

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

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

Sagens kerne er jo, den miljøvenlige, multimodale nærskibsfart kun kan vinde frem, hvis den er bedst, og det er transportens iværksættere, det er redere, havne, jernbaner og vognmænd, der skal udvikle og sælge produktet til transportkøberne. Det er dem, regeringen vil bakke op med gode rammebetingelser. Så tror vi på, at eksporten kommer ud, og vi tror, at vi kan nå de CO₂-mål, vi har sat os.

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

Forhandling

Bent Hindrup Andersen (EL):

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

Miljø- og energiministeren erkender, at hvis vi for alvor skal have gjort noget ved CO₂-udslippet, er det vigtigt at få gang i nærcoastertrafikken. Miljø- og energiministeren siger, at det skal være på markedsvilkår.

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

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

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

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

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

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

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