

brugt på at få en aftale i stand. Og hvis der ikke kunne findes en aftale, var det også nedskrevet, hvad det så kunne føre til, og det er også beskrevet i det citat, som blev oplæst fra talerstolen for et øjeblik siden.

Men tilbage står, at vi nu får en ordning, hvor en lang række faglige – også besværlige faglige – problemstillinger vil blive kulegravet i Lægemiddelstyrelsen, og at man vil få en bedre og langt mere præcis lægemiddelinformation i forhold til den enkelte praktiserende læge. Og jeg vil endnu en gang understrege, at patientorganisationerne på en meget god og smidig måde vil blive involveret i det som høringspart undervejs.

Så på den måde vil vi, inden en egentlig ordning sættes i kraft, være i stand til at få så mange forskellige indspark i dette, at jeg tror, det vil vise sig, at folk såmænd meget hurtigt kommer til at synes, at det egentlig var en fornuftig måde at gribe det an på.

Og når jeg siger det med det ordvalg, er det, fordi jeg har forstået, at da man lavede den G-ordning, der eksisterer nu, var der faktisk et tilsvarende hurlumhej som det, vi oplever nu, hvor der er tale om en omvendt G-ordning. Så mon dog ikke sindene falder til ro.

Jeg er i hvert fald glad for, at et flertal af ordførerne har modtaget lovforslaget så positivt, som der er tale om her i dag.

Peter Duetoft (CD):

Jeg tog egentlig sundhedsministerens manglende melding til mig som et positivt tegn, nemlig som et tegn på, at hun vil tænke over situationen, men nu kan jeg forstå, at hun ikke vil tænke over situationen, og derfor er jeg nødt til at sige til sundhedsministeren, at den arbejds metode, som sundhedsministeren har valgt i forhold til CD's brev af 24. oktober, må gøre, at vi må tage sagen op over for statsministeren og spørge, om alle de positive meldinger fra statsministeren om samarbejdsånden mellem CD og regeringen også dækker fagministrene, for jeg synes, det er en aldeles urimelig og utiltalende situation, at vi, selv om vi i forbindelse med, at vi skiltes, fra begge sider var enige om, at aftaler skulle holdes, altså oplever fagministre, som åbenbart ikke har den opfattelse, og det må vi drøfte med statsministeren, og det vil vi så gøre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Helge Sander):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Sundhedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Forespørgsel nr. F 42:

Forespørgsel til erhvervsministeren:

»Hvilke planer har regeringen om at forbedre færgetjeningen til de mindre danske øer for derved at bevare dem som levesteder med beboere og arbejdspladser?«

Af Tommy Dinesen (SF), Holger Graversen (S), Mariann Fischer Boel (V), Niels Jørgen Langkilde (KF), Elisabeth Arnold (RV), Jan Kørpe Christensen (FP), Bent Hindrup Andersen (EL), Sonja Albrink (CD), Pia Kjærsgaard (DF) og Jacob Haugaard (UP).

(Forespørgslen anmeldt 6/2 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 19/2 97).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Det alvorlige, der skete om bord på »Scandinavian Star«, da den brændte, og »Estonia«s forlis gjorde, at Søfartsstyrelsen begyndte at forhandle om en opstramning på færgeområdet i Den Internationale Maritime Organisation i FN, således at sikkerheden blev bedre, og jeg synes, det er et udmærket stykke arbejde, der her er gjort.

Både hr. Poul Andersen fra Socialdemokratiet og jeg selv har deltaget i nogle af møderne i London, og vi har derfor set, hvorledes det er foregået: Bl.a. bakkede Tyskland og England, som har haft nogenlunde de samme problemer på færgeområdet, de nordiske lande op i IMO.

Og når man vedtager den slags ting i IMO, betyder det selvfølgelig, at ikke blot danske øfærger, men også færger andre steder i EU, bl.a. i græske farvande, skal have en forbedring af sikkerheden, og man kommer ikke uden om, at dens slags ting koster penge.

Men da Folketingets Økontaktudvalg sidste år havde et samråd med den daværende erhvervsminister, fru Mimi Jakobsen, blev det bekendtgjort over for udvalget, at ministeren ikke havde nogen penge med, og på daværende tidspunkt var der kun afsat 3,6 mio. kr. til afhjælpning af nogle af de ting, der skulle laves på de danske færges, bl.a. med hensyn til lækstabilitet, og enhver kan sige sig selv, at det ikke hjælper ret meget.

Og samtidig er staten forpligtet på den måde, at kommunerne, amterne og staten hver skal betale en tredjedel til nye færges, men dér fik vi i Økontaktudvalget en hel del henvendelser fra forskellige kommuner, der stod med nogle kostbare ombygninger, som de ikke kunne få hjælp fra staten til, og det er baggrunden for forespørgslen, og så er det jo glædeligt, at samtlige partier er med på forespørgslen.

Lad mig slutte begrundelsen for forespørgslen med at sige, at vi i det seneste samråd i Økontaktudvalget havde besøg af en delegation fra en ø, som er i den situation, at den får flere skolesøgende børn og derfor har andre problemer end dem, vi normalt hører om fra de danske øer, for her sagde delegationens ene medlem, at når der var nogle ting, de ikke kunne få gennemført hos dem, så mente de, at det var med baggrund i, at beboerne på de danske øer er en meget lille gruppe, som ikke slår politisk igennem, fordi de er så få, som de er, og dér sagde vi selvfølgelig fra udvalgets side, at spørgsmålet om, hvor mange man er, ikke er det afgørende, og at det selvfølgelig er sagen som sådan, det drejer sig om.

Jeg håber, at denne debat klart vil vise øboerne, at det ikke er antallet af stemmer, der er det afgørende, men sagligheden i de forhold, der ligger bag forespørgslen.

Besvarelse

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Jeg skal med glæde besvare denne forespørgsel stillet af samtlige partier repræsenteret her i Tinget.

Det kunne i og for sig lige så godt have været en anden ressortminister, der havde besvaret forespørgslen, men jeg er glad for at få lov til at besvare den på hele regeringens vegne, for sagen er jo den, at mange ressorter er indblandet i spørgsmålet om trafikbetjening af de mindre danske øer. Således er både trafikministeren,

miljøministeren og finansministeren involveret – for blot at nævne nogle – og ikke mindst erhvervsministeren, for så vidt angår sikkerhedskravene til færges.

Der har jo gennem de senere år været en del opmærksomhed om færgesituationen i Danmark, og færgebetjeningen af de mindre øer har sandelig spillet en ganske stor rolle i ganske mange år, og debatten har i langt de fleste tilfælde drejet sig om, hvordan man finder den nødvendige finansiering enten til ombygning af eksisterende færges eller til bygning af nye.

Hvis man ser på den samlede færgebetjening i Danmark, drejer det sig om i alt 59 mindre danske indenrigsfærges, som drives af såvel private som kommunale og amtslige færge-selskaber.

I 1994 nedsatte Erhvervsministeriet en arbejdsgruppe, som skulle fremkomme med en samlet vurdering af de mindre danske færges tilstand samt udarbejde tekniske løsningsforslag.

Rapporten viste et billede af en flåde af mange ældre, men velholdte og velfungerende færges, som dog må siges at bevæge sig hen imod det u hensigtsmæssige i forhold til de krav, som rederierne stiller i dag – her tænker jeg på krav med hensyn til komfort og pladsforhold og samlet kapacitet – mens færgerne både sikkerhedsmæssigt og miljø- og arbejdsmiljømæssigt var tilfredsstillende. En del af færgerne skulle dog ombygges, eller der skulle bygges nye færges, for at de kunne leve op til de nye lækstabilitetskrav, dvs. krav om forbedring af færgernes flydeevne i forbindelse med skader på skroget.

Rapporten indeholder forslag til sådanne nye, standardiserede og fleksible færgetyper med tilhørende havnefaciliteter, og der er givet konkrete anvisninger på færges i tre forskellige størrelser, der dækker kortere og længere over-farter. Og færgetyperne er udviklet under hensyn til de budgetmæssige konsekvenser, en optimal driftsøkonomi og den størst mulige grad af standardisering.

Der har især inden for den amtslige og den kommunale rederivirksomhed været mange ældre færges, og det har betydet en markant udskiftning, således at der inden for de seneste 3-4 år er bygget i alt 11 nye færges.

Som det fremgår af forespørgslen, drejer den sig helt konkret om de færges, der alene betjener de mindre danske øer. Og en færgerute er i de fleste tilfælde vigtig både for at bevare lokal-samfundene på de mindre øer som levesteder

og for at fastholde de arbejdspladser, der måtte være, eller som kan tiltrækkes til øerne.

Men det er vigtigt at forstå, at når man taler om færgebetjening af de mindre danske øer, omhandler det ikke en ensartet størrelse, for de færgetyper, der betjener de mindre øer, er på grund af geografien både indbyrdes og rute-mæssigt meget forskellige. De behov, man har i det ene øsamfund, behøver derfor ikke nødvendigvis at være de samme for et andet øsamfund.

Af de før omtalte 59 færger er under halvdele af de færger, der betjener de mindre danske øer, dvs. 24 færger, omfattet af ø-støtteleven.

For denne gruppe af færger har der i nogle tilfælde været behov for overvejelser om ny- eller ombygninger i forbindelse med forældelse eller kapacitetsproblemer eller som følge af nye sikkerhedskrav, særlig de internationale lækstabilitetskrav.

Inden for de seneste 3-4 år er der sket en omfattende fornyelse og ombygning inden for den gruppe af færger, der besejler de mindre øer. Siden 1993 er der med støtte bygget otte nye færger, og seks færger er ombygget og forbedret. På nuværende tidspunkt skønnes der kun at være én færge, for hvilken der ikke er taget stilling til, hvorvidt den skal ombygges eller udskiftes; det drejer sig om færgen til Sejerø.

Hvis man ser på finansieringsbehovet for øfærgerne, består den billigste løsning i de fleste tilfælde i udstrakt brug af ombygning, hvilket f.eks. er tilstrækkeligt til at opfylde de nye lækstabilitetskrav. Hvor det har drejet sig om en færge, hvis kapacitet samtidig ikke længere opfyldte øboernes behov, eller hvor man har skønnet, at ombygningen ville være for omkostningskrævende på grund af færgens alder, har man i en del tilfælde valgt den dyrere løsning, nemlig at investere i en helt ny færge.

Beslutninger om, hvilke behov der skal opfyldes, og dermed, hvilke løsninger og finansieringsmuligheder man vælger i færgebetjeningen, er det selvsagt op til rederne – det vil ofte sige kommunerne og amterne – at træffe.

Jeg vil kort skitsere de hidtidige finansieringsordninger, som kommuner og amter har kunnet trække på i forbindelse med færgeudskiftninger og ombygninger af eksisterende færger.

Ifølge de eksisterende støtteordninger til ny- og ombygning af skibe på danske værfter kan der ydes op til 9 pct. rentestøtte til nye færger, der kontraheres, indtil OECD-aftalen om afskaffelse af al direkte statsstøtte til skibsbyg-

ning forhåbentlig træder i kraft. Men her kender de søfartspolitiske ordførere i al fald situationen: Vi venter stadig væk på USA's ratifikation af denne aftale.

Der kan også stilles garanti til lån til ny- og ombygning af skibe fra Garantifonden for Skibsbygning, der administreres af Erhvervsfremme Styrelsen.

Der kan endvidere søges om finansiering via strukturfondsmidlerne i EU's regionalfond til medfinansiering af infrastrukturer, herunder færger.

Under den generelle erhvervsfremmeordning kan der endvidere ydes medfinansiering til udviklingskontrakter. Det kræver dog naturligvis, at der er tale om et konkret udviklingsprojekt.

På Indenrigsministeriets område har der hidtil også været ydet særtilskud til enkelte udvalgte kommuner. Der er ifølge lov om kommunal udligning ydet tilskud til vanskeligt stillede kommuner og kommuner, hvor befolkningsstrukturen har givet særlige problemer. De 24 færgeruter til de mindre danske øer, der er omfattet af ø-støtteleven under Miljø- og Energinministeriet, har mulighed for støtte via denne lov.

De krav, der oprindeligt har været stillet, for at en ø kan modtage tilskud til færgedrift og færgeinvestering efter ø-støtteleven, er, at øen skal have et meget lille befolkningsgrundlag og samtidig ikke have status som en selvstændig kommune.

Ved tildeling af statslig støtte via ø-støtteleven forudsættes det som udgangspunkt, at amter og kommuner yder mindst samme tilskud som staten. Det vil sige, at man har benyttet det såkaldte tredelingsprincip. Tredelingsprincippet betyder ikke, at staten pålægges at bidrage med en tredjedel af alle færgeinvesteringer, men at der inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer kan ydes op til en tredjedel i statslig støtte til ny- og ombygninger af de amtslige og kommunale færger. Der har dog været mulighed for at yde en tredjedel statslig støtte til syv af de førnævnte færgenybygninger.

Det aktuelt øgede finansieringsbehov i forbindelse med ombygning eller udskiftning af færgerne har i 1996 givet anledning til flere initiativer fra statslig side. Ved en ordning under Indenrigsministeriet har man med virkning fra 1996 indført automatisk låneadgang til kommunale og amtslige færgeinvesteringer. Hermed er

der reelt skaffet adgang til, at alle kommuner og amter kan lånefinansiere enhver nybygning eller ombygning af øfærgerne med tilhørende anlægsfaciliteter i forbindelse med færgedriften.

I 1996 aftaltes det mellem Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen og Erhvervsministeriet at kompensere for de nye lækstabilitetskrav til de berørte øfærger med et beløb, som blev afsat i en pulje.

Herudover nedsatte man i 1996 i Finansministeriet et færgedvalg, hvori også de amtslige og kommunale parter deltager. Udvalget arbejder med forskellige løsningsmodeller for en tilskudsordning inden for de eksisterende bevilingsmæssige rammer.

Udvalget skal bl.a. undersøge, hvorledes den ovennævnte pulje og eventuelt også midlerne under ø-støtteloven kan fordeles mest hensigtsmæssigt. Sigtet er især, at man fra statslig side vil koncentrere sig om at hjælpe de vanskeligst stillede kommuner i forbindelse med ombygninger og nybygninger af færger.

Det overvejes også, om en sådan tilskudsordning skal fungere med tilbagevirkende kraft, således at de kommuner, der måtte have finansielle vanskeligheder, ikke udelukkes fra at ansøge om midler, hvis de i øvrigt opfylder kriterierne for, at rente- eller afdragsbyrden er særligt belastende.

Endelig nedsatte Folketinget i 1996 et udvalg under Trafikministeriet om trafikken på landet og til de små øer, hvor også de amtslige og kommunale parter deltager. Dette udvalg har bl.a. fået til opgave at undersøge trafikken til de små øer, herunder at se på omkostningerne i forbindelse med driften af øfærgerne. Udvalget skal endvidere vurdere, hvorvidt trafikken til de små øer lever op til de opstillede mål om et optimalt, fleksibelt og miljørigtigt transportsystem, og eventuelt komme med forslag til konkrete tiltag.

Som situationen tegner sig i øjeblikket, er der en god udvikling i gang. Udviklingen viser, at der løbende ombygges og udskiftes øfærger. Færgeselskaberne har således påtaget sig at bringe færgerne op til det nødvendige niveau.

Som jeg har nævnt, er der allerede en lang række statslige medfinansieringsordninger, som kan anvendes i forbindelse med modernisering af de øfærger, der endnu ikke er bragt op til niveau. De seneste initiativer i 1996 omkring låneadgang til kommuners og amters finansiering af færgeinvesteringer og udvikling af en ordning for de særlig vanskeligst stillede kom-

muner og amter samt det arbejde, der pågår omkring effektivisering og optimering af øfærgedriften, skulle gerne bidrage til yderligere fremme af færgebetjeningen. Disse initiativer forventer regeringen at afslutte til den 1. maj i år.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil begynde med at sige tak til ministeren.

Jeg bed mærke i, at ministeren bl.a. var inde på, at man skulle hjælpe økonomisk særlig dårligt stillede kommuner, og at man måske også ville kigge på, om forslaget skulle have tilbagevirkende kraft. Og det er da i hvert fald noget, som SF godt vil give regeringen sin fulde støtte til, netop fordi der jo har været en del problemer de sidste år og en del omtale.

Alle ved jo, at færgerne er livsnerven til den perlerække af øer, som vi har i vores farvande, og ofte er færgen også den største arbejdsplads på de pågældende øer.

Det, der har været problemer med, har været statens forpligtelse. Vi har fået henvendelser både fra Horsens-Endelave-, Bogø-Assens-, Omø-Skælskør- og Havnsø-Sejerø-overfarten, hvor man især har problemer med baggrund i, at en ny færge er påkrævet, fordi den dispensation, som færgen »Runden« i dag har, udløber den 1. maj. Det er mange penge, der så skal rejses fra en lille kommune med 7.000 indbyggere, når det drejer sig om en tredjedel. Det er jo sådan, at stat, amt og kommune hver betaler en tredjedel, og det er knap og nap 20 mio. kr., man skal af med fra Bjergsted Kommune, og det har jo sat sindene noget i kog lokalt, for det er som sagt mange penge.

Og da så staten ligesom ikke har – hvad skal man sige? – den har i hvert fald ikke overholdt sin forpligtelse med hensyn til betalingen af en tredjedel, har det givet nogle problemer. Det har i hvert fald også givet de problemer, at man fra Bjergsted Kommunes side har sagt, at så vil man heller ikke betale. Jeg håber, det er en provokation, og på baggrund af det, som ministeren har sagt her, mener jeg, der er lys forude og endda inden ret længe.

For det er jo rigtigt, at nogle af de kommuner – økommunerne, som de normalt bliver kaldt – i hvert fald har nogle ekstraudgifter, som andre ikke har. Der er Ravnsborg Kommune, som er en lille kommune, som har et par øer, der er

Skælskør Kommune, og der er som sagt Bjergsted Kommune, men der er måske også nogle andre i det sydfynske område, som har de samme problemer. Vi har også haft Bogø-Assens-overfarten fremme, men det skulle så være ordnet nu.

Ministeren sagde også noget om baggrunden for, at der skal ske noget på det sikkerhedsmæssige område. I den udmærkede rapport, der er lavet af Erhvervsministeriet, Søfartsstyrelsen, peges der på, at der er akutte problemer. Mange af færgerne har en høj alder, og selv om mange af dem er velholdte, så er gennemsnitsalderen altså 33 år, og det er meget. Hvis det havde været DSB, så var de blevet udskiftet. Det er galt.

Jeg skal ikke læse hele rapporten, men problemerne med hensyn til stabilitetskravene har jo bl.a. baggrund i, at der jo bliver hældt noget maling på en færge, så den bliver tungere og tungere, eftersom årene går. Der er også kommet større og tungere biler, og det har man ikke taget højde for. Passagerfaciliteterne er, som ministeren også var inde på, ikke alt for gode, redningsmidlerne er heller ikke up to date, brandsikkerheden ej heller.

Og mange steder mangler der afløserfærger i tilfælde af, at der sker et uheld med en færge. Behovet for nye færgelejer er noget af det, der også peges på. Man peger i rapporten på, at skal der laves nogle moderne færgelejer, som også kan tage andre færger, også hvis der skal afløserfærger ind, ja, så skal der altså laves nye færgelejer til en pris af 25 mio. kr. Igen mange penge.

De gamle færger forurener betydelig mere end de moderne, det ved alle – og det er også blevet brugt imod Storebæltsoverfarten – for den dieselolie, de gamle færger bruger, forurener betydelig mere, end de moderne maskiner i moderne skibe gør.

Alt i alt så er der ret mange ting, der peger på, at der skal gøres noget på området. Der står da også i rapporten – det er jo ikke småpenge, vi taler om her – at skal man lave tingene om, således at de bliver up to date, så handler det om 250 mio. kr. i en 10-årig periode eller op til 650 mio. kr., alt efter om det bliver ombygninger, eller det bliver nye færger eller hvad det nu bliver.

Jeg ved, at nogle er lidt bange for, at nogle af øerne vil til at have alt for mange nye færger, og at de vil have store luksuslinere – jeg har hørt adskillige ting de sidste par dage. Jeg tror nu

nok, at kommuner og amter, når de går sammen om det her, sammen med staten finder ud af, hvad der er behovet.

Nogle af de diskussioner, der også er på øerne, går jo også på, hvor meget turisme man kan tage, og om der i det hele taget skal være biler på øerne. Det skal der vel; det er der på de fleste øer, dog ikke på alle. Og skal der være plads til store lastbiler? Man må også være klar over, at hvis der kommer flere biler på øerne, vil det måske nok have den virkning, at det kan holde turisterne væk på længere sigt, fordi mange netop kommer på øerne, fordi der er godt miljø, og fordi der ikke er den fart på, som der er på fastlandet.

Jeg skal på samtlige partiets vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Det pålægges regeringen inden 1. maj 1997:

1. At fremlægge en samlet langsigtet økonomiløsning for ombygning og nybygning af færger til færgebetjening af de mindre øer.
2. At udarbejde denne løsning i samarbejde mellem de relevante kommuner, amter og staten med udgangspunkt i den såkaldte 1/3-dels model.
3. Finde en løsning på de akutte problemer vedrørende besejlingen af Sejerø.

Tinget går derefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 65)

Den fg. formand (Niels Ahlmann-Ohlson):

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

Holger Graversen (S):

SF skal have tak, fordi man tog initiativ til en forespørgsel om færgebetjeningen af danske småøer. Det giver jo os alle lejlighed til at bekræfte vores sympati for disse øer og deres beboere og vores fælles vilje til at bidrage til en sikring af de små øsamfund også i fremtiden.

Det er også naturligt, at vi målrettet forespørger om øernes færgeforhold, da færgerne som bekendt er øernes livsnerve. Medmindre man i enkelte tilfælde bygger bro til øen, kan man roligt sige, at uden ordentlig færge og færgedrift ingen fremtid for øen.

Noget af det, der i høj grad er med til at give Danmark dets geografiske særpræg, er vores lange kyststrækninger og vore mange beboede småøer, men vi ved også, at de små og mellemstore øer tillige med de øvrige tyndtbefolkede landområder siden 1960'erne har haft mange odds imod sig. Det har gjort det meget svært for øerne at fastholde beboertallet. Årsagerne hertil har været de velkendte erhvervstrafikale og uddannelsesmæssige ændringer i et moderne samfund.

Alt dette har i flere år medført en negativ udviklingstendens, som har været selvforstærkende, med færre beboere og nedlæggelse af mejerier, butikker og skoler som resultat.

Heldigvis har vi mange aktive øboer, der ikke uden videre har villet finde sig i en afvikling af øsamfundene, og på grund af beboerforeninger og et godt samarbejde med og støtte fra Sammenslutningen af Danske Småøer er der skabt nyt liv på de fleste øer. Man har bl.a. udviklet utallige sociale, kulturelle og erhvervsmæssige projekter, der har fået støtte efter både statens ø-støttelov og EU's Mål 5 b-midler.

Folketinget og regeringen har også for længst i både ord og gerning vist enighed om og vilje til at bidrage til bevarelsen af øsamfundene. Dette har bl.a. udmøntet sig i ø-støtteloven og i handlingsplanen for landdistrikterne. Vi kan med glæde konstatere, at den negative udvikling på flere af øerne er stoppet, ja, på enkelte øer har der endog været tale om en lille fremgang i indbyggertallet.

For øernes vedkommende er det allervigtigste naturligvis en god, regelmæssig færgebetjening, og trods en løbende indsats må vi erkende, at der på dette område er behov for en forstærket indsats. Dette skyldes de skærpede sikkerhedsmæssige krav til færgerne på baggrund af de seneste års tragiske færgeulykker samt det forhold, at de eksisterende øfærger har en høj gennemsnitsalder.

Selv om vi ser bort fra de rent sikkerhedsmæssige krav til færgerne, har udviklingen de fleste steder medført behov for færger med mere dæksplads. Der er forskel på hestevogne og store traktorer og lastbiler, og derfor er der her og nu et helt akut behov med hensyn til Sejerøfærger, som det allerede er omtalt. Vi har selvfølgelig alle en forpligtelse til at få det problem løst.

Derudover er der et behov for planlægning – nærmere betegnet en investeringsplan for nybyggeri eller ombygning af de eksisterende

færger. Dette behov er blevet påpeget i den færgerapport, som en arbejdsgruppe under Erhvervsministeriet fremlagde tilbage i 1995. I øjeblikket ved vi ikke helt præcist, hvor stort og presserende behovet for nybyggeri og ombygning er, men det må øjerne – altså amter, kommuner og privatselskaber – være med til at udrede sammen med øboerne.

Jeg vil godt understrege, at det jo ikke er sådan, at der ikke sker noget på området. Jeg kan nævne, at allerede i det første år med en socialdemokratisk ledet regering blev der afsat 4-5 gange så meget til færger som tidligere, og som ministeren nævnte, er der afsat 36 mio. kr. ekstra over bloktilskuddene inden for 7 år.

Der er de sidste 3-4 år allerede ombygget seks og nybygget otte færger, bl.a. en ret stor færge til overfarten til limfjordsøen Fur med et stort tilskud fra EU's Regionalfond. Til syv af de otte nye færger har staten givet støtte efter den såkaldte tredjedelsmodel, hvor hver af parterne, kommuner, amt og stat, går ind med en tredjedel af investeringen. Jeg vil dog sige, at der ikke er nogen forpligtelse for staten til at yde en tredjedel i direkte tilskud, som SF's ordfører, hr. Tommy Dinesen, udtrykte det, men jeg vil erkende, at vi har en moralsk forpligtelse til at være med. Med det øgede behov på området er det nødvendigt at finde en rimelig finansieringsmodel, og det problem arbejdes der med netop nu i det nedsatte færgeudvalg under Finansministeriet.

Socialdemokratiet håber og tror, at Folketingets partier i enighed vil overlade det til regeringen hurtigst muligt at komme med forslag til problemets løsning, først og fremmest til gavn for vore mange dejlige øer og deres befolkninger.

Mariann Fischer Boel (V):

Debatten, vi har her i dag i Folketinget om fremtidens færgebetjening af de danske småøer, er af vital betydning for de 27 øer, der er afhængige af netop den færge, der søger for forbindelsen til dem.

Jeg vil godt takke ministeren for de redegørelse, vi har fået i dag. Jeg fornemmer, at der er en væsentlig større åbenhed og en væsentlig større velvillighed, end vi tidligere har været udsat for fra regeringens side, og det vil jeg godt kvittere for.

I Venstre har vi altid været meget optaget af det lokale liv. Vi har altid gerne villet gøre det muligt for folk at bosætte sig i de danske land-

distrikter, selv om det ofte kan have nogle betragtelige omkostninger, og hvad angår omkostningerne, er de endnu større, når vi snakker om livet på de danske øer. Men vi er i Venstre villige til at kæmpe for at opretholde muligheden for bosætning på øerne til glæde for de i dag knap 4.500 mennesker, der har bopæl på øerne. Vi ved, at livet på de danske småøer ikke alene rummer mange kvaliteter, men også uudnyttede muligheder, som vi bestemt ikke mener bør nedprioriteres.

På trods af den i bogstaveligste forstand stridende vind, småøerne i dag er udsat for økonomisk set, bliver vi nødt til at kigge på nogle løsningsmodeller, der kan afhjælpe de værste og mest akutte problemer. Men dermed være selvfølgelig ikke sagt, at vi ikke også skal lave en langsigtet politik for det, der er behov for.

I september 1995 udgav erhvervsministeren i samarbejde med Søfartsstyrelsen en rapport med titlen »Mindre danske færges før, nu og i fremtiden«. Dagens forespørgsel til erhvervsministeren er klart begrundet i de bekymringer, som også de involverede økommuner nærer for fremtiden, og med de kendte finansieringsmuligheder vil der overhovedet ikke være mulighed for at sikre en rimelig og fornuftig besejling af de danske øer i fremtiden.

Færgebetjeningen udgør livsnerven for mange af de små øsamfund, og de samfund vil med usvigelig sikkerhed uddø, hvis der ikke sikres en regelmæssig og effektiv færgebetjening, så der også i fremtiden kan finde en produktion sted på øerne. Det er jo ikke alene et spørgsmål om at fragte turister.

Mange af færgerne til de små øer har en relativt høj alder, og deres gennemsnitsalder er, som ministeren nævnte, 33 år. Men på trods af tidens tand holder færgerne sig godt, og det var efter min mening alene »Estonia«-ulykken, der akkumulerede debatten om ombygning og udskiftning af en del af de ældste færges.

Tidligere var det muligt for Skibstilsynet, jf. en bekendtgørelse, at dispensere fra bestemmelserne om lækstabilitet. Dispensationen blev givet, hvis man skønnede, at bestemmelsen under hensyn til rejsens nærmere beskaffenhed ville være urimelig eller upraktisk at fastholde. Fra Venstres side virkede denne dispensationsmulighed som en fornuftig ting, da langt de fleste af de færges, vi snakker om, ikke sejler i internationalt farvand, men i områder med endog meget lav vandstand. Det er jo reelt sådan, at man ofte kan sætte færgen på grund et par

meter fra sejlrenden og så i øvrigt vade i land. Også risikoen for kollisioner må vurderes som værende minimal, men siden 1994 har almindelig sund fornuft efter vores mening haft trænge kår i dispensationsdiskussionerne.

I øvrigt er det sådan, at ingen dansk indenrigsfærge nogen sinde er kæntræt på grund af vand på vogndækket, og færgerne må i den forbindelse – det skriver man også på side 51 i rapporten – betragtes som særdeles sikre.

Situationen er i dag den, at der på finansloven er afsat 3,8 mio. kr. til færgelinvesteringer, og det beløb må vel siges at forslå som en skrædder et vist sted. I Venstre mener vi, det er nødvendigt, at der bliver stillet bevillinger til rådighed efter princippet om, at stat, amt og kommune hver betaler en tredjedel, for det er indlysende, at de berørte kommuner overhovedet ikke kan løfte den økonomiske byrde, en færgeudskiftning vil betyde, hvis ikke staten bidrager på lige vilkår.

Der er heller ingen tvivl om, at selv om vi har tredjedelsfinansieringen, vil det for visse kommuner betyde en overordentlig stor økonomisk belastning at gøre brug af tredjedelsprincippet. F.eks. vurderer Bjergsted Kommune, at en udskiftning af færgen til Sejerø vil belaste de økonomiske budgetter – med en skattestigning i størrelsesordenen 0,6 pct. som følge. I den forbindelse vil jeg godt sige, at når vi snakker økonomi, kan det måske undre nogle, at man med rund hånd bevilger næsten 1 mia. kr. til bygning af et nyt skuespilhus i København og samtidig kvier sig ved at bruge nogle millioner til at udskifte færgerne til de mindre øer.

Der er to kommuner, der i øjeblikket har akutte problemer: Bjergsted Kommune har som før nævnt problemer med overfarten til Sejerø, mens Assens Kommune måske i nogen grad har fået løst sit problem med overfarten til Båge. Men hvis vi ikke beslutter, at tredjedelsprincippet skal udmøntes i virkeligheden, er ø-støtte-loven ikke det papir værd, den er skrevet på.

Hvad angår fremtiden for færgebetjeningen af de danske øer, er situationen den, at der inden for de næste 10 år skal ske en udskiftning af i hvert fald 8-10 færges, og derfor mener jeg også, det er vigtigt, at forespørgselsdebatten i dag får udstukket nogle pejlemærker, så vi kan tage højde for de kommende færgeudskiftninger. Det tjener jo ikke noget formål, at vi står her i dag uden at lave en langsigtet løsning.

Vi er i Venstre medforslagsstillere til dagsordensforslaget, og vi mener, at der på den beskrevne måde skabes sikkerhed for, at der

gives en garanti for den fremtidige besejling af de små øer. Vi er også godt tilfredse med, at et punkt i dagsordenen sikrer, at besejlingen af Sejerø ikke stopper den 1. maj 1997.

Kai Dige Bach (KF):

Vores ordfører kan ikke være til stede, og derfor står jeg nu her i stedet for ham.

Jeg vil indlede med at sige til Venstres ordfører, at selv om vi har bevilget temmelig store beløb – helt op til 1 mia. kr. – til et eller andet, skal det vel ikke af den grund være lettere at få penge til noget andet. Det er et dårligt argument for at få penge til et eller andet, at man har brugt penge i forvejen til noget andet.

Som indledning til selve ordførertalen vil jeg sige, at jeg synes, det er direkte flovt for regeringen, at Folketinget med en dagsorden må pålægge den at fremkomme med noget så forudsigeligt som en løsning på færgeproblemerne for de danske småøer. Det burde have været løst for længst, for det største problem for de små danske øer er færgefarten. Færger er meget dyre, også i drift, men de er en forudsætning for liv på øerne, for, at folk vil blive boende, og for, at folk vil flytte til øerne.

Med de indskrænkninger i passagerantallet, de i øvrigt udmærkede øgede krav til sikkerheden medfører, har vi afgørende forringet levevilkårene på de små øer. Der kan ikke afholdes lejrskoler, da det på grund af det lave passagerantal på færgerne vil tage flere dage at få en klasse over, og ved et traditionelt sølvbryllup med foramlingshuset eller kroen fyldt med gæster er det nødvendigt, at de første gæster kommer ganske mange dage inden selve festen.

Vi har et problem her, der skal løses. Vi troede egentlig, løsningen var fundet ved den sidste kommuneaftale, hvor der blev afsat 36 mio. kr. til at løse opgaven, men hvis det viser sig ikke at slå til, er Det Konservative Folkeparti parat til at være med til at finde en løsning.

Det Konservative Folkeparti kaldte miljø- og energiministeren i samråd for at få en statusmelding, men der kom desværre ikke noget ud af det, som kunne hjælpe beboerne på de små øer. Når vi tænker på de store økonomiske problemer for øfærgerne, kan det undre, at vor miljø- og energiminister kun er optaget af at lægge grønne afgifter og skatter på disse færger.

Det Konservative Folkeparti foretrækker at indgå en samarbejdsaftale med de kommuner og amter, som driver de små øfærger. Der har været tradition for at dele udgifterne med en

tredjedel til kommunen, en tredjedel til amtet og en tredjedel til staten. Det må naturligvis ikke opfattes som en fribillet til at bestille ekstremt dyre færger, men inden for rimelighedens grænser mener vi stadig det er et godt princip.

Der findes dog kommuner, hvor selv det kun at skulle betale en tredjedel af udgifterne er for voldsomt, og Det Konservative Folkeparti er derfor parat til at give sådanne kommuner favorable låneordninger, så udgifterne kan fordeles over færgernes samlede levetid. Bjergsted Kommune mener godt nok, at det slet ikke er en kommunal opgave at bidrage til færgebyggeri, men den holdning deler Det Konservative Folkeparti ikke. Vi er ikke indstillet på helt at centralisere færgeopgaverne. Beslutningerne vil meget let blive flyttet derhen, hvor pengene bevilges, og væk fra de lokale, og det kan næppe være i øboernes interesse.

Det er et krav fra Det Konservative Folkepartis side, at regeringen får gennemført en blivende ordning for Sejerø inden den 1. maj, og ligeledes bør forholdene omkring Bågøfærgerne bringes på plads.

Vi er godt nok betænkelige ved at slække på sikkerheden for færgerne; men hvis der kan findes muligheder, så man i en periode kan klare den hidtidige passagertransport, synes vi godt, de kan indgå i en samlet løsning. Vi har tillid til, at myndighederne kan finde forsvarlige løsninger, som kan gælde i en kortere overgangsperiode.

Enhedslisten har på et tidspunkt foreslået gratis færgetransport for øboerne. Det forslag kan vi bestemt ikke støtte. Men vi kan med glæde stemme for den dagsorden, vi selv har været med til at foreslå, den, der pålægger regeringen at løse problemerne omkring Sejerøs færgedrift og fremkomme med en plan for de resterende øer inden den 1. maj.

(Kort bemærkning).

Holger Graversen (S):

Ja, det er ikke for at ødelægge den meget positive ånd og stemning, der er her, men jeg vil alligevel sige, at både Venstres og De Konservatives ordføreres taler bærer præg af, at de to partier er kommet i opposition.

Venstres ordfører harcelerede over, at der kun var 3,8 mio. kr. på miljøministerens budgetter til ø-støtten. Og hr. Kai Dige Bach syntes, det var flovt for regeringen, at der ikke var sket noget.

Det er jo ikke sandheden; det må jeg sige. Året før Socialdemokratiet overtog ledelsen af regeringen, var der forslag fremme fra de to partier, i regering ganske vist dengang, om at skære ned på ø-støtten. Og som det også allerede har været oplyst fra ministerens side, er der altså faktisk sket en hel masse. Men ud over det dér øjeblikkelige behov på grund af sikkerhedskrav er der jo ikke så meget nyt i billedet. Alle har vidst, også under de tidligere regeringer, at alle disse færger skulle skiftes ud.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg ved godt, at det ikke er kytyme at stille et spørgsmål til en gæsteordfører, men jeg har forhørt mig, og det er i orden.

Det var hr. Kai Dige Bachs bemærkninger om, at Enhedslisten har fremsat et forslag om, at det skulle være gratis. Det er rigtigt. Så sagde hr. Kai Dige Bach, at det støtter De Konservative ikke. Og jeg kunne egentlig godt tænke mig at få at vide hvorfor. Vi opfatter færgerne som de små øers landeveje. Som bekendt har de små øer nøjagtig de samme problemer, som landdistrikterne har, og de er vanskelige. Det er vanskeligt at opretholde et bosætningsmønster og et servicemønster og endda en produktion på de små øer.

Hvis man sammenligner de små øer med et landdistrikt, ja, så kommer der en ekstra udgift for at komme til fastlandet. Sådan er det jo ikke i en landsby; dér skal man ikke betale en ekstra afgift for at bruge vejen; man skal betale den almindelige skat for at få lavet vejene. Det er det, der er vores begrundelse for den ekstra, hvad skal man sige, service for at få en produktion op at stå på øerne og for få en bosætning op at stå.

Det er rigtigt, at vi rejste spørgsmålet, og at det kostede 4,5 mio. kr. på årsbasis. Det var, hvad der var af indtægt fra persontransport på de små færger. Det syntes vi var et beskedent beløb. Jeg er godt klar over, at der er mange på øerne, der ikke betragter det som et problem, og det er dem, vi normalt snakker med. Men der er også mange, som betragter det som et problem. Det er jo, fordi de ikke har så mange penge, og derfor synes vi, at det ville være rimeligt, at det var lige for alle.

Så jeg vil gerne spørge hr. Kai Dige Bach: Hvad er egentlig begrundelsen for, at man skal stilles så særlig dårligt på de små øer, hvis vi sammenligner med landdistrikter, som har det svært nok?

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Jeg tror ikke, der er nogen, der er i tvivl om, at vi fra Venstres side altid har været meget interesseret i, at der er en fortsat bosætning i landdistrikterne, og herunder hører de små øer også.

Så må jeg gøre opmærksom på, at vi fra det samlede Økontaktudvalg sidste år skrev til finansministeren for at bede finansministeren om at se velvilligt på færgeproblematikken på øerne i forbindelse med de kommende finanslovforhandlinger. Vi må så beklage, at det på det tidspunkt ikke gav noget positivt resultat, og derfor må vi jo være endnu mere glade for, at ministeren i dag har åbnet for posen i større udstrækning, end vi har set det tidligere.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil godt spørge hr. Kai Dige Bach, om det ikke er rigtigt, at Det Konservative Folkeparti altid har ment, at de værdier og den kultur, der ligger i øsamfundene, har været væsentlig for Det Konservative Folkeparti, og at man derfor altid har været med til at bevilge penge til øsamfundene – man har altså ikke været fedtet på det her område – og at det også betyder, at man vil løse det øjeblikkelige problem med Sejerø-færgerne, således at der ikke er nogen misforståelser, f.eks. hos den socialdemokratiske ordfører, der henviser til de tidligere år, da Det Konservative Folkeparti sidst var i regering.

Det Konservative Folkeparti har altid, hvis jeg har forstået det rigtigt, været forstående over for øsamfundenes problemer og forstående over for den kultur, der eksisterer i øsamfundene.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Ja, jeg vil sige hr. Brian Mikkelsen tak for hjælpen.

Jo, det er rigtigt, Brian, sådan er det, men jeg må også sige, at jeg har været utroligt meget rundt på øerne, og jeg har altså ikke mødt det som noget krav; man ville meget hellere have alt muligt andet end at have færgerne gratis.

Jeg skal da ikke kunne sige, at jeg har en statistik på det; det ville være for meget. Men man kan ønske sig mange, mange andre ting på øerne, end at man lige pludselig fik indført dette. Men jeg har ikke noget imod – jeg mener, at det er helt rigtigt – at vi får det bogført, og at vi taler om det. For det kan da sagtens udvikle sig; det kan sådan noget jo altid.

Hvad skal vi gøre for at beholde noget liv på de øer? Det er vi jo alle sammen enige om at vi vil. Vi har i hvert fald ikke tænkt os, at øerne skal nedfryses eller på nogen måde udsættes for besparelser. Vi tror, det er godt, at der er noget liv på de små øer i Danmark.

Den fg. formand (Niels Ahlmann-Ohlson):
Jeg vil blot sige til hr. Kai Dige Bach, at man ikke må titulere medlemmerne direkte ved fornavn.

Elisabeth Arnold (RV):

Forarbejderne til de ting, vi diskuterer i dag, foreligger i form af rapporter om de gamle færger, om de forskellige øfærger, som viste, at færgerne har en høj alder og er i dårlig stand. Det har vi vidst her i Folketinget i de sidste 3-4 år.

Af de 24 færger på de små øer er der kommet nye i 8 tilfælde, og 6 er blevet ombygget, men rapporten er stadig væk uopfulgt. Der er ikke en fast, samlet planlægning for, i hvilken takt de sidste færger skal skiftes ud, og hvordan man vedligeholder dem, der er kommet til siden.

Problemet skulle have været løst. Problemet burde have været løst. Jeg er fuldstændig enig med den konservative ordfører, hr. Kai Dige Bach, i, at det er flovt. Men jeg synes ikke, det er flovt for regeringen alene. Jeg synes, det er flovt for alle os herinde, som har bevilget penge til et skuespilhus i 700 mio. kr.-klassen og ikke til øfærgerne.

Der er ikke noget mærkeligt i det, vil jeg sige til fru Mariann Fischer Boel, for der bor halvanden million mennesker i hovedstadsregionen og der bor få tusind mennesker på øerne. Og de er ikke særlig højtråbende. De har ikke adgang til medierne, til de landsdækkende tv-kanaler. De har ikke fortalere, som kan gå ud med store bannere og sige: Nu kræver vi det, nu kræver vi det. Det er spagfærdige folk, som tror på, at de kanaler, de normalt har til rådighed, virker.

Det har vist sig, at det gjorde de ikke. Fru Mariann Fischer Boels parti har stemt for de to sidste finanslove. Fru Mariann Fischer Boels parti har været med i arbejdet omkring finansloven, men har ikke stillet ændringsforslag om, at der skulle ydes flere penge til de små øer.

Det Konservative Folkeparti har også været med i finanslovforhandlingerne og været deltager i finanslovsforlig uden at have stillet forslag om, at der skulle sættes ekstra penge af til de små øfærger.

Socialistisk Folkeparti har også været med i finansloven i år uden at stille forslag om, at der

skulle ekstra penge til de små øfærger. Så der er faktisk ikke rigtig nogen partier her, som kan pudse glorien og sige: Hvis bare vi var kommet til, så var der kommet andre boller på suppen.

Det er en kollektiv forsyndelse, det er en kollektiv undladelse, og vi har kun ét at gøre, og det er at stemme for den dagsorden, der er fremlagt nu, og sørge for, at tingene bliver gjort gode igen, inden de løber helt af sporet.

Jeg synes ikke, vi kan være bekendt ikke at sige det, som det er: Vi har glemt de små øer. Vi har ikke lyttet til de spagfærdige røster, der var om at få problemet løst. Vi har haft 3-4 år til at ordne tingene i, og det har vi ikke gjort ordentligt.

En anden ting, jeg tror man skal sige, er, at viljen herindefra formentlig har været til stede hele tiden, men der har været nogle spil omkring kommuner, amter og stat, forskellige forhandlingsmønstre, og der er nedsat et udvalg – det beskrev erhvervsministeren meget tydeligt – som har arbejdet, men hele tiden arbejdet under indtryk af, at nu skulle man lige nå til næste fase i nogle forhandlinger, nu skulle man lige have set, hvordan de andre spillede ud. Den ene part har dækket sig bag den anden. De, der er blevet gidsler i spillet, er de beboere på øerne, som ikke har haft færger af tidssvarende standard. Og fordi gruppen har været svag, har man altså glemt dem i det store spil.

Jeg synes ikke, der er andet at sige her, end at denne debat slet ikke burde have fundet sted. Debatten burde have været overflødig. Det har den desværre ikke været, og derfor er der kun ét at gøre nu, og det er at støtte den dagsorden, som alle Folketingets partier undtagen ét her foreslår, og hvor regeringen bliver bedt om at fremsætte et forslag til løsning i løbet af meget kort tid, så vi kan blive fri for mere diskussion om, hvem der har skylden for, at der ikke er sket nok i denne sag.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Nu må jeg prøve, om jeg kan gøre det rigtigt.

Til fru Elisabeth Arnold: Jeg mener, at vi har set, at regeringen har afsat noget på én konto og noget på en anden konto, men vi har ikke før nu set en løsningsmodel eller nogen som helst beløbsramme for noget som helst, hvad det ville koste at indføre noget af det her, og det mener jeg normalt ville komme fra en regering. Der ville ske det, at man sad og så på det, og så sagde man: Det skal svare til et eller andet, og når

det så så ud, som om det ikke passede sammen, ville jeg altså ikke mene, at det var os, der skulle sidde og regne det igennem, men at det var fra regeringen, forslaget til, hvad der skulle ske, skulle komme.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg vil sige til hr. Kai Dige Bach: Jamen den samme betragtning kunne man jo anlægge over for den tidligere regering.

Aage Brusgaard (FP):

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren for en fyldig redegørelse om færger og småøer. Det kan vi tage ud af Folketingets forhandlinger, så har vi det sådan for eftertiden.

Jeg vil også takke SF, fordi de rejser spørgsmålet. Det er jo nok et emne, som der ikke kan blive ret meget uenighed om, for for det første drejer dette sig ikke om så mange penge, og for det andet vil vi alle sammen vores yderområder det godt. Så jeg vil derfor ikke gentage alt det, der er sagt indtil nu.

Så vil jeg sige, at grunden til, at der er problemer med vores færger og småøer, er jo, at vores tidshorisont i dag er en anden. For 30 år siden var der ikke noget med en 37 timers arbejdsuge. Da kunne den, der havde færgen, jo sejle i 70 timer, hvis han ville. Der var heller ikke alle de dér sikkerhedsforskrifter, årligt syn osv. Så det er blevet sværere at drive en lille privat overfart.

Så vil jeg også godt fortælle – det er der jo nok ikke så mange af jer, der ved – at jeg bor på Mors, og der indtil videre er det eneste sted i Danmark, hvor vi både har to færgeforbindelser og to broer. Jeg ved godt, at Sjælland om kort tid også vil have to broer, men i øjeblikket er Mors det eneste sted, hvor vi har to broer og to færgeforbindelser.

Vi er til gengæld også en selvstændig kommune, så vi kan ikke få tilskud, og derfor vil jeg da godt fortælle, at også vore to færgeforbindelser giver underskud, selv om de faktisk er ret godt besøgt, og det betaler kommunen. Jeg har ikke lige tallene her, men det er omkring 800.000 kr. om året, som kommunen giver i tilskud, plus det, at morsingboerne jo også betaler amtsskat, og amtet, Viborg Amt, betaler også en del af underskuddet.

Det er sådan, at hvad angår færgeforbindelsen på Nordmors, hvor jeg bor, betaler Thisted og Mors kommuner og Viborg Amt hver en tredjedel af underskuddet, og hvad angår fær-

geforbindelsen fra Sydmors over til Sydthy, så betaler Sydthy og Mors kommuner og amtet hver en tredjedel af underskuddet. Så det kan altså godt lade sig gøre uden statens indblanding.

Så vil jeg da godt sige til vores trafikminister og også regeringspartierne ordførere, at når Venstre og De Konservative sådan ligesom har skoset dem for, at de i al fald ikke har lukket op for den store pung, så vil jeg da godt rose dem for, at der er lidt påpasselighed, og jeg vil også godt rose dem for, at de holder fast i fordelingen én til tre, for når kommunen og amtet skal punge ud med det samme som staten, så borger det for en vis ansvarlighed. Altså kommunen kan ikke bare kræve og kræve. Den ved, at det, den kræver, skal den selv bidrage til.

Man kan godt få den opfattelse, at vore småøer kun er et problem for os, at de giver økonomiske betær, men det passer jo absolut ikke. De kommuner, der har en lille ø eller to, burde tværtimod være stolte af, at de har øer. De borgere, der bor dér, er mindre kriminelle, måske bortset fra på Samsø, hvor det er muligt, at der er en del kriminalitet. Men der er i hvert fald mindre kriminalitet på de andre småøer, der er færre sociale problemer, og så er der jo altså også det med turismen; turister vil gerne ud på vores småøer.

I stedet for ligesom at blive ved med at klynke burde de kommuner, der har en lille ø, absolut tage det som en gave, der også godt må koste lidt penge.

Der var en af ordførerne – jeg kan ikke huske, hvem det var, og det er egentlig også lige meget – der kritiserede, at mange af disse færger var udslidte. Der står altså i et bilag – jeg ved ikke, hvilket nummer det er, men det er i hvert fald det bilag, vi har fået, der er dateret den 4. marts 1997 – at i dag er 15 af de 24 færger under 25 år gamle, og de ni af de 15 er under ti år. Jeg synes faktisk, det er en ret ny flåde, vi har til at besejle vore småøer, så vi skal passe på ikke at puste problemerne så meget op.

Vi fik et dagsordensforslag fra SF med fire pinde. Jeg må indrømme, at jeg skrev minus ved de tre første, men jeg skrev faktisk plus ved den sidste. Derfor er jeg lidt ked af, at den er sløjft i det dagsordensforslag, vi skal tage stilling til, for i den sidste pind i SF's første forslag stod, at øfærgerne kan få dispensation fra visse sikkerhedsmæssige krav, hvis de udelukkende sejler i lukkede områder. Det er ikke, fordi jeg mener, vi skal se stort på sikkerheden, men jeg vil holde

med SF i, at der godt kan være forskel på færger som f.eks. dem, vi har oppe hos os, der har 3-4 minutters sejlads over til den anden side, og så store færger, der skal sejle i rum sø i al slags vejr. Så kunne der spares nogle sikkerhedseftersyn, synes jeg godt, man kunne tage det med ind i overvejelserne.

Det sidste stykke papir, jeg har taget med herop, er selve den foreslåede dagsorden, og den stemmer Fremskridtspartiet for.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg ved ikke, hvor hr. Brusgaard har sine oplysninger fra, men i den rapport, der er lavet her for to år siden, og som har været omtalt nogle gange, »Mindre danske færger før, nu og i fremtiden«, står der altså ikke de samme årstal for færgerne. Tværtimod står der, at mange af færgerne har en generelt høj alder med et gennemsnit på 33 år. Trods den høje alder er det selvfølgelig rigtig, at mange af dem er i god stand.

Når hr. Brusgaard tager noget frem fra det første udkast til dagsordensforslaget, er det lidt mærkeligt at gøre det, for det bliver sendt til ordførerne. Når man sender et udkast til ordførerne, er det jo, fordi der er nogle, der har bedt én om at tage nogle ting med.

Vi har diskuteret det med dispensationer fra de sikkerhedsbestemmelser, der er, og jeg skal da gerne sige her – og det har jeg sagt fra talerstolen før – at jeg naturligvis er imod, at man slækker på sikkerhedsreglerne, men i nogle tilfælde kan det selvfølgelig godt være, at kravene er for store, og så må man se på dem. Det har Søfartsstyrelsen gjort, og det er en af de ting, vi har fået at vide på et af de møder, vi har haft. Man havde bl.a. haft nogle konsulenter til at kigge på Bågøfærger, og de var altså kommet med nogle mere restriktive krav, end det var nødvendigt ifølge Søfartsstyrelsen. Der var ikke flertal for at give dispensationer, og det mener jeg så også er det rigtige. Derfor er det ikke kommet med i det endelige udkast, som jo er resultatet af nogle forhandlinger mellem partiernes ordførere.

(Kort bemærkning).

Aage Brusgaard (FP):

Hr. Tommy Dinesen spurgte, hvor jeg har de tal fra, og jeg regner faktisk med, at jeg har de samme tal som alle andre. De står i Økontaktudvalgets almindelige bilag, bilag 12. Det har journal nr. 1996 101-0126, og på første side står, at

inden for de sidste 3-4 år er der sket en omfattende fornyelse og ombygning af færgerne til de små øer, at der siden 1993 med ø-støtte er bygget otte nye færger, og at seks færger er blevet ombygget og forbedret. I dag er 15 af de 24 færger under 25 år, heraf de ni under 10 år.

Det bilag vil jeg tro at alle her i salen er i besiddelse af.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det her er så et af de bilag, vi har fået tilsendt senere, og hvor jeg ikke kunne finde ordlyden.

I selve rapporten omtaler man nemlig den høje alder, stabilitetskravene – jeg har citeret det én gang – de større og tungere biler, at passagerfaciliteterne ikke er i orden, at redningsmidlerne og brandsikkerheden skal være bedre, og at der ingen afløserfærger er; nye færgelejer er også noget af det, der mangler.

Når jeg har læst denne rapport, kan jeg derfor slet ikke genkende det papir, som hr. Brusgaard citerer fra.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Vi betragter de 27 små øer på linje med landdistrikter og landsbyer, og efter de debatter, vi har haft herinde i Folketinget om landsplanredgørelser og udvikling i landdistrikterne, er det efter vores opfattelse det alleryderste og vanskeligste led at sikre en fortsat bosætning, beskæftigelse og produktion på netop de 27 små øer. Derfor mener vi også, at det er Folketingets og dermed statens opgave at sikre det.

Vi opfatter det som en statslig opgave at sikre bosætningen og udviklingen på de 27 små øer og sikre dem lige vilkår med øvrige landdistrikter og landsbyer, og at komme dertil skal derfor ikke være forbundet med ekstra udgifter til færgetransport, som må betragtes som en del af øernes landevej. Færgebilletterne kunne vi passende betragte og betegne som øernes bompengge. Det ville svare til, at man opkrævede bompengge for at komme ind i byerne, ind i landsbyerne eller ind i landområderne, dvs. en ekstra udgift. Det er faktisk det eneste sted i Danmark i dag, vi har indført bompengge. Vi snakker om det så mange andre steder, og det er så for at reducere trafikken af hensyn til forurening og andre ting, men når det drejer sig om de yderste landdistrikter, her de 27 små øer, er færgeafgifterne efter min opfattelse at opfatte som en slags bompengge, der pålægges, når man bevæger sig ud på de små øer.

Hvordan skal vi så få fjernet disse bompenge? Staten skal efter vores opfattelse bidrage med et øtilskud til de kommuner, som har en forpligtelse til at opretholde færgetrafikken til de 27 små øer. Øtilskuddet skal dække gratis færgekort til de fastboende øboer. Det har vi rejst som et spørgsmål, og vi har fået et svar, som er optrykt i bilag 8 i 1994, og dér hedder det, at der allerede i dag er to øer, som har en sådan ordning, dvs. gratis rejser for øens beboere, og det er Anholt og Orø. Så nævner man, at Anholt er atypisk, fordi det er en lang sejlads og ingen pendling, og så regner man sig på baggrund af opgørelserne for Orø frem til, at af den andel af indtægterne, som færgetrafikken har til de 27 små øer, udgøres 14 pct. af indtægter fra fastboendes rejser, og det vil sige, at det er inklusive de rabatordninger og lignende, de allerede har i dag på mange af øerne, hvor den gennemsnitlige rabatordning er på 50 pct.

På den baggrund regner man sig forsigtigt frem til et overslag, et sjus, hvis man skulle dække det ind. Det ville formentlig betyde et provenutab på ca. 4,5 mio. kr. årligt, og det er jo ikke mange penge for at fjerne bompengene for dem, der i dag beboder de 27 små øer. Vi synes, det er en urimelighed, at man fastholder bompenge på øerne.

Vi mener også, det er urimeligt at lægge bompenge på gods, og derfor synes vi egentlig også, at det burde være sådan, at det gods, som produceres på øerne, og måske de hjælpemidler, der er nødvendige for den produktion, også blev friholdt for bompenge, for vi synes også, det er vigtigt, at man får etableret en produktion på øerne. Vi så gerne nogle små forarbejdningsvirksomheder f.eks. af landbrugsvarer, og at mejerier og slagterier genåbenede på nogle af øerne. Det var der rent faktisk også basis for, hvis man begyndte at give dem lige vilkår med landdistrikterne, som i forvejen har utrolig vanskelige forhold.

Det, det drejer sig om, er altså det yderste led i den decentrale vækst, som vi er tilhængere af.

Vi mener, at sådan et øtilskud også kunne gøre, at beboerne, i den udstrækning de stadig væk vil ofre noget på transport, som en ekstra kvalitet kunne få råd til sejlads uden for de faste tider. Vi mener egentlig også, at øtilskuddet også burde betyde, at der blev basis for flere afgang. Endelig synes vi, det var rimeligt, hvis færgerne overnattede på de små øer. Den pakke ville efter min opfattelse være svaret på forespørgslen, nemlig hvordan man skal sikre en ordentlig trafik for beboerne på øerne.

Indtil nu har jeg kun talt om driften, men det er jo rigtigt, at der også skal være noget at sejle i, og det, der sådan set har rejst debatten, har været kriserne omkring finansieringen af ombygning og nybygning af færgerne, især for at opfylde de nye sikkerhedskrav til dem.

Dér er det vores opfattelse, at det bør betragtes på samme måde som en landevej; det vil sige, at det er amt og kommune, der finansierer det. Dog mener vi, at der her er særlige forhold, der gør sig gældende, sådan at det enten bør finansieres med et statsgaranteret lån, et statslån til fast lav rente eller efter tredjedelsprincippet, som er skitseret i dagsordensforslaget. Det kommer sådan set ud på ét.

Den egentlige årsag til, at vi støtter dagsordensforslaget, er, at nu bliver det, selv om det ikke står lodret i dagsordensforslaget, i hvert fald svært at komme uden om, at fremover er det tredjedelsprincippet, der gælder, når man skal have finansieret ombygninger og nybygninger af færgerne.

Vi mener dog, at det skal knyttes til den betingelse, at det er et offentligt nonprofitselskab, der får støtten. Vi ønsker ikke en privatisering af færgerne; tværtimod ønsker vi, at det offentlige skal overtage de private selskaber, som ikke kan opfylde deres forpligtelser, som f.eks. er at forny og lovliggøre færgerne. Det bør være det offentlige, der overtager det i stedet for at støtte den private erhvervsvirksomhed.

Endelig kommer det sidste, som nok er en vigtig ting for os, og det er ikke at lave en særlig lov, som godt nok måske lige løser problemerne for Sejerø og nogle kriseramte færger. Hvis der laves en generel ordning, hvilket vi støtter, f.eks. tredjedelsfinansiering, der gælder for al færgetrafik til de små øer, bør den også gælde de kommuner, der har foretaget de nødvendige investeringer for at opfylde de nye krav og for at få moderniseret deres færger. Hvorfor skulle det være sådan som i f.eks. Horsens Kommune, hvor man har finansieret en færge til 42 mio. kr., men samtidig har ladet skolerne forfalde? Det er klart, at pengene skal komme et sted fra, men hvorfor skal de kommuner, som har satset på at få deres færger på plads, men har ladet det gå ud over andre ting i kommunen som f.eks. i Horsens, hvor kommuneskolerne trænger til et gevaldigt løft, have en ekstra hjælpende hånd?

Derfor mener jeg, det er rimeligt, at tredjedelsordningen også kommer til at gælde bagud. Alt i alt har Horsens i dag fået 3,2 mio. kr. i støtte og lovning, så vidt jeg kan forstå på erhvervs-

ministeren, på yderligere 4 mio. kr., dvs. 7 mio. kr., men egentlig er den efter tredjedelsordningen faktisk berettiget til 14 mio. kr. De sidste 7 mio. kr. kunne så passende gå til begynde at rette op på forfaldet af skolerne. Jeg synes, det er forkert, hvis vi kun laver en kriseløsning. De kommuner, der så har en prioritering, der er gået ud over andre forhold, kan man sige straffes på den måde, men hvis vi fortsætter med den form for lovgivning og indgreb, vil det jo betyde, at alle kommuner og amter kan begynde at spekulere i, at hvis de venter, bliver det nok så galt, at de til sidst kan få statsstøtte til en løsning.

Det er en dårlig stil i arbejdet, og det er en form for særlovgivning. Så når erhvervsministeren siger, at man kan overveje, at det får en tilbagevirkende kraft, mener erhvervsministeren så ikke, at det bør det faktisk have?

Endelig så vi gerne, at man knyttede nogle krav om offentlige nonprofitselskaber til støtten. Og så synes vi også, at man skal gøre noget for at forbedre miljøforholdene omkring færgerne og deres motorer, sådan at det også blev et krav, der blev knyttet til støtten.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes jo nok, at Enhedslisten er fantastisk flink over for de problemer, der er på øerne. Der er overhovedet ikke noget, der hedder økonomi i det her. Det synes jeg nok er at gå lige lovlig langt.

Jeg er kommet på øerne gennem 30 år, f.eks. på Omø, på Samsø, 20 år på Sejerø, og hvad ved jeg. Jeg var også med til Mindre Øers generalforsamling på Omø i sommer, og jeg har ikke et eneste sted hørt, at der er nogen, der beder om, at det skal være gratis at komme fra øen til fastlandet. Alle har jo nogle udgifter, når de skal transporteres et eller andet sted hen. Det, jeg derimod har hørt – det er der nogle af øordførerne der har diskuteret – er, at man måske skulle overveje at få med i finansloven, at godset og de produkter, der bliver produceret på øerne, kommer gratis over eller over til 50 pct. Det synes jeg er et argument, der er til at forstå, for deres produkter er dyrere end dem, de konkurrerer med. Det er i hvert fald noget, vi godt vil være med til at se på. Og Venstre har været ovre at fortælle på Bornholm, at det vil de også godt være med til at kigge på derovre.

Det fører mig så frem til det næste. Hvis det skal være gratis på de mindre øer, hvad så med Bornholm, hvad så med Samsø? Så vil de alle

sammen være små øer; det ender med, at de hugger dem midt over bare for at blive små øer, så de kommer ind under ordningen. Det tror jeg ikke vil være særlig smart.

Med hensyn til, om de, der arbejder på færgerne, kan bo på øerne, er en af de sidste meldinger, der er kommet fra Omø, at de ikke kan bygge huse derovre. De kan simpelt hen ikke bygge huse, så folk kan flytte derovre, så de kan bo dér og arbejde på færgerne, starte derfra om morgenen osv. Så der er altså nogle andre ting, der ligger her. Men det er noget, som vi i hvert fald godt vil være med til at se på et senere tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg kan sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg også er kommet på de små øer igennem 35-40 år. Jeg tror, at jeg er lige så gammel, nej, jeg er ikke så gammel som hr. Tommy Dinesen, jeg er kun 54 år, men jeg har tilbragt meget af mit liv dér, og jeg har også snakket med mange folk, og der er faktisk mange, som utrolig gerne vil have gratis transport. Det, jeg også går efter, er et retfærdighedsprincip, også fordi jeg gerne vil øge bosætningen derude og give et ekstra tilbud for at fremme denne.

Jeg er enig i det med godset, men bompengene – det er på den måde, jeg opfatter det – er en urimelighed; det er urimeligt, at man har dem på de 27 små øer, hvor man ikke kan eksistere uden transportmidler, for skolerne og de andre ting er inde i byen. Det er jo ikke tilfældet med Bornholm. Dér er jo ikke daglig pendling, som er nødvendig for at kunne opretholde sin eksistens.

Derudover vil jeg også gerne principielt være med til at kigge på udgifterne især til eksport af produkter fra Bornholm og få gjort det endnu mere gunstigt og i øvrigt måske også give yderligere rabatordninger til øboerne dér og også på Samsø f.eks. Det ville jeg også gerne gøre, for jeg synes, at det er en urimelighed, at man dér har de ekstra udgifter, men nu snakker vi om de 27 øer, hvor det er et dagligt forhold at skulle komme ind til land for mange af indbyggerne. Og det er dét, der er til debat i dag, og det er dét forslag, som vi har behandlet i kontaktudvalget for de 27 småøer.

Den fg. formand (Niels Ahlmann-Ohlsen):

Jeg skal gøre opmærksom på, at talletiden ved korte bemærkninger er et minut.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Jeg synes nok, at når hr. Bent Hindrup Andersen ligefrem fremturer med bompenge og alle de ting, som nu er kommet på, bliver man nødt til at sige, at det ligner et overbud, som ikke har nogen rimelighed.

Vi mener helt klart, at der skal være en beskedent brugerbetaling, og det skal der være af mange grunde. For det første for at finde ud af det fornuftige behov, der er. Vi ved jo alle sammen, at når noget bliver frit, så kender vi ikke behovet. Hvordan vil man finde behovet, hvis det hele er helt gratis?

Så mener vi også, at der er mange andre priser, der indretter sig efter den omkostning, det er at komme derhen. Det er jo sådan, at når man bor langt ude på landet, er grundpriserne altså billigere end på Rådhuspladsen, og det kan så være, fordi man har mere kørsel, når man skal derhen; her har man altså noget færgefart. Og jeg vil da godt sige, at ejendomspriserne på de øer, vi her taler om, er jo altså også kommet på det niveau ud fra de færgepriser, vi har.

Jeg siger ikke, at det altid skal være sådan. Jeg siger heller ikke, at vi ikke vil være med til at diskutere godset. Jeg siger bare, at med en helt fri sejlads vil det blive meget, meget svært at finde ud, hvad behovet er.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er da meget muligt, at beboerne på de små øer siger noget til hr. Hindrup Andersen, som de ikke siger til mig, men jeg vil ikke være med til at lefle for dem, og det synes jeg det er.

Der er jo tusindvis af mennesker, der hver dag tager fra Kalundborg og ind til København. Vi bruger længere tid, end man gør mellem øerne. Vi bruger 2 timer ind og 2 timer hjem. Så skal DSB også gøres gratis; det koster 4,5 mia. kr., og det synes jeg er en udmærket idé. Vi kunne endda finde på at stille forslag derom.

Men man skal lade være med at sige, at det skal være gratis på nogle øer, men ikke på nogle andre. Det går ikke. Folk vil ikke kunne forstå det, og det er ikke troværdigt at komme med det i denne forbindelse. Det synes jeg i hvert fald ikke.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg kan mærke, at jeg måske kom til at træde på en af hr. Tommy Dinesens ømme tæer eller lig-

torne, men jeg sagde det ikke for at lefle. Jeg kan sige, at vi havde en glimrende tur, som hr. Dinesen desværre ikke havde mulighed for at deltage i, da vi i sin tid var på Ærø. Dér diskuterede vi det også grundigt, og det er ikke et standpunkt, som jeg har indtaget i dagens anledning. Det er et princip i hele vores trafikpolitik.

Jeg har også fremsat et forslag om en 10-øres benzinafgift, hvor netop udviklingen i landdistrikterne og de små øer var med, så det er ikke noget nyt.

Det er desværre, synes jeg, en lidt kedelig holdning fra SF's side, at man ikke kan indse, at det er en form for ekstra bompenge, der ligger i det. Det er klart, at når man er kommet i land fra færgen, så skal man selvfølgelig ligesom alle andre med busserne for at komme til de steder, man nu skal. Så jeg synes stadig væk, at det er en god ting.

Nu kan jeg jo ikke stille spørgsmål til hr. Tommy Dinesen og hr. Kai Dige Bach, men jeg synes, at det er vanskeligt at forstå, hvorfor det skal være til en nedsat pris eller eventuelt gratis for gods, men ikke for indbyggerne. Det kan jeg ikke forstå. Hvorfor skal der skelnes imellem det?

Poul Nødgaard (DF):

I Dansk Folkeparti glæder vi os sådan set over den sag, der bliver drøftet i dag, for det er en sag, der samler Folketinget, og selv om der sådan er lidt debat frem og tilbage mellem den ene og den anden, er der jo faktisk bred enighed om, at de her ting skal løses.

Og dér glæder vi os over, at det Økontaktudvalg, der er nedsat, formentlig får en meget fremtrædende position og rolle, når dagsordensforslaget, som vi har set i dag, skal udmøntes. For hvad er konsekvensen, hvis vi ikke løser problemerne med trafikken til småøerne? Ja, det er ganske enkelt: De uddør. Og det er der sådan set ikke nogen her i Folketinget, der ønsker, og derfor skal der selvfølgelig være gode trafikforhold til og fra øerne.

Men dér er det jo selvfølgelig også utrolig vigtigt, at man ikke anskaffer noget materiel, der er helt ude af proportion i relation til behovet, men jeg går naturligvis ud fra, at de, der er ansvarlige for disse områder, sørger for, at disse ting bliver bragt helt på plads.

Jeg synes, at den dagsorden, som vi har set her i dag, er ret kort. Den har sådan set kun 3 pinde, som nu skal, skal vi sige skæres ud i pap. Og med hensyn til det såkaldte tredjedelsprin-

cip så synes vi i Dansk Folkeparti, at det er et udmærket princip.

Jeg vil da godt lige – hvis jeg ikke brænder fingern alt for meget ved det – bakke dem, der har handlet, før de her regler træder i kraft, lidt op. Der synes jeg jo nok – nu hørte vi et eksempel fra Horsens, og der kan måske være andre – at hvis de økonomiske muligheder er til stede, så bør man se det her i en meget stor helhed.

Men jeg skal ikke sige så meget mere ud over at nævne, at de danske øer – og det har i hvert fald ikke været fremme – er en kulturel og turistmæssig perle, som Danmark har, og dem skal vi værne om. Derfor er det her jo, som også andre ordførere har været inde på, ret små beløb set i relation til, hvad vi ellers jonglerer med af penge her i Folketinget.

Vi kan tilslutte os dagsordenen, som vi er medforslagsstillere til, og ser frem til, at regeringen omgående tager fat på at få de tre pinde ført ud i livet.

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Jeg mener, der er et par enkelte kommentarer gjort af ordførerne undervejs, som gør det naturligt at svare på disse; der var også delvis spørgsmål i en del af kommentarerne.

Først er det til fru Mariann Fischer Boel, der ligesom klandrer Søfartsstyrelsen og regeringen for, at man stiller for skrappe sikkerhedskrav, idet fru Mariann Fischer Boel siger, at man jo blot kan sætte disse færger på grund. Det er ofte sådan, at de sejler i forholdsvis lavvandet farvand, og der er ingen grund til at stille særlige krav i forhold til vand på dækket. Til det skal jeg gøre et par enkelte, måske lidt tekniske bemærkninger.

For det første: De krav, vi stiller, har intet med det såkaldte vand på dæk-krav at gøre. De krav stilles ikke i Danmark på grund af den begrænsede bølgehøjde, som er gældende for danske øfærger. Imidlertid er det sådan, at vi stiller en række krav til flydeevne og lækstabilitet, og da er det vigtigt at understrege, at Søfartsstyrelsen administrerer reglerne i Danmark på samme måde, som reglerne administreres internationalt. Det vil sige, at det er de samme sikkerhedsstandarder, vi lever op til, og det, jeg tror vi skal være varsomme med, er at forlange en dispensationspolitik, der adskiller sig fra de internationale krav, vi i øvrigt forlanger overholdt.

Dertil kommer en forståelse for, hvordan situationen er. Situationen er altså den, at disse

krav om lækstabilitet ikke stilles for alle færger. Det er sådan, at man fra Søfartsstyrelsens side kan fritage en færge fra helt eller delvis at opfylde lækstabilitetskravene, hvis der påvises andre forhold, der vil resultere i samme grad af sikkerhed, og det er sådan set de forhold, fru Mariann Fischer Boel taler om. Og der kan altså være tale om en færge, som sejler i vejrmæssigt set beskyttet farvand, i lav vanddybde eller i farvand, hvor risikoen for kollision med andre skibe er meget ringe.

Og begrundet i netop disse forhold blev 37 af de 59 – jeg gentager meget gerne: 37 af de 59 – mindre danske færger fritaget for lækstabilitetskravene, allerede da de blev bygget, og heller ikke de nye krav om lækstabilitet vil blive gjort gældende for disse færger. Det vil altså sige, at vi fører en fornuftig, om jeg så må sige, fornuftbetonet politik, hvor vi siger, at de steder, hvor lækstabilitetskravene bør være gældende af hensyn til de vejrmæssige, de besejlingsmæssige forhold, dér er det selvfølgelig sådan, at vi opfylder de samme krav, som vi også støtter internationalt, men de steder, hvor der er særlig beskyttet farvand, lav vanddybde og ringe risiko for kollision, stiller vi simpelt hen ikke lækstabilitetskrav til 37 ud af af 59 danske færger.

Dertil skal jeg sige, at det jo ikke mindst er interessant i debatten omkring Sejerøfærgen. Indførelsen af kravene har jo medført, at man mange steder har skullet stå over for ganske omfattende ombygninger af færger. Nogle steder har man oven i købet diskuteret at bygge nye færger, og i en række tilfælde – var det ikke otte? – i de senere år er det så besluttet at bygge nye færger, mens seks færger er ombygget ganske omfattende.

Og da er det altså sådan, at Søfartsstyrelsen kan overveje en udsættelse af implementering af kravene, hvis det dokumenteres, at man inden for en overskuelig tid anskaffer sig en færge, der opfylder de gældende krav. Og så kan der selvfølgelig også tages hensyn til midlertidige foranstaltninger for at forbedre sikkerhedsstandarden, hvis det ellers kan dokumenteres, at man med disse midlertidige foranstaltninger forsvarligt kan løse en transportopgave, samtidig med at man arbejder for at få en endelig løsning på problemet. Og det er sådan set den problematik, vi har vedrørende Sejerø.

Så vil jeg sige til hr. Kai Dige Bach:

Hr. Kai Dige Bach sagde, at det var flovt, at vi ikke havde fået løst denne problematik før. Hr. Kai Dige Bach sagde sådan set, at det skulle

være løst før, selv om vi allerede har brugt pengene. Det kan da godt være, at vi skal se lidt stort på de strenge krav om økonomi og sige: O.k., vi har godt nok brugt pengene til andre gode formål, men vi er indstillet på at løse denne opgave.

Det er sådan set det, der er opdraget i den dagsorden, der ligger på bordet, en dagsorden, som regeringen kan støtte. Det, der er opdraget til regeringen, er, at vi skal finde en løsning inden den 1. maj. Jeg mener at kunne tolke ordføreren således, at der skal fremlægges en samlet, langsigtet økonomiløsning. Det vil sige, at regeringen skal forhandle en løsningsmodel på plads for, hvorledes vi håndterer en fornuftig løsning for de færger, der endnu ikke er taget stilling til.

Jeg lyttede også intenst til det, hr. Kai Dige Bach sagde om, at det jo ikke betyder, at der hermed er udskrevet nogen blankocheck. Det betyder også, at de, der er med til at finansiere gildet, må have lov til at stille krav om, hvad der så skal foretages for de midler, der bevilges. Og der er jo ikke nødvendigvis tale om, at man sådan uhæmmet kan beslutte at bygge nye færger, som fordeles efter og finansieres efter tredjedelsprincippet, men det kan jo være, at staten i visse tilfælde må sige, at det måske er tilstrækkeligt med en ombygning. Og hvis det er sådan, jeg kan tolke ordførernes signaler, så synes jeg, det ser fornuftigt ud. Så kan vi nok finde en rimelig og en hensigtsmæssig løsning, men det bliver svært inden den 1. maj. Men selvfølgelig kan det lade sig gøre at finde en løsning, hvis kommunerne og amterne er indstillet herpå.

Jeg synes, det er vigtigt at understrege, som hr. Aage Brusgaard gjorde det, at det jo i og for sig er fornuftigt at tage udgangspunkt i en tredjedelsmodel, som der står i dagsordenen. Det betyder jo netop, at kommuner og amter også kommer til at forpligte sig og også kommer til at forpligte sig finansielt.

Så vil jeg endelig knytte en kommentar til fru Elisabeth Arnold, der meget præcist sagde, at vi burde have taget denne problemstilling op noget før. Det kan vi kun være enige i, for vi havde måske kunnet ordne de økonomiske forhold mere i en sammenhæng, hvis det var i forbindelse med forhandlinger om kommunernes økonomi eller finanslovforhandlinger. Men jeg tror, vi alle sammen skal glæde os over, at vi nu får sat ekstra skub på udviklingen og får fundet en fornuftig løsning for de resterende problemer.

Til hr. Bent Hindrup Andersen skal jeg med hensyn til spørgsmålet om tilbagevirkende kraft sige, at jeg i min tale sagde, at regeringen er indstillet på at overveje, om finansieringsmodeller skal have tilbagevirkende kraft, for så vidt angår vanskeligt stillede kommuner. Jeg vil gerne henholde mig til det, jeg sagde på Folketingets talerstol om, at regeringen er indstillet på at overveje – og jeg vil gerne sætte en tyk streg under overveje – om finansielle løsninger skal have tilbagevirkende kraft for vanskeligt stillede kommuner – og også en streg under vanskeligt stillede kommuner. Der er heller ikke her tale om, at der udstedes nogen blankocheck.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Jeg vil gerne bekræfte over for ministeren, at det ikke med Det Konservative Partis ordførertale har været meningen, at nogen skulle få fribillet til at bestille dyre eller for store færger på andres regninger. De, der er med til at betale, skal selvfølgelig være med til at vurdere behovet. Det er klart.

Men så skal jeg også lige sige, når ministeren mener, at man ikke rigtig har haft mulighed for at komme længere, og når min indledende bemærkning var, at det er direkte flovt for regeringen, at Folketinget med en dagsorden må pålægge den at fremkomme med noget så forudsigeligt som en løsning af færgeproblemerne, at jeg ikke kan forstå, hvad det er, vi har lavet i den her dagsorden, som regeringen ikke af egen drift kunne have fundet på at lave uden at få dagsordenen.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt sige til ministeren, at vi da i hvert fald var nogle, der lyttede til den positive melding, der kom fra ministeren, med hensyn til særlig betrængte kommuner, der skulle have hjælp. Vi ved jo alle sammen fra de diskussioner, der har været, at det især er Sejerø, det har drejet sig om. Og med hensyn til den tredjedelsmodel, som hr. Graversen sagde at man før ikke var forpligtet af, i hvert fald kun moralsk, vil jeg godt sige, at det er man så nu med den dagsorden, vi vedtager.

Fru Mariann Fischer Boel var inde på dispensation med hensyn til sikkerheden, og det har også været diskuteret. Der blev sagt, at nogle steder var der så lavvandet, at hvis der gik en færge på grund, så kunne man næsten gå ind. Jeg vil da godt sige, det er jo ikke sådan, at man

skal til at udskifte redningsbælterne med gummistøvler. Så nemt er det altså heller ikke. Der er stadig væk behov for, at sikkerheden skal være i orden på de færges, der er.

Fru Elisabeth Arnold var inde på det spil, der har været mellem Kommunernes Landsforening og de forskellige kasser: staten, amterne og så videre. Det er rigtigt, at det spil, der er foregået her, ikke har været særlig godt og har været med til at forsinke det hele. Kommunernes Landsforening har i en skrivelse, som vil blive omdelt i Ø-udvalget, skrevet, at der er et akut behov for 100 mio. kr. for at klare de ting, vi står over for.

Til hr. Bent Hindrup Andersen, der mente, at alle skulle overnatte på øerne, skal jeg sige, at den holdning kan man godt have, men det er ikke bare sådan at sige det, for nogle af færgerne kan jo ikke skaffe besætninger, der bor på øerne. Det drejer sig f.eks. om Samsøfærgen, hvor man nødt til at have besætninger, der bor i Kalundborgområdet. Det er man nødt til, fordi der ikke er besætninger på Samsø.

Hr. Bent Hindrup Andersen var også inde på, hvorfor vi mente, at det var godset, der skulle støttes, frem for passagererne. Det mener vi, fordi alle har nogle udgifter, når de skal på arbejde, hvorimod vi har forståelse for argumentet fra øernes side om, at produkterne, fisk og korn, og hvad det nu er, har en fordyrelse, når de skal ud at konkurrere med andre, og her vil vi godt være med til – det ved jeg også andre vil – at se på, om ikke vi kan hjælpe.

Jeg vil sige tak til ministeren og ordførerne for en positiv debat, og jeg håber, den bliver til gavn for øerne og deres beboere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 65 af Tommy Dinesen (SF), Holger Graversen (S), Mariann Fischer Boel (V), Kai Dige Bach (KF), Elisabeth Arnold (RV), Aage Brusgaard (FP), Bent Hindrup Andersen (EL), Sonja Albrink (CD) og Kristian Thulesen Dahl (DF) (se foran) vedtoges enstemmigt med 99 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af lovforslag nr. L 172: Forslag til konkurrencelov.

Af erhvervsministeren (Jan Trøjborg).
(FremSAT 20/2 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Hans Peter Baadsgaard (S):

Danmark har på nogle områder en for svag konkurrence. Det fremgår både af finansredegørelsen for 1995 og af vismandsrapporten fra efteråret 1995. Og utilstrækkelig konkurrence muliggør, at virksomhederne kan sætte højere priser end dem, der svarer til omkostningerne. Det kan igen medføre, at afsætning og produktion bliver mindre og dermed også beskæftigelsen. Svag konkurrence betyder altså forringet samfundsøkonomi.

Beregningerne i vismandsrapporten viser også, at en prissænkning på 1 pct. ville kunne skaffe 25.000 flere i arbejde på kort sigt og 8.000-9.000 flere på lang sigt. Og der er flere andre positive effekter ved en prissænkning som følge af en mere effektiv konkurrence. Og det er også på den baggrund, vi i Socialdemokratiet kan anbefale det foreliggende lovforslag.

Med dette lovforslag til en ny konkurrencelov sker der nogle grundlæggende ændringer i forhold til gældende lov, og samtidig sker der en tilpasning til EU's konkurrenceregler. Vi får forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, når virksomhederne inden for aftalerne har en markedsandel eller en omsætning over visse grænser. Det er en skærpelse også i forhold til Konkurrencelovsudvalgets forslag, men en skærpelse, vi finder nødvendig, hvis vi skal opnå den ønskede effektive konkurrence.

Ligeledes og med samme begrundelse bliver der også med lovforslaget forbud mod misbrug af dominerende stilling. Jeg skal ikke lægge skjul på her, at vi også har overvejet, om vi skulle indføre fusionskontrol. Men ud fra den betragtning, at vi faktisk ikke har noget imod, at virksomhederne, danske virksomheder, bliver større for bedre at kunne klare sig på det internationale marked, så har vi afstået fra det, og der bliver så alene indført en indberetningspligt, sådan at Konkurrencerådet og myndighederne kan følge med i, hvad der sker af virksomheds-sammenlægninger, fusioner m.v., for på den