

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

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

Of og af samme skuffe:

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

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

Sagen er jo, at hvis det er for at nedbringe CO₂- og anden forurening, burde man gøre det, at man måske støttede A.P. Møller i stedet for. De sidste nye A.P. Møller-både tager altså 6.000 containere om bord. Hvis de stod i én række, ville de nå fra Christiansborg og til Roskilde. De har nu fået den fjerde båd bygget, så det svarer til, at de fire skibe kan medbringe lige så mange lastbiler, som der kan stå herfra og til Korsør. Og er der noget, der nedbringer forureningen fra lastbiler og andet, er det den slags store containerbåde.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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