

[Skatteministeren]

bruges til at gennemarbejde området ordentligt. Det lægger jeg megen vægt på at understrege.

Men i øvrigt skal jeg til sidst sige til hr. Stavad, at mine bemærkninger bestemt ikke skulle opfattes som et forsøg på at fravriste hr. Stavad nogen glæde. Tværtimod kan hr. Stavad måske have så lidt at glæde sig over i det daglige, at jeg fuldt ud under ham den glæde, han så åbenlyst har givet udtryk for over det lovforslag, der ligger her, og det er da kun ekstra godt, at hr. Stavad og jeg i dag for en gangs skyld kan glæde os sammen.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Skatteministeren har ret. Vi, der virkelig interesserer os for borgernes retssikkerhed på skatteområdet, at skattesystemet er velfungerende, og at administrationen er velfungerende, har grumme lidt at glæde os over i øjeblikket.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 229:

Forslag til lov om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).
(Fremsat 3/5 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***J. K. Hansen (S):**

Allerede i sommeren 1989, da regeringen første gang luftede tanken om at afhænde de to færger »Niels Klim« og »Peder Paars«, prote-

sterede Socialdemokratiet. Det gjorde vi, fordi regeringens tanker var og er helt i strid med den politiske aftale af 12. juni 1986 mellem regeringen og Socialdemokratiet om den etapevise etablering af en fast forbindelse over Storebælt.

Vi har gang på gang gentaget vor protest over for regeringen, men desværre lader det til, at regeringen blot lader hånt om de aftaler, vi indgår med den, når det passer ind i dens kram.

Færgeruter over Kattegat indgår som bekendt i Storebæltsaftalen, og ved på nuværende tidspunkt at sælge de to nyeste færger på en af de tre Kattegatruter fremskynder regeringen afgørelsen om, hvilke af de tre ruter der kan opretholdes efter ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt. Ved at forringe kapacitet og service på Århus-Kalundborg-ruten, som jo er en ren statsrute, en DSB-rute, ja, så vanrøgter staten sin egen rute til fordel for de to private ruter på Kattegat. Det er og bliver i strid med Storebæltsaftalen, det må regeringen forstå, og det bliver da ikke særlig let, synes jeg, at indgå aftaler med en sådan regering i fremtiden.

Dertil kommer, at det er det rene galimatias at sælge de to færger på nuværende tidspunkt. Færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« er det nyeste færgemateriel, som DSB råder over i dag. Det er hypermoderne færger, der vil kunne bruges hos DSB i mange år fremover, også efter Storebæltsforbindelsens færdiggørelse. Færgerne vil, hvis de ikke fortsat skal anvendes på Kattegatruten, kunne indsættes mellem Danmark og Østeuropa og på Bornholmsruten, som allerede i dag er stærkt i bekneb for nye skibe. Skulle disse færger anskaffes i dag, så ville de jo være langt dyrere i anskaffelse, end da de blev bygget i midten af 1980'erne.

Og igen må vi spørge: Hvem i alverden vil da sælge det bedste og det mest moderne af sit produktionsapparat blot for at skaffe nogle penge i den øjeblikkelige husholdning? Bortset fra et eventuelt salg af færgerne giver en øjeblikkelig indtægt til statskassen, så varmer det som bekendt kun meget kort. Allerede til næste år mangler man indtægterne på ruten, og man mangler gevinsten ved salg af færgerne, så det luner kun meget kort. Det er altså ikke nogen økonomisk gevinst på længere sigt at sælge færgerne. Tværtimod er det en meget kortsigtet politik, regeringen her lægger op til.

De to færger af RoRo-typen, som DSB foreslår indsat på ruten, har ikke den kapacitet