

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Første behandling af lovforslag nr. L 184:
Forslag til lov om færgefart.**

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 11/2 99).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Holger Graversen (S):

Lovforslaget er en tiltrængt samling og modernisering af forskellige gamle love og bestemmelser helt tilbage fra 1870'erne om færgedrift i Danmark. Lovforslaget er også og ikke mindst nødvendiggjort af de gældende EU-retsregler på området, især en forordning fra 1992 og EU-Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren, hvorunder færgerne jo hører. Det sidste har ikke været nogen let opgave for Trafikministeriet, og jeg synes derfor, der er grund til at rose ministeriet, fordi det til sidst lykkedes at få dette færgelovforslag skruet brugbart og acceptabelt sammen.

I Danmark har vi et utal af små og mindre, beboede øer, som er helt afhængige af samfundets støtte til at bevare den livsnerve, som en færgeforbindelse er, og lovforslaget indeholder netop nye, generelle regler om statens, amternes og kommunernes aftaler med andre om færgedrift. Desuden er der regler om meddelelse af eneret til færgedrift, hvilket i nogle tilfælde vil kræve forudgående udbud. Dette krav om udbud gælder dog ikke for visse kommunalt ejede og drevne færageselskaber og ej heller, når kommunale fællesskaber står for driften; det sidste er en imødekommelse af ønsker fra Kommunernes Landsforening.

Ligeledes er det sådan, at hvis offentlige myndigheder eksempelvis har indgået kontrakter om færgedrift med private firmaer inden den 1. januar år 2000, er de heller ikke i første omgang omfattet af loven. Vi skønner derfor, at selv efter lovens ikrafttræden vil der ikke blive nogen særlig mærkbare ændringer for langt de fleste færger i Danmark.

Socialdemokratiet anbefaler lovforslaget til vedtagelse.

Else Winther Andersen (V):

Da Venstres ordfører ikke kan være til stede, skal jeg læse hans ordførertale op:

Jeg vil overordnet sige, at Venstre godt kan tilslutte sig lovforslaget. Det er efter Venstres opfattelse rigtigt, at der kræves udbud af færgeruterne, før der bevilges eneret, selv på ruter, hvor det er i samfundets interesse at sikre færgeruter til betjening af øer, og hvor der kræves offentligt tilskud. Der er efter vores opfattelse også taget de forbehold for meget små ruter, som er nødvendige.

Venstre noterer også med tilfredshed, at loven giver ministeren hjemmel til at opretholde en bilfærgerute mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og en bilfærgerute mellem Spodsbjerg og Tårs. Det er jo også en del af Storebæltsaftalen.

Brian Mikkelsen (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte lovforslaget, fordi vi skønner og vurderer, at det vil give en bedre færgedrift, en mere sikker færgedrift og en billigere færgedrift. Det, at udbudsrunderne gøres obligatoriske, medfører også efter vores mening en mere effektiv konkurrence og i mange tilfælde sandsynligvis også en større privatisering, og derfor kan vi fra Det Konservative Folkepartis side støtte forslaget.

Vi vil dog under udvalgsbehandlingen gå i dybden med de enkelte færgeoverfarter, så vi er hundrede procent sikre på, at vurderingen bliver ens overalt i Danmark, at det vurderes på samme måde, hvem der skal i udbud, og hvem der ikke skal i udbud, så der bliver en fair behandling af alle færger og færageselskaber.

Vi kan altså støtte forslaget og glæder os til de videre drøftelser.

Ole Sohn (SF):

Selv om færgenæringen er fri i Danmark, har der dog siden 1874 været rammer for reguleringen af færgedriften, og således er det også med det foreliggende lovforslag.

Formålet med lovforslaget er primært at sikre en opfølgelse af samfundets behov for færgeruter, og at det sker på en effektiv, billig og gennemskuelig måde, og vi er selvfølgelig enige i, at det skal sikres. Vi er også enige i, at muligheden for, at offentlige myndigheder kan give eneretsbevilling til færgedrift, bliver begrænset.

Alt i alt kan vi sige, at det er et rimelig fornuftigt forslag, men i høringssvarene er der peget på en række problemstillinger, som jeg godt vil have ministeren til at uddybe. Det er bl.a. fastslået, at udbudsperioden i forbindelse med udliciteringer højst må være 5 år, mens

EU-Kommissionens retningslinjer på området taler om, at kontraktperioden for forsyningspligtige ydelser skal være rimelig og ikke for lang, og så skriver man i parentes »normalt 5 år«. Der er altså ikke den samme fasthed her som i lovforslaget, og jeg nævner det, fordi flere hørings svar påpeger, at udbudsperioden er for kort set i forhold til en række af de investeringer, der skal foretages i færger m.v. Derfor vil jeg gerne spørge, om det er muligt at fastsætte en længere kontraktperiode end den, der foreslås i lovforslaget.

Ligeledes taler lovforslaget om, at man kan undlade at udbyde færgefart i licitation, hvis den samlede værdi af en aftale ikke overstiger et af ministeren fastsat beløb, som p.t. er 100.000 ecu. Er denne grænse en EU-fastsat grænse, eller er der mulighed for at sætte en højere grænse? Jeg tænker her på muligheden for at undtage en række af de mindre færgeruter, hvor det ikke kan forventes, at der kan etableres en reel konkurrencesituation. I den type situationer mener vi, det er rimeligt, at man friholder dem fra udbud i licitation.

Det sidste spørgsmål er, om det vil være muligt for de offentlige udbydere af færgeruter i licitation at fastsætte bestemte kvalitets- og kapacitetsmæssige krav til det færgemateriel, der skal anvendes. Vi betragter det som utrolig vigtigt, at der både kan stilles og bliver stillet rimelig markante kvalitetskrav. Det er vigtigt, fordi loven skal sikre en god og stabil betjening, ikke mindst af øsamfundenes borgere, erhvervsliv og turister.

Alt i alt ser SF positivt på forslaget.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti er positivt over for dette forslag. Vi finder, det er fornuftigt, at man får sammenskrevet alle de eksisterende love og kommer af med flere love og bestemmelser, der er mere end 100 år gamle.

I øvrigt synes vi også, at der måske er ved at komme en opblødning, sådan som vi tidligere har talt om, at når man skal udlicitere kollektiv trafik til bl.a. små øer, må det være i orden, at den, som vinder licitationen, bliver den, der kræver det mindste tilskud. Det mener vi er en rigtig måde at gøre det på.

Vi er også meget tilfredse med, at der står, at der ikke længere fra det offentliges side kan gives underskudsdekning til færgeselskaber. Vi havde jo bl.a. Hundested-Grenaa, hvor både Hundested Kommune og Frederiksborg Amt

satte en masse penge til på et projekt, som var dødfødt på forhånd, og derfor synes vi, det er meget godt, at det kommer ind i lovens bestemmelser. Det er nok også i orden, at der er mulighed for, at et amt eller en kommune kan skyde penge ind i en færgerute, hvis det er nødvendigt for overhovedet at få nogen til at besejle den, for så ved man i hvert fald, hvilke udgifter man kommer ud for. Det mener vi også er en god ting.

Jeg har ligesom hr. Ole Sohn fæstet mig ved perioden på 5 år. Jeg synes også, det er for kort en periode, når man skal ud i så store investeringer, som der er i forbindelse med at drive færgefart, og derfor mener jeg også, det er et af de spørgsmål, vi bør drøfte i udvalget og se, om vi kan lave et ændringsforslag her.

Vi forudser et stort udvalgsarbejde med dette forslag, og vi mener, der er rigtig mange sten, der skal vendes. Men vi er som sagt meget positive over for forslaget, og vi er tilfredse med, at det nu bliver obligatorisk, at færgefart skal i udbud. Det er positivt.

Arne Melchior (CD):

Mens jeg arbejdede med sagen om de store faste forbindelser, som vi nu til dels allerede har indviet, dels snart skal indvie, og dels muligvis snart skal vedtage i et tredje tilfælde, så blev jeg ofte mødt med den modargumentation: Jamen vi kan da ikke undvære færgerne. Færgerne er jo en del af den danske kultur, så dem må vi bevare.

Hvortil jeg plejede at svare: Nå ja, hestevognen har jo også i århundreder været en del af den danske kultur. Alligevel har vi stort set opgivet den bortset fra på Dyrehavsbakken og andre pittoreske steder.

Det lovforslag, der er til første behandling her, er jo så et vidnesbyrd om, at færgerne heldigvis og, vil jeg tilføje, nødvendigvis vil blive bevaret som et led i det danske transportarbejde og dermed som et led i den danske kultur, og det hilser CD med stor glæde. Der er nærmest ikke noget i dette lovforslag, som vi tror kræver særlig lang behandling.

Hr. Donner sagde lige før mig noget om, at der var mange ting, der skulle vendes i det her lovforslag. Det tror jeg, han får svært ved, så må han i hvert fald ud og øse op med en meget stor ske.

Det er også glædeligt at se, at der med denne lovs indførelse pr. næste nytår vil blive afskaffet en del regler, der ikke bare går tilbage til

1870'erne, men til 1820'erne såmænd, og det er jo i regelforenklings og moderniseringens ånd en god ting.

Jeg er også meget færgbegeistret. Jeg er faktisk medlem af, jeg tror, det hedder Dansk Færgelhistorisk Selskab – jeg er medlem af 95 selskaber og foreninger, så jeg kan ikke rigtig huske, hvad de enkelte hedder. Jeg kan kun anbefale mine kolleger blandt ordførerne også at melde sig ind i Dansk Færgelhistorisk Selskab.

Så på en måde er det altså historisk, men der sker også noget nyt i dag. Og det er jo egentlig en sjov ting og en glædelig ting, at en socialdemokratisk trafikminister fremsætter forslag om denne vidtgående udlicitering. Det kunne man ikke have troet bare 5 år tilbage i tiden, og det undrer mig da derfor ikke, at vi, de borgerlige partier, alle som ét kan støtte dette lovforslag.

Som sagt: Masser af medvind på vejen. Jeg tror, jeg kan tilsige trafikministeren, også efter at have hørt de øvrige ordførere, at forslaget vil tøffe ganske hurtigt igennem udvalget uden at slippe for megen forurening ud undervejs.

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, det er jo et interessant lille lovforslag, der er lagt frem her. Bortset fra det, de øvrige ordførere har sagt om udbudet, som vi er helt enige i, så synes vi også, at det er et kuriøst lille stykke danmarkshistorie eller ophør heraf, kunne man sige, når man tager fat på det ordensmæssige i det her.

Man ophæver bl.a. en bestemmelse, der hedder »General-Postdirektionens Plakat af 12. August 1820 angaaende nærmere Bestemmelser om Færgestedernes Eneret til Færgefarten i Almindelighed i Danmark«, og det er egentlig meget kuriøst, at man ophæver bestemmelser helt tilbage fra dengang, kongen og et generalpostdirektorat eller -direktion i forening bestemte, hvordan det skulle være i Danmark.

Vi er enige i lovforslaget her. Udbudet, kan man sige, vender op og ned på den praksis omkring tilskud til det her, som vi har været vant til. Vi synes, det er et fint, godt skrevet lille lovforslag, og vi kan støtte det.

Frank Aaen (EL):

Det her er jo ikke et spørgsmål, om færger skal være offentlige, eller de skal være private. Det her er et spørgsmål om, om man skal have tvungen udlicitering med jævne mellemrum. Og argumentationen, for at der skal laves tvun-

gen udlicitering, er, at man skal have sikkerhed for, at driften sker så billigt som muligt.

Så vil jeg gerne spørge: Hvordan kan man få sikkerhed for det på denne her måde?

Altså, for det første gælder det jo kun, hvis der er flere, der ønsker at byde på en given færgerute. Tror I, at der sådan ligger småfærgerier en bloc rundt omkring, som bare venter på at kunne byde, når der kommer noget forbi, der er i udbud?

For det andet og endnu værre: Det gælder jo kun, hvis der ikke er karteller på området. Og hvad ser vi i dag? På alle de områder, hvor vi i årevis er blevet bildt ind, at her er der en effektiv konkurrence, popper det ene kartel op efter det andet, den ene mesterpris efter den anden, den ene aftale om priser efter den anden. Og her, hvor vi jo helt givet kun ville have et lillebille marked med ganske få udbydere, kan man være fuldstændig sikker på, at selvfølgelig vil der være aftaler mellem de selskaber, der overhovedet kunne tænkes at operere på det.

Og hvis vi så endelig får en priskonkurrence på området, hvis vi nu får det, som lovforslaget intenderer, at tvungen udlicitering giver en større priskonkurrence, jamen hvad er så konsekvensen af det for de ansatte? Hvad er så konsekvensen af det for kvaliteten? Hvad er konsekvensen af det i forhold til sikkerheden? Det er heller ikke taget med her. Det rejser også alt sammen alvorlige overvejelser om, om det her er så klogt.

Derfor er vi ikke med til at støtte det her forslag om, at vi skal pålægge offentlige myndigheder, der står for den her færgedrift, at skulle udbyde færgedriften i licitation. Vi mener, at det må være op til de pågældende selv at vurdere, om det er klogt eller ikke klogt. Det er ikke det samme, som at vi mener, at det bare skal fortsætte som altid.

Vi kender alle sammen eksemplerne fra de private busselskaber ovre i Jylland – jeg ved det fra Nordjylland – på, hvordan de år efter år efter år bare fik fornyet deres kontrakter; busserne blev større og større, og der sad færre og færre på sæderne.

Så det er ikke bare fordi, jeg mener, man skal lade stå til. Men tvungen udlicitering er ikke et instrument, der fungerer i Enhedslistens redskabsskur. Vi mener, man må finde andre metoder til at sikre en god, billig, effektiv, færgedrift.

Christian Jensen (FP):

Idet Fremskridtspartiet ser denne lov som en styrkelse af de små øsamfunds eksistensmuligheder og udvikling, kan vi støtte dette forslag. Vi ser nemlig trafikmulighederne til og fra disse øer og de små samfund som en altafgørende betingelse for stabilitet på øerne og vækst. Og iblandt de mange hørings svar, der er indkommet her til dette forslag, og som i øvrigt for langt den største del er meget positive, er der dog blevet rejst enkelte problemstillinger, som vi så forventer kan blive behandlet i udvalget efterfølgende.

Jeg kan tilslutte mig og ligesom tidligere ordførere nævne varigheden af de kontraktlængder og den nedre grænse for tvungent udbud. Men Fremskridtspartiet kan støtte forslaget og vil bidrage positivt til udvalgsbehandlingen.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er et meget nyttigt lille lovforslag, der ligger her, og det er jo fint, at det kan give anledning til både historiske, nostalgiske indlæg og til stærkt ideologiske indlæg. Det er med at benytte chancen, når den er her, selvfølgelig.

Kristeligt Folkeparti kan støtte det lovforslag her. Jeg har af en eller anden årsag ikke set hørings svarene endnu, så det kan godt ske, at der er nogle tekniske ting deri, som også andre har nævnt, vi skal kigge på. Men vi er positive over for lovforslaget.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne takke ordførerne for den gennemgående meget positive modtagelse af dette her lovforslag, som jo indebærer, at vi moderniserer det regelgrundlag, som færgedrift i Danmark kan etableres under, især når det drejer sig om færgefart, som kræver offentlig støtte for overhovedet at kunne eksistere.

Vi har jo en række småøer, som også mange har peget på, men også lidt større øer, som skal besejles, som jo skal have samfærdselsmuligheder. Og det er ikke altid, at der er nok trafik til, at det kommercielt kan være bæredygtigt. Derfor er det selvfølgelig nødvendigt, at vi i et land som Danmark kan gå ind med offentlig støtte, det være sig enten på kommunalt initiativ eller med statslig støtte, som det også sker i en række tilfælde.

Jeg håber, som der også er flere, der har sagt her, at vi hurtigt kan få loven vedtaget, og jeg vil selvfølgelig gerne bistå udvalget i dets arbejde, uanset om det er meget eller lidt, der skal

vendes; jeg kunne høre, det vist var dér, den største uenighed var, når vi ser bort fra Enhedslistens ordfører, som ikke umiddelbart kunne støtte forslaget på grund af nogle principielle synspunkter.

Jeg skal gøre opmærksom på, hvad jo ingen rigtig har fremdraget, at vi med det her lovforslag erstatter syv henholdsvis plakater og love med én lov, så det er jo klart en stærk forenkling, og det er måske værd at understrege, at vi faktisk her afskaffer lovgivning, der går helt tilbage til enevældens tid. Jeg synes måske også, det er klædeligt for demokratiet endelig at få ryddet op i den slags enevældige forordninger fra tidligere tid, så tak for modtagelsen. Jeg håber, vi i fællesskab kan få en god lov ud af det.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning**Første næstformand (Birte Weiss):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 186: Forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner og lov om trafikstøtte til de mindre øer. (Forhøjelse af statens tilskud til kommuner på øer, der består af en eller to kommuner).

Af indenrigsministeren (Thorkild Simonsen). (Fremsat 10/2 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Anne-Marie Meldgaard (S):**

I Socialdemokratiet er vi meget optaget af at fastholde et bredt befolkningsunderlag på vores småøer. Især ønsker vi, at unge bliver boende på småøerne under deres uddannelse for at sikre, at de så også efterfølgende, i hvert fald i