdspladser – i fremtiden banke på alle de døre, der skal bankes på for at få dette transportområde opgraderet, så der er penge at tjene bagefter, når man har fået bygget skibet. Eller man skal, som jeg lagde op til i min tale, hvad vi jo overvejer som en mulighed, give bedre finansiering til køb af brugte skibe.

Men hele grundlaget for det her er, at vi fremover får et erhverv, der løber rundt, hvor der er nogen, der kan tjene nogle penge. For ellers er der altså ingen, der har lyst til at bygge skibene heller. Så de to ting hænger nøje sammen, og finansieringen alene gør det ikke.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg synes, det er godt, at vi får en debat om det her i dag. Desværre er der ikke nogen lette løsninger. Havde der været det, havde SF forelagt dem allerede for 10 år siden.

Sagen er den, at faget er ude i en konkurrence, som gør, at det er svært at overleve som coasterejer, i hvert fald hvis man alene har ét skib. Jeg deltog i et møde i Marstal for et par måneder siden, hvor man skulle diskutere coasternes fremtid, og selv om der var mange fra søfartserhvervet til stede – vel et par hundrede stykker – var der desværre ikke nogen, der kom med ideer til, hvad man kunne gøre, for at coasterne kunne overleve.

Jeg har det selv sådan, at jeg synes, det ville være dejligt, hvis de kunne. Jeg vil godt gå så langt tilbage, at det var alle tiders, hvis skonnerterne kunne komme op at stå igen. De sejler jo med vindenergi, så det er lige noget for SF.

Men tiden er løbet siden 1950'erne, ja, det ved alle selvfølgelig, men 1950'erne var den gode tid for coasterne. Det var her, de konkurrerede skonnerterne ud, og så er der sket det, at man nok har stået noget i stampe på området, for man kan se, hvis man tager Illustreret Skibsliste, som er en tyk bog med billeder og forskellige data vedrørende samtlige skibe i dette land, at de fleste coastere i dag er gamle skibe. Man kan selvfølgelig godt gå hen og sige ud fra et nostalgisk hensyn, at de skal have lov til at sejle igen. Men jeg må sige, at de dér gamle plimsollere kan man for min skyld godt hugge op. Beboelsesforholdene er så dårlige, at Nyborg Statsfængsel er betydelig bedre at bo i.

Ejerforholdet før i tiden var jo, at det normalt var kaptajnen, skipperen om bord, der ejede skibet, og jeg har ladet mig fortælle, at det er en af grundene til, at man i dag ikke rigtig er fulgt med. Det er svært for de her skipperne at gå sammen om et større skib. Det er ét af problemerne.

I søndags kørte jeg en tur på min cykel ned til Kalundborg Havn, hvad jeg gør, når jeg ikke har andre ting at lave, og det, jeg så i Kalundborg Havn, er nok symptomatisk for andre havne. Det var nemlig, at der lå et mindre skib, det var fra Valetta nede på Malta, der lå en russisk rustbunke, og så lå der en hollænder – en fin, flot og moderne coaster, der også kunne sejle på floder osv.

Det viser noget om, at der er andre, altså tyskere og hollændere, der, som hr. Kai Dige Bach er inde på det, har haft nogle betydelig bedre finansieringsformer. Det er måske derfor, at det er dem, der i dag er førende på det her marked.

Hvis man skal holde sig ajour med hensyn til søfartsområdet, skal man læse bladet Søfart, som er det eneste danske, der har det her områ-

de som sit, og jeg vil godt citere, hvad der stod dér i sidste uge med hensyn til fragtmarkedet og fragtraterne. Det samme har der for resten stået de sidste par år. Der står:

»Coasterne sejler fortsat uden større optimisme og væsentlige stigninger i markedet. For de mindre enheder så det blå Danmark endnu en selvejerskipper, der solgte og blev lønmodtager. Selvejeren valgte en fremtid i et rederi.«

Of af samme skuffe:

»En selvejercoaster i samme kategori er under salg til udlandet efter krav fra banken, og det synes at være faldet på plads nu. Det efterlader selvejeren med en betydelig skyld til det lokale pengeinstitut på Sydfyn.«

Så kan man som de medlemmer, der står bag denne forespørgsel, sige, at vi skal fremme coasterne. Det skal vi også; det har vi ikke noget imod. Men man kunne så også godt sige, at vi måske også skal fremme de nye, store containerbåde.

Sagen er jo, at hvis det er for at nedbringe CO<sub>2</sub>- og anden forurening, burde man gøre det, at man måske støttede A.P. Møller i stedet for. De sidste nye A.P. Møller-både tager altså 6.000 containere om bord. Hvis de stod i én række, ville de nå fra Christiansborg og til Roskilde. De har nu fået den fjerde båd bygget, så det svarer til, at de fire skibe kan medbringe lige så mange lastbiler, som der kan stå herfra og til Korsør. Og er der noget, der nedbringer forureningen fra lastbiler og andet, er det den slags store containerbåde.

En anden ting, der gør, at coasterne måske har svært ved at klare sig, er speditørerne. Det er sådan, at de, der skal sørge for, at godset kommer videre fra det ene sted til det andet – normalt i dag speditørerne – er nogle, der selv er lastbilejere eller kun kender til lastbiltrafikken, og derfor går det måske ud over coasterne på nogle områder. Det skriver man i hvert fald i Transportrådets rapport, der hedder »Potentiale for søtransport«.

Det samme med fragtraterne. Inden for de sidste 10 år er fragtraterne for skibe ikke steget væsentligt, og det gør jo, som jeg nævnte før, at A.P. Møller bygger større og større; flere containere om bord giver flere penge. Den mulighed har coasterrederne ikke.

Lastbilerne, som tit og ofte overskrider køre- og hviletidsbestemmelserne, er en stor konkurrent for coasterne, og de konkurrerer også med sig selv.

Jeg vil i den forbindelse sige, at det bliver ikke nemmere at være coasterejere, når man nu fra den 1. februar begynder at sætte taksterne ned på Storebælt – eller det bliver måske først fra juni. De lastbiler, der før skulle betale det samme, som det koster at komme over med færgerne, kommer nu over for 700-800 kr., og det gør det endnu sværere for coasterne. Så coasterne har nogle svære odds imod sig.

Jeg fik at vide i dag af en, der har med forsikringer at gøre – jeg vil godt spørge ministeren, om man vil undersøge det eller tage det med; det er heller ikke noget, der var med i Funderudvalget – at det viser sig, at forsikringerne betyder en masse, når det drejer sig om coastere. F.eks. betaler man ikke nær så meget tilbage, hvis der er sket skade i lasten på en coaster, som man f.eks. gør på en lastbil. I en coaster kan man tilbagebetale i forsikring 16 kr. pr. kg, i en lastbil er det 60-70 kr. pr. kg. Alene det betyder, at mange befragtere vil lade være med at bruge en coaster og derimod bruge lastbil eller jernbane.

Hvad har vi gjort? Ja, som ministeren har været inde på, og som hr. Poul Andersen har været inde på, har Folketinget jo vedtaget, at Dansk Internationalt Skibsregister nu også skal gælde for coastere.

Man siger godt nok nettohyre, men det betyder jo ikke, at rederne nu kun skal betale to tredjedele i hyre, og at det, man før betalte til skattevæsenet, beholder rederen selv. Det gør det selvfølgelig noget nemmere at konkurrere med de andre på lønnen; det er selvfølgelig en fordel for coasterne, og så må vi se, om de kan bruge det. Desværre kunne jeg konstatere på det omtalte Marstalmøde, jeg deltog i om coastere, at der var man såmænd dårligt klar over, at det var vedtaget. Det er så også et par måneder siden.

Det andet er bareboatcharteren. Jeg havde håbet, når vi vedtog, at man kan leje et skib uden besætning, at det så kunne have været redningen for coasterflåden, men der er i hvert fald ikke kommet noget gang i det endnu.

Til sidst vil jeg gå over til: Hvad kan vi så gøre? Der er blevet talt meget om finansieringen, og vi er indstillet på fra SF's side, at vi godt vil se på finansieringen, men ikke de dér anparter, som flere talere også har været inde på.

Men det, der ligger i dagsordenen fra regeringen og tre andre partier, synes jeg er godt, for det med ophugningsstøtte er den rette vej at gå. Hvis man f.eks., når man bestiller en ny coaster, kan få ophugningsstøtte, vil det være en hjælp

til at få nogle af de gamle plimsollere væk, for der er for mange småskibe i dag, og det er jo det, som også går ud over coasterne. De kan ikke konkurrere. De kan heller ikke konkurrere med de russiske priser. Derfor vil en ophugningsstøtte være det rigtige. Det er også det, som man i mange rapporter – og dem er der lavet mange af – allerede har været inde på ville være hjælpen.

Det er også noget, man i forvejen bruger på de indre vandveje. Der er ophugningsstøtte på de indre vandveje i Europa, og det er sådan, at 14 pct. af alt det gods, der fragtes i Europa, fragtes på de indre vandveje. Så her har man det, og derfor ville det være godt, hvis Danmark i EU kunne gøre noget for det, således at også nogle af de ældre skibe, der er andre steder i EU, kunne blive ophugget, så vi kunne få en ny og moderne flåde. Det er det, det drejer sig om, hvis vi skal kunne konkurrere.

Jeg har for et par måneder siden spurgt erhvervsministeren, om man måske kunne bruge Danmarks Skibskreditfond som en slags koordinator ved opkøb af coastere, af andre skibe, og så chartre dem ud, altså bruge bareboat-charteren som en udchartring til de skippere, der godt ville.

Det kan man ikke, og jeg ved heller ikke, om det er det rigtige. Men det, jeg ved, er, at vi ordførere, som jo har været ordførere i adskillige år, har diskuteret det her i mange år, og man må nok erkende, at vi har ikke kunnet finde de rigtige løsninger. Men nogle af dem, der måske kommer i den rapport, der er omtalt i vores dagsorden, kan måske give de sidste løsninger.

Med hensyn til Enhedslistens dagsorden skal jeg sige, at den kan vi ikke støtte. Jeg mener ikke, der er behov for ret mange flere rapporter. Der står, at der skal sættes fokus på havnefaciliteter, miljørigtigt dør til dør-koncept osv. Det er gjort i forvejen. De, som har med disse områder at gøre, er ude i en benhård konkurrence. De ved godt i forvejen, hvad det drejer sig om.

#### **Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

I Det Radikale Venstre hilser vi Enhedslistens forespørgsel velkommen. Vi er meget enige i, at coastertrafikken skal styrkes, da skibstransport er langt mere miljøvenlig end f.eks. lastbiltransport.

Som det fremgik af erhvervsministerens tale, er den danske flåde blandt de yngste i verden. Kun den russiske og den hollandske flåde er yngre. Samtidig er det danske rederierhverv

konkurrencedygtigt. Vi er gode til at erobre lastbilgods. Men rederierne kan ikke fungere alene. De skal samarbejde med de andre transportører, og samarbejdet skal udbygges.

Vi har heldigvis allerede taget en række initiativer for at forbedre transporterhvervenes situation. Mange af dem er allerede fremlagt, så jeg vil nøjes med at understrege den udbygning af uddannelserne på transportområdet, som foregår netop nu. I lovforslaget om søfartsuddannelser gives der mulighed for løbende at tilpasse uddannelserne til erhvervslivets behov. Derudover er Undervisningsministeriet på vej med en ny transportuddannelse for hele erhvervet. Det er et initiativ, som vi sætter stor pris på, for med denne uddannelse signalerer vi, at transport skal tages alvorligt. De studerende får kendskab til alle transportformer og får samtidig en uddannelse i, hvordan vi får en mere sammenhængende logistik på hele dette område.

Endelig er der blevet bedre finansieringsmuligheder for transportører, og vi har en statslig garantiordning for bygning og ombygning af mindre fragtskibe, som vi overvejer at udvide, så den også kommer de mindre rederier til gode.

Der sker altså en del på transportområdet, men det vigtigste signal at videregive i dag er, at vi skal være konkurrencedygtige og vel at mærke konkurrencedygtige med en miljøvenlig transport.

Som erhvervsministeren sagde, vil vi give rederierne gode rammebetingelser, ikke ved at forvride konkurrencen mellem transporterhvervene, men ved at lade transportørerne betale de omkostninger, som de påfører samfundet. På den måde vil vi helt automatisk gavne den mere miljøvenlige coastertrafik.

Som nævnt er vi i Det Radikale Venstre specielt interesseret i skibstransporten, fordi der er tale om en transportform, som kan bidrage væsentligt til løsningen af transportsektorens miljøproblemer.

Der er således heller ikke tvivl om, at det vigtigste incitament, hvis vi vil fremme skibstransporten, vil være højere brændstofpriser. Netop fordi udgifterne til transport ofte er relativt små, når det drejer sig om lastvognstrafik, er der ikke det store incitament til at skifte fra lastbil til f.eks. skib eller tog for den sags skyld.

Højere energipriser vil alt andet lige være en stor hjælp for coastertrafikken og for et bedre samlet CO<sub>2</sub>-regnskab for hele transportsektoren. Derfor håber jeg, at vi kan videreføre den



nuværende skattereform, altså at vi kan komme videre med en økologisk skattereform, hvor vi får højere afgifter på bl.a. energi.

Et andet redskab er at bruge miljøregnskabet. Jeg tror, at i det øjeblik, flere virksomheder bliver opmærksom på det reelle ressourceforbrug ved transport af råvarer eller af de færdige produkter, ville interessen for at vælge mere miljøvenlige transportformer stige. Det vil især gælde de virksomheder, som ønsker en høj miljøprofil.

EU-Kommissionen har beregnet, at mellem 3 og 4 pct. af vores bruttonationalprodukt går til transportomkostninger, som ingen rigtig regner med, eller som ikke er inde i den enkelte transportaktørs overvejelser, f.eks. omkostningerne ved at sidde i de endeløse køer på de europæiske motorveje, trafikuheldene og miljøproblemerne, som er forbundet med vores valg af transportform. Hvis disse omkostninger blev integreret i markedsmekanismen og priserne, ville vores måde at indrette infrastrukturen på med meget stor sandsynlighed ændre sig dramatisk.

Endelig vil jeg ikke undlade at nævne den kulturelle dimension ved skibstrafikken, for hvor er det dejligt at komme til en havn, som emmer af liv og erhverv. De byer, som stadig har et aktivt havnemiljø, er absolut de mest interessante at komme til.

Der er således mange gode grunde til at støtte det af Socialdemokratiet fremsatte dagsordensforslag. Det er hermed gjort.

#### **Aage Brusgaard (FP):**

Jeg vil da også godt starte med at sige tak til Enhedslisten, fordi man har skabt debatten her i dag.

Danmark har jo haft en førerposition inden for skibsfart i årtier; jeg tænker selvfølgelig her på H.N. Andersen, Østasiatisk Kompagni, J. Lauritzen, A.P. Møller og andre, og den position har vi selvfølgelig fået, fordi vi har vand rundt om vores land, og dermed har der været mulighed for samhandel med andre lande via vandvejene.

Vi har også vand gennem vort eget land, bl.a. Limfjorden, og derfor har der dér været mulighed for intern transport og dermed coastertransport. Og der er ingen tvivl om, at coastertransport og vores havne hører uomtvisteligt sammen. Hvis den ene ting ikke fungerer, gør den anden det heller ikke.

Vi må nok erkende, at vi ikke udnytter de naturgoder, som Vorherre har skabt, altså gode

muligheder for havnefaciliteter og vandveje, og jeg tror, at noget af det, der har været med til at slå i stykker, er ganske enkelt vores fagbevægelse. Den har været for stærk. Den har været for dominerende. Den har krævet for firkantede overenskomster: De må ikke arbejde på havnen, når det regner, når det sner, når det blæser, i frokostpauser osv. Derfor er losning og lastning blevet alt for dyrt inden for en 15-20-årig periode; derfor har det været meget, meget nemt for lastbilerne at overtage den transport.

Det er jo sådan, at hvis man vil, hvad skal jeg sige, tage en for stor del af kagen, bliver det nemt sådan, at man får munden for fuld, og så kvæles man. Og det er egentlig det, jeg ser, at havnearbejderne for 20 år siden – nok med Preben Møller Hansen i spidsen – var for glubske, og det er så det, der har ødelagt deres egen arbejdsplads. Det er simpelt hen blevet for dyrt.

Jeg tror rent faktisk, at de havne, der virkelig vil signalere noget andet og rette op på det forsumte, altså blive mere effektive og billigere, har en fremtid for sig. Der er ingen tvivl om, at vandvejene bør have en fremtid for sig. Vi ved, at vi får mere samhandel med Østlandene. Der er ingen tvivl om, at mange lastbilchauffører og transportører er mere eller mindre bange for at køre til Østlandene med lastbilerne. Det er ikke bare på grund af flaskehalseproblemerne, men simpelt hen på grund af landevejsrøverier osv. Så jeg tror, her er muligheder for vores coastertransport.

Jeg kan ikke lade være med at nævne en anden konkurrent, vi har haft til søtransporten, og det er DSB's gods- og persontransport. Det er jo sådan, at det offentlige vel ofrer 3½ mia. kr. om året på togskiner. Jamen så siger man vel dermed til søfarten: I kan godt dæmpe jer lidt ned. Vi vil have varer og transport, altså både gods og mennesker, over på jernbanerne. Derfor kan vi spørge: De 3½ mia. kr., vi pumper ud af den offentlige kasse til DSB, hvem betaler dem? Jamen det gør i princippet vores havne og vores coastertransport. Der er jo ikke andre til det. Derfor er det en unfair konkurrence, vi giver dem.

Fremskridtspartiet er fuldstændig positivt over for, at vi får både flere mennesker og mere gods over på vores vandveje. Vi mener bare, at det skal ske på frivillige og på lige vilkår, altså også sådan, at DSB ikke skal have tilskud, men at det sker ved fri konkurrence.

Jeg vil så godt høre, om Enhedslisten og også regeringen kunne komme med tanker, der går den vej – og SF også da.

Jeg har taget nogle avisudklip med for at vise, at vi har rent faktisk taget den her debat seriøst. I Børsens sportstillæg den 13. november skriver de – og spørgsmålet er: Hvad er det største problem i havnene i dag?:

»Der skal arbejdes mere med de overenskomstmæssige forhold. Og så vil jeg anbefale havnene at se mere på deres produktionstal, for at de kan få et retvisende billede af deres omkostningsstruktur.«

Altså havnene er inde på, at der skal ses på forholdene omkring overenskomsterne.

Og i samme blad, samme dag:

»Vi har fået en ny transportlov, hvor havnene har fået luft og frihed til selv at bestemme ud fra devalsen, at havnene bedst selv ved, hvad der er bedst.«

Det er netop noget af det, vi skal ind på, for rigtig mange af vores havne har været fuldstændig styret af kommunalbestyrelserne. De har troet, at de kunne gå ind og drive havne, og det er jo rent faktisk ikke rigtigt.

Så er, ifølge samme blad, den mest effektive havn, vi har her i Danmark, Hundested. Og der står – nu ved jeg godt, det er en fra Hundested, der udtaler sig. Han skriver i hvert fald:

»Vi er den mest effektive havn i Danmark med en effektivitet, der ligger mellem 50 og 100 pct. over havne som København, Køge og Fredericia.«

Det betyder altså, at hvis en havn virkelig går ind og prøver at se på, hvad kvaliteter den har, har den altså også en fremtid for sig.

Der står også i Jyllands-Posten den 15. november, at de danske havne ønsker sig frigjort fra den kommunale binding, så vejen kan banes for mere konkurrence. Altså, havnene vil være fri.

Jeg vil også lige nævne den her energidebat. Det er i vismandsredøgørelsen om transport; jeg tror, den kom i går eller i dag. Den tænker jeg også man har set. Der står jo netop:

»Indgreb rettet ensidigt mod begrænsning på transporten vil kun have beskeden virkning på CO<sub>2</sub>-udledningen.«

Altså det, der står i denne rapport, er, at hvis man går ind og, hvad skal jeg sige, neddrosler lastbiltransporten, er det er begrænset, hvad det vil have af effekt på CO<sub>2</sub>-området.

Jeg regner også med, at ordførerkollegerne har læst den digre rapport fra EU. Der står faktisk mange interessante ting om transport. Der står bl.a., at den samlede transportmængde af gods mellem EU-landene udgjorde 685 mio. t i

1992, og at 43 pct. foregik ved vejtransport, 29 pct. ved søtransport og 20 pct. på indre vandveje, og så jernbanen med kun 7 pct.

Så står der, at hvis man effektivt vil bruge vores vandveje, skønnes det, at 33 pct. af den transport, der vil være mellem Spanien, Portugal og Tyskland, kunne foregå pr. skib, endda med fordel.

Så har Transportrådet nogle andre punkter; de har 6 punkter, hvor de vil anbefale, at man bliver mere frit stillet, og at konkurrencen stilles frit for at få mere transport over på vejområdet eller vandområdet.

Så kan jeg vist lige nå at kommentere de to dagsordener, der er foreslået. Jeg vil ikke kritisere nogen af dem, for i dem begge er der egentlig ting, vi udmærket kunne tilslutte os. Men der er også ting, vi ikke kan tilslutte os, og derfor bliver vi altså nødt til at stemme imod dem begge to.

Jeg tager først den fra Enhedslisten. Første pind er vi faktisk fuldstændig enige i. I næste pind står der til sidst: »... koordinering og samarbejde omkring coastertransporten, nye coastertyper og finansiering heraf.«

Det er egentlig årsagen til, at vi ikke tør stemme for, for vi er bange for, at vi bliver infiltreret i, at det offentlige skal gå ind med nye finansieringstilskud eller -muligheder. Vi vil rent faktisk, at vores coastertransport lige så vel som lastbiltransport og jernbanetransport skal ske på fuldstændig frivillig kapitalistisk baggrund.

Hvad angår dagsordensforslaget fra regeringspartierne, V og K, skal jeg takke for, at vi også fik tilbudet, men det gik i en forkert boks. Vi har altså ikke tilsluttet os, og det er med baggrund i den sidste linje, hvor der står:

»... at Danmark gennem EU aktivt skal arbejde for ophugningsstøtte med henblik på en modernisering af nærskibsflåden.«

Vi er imod ophugningsstøtte både til fiskerfartøjer og til mejetærskere og også til coastere. Vi mener, at vi risikerer, at der bliver alt for mange gode transportfartøjer hugget op, og de, der så kender de mest snørklede veje, er dem, der får tilskuddene.

Og jeg vil sammenligne med vores fiskerkuttere. Vi har her i EU hugget alt for mange fiskerkuttere op, der kunne være brugt 10 år mere i andre lande, og det er ressourcespild her på kloben. Og det går vi imod.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil godt sige tak for, at hr. Aage Brusgaard delagtiggør os andre i alle de artikler, som han har læst de forskellige steder, men at gå hen og sige, at ophugningsstøtte ikke er godt, og at de gamle skibe godt kan fortsætte, det må da være med baggrund i, at man aldrig har været om bord i ét. Det er nogle frygtelige beboelsesforhold, der er sådan nogle steder; ikke engang en hund vil man lade bo sådan nogle steder.

Men det, der sådan set fik mig til at bede om at komme op og give en kommentar, var: Hvis havnearbejderne nu skal til at have skyld for, at coasterne er væk, så vil jeg godt sige, at det er, fordi man ikke har kendskab til området.

Er der nogen, der har haft dårlige lønninger, er der nogen, der er blevet nærmest mishandlet, så er det havnearbejderne. Det er mænd, der stod hver morgen til mønstring kl. 5 nede på havnen vinter som sommer, og måske kunne de få en hyre og måtte gå om bord og slæbe sække.

Det er ikke engang 10 år siden, man slæbte sække med sukker på 50 kg i Kalundborg Havn på en 70.000 t båd. Nogle af dem er jo ødelagt både kropsmæssigt og miljømæssigt, i ryggen, og hvad ved jeg, med baggrund i det. Så lad dog være med at give dem skylden.

At Børsens Nyhedsmagasin og Børsen skriver det, er der jo ikke noget at sige til, sådan er arbejdsgiverbladet dér.

(Kort bemærkning).

**Kai Dige Bach (KF):**

Jeg sympatiserer meget med hr. Aage Brusgaards indstilling til, at folk skal klare sig på markedsøkonomi. Nu sagde jeg jo i min tale, at her var jo ikke markedsøkonomi.

Og jeg vil gerne vide, om hr. Aage Brusgaard mener, at et lille rederi i Svendborg eller Marstal skal kunne konkurrere med den tyske og den franske stats subsidier og så overleve, eller om vi bare skal lade dem gå fallit.

(Kort bemærkning).

**Aage Brusgaard (FP):**

Lige først til hr. Tommy Dinesen: I de avisartikler og rapporter, jeg har, som hr. Dinesen snakker om, dér står faktisk at læse, at i de fleste af vores havne – også dem, der er socialdemokratisk drevet – har en af de ting, der har givet problemer, været overenskomster og havnearbejdernes kræven ind, så det er ikke bare min påstand. Og når debatten her er slut, så kan hr. Tommy Dinesen låne det her med hjem.

Og til hr. Kai Dige Bach, om vi vil, at de små coastere skal kunne konkurrere med de store rederier i Tyskland og andre steder, der får statstilskud: Nu er det sådan, at I har lavet en dagsorden sammen med regeringen, og der skriver I netop, at I vil gå ind for, at vi på EU-plan skal give yderligere støtte til ophugning. Det var jo bedre, om I i den dagsorden havde fået flettet ind, at I sammen med regeringen vil kæmpe for, at al EU-støtte – også national støtte både til skibsværfter og coastere – bortfalder. Så var der lidt sammenhæng i det.

Altså, vi vil, der skulle være fri konkurrence på alle områder.

(Kort bemærkning).

**Kai Dige Bach (KF):**

Jeg er fuldstændig enig med hr. Aage Brusgaard i, at der skal være fri konkurrence på alle områder, og EU-tilskuddene og sådan noget skal væk.

Nu er der altså nogle nationer, der har lavet nogle love, der foreløbig løber til udgangen af dette århundrede, hvor man kan investere og have kæmpemæssige muligheder for fradrag i indkomster og alt muligt andet.

Mener hr. Aage Brusgaard, at de små rederier skal kunne klare den konkurrence, samtidig med at de ikke har nogen finansieringsordninger i Danmark? Vi kan jo godt tale om, hvad det ideelle var. Hvad gør vi i den givne situation? Der er jo ikke nogen af os, der elsker det, men hvad gør vi ved det?

(Kort bemærkning).

**Aage Brusgaard (FP):**

Dansk landbrug og EU-landbruget er på støtten. Det ved vi. Det var det også i New Zealand. Lige pludselig rev de altså støtten væk, og det rev også grundlaget væk for nogle bønder, men i dag står de rent faktisk stærkere, end dansk landbrug gør.

Dér mener jeg også, at de coastere her i landet, der så ikke får støtte, har nogle svære tider. Det må vi så som Folketing prøve at hjælpe på ved at sørge for, at der er lavere skatter. Vi kan ikke blive ved med at gældsætte vores land. Hvis der ikke er gæld og ikke er arbejdsløshed i et land, så har vi mulighed for at give gode og billige lån til f.eks. disse coastere.

Det er jo sådan, at bare for 10 år siden var det jo ikke ualmindeligt, at en kassekredit var på 15 eller 20 pct., og hvis man også skulle låne til et skib, var det 10, 12, 14 pct. I dag kan man fak-

tisk, hvis det, man vil låne til, har en vis seriøsitet og en vis selvfinansiering, gå ind og låne penge til en 13 pct.s rente, og det er vel nogenlunde konkurrencedygtigt.

#### **Sonja Albrink (CD):**

Danmark har den ideelle position for at være foregangsland på søtransporten. Det er både historisk og geografisk betinget. Internationalt set har vi da også en meget betragtelig del af søtransporten set i forhold til vores størrelse, men meget af transporten er jo fjerntransport.

Ser vi på nærtransporten, er det stadig væk landtransporten, der tager den største del af læsset i ordets egentlige forstand. Stiller man spørgsmålet, om coastertransporten overhovedet er økonomisk og miljømæssigt konkurrencedygtig inden for den allernærmeste nærtransport, så må svaret være ganske klart ja.

Coastertrafikken er af stor betydning først og fremmest visse steder i Danmark, men også til Sydeuropa. Derfor er en opprioritering af coastertransporten og hele coasterområdet da også meget vigtig. Danmark har gjort omkostningerne mindre for den lokale søtransport. Nu kan coastere jo i nærfare også registreres i Dansk Internationalt Skibsregister. Dermed er omkostningerne til bemanningen og beskatningen lavere end hidtil. Coastertransportens konkurrencefordel er dermed også blevet større.

Jeg vil også ligesom andre ordførere henvise til, at i foråret kom jo Funderudvalgets rapport, og også Funderudvalget kom med nogle gode bud på nogle initiativer, man kunne tage vedrørende coasterområdet.

I CD er vi meget tilfredse med, at der kommer en handlingsplan inden udgangen af 1996. Den ser vi meget frem til. Jeg er da også helt sikker på, at vi, der har hjertet på rette sted – og det har stort set alle partier her i Folketinget, når vi taler om coastertrafikken – finder frem til de rigtige løsninger, der skal til, også når den handlingsplan kommer, så også coasterområdet får nogle ordentlige vilkår.

Jeg skal slutte med at sige, at i CD kan vi selvfølgelig ikke støtte Enhedslistens dagsordensforslag. Vi støtter naturligvis det andet.

#### **Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Jeg vil både sige tak til Enhedslisten for at have stillet denne her forespørgsel såmænd, selv om der efterhånden er gået lidt inflation i forespørgsler i huset, men også tak til de to ministre for besvarelsen.

I Dansk Folkeparti er vi ikke enige i alle de ting, der kom frem i såvel erhvervsministerens som miljø- og energiministerens besvarelse, men én ting kan vi i hvert fald blive enige om, og det er det, som miljø- og energiministeren sagde om, at transport på havet ofte støder ind i færre tætbefolkede bysamfund end transport på land. Det er da en konklusion, der i hvert fald vil noget.

I Dansk Folkeparti ønsker vi selvfølgelig, at forskellige transportformer skal kunne fungere på markedsmæssige vilkår. Netop når vi taler om transportsektoren, har vi jo at gøre med et område, der er i international konkurrence, og det skal vi være meget opmærksomme på fra dansk side. Derfor er det helt afgørende for Dansk Folkeparti, at Danmark har gode konkurrencevilkår på området, og at vi hele tiden, når vi fastlægger de danske regler, skeler til, hvilke vilkår erhvervet har i konkurrencen med andre lande.

Vi føler på mange områder, som specielt erhvervsministeren også kom ind på, at Danmark er rimelig godt med i konkurrencen, og man kan selvfølgelig sige, at det på nogle områder mindsker behovet for de store ændringer – måske undtaget finansieringsspørgsmålet, som hr. Kai Dige Bach også gjorde en hel del ud af.

Men et område, hvor det efter Dansk Folkepartis opfattelse har været nødvendigt at gøre noget, har været med hensyn til havnene, og det kan godt være, at vi i forbindelse med opfølgningen på debatten her i dag faktisk skal se nærmere på de vilkår, som havnene har, med henblik på at lave noget om. Men det er som sagt afgørende for Dansk Folkeparti, når vi taler om søtransport, at dansk skibsfart fungerer på lige vilkår i forhold til udlandet, og det rejser selvfølgelig uvilkaarligt det spørgsmål, om finansieringsformerne er tilstrækkelige.

Det har været nævnt, at man kunne lave om på den måde, man finansierer skibsbyggeriet på. Og jeg vil da sige også i relation til den bemærkning, som erhvervsministeren kom med i den lille diskussion, der udspandt sig her for halv times tid siden, at det selvfølgelig ikke for Dansk Folkeparti er en idé at bygge for at ophugge igen, men det er altså heller ikke en idé, at vi i Danmark accepterer, at udlandet bygger, mens danske værfter lukker.

Og derfor skal vi på den ene side selvfølgelig hele tiden arbejde for at få statsstøtten fjernet i de lande, vi konkurrerer med, men så længe det ikke kan lade sig gøre og de f.eks. i Tyskland ser

fuldstændig stort på, hvad vi mener bør være gældende ret, nemlig at værfterne skal bygge på almindelige konkurrencevilkår og uden statsstøtte, og når de så alligevel gør det og får lov til det af EF-Domstolen, skal vi altså ikke være så naive, at vi holder fanen meget, meget højt og vores værfter derfor lukker. Så kan det jo godt være, at vi om nogle år står i den situation, at vi får afskaffet statsstøtten i et par af de store europæiske lande, men hvis det er i en situation, hvor vi ikke længere har værfter til skibsbyggeri i Danmark, så er vi jo på Herrens mark.

Lad mig så sige til hr. Hindrup Andersen, som heroppefra begrundede, at en af årsagerne til, at vi skulle have den her forespørgselsdebat – og at det var vigtigt at gøre meget på området – jo var den her talrække, som hr. Hindrup Andersen kom med; nemlig at transporten af gods i dag foregår med 94 pct. ved bil eller lastbiltransport, 4 pct. ved søtransport og 2 pct. på bane.

Jeg vil bare opfordre hr. Bent Hindrup Andersen til – når man nu fremover også bruger de her tal – ikke at gå ud fra, hvordan den samlede godstransport rent faktisk finder sted, men hvordan den kunne finde sted, for hr. Hindrup Andersen må jo medgive, at det ikke er muligt at have 100 pct. godstransport på søen.

Jeg gad altså nok se det havnebyggeri, der skulle være i de små jyske provinsbyer eksempelvis, hvis det skulle lade sig gøre, for ikke at sige de kæmpemæssige vandmængder, der skulle læsses ud over det meste af landet, så vi skal altså bare forholde os til sagerne, som de er. Og jeg må sige, at det jo giver en forkeret baggrund for diskussionen, når Enhedslisten stiller med den form for talmagi og bruger det som grundlag for diskussionen om, at vi skal have mere godstransport på søen.

Så må jeg sige med hensyn til spørgsmålet om CO<sub>2</sub>-forurening, at hvis vi ser på udslippet af CO<sub>2</sub> på verdensplan, er det vores opfattelse, at det rent faktisk ikke betyder særlig meget, om vi nedbringer CO<sub>2</sub>-udslippet her i Danmark ved f.eks. at lægge øgede afgifter på dansk lastbiltransport. Det er jo noget, som hele tiden kommer frem i diskussionen, nemlig at hvis man skal tvinge transport over til søtransport, så skal man yderligere afgiftsbelægge eksempelvis lastbiltransport.

Vi mener, at danske transportfirmaer i dag også opererer i så høj grad på europæiske markeder og dermed i international konkurrence, at vi ikke herhjemme fra skal ødelægge erhvervets

konkurrenceevne, og det vil man gøre, hvis man ser på det med de øjne, som vi føler Enhedslistens oplæg til debatten her i dag lægger op til.

Og det bringer mig nemlig så frem til spørgsmålet om de dagsordener, som er forslået under debatten, henholdsvis fra regeringen, SF, V og K og fra Enhedslisten. Dansk Folkeparti kan ikke støtte nogen af de fremlagte dagsordener. Umiddelbart kan man selvfølgelig sige, at den, der er stillet af regeringen, SF, V og K, kan virke harmløs; man kan næsten sige, at den måske er udtryk for sådan et kludetæppeforlig, som der jo er så meget gang i også andre steder her i huset for øjeblikket.

Mer: uanset hvad der siges her i salen i dag, så frygter vi i Dansk Folkeparti, at den måde, man aktuelt vil fremme coastertrafikken på ved at pålægge andre transportformer yderligere omkostninger, vil forringe vores konkurrence-situation. Vi føler os bekræftet i af flere partiers ordførere også her i dag, at det er det, der skinner igennem, og derfor imødeser vi ikke regeringens handlingsplan senere i år med samme glæde som andre her i salen, og derfor kan vi ikke støtte det dagsordensforslag.

Jeg må så også sige om det, der jo også fremgår af dagsordensforslaget, nemlig at vi i EU skal arbejde kraftigere for at få ophugningsstøtte, at det ikke er Dansk Folkepartis kop te. Man kan selvfølgelig sige, at dér hvor man politisk skal gå ind med støtteformer og ophugningsstøtte, selvfølgelig er dér, hvor man politisk regulerer f.eks. fangstmuligheder for fiskere. Det er klart, at begrænser man et erhvervs muligheder for at tjene penge, må man også gå ind med nogle kompenserende foranstaltninger, og derfor ser vi ikke så sort-hvidt på tingene, som en tidligere ordfører har gjort opmærksom på.

Vi kan godt se, der er nogle områder, hvor man skal gå ind på den måde, men vi har svært ved at se, at vi fra dansk side særlig energisk skal arbejde for det. Vi mener tværtimod, at kampen skal gå ud på at få støtteordninger i andre lande til at falde bort.

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

Min lille bemærkning om at bygge skibe til ophugning var naturligvis en morsomhed, det vil jeg gerne lige understrege. Det er muligt, humoren ikke trængte helt ned til grebningen, og det beklager jeg så.

Alvoren i det var, at jeg sagde: Den bedste baggrund for finansieringen er selvfølgelig, at

der bagefter er mulighed for at tjene penge i dette erhverv. Så kan man begynde at tale om finansieringsordninger, men finansieringsordninger alene gør det ikke, for hvem vil finansiere bygningen af et skib, der ikke kan komme ud og tjene penge? Det var alvoren i det.

Men så er der en anden grund til, at jeg lige måtte tage ordet. Det var spørgsmålet om statsstøtte, for det er muligt, at det ikke var meningen fra hr. Kristian Thulesen Dahls side, men i hvert fald kom det til at stå, som om Danmark ikke giver statsstøtte, men det gør alle de andre.

Det er ikke problemstillingen. Vi er enige om, alle de europæiske lande, ved at have ratificeret OECD-aftalen at have givet signalet om, at vi ønsker den konkurrenceforvridende statsstøtte væk. Det er vi enige om.

Men situationen i dag er jo selvfølgelig, at indtil det forhåbentlig sker, så har vi statsstøtloftet i EU på 9 pct., og samtlige europæiske lande inklusive Danmark skal overholde dette støtloft. Danmark giver statsstøtte, jeg tror, beløbet på næste års finanslov er over 1 mia. kr., så vi giver statsstøtte. Vi synes, det er noget skidt. Vi vil gerne have det væk, men problemstillingen er ikke, at andre lande giver statsstøtte, mens vi ikke gør det. Det gør Danmark også.

Og så er der nogle særlige sager, som hr. Kristian Thulesen Dahl udmærket kender fra Europaudvalget og andre steder, hvor vi mener, andre lande går ud over reglen, og det skal vi kæmpe imod. Det er vi, ved jeg også, fuldstændig enige om. Men det var ikke i den sammenhæng.

(Kort bemærkning).

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Jeg skal da bare sige tak for erhvervsministerens supplerende bemærkninger, for vi er selvfølgelig enige om, at vi skal bekæmpe statsstøtten, og så længe der er et loft, som vi må give, og som de andre lande giver, så følger vi det loft for at have så lige konkurrencevilkår som muligt.

Dér, hvor vi så har et utrolig stort problem, er selvfølgelig i særdeleshed i forhold til de ordninger, som det tidligere Østtyskland har fået tildelt, hvor man pumper milliardvis af kroner ind i værfter, som efter vores opfattelse får udvidet deres kapacitetsmuligheder, og det forringer jo altså muligheden for at bygge skibe rentabelt i Danmark. Det er jo dér, et meget stort slag skal stå. Det ved jeg også erhvervsministeren personlig går ind for, men spørgsmålet er selvfølgelig så: Indtil da, hvad er det så, vi er i

gang med? Er det sådan, at vi i Danmark får nedlagt vores værftsindustri, fordi vi jo altså gerne vil være klassens pæne duks, alt imens de andre overtager skibsbyggeriet, og når vi så ikke har flere værfter tilbage, der bygger skibe, så kan de andre fjerne deres statsstøtte, og så kan de være glade? Så er vi jo ikke nået særlig langt.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Erhvervsministeren. Der er lidt for meget uro i salen!

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

Vi er totalt enige om det politiske i det her. Jeg ser ingen uoverensstemmelse. Jeg vil bare komme med den lille supplerende oplysning, at desværre er det jo ikke bare sådan, at danske værfter har problemer. I de senere dage har der i aviserne været store artikler om det store Kvernerværft, der må lukke dele ned; andre europæiske lande må lukke ned, fordi der er en overkapacitet. At truslen er stor fra Østtyskland, er vi meget enige om, vi to, men det er den jo også fra Korea, fra Japan, fra Kina, og fra andre steder. Derfor er det en konkurrencetrængt branche.

Jeg mener stadig, debatten i dag har vist, at vi er mange, der tror på, at der er muligheder for nærskibsfarten og de små coastere på det her område. Det mener vi vist alle sammen.

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Det er mit indtryk af debatten, at alle godt er klar over, at der er problemer med coastertrafikken, og langt de fleste ordførere kan også godt indse det fornuftige i både miljømæssigt og beskæftigelsesmæssigt at få gang i en kystnær coastertrafik.

Det, der bekymrer mig lidt, er, at stort set alle ordførere forholder sig alene til finansieringsproblemer omkring coasteren. Det er meget få, for ikke at sige næsten ingen, der også kommer ind på områderne med en ligestilling af coastertrafikken i forhold til den lastbiltrafik, som udkonkurrerer den, fordi den får alle mulige former for unfair konkurrence i forhold til coastertrafikken. Det bekymrer mig noget.

Men for så at komme til dagsordenerne så er jeg også lidt uforstående over for det, der er forløbet her. Jeg kan erindre for nøjagtig 2 år siden, den 21. november, da vi lige var kommet i Folketinget og jeg selv var nyvalgt folketingsmedlem, da havde vi en forespørgselsdebat om pesticider, økologi og grundvand. Dengang for-

handlede vi en dagsorden på plads sammen med to andre nyvalgte folketingsmedlemmer fra det samme amt, fordi vi nu også kendte hinanden og det så også ville være udtryk for et interessant initiativ. Vi nåede frem til enighed om en dagsorden. Og så fik vi en skideballe af format af miljø- og energiministeren, der sagde, at det fandeme ikke er noget, man ...

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Man bander ikke fra talerstolen.

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Nej, undskyld. Han sagde, at det ikke er noget, man forhandler med ordførerne om, men med ministrene.

Så gør jeg det denne gang, at jeg sender et dagsordensforslag til de ministre, vi har rettet forespørgslen til, og rykker for et svar. Jeg kan i øvrigt ikke forstå, at man har haft så meget imod indholdet af den dagsorden, at man ikke kunne komme frem til, at det samlede Folketing kunne fremsætte et forslag sammen. Det var egentlig det, der var mit mål, og det har jeg også markeret over for ministrene. Det sker ikke.

Samtidig med at jeg får et svar tilbage, får jeg listet et dagsordensforslag ud af hr. Kai Dige Bachs inderlomme – og jeg skal sige hr. Kai Dige Bach mange tak – et forslag, som så åbenbart er forhandlet på plads med regeringen, og alle andre partier end Enhedslisten har været inddraget i det. Jeg kan forstå, at Fremskridtspartiet og Dansk Folkeparti heller ikke har været inddraget.

Bagefter – efter snakken med hr. Kai Dige Bach – får jeg så at vide af ordføreren for Socialdemokratiet, hr. Poul Andersen, at nu er der forhandlet en dagsorden på plads, og jeg kan få lov at sætte mit navn på den, hvis jeg vil.

Det er et forløb, som vækker til eftertanke, og vi vil meget nøje forholde os til i Enhedslisten, hvordan man egentlig skal håndtere den slags ting i forhold til regering og Folketing.

Jeg synes stadig væk, at der er nogle klare ting i den dagsorden, vi foreslår, og jeg har ikke kunnet få sådan et endeligt svar fra erhvervsministeren om, hvorvidt den handlingsplan, vi går og venter på, har en nøje afvejning og diskussion af virkemidlerne i forhold til målsætningen.

Jeg har paralleliseret til landbrugs- og fiskeriministerens aktionsplan for det økologiske landbrug, som har en meget fin diskussion og vurdering af det. Men jeg har ikke kunnet få noget svar på, om den indeholder det eller ej.

Det er en af de ting, vi synes er meget vigtige, hvis man skal komme videre, for jeg kan også forstå, at man har diskuteret det her i 10 år i Folketinget nu, og samtidig er der ingen resultater opnået. Det var derfor, jeg rejste forespørgselsdebatten.

Det, der så ligger i regeringspartierne og Venstres, De Konservatives og SF's forslag, er trods alt en anerkendelse af, at man i Folketinget for første gang beslutter, at coastertrafikken har en meget stor betydning for nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-bidraget fra godstransport. Det kan vi selvfølgelig dårligt stemme imod.

Samtidig henviser den til en handlingsplan, der kommer fra erhvervsministerens side, og den er lovet inden jul. Vi kunne godt have tænkt os, at der var en lidt større præcisering i den dagsorden, og det tror jeg egentlig der ville være kommet ud af det, hvis man havde gjort det, som jeg har fået at vide af vores miljø- og energiminister ville være en anstændig fremgangsmåde. Og jeg skal heller ikke bruge bandeord fremover.

Så derfor er vi i den situation i Enhedslisten, at vi selvfølgelig vil stemme for den her dagsorden på grund af anerkendelsespolitikken i det, men vi er meget skeptiske over for de indlæg, der er kommet i dag, som efter min opfattelse overhovedet ikke har berørt det centrale, netop en ligestilling af coastertrafikken i forhold til lastbiltrafikken. Det må vi så tage op, når handlingsplanen foreligger.

Så med disse bemærkninger vil vi også stemme for den dagsorden, der er foreslået af regeringen.

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Jeg tror pludselig, at det gik op for hr. Hindrup Andersen, at det ikke er ethvert ordret citat fra en ministers side, der er i overensstemmelse med Folketingets forretningsorden. Dermed har jeg ikke anfægtet citatets korrekthed. Jeg kan også genkende begivenhedsforløbet.

Nu er det, som om hr. Hindrup Andersen vil give Folketinget det indtryk, at det er den eneste juleleg, han har været engageret i, i den tid han har været medlem af Folketinget. Det er jeg nødt til at sige er et helt fejlagtigt indtryk. Men hvis hans indlæg skal tages som udtryk for, at han i fremtiden er indstillet på sammen med regeringspartierne at finde fornuftige løsninger, der respekterer alle spillereglerne, og gøre en fælles indsats for miljøet og ikke flirte med kredse, han ikke burde flirte med, så vil jeg være den første

til at hilse det absolut velkommen. Er der sket fejl fra vores side, så skal vi selvfølgelig også være de første til at beklage dette.

Jeg håber imidlertid ikke, at forløbet her har fjernet os fra hinanden. Tværtimod har vi mange sager af stor betydning for det danske samfund, som vi gerne skulle løse i fællesskab.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hvis hr. Bent Hindrup Andersen tror, at man kan smide en dagsorden over til ministeren og så tro, at man har SF med i en dagsorden, så tager man i hvert fald fejl. Det bliver en kold dag med mange myg, kan jeg godt fortælle.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 27 af Poul Andersen (S), Jens Vibjerg (V), Kai Dige Bach (KF), Tommy Dinesen (SF), Elsebeth Gerner Nielsen (RV) og Sonja Albrink (CD) (se ovenfor) vedtoges med 105 stemmer (S, V, KF, SF, RV, EL og CD) mod 6 (FP og DF).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 26 af Bent Hindrup Andersen (EL).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 39:**

**Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af kravene til opnåelse af dansk statsborgerskab.**

Af Tom Behnke (FP) m.fl.  
(Fremsat 29/10 96).

Sammen med denne sag foretoges:

**10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 40:**

**Forslag til folketingsbeslutning om en kvoteordning for opnåelse af dansk statsborgerskab.**

Af Tom Behnke (FP) m.fl.  
(Fremsat 29/10 96).

Forslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

**Justitsministeren (Bjørn Westh):**

Beslutningsforslag nr. B 39 er stort set en uændret genfremsættelse af de forslag til folketingsbeslutning, som medlemmer af Fremskridtspartiet har fremsat i de foregående folketingssamlinger. I den seneste samling blev beslutningsforslag – dengang nr. B 27 – ikke færdigbehandlet, men et stort set identisk forslag blev i maj 1995 forkastet af et meget bredt flertal i Folketinget. Beslutningsforslaget går ud på at ændre cirkulæret om dansk indfødsret af 6. februar 1992, således at det bliver langt vanskeligere at få dansk indfødsret ved naturalisation.

Nu er det sådan, at der løbende foregår drøftelser i Indfødsretsudvalget om justeringer af de forskellige kriterier for opnåelse af dansk indfødsret. Jeg er bekendt med, at bl.a. retningslinjer vedrørende kriminalitet vil blive taget op til fornyet drøftelse i udvalget efter den 1. januar 1997, og disse drøftelser deltager regeringen naturligvis gerne i. Derimod kan regeringen ikke støtte de vidtgående skærper af naturalisationsbetingelserne, som der lægges op til fra Fremskridtspartiets side med dette beslutningsforslag.

I lighed med beslutningsforslag nr. B 39 er beslutningsforslag nr. B 40 stort set en uændret genfremsættelse af de beslutningsforslag, som Fremskridtspartiet har fremsat i de foregående folketingsår.

Senest blev et tilsvarende beslutningsforslag forkastet af et meget bredt flertal i Folketinget i foråret 1995. Beslutningsforslaget går ud på, at der ved lov gennemføres en kvote for antallet af danske statsborgerskaber, der kan meddeles ved naturalisation hvert kalenderår. Kvoten fastsættes i forslaget til højst 1.000 statsborgerskaber om året fra og med 1998.

Og som jeg sidste år ved behandlingen af det tidligere beslutningsforslag meddelte fra talerstolen, finder regeringen bl.a. under henvisning til grundlovens § 44, at det ville være ulogisk og unaturligt at lovgive på en sådan måde, som det her er foreslået af Fremskridtspartiet. Det følger jo bl.a. af grundloven, at det er Folketinget, der i hver enkelt sag afgør, om vedkommende skal have statsborgerskab eller ej, samt hvor mange ansøgere der i alt skal tildeles indfødsret ved naturalisation hvert år. Jeg må derfor også den-