

som kommer til udtryk i alle ordførertalerne. Det vidner jo om, at der skulle være god grund for at finde løsninger, der kan gøre livet en lille smule lettere for de mennesker, der driver nærskibsfart.

Hr. Poul Andersen og fru Ulla Solvang er inde på, at forslaget jo i bund og grund er et forslag, som udspringer af mange års debat, der har ledt frem til, at man gerne vil udstrække den ordning, vi har, som er en garantiordning for skibsbygning af mindre fragtskibe i Danmark, til en rederstøtteordning, således at man kan give garantier for finansiering også af indkøb af brugte coastere, der måtte være på markedet, og dermed skabe et bedre fundament for at drive en sund rederivirksomhed med de mindre fragtskibe.

Hr. Poul Andersen var inde på, at der formentlig er et behov for nytænkning, hvis man skal have en sund konkurrence i det, vi alle sammen forestiller os er nærskibsfart. Når jeg siger det på den måde, er det, fordi jeg tror, nærskibsfart udvikler sig ganske meget. Jeg tror ikke, nærskibsfart blot er sådan at sejle mellem den ene danske købstadskommune og den anden købstadskommune. Nærskibsfart i dag tror jeg nok er ganske omfattende. Det handler om sejlads på Baltikum. Det handler om sejlads på fjerne oceaner med i virkeligheden forholdsvis små skibe. Det skal jeg komme tilbage til under spørgsmålet, om man kan indskrænke en særlig anpartsordning for nærskibsfarten. Men nytænkning tror jeg der er behov for.

Sagen er jo den, og det være sagt også til hr. Frank Aaen, at regeringen, herunder også den tidligere trafikminister, har gennemført ganske mange afgiftsforhøjelser for andre former for godstransport. Lad mig nævne lastbiltransporten som det mest oplagte eksempel, idet det står for den største andel af den samlede transporterede godsmængde i Danmark, de fleste tonkilometer.

Godstransport pr. lastbil er belagt med ganske store afgifter inden for de senere år. Dieselafgiften er en ren afgift på erhvervet i dag. Vejbenyttelsesafgiften havde jeg selv fornøjelsen at foreslå Folketinget, og Folketinget gennemførte vejbenyttelsesafgiften. Så det er ikke, fordi konkurrerende erhverv til nærskibsfarten ikke er belagt med særlige afgifter inden for de senere år. Det er de med meget markante afgifter endda. Det har ikke medført, at konkurrenceevnen hos nærskibsfarten er blevet forøget betragteligt, og det siger måske en lille smule om, hvor

vanskeligt det er. Det siger også noget om, hvor stort behov der er for nytænkning i erhvervet.

Hr. Kai Dige Bach erklærer et hvilket som helst forslag, der gavner nærskibsfarten, velkomment. Og jeg tror, at vi alle deler synspunktet, at det er dejligt at se små skibe, coastere, med Dannebrog i agterstavn, og det er jo også derfor, at der har været bred enighed, i de senere år i hvert fald, om, at disse ordninger er en ganske god ordning. Det er jo sådan, at de forskellige ordninger, vi har i Danmark, der giver rammebetingelser, der er særdeles gunstige for rederierhvervet, også gælder de små fragtskibe. Jeg nævner DIS-ordningen som et eksempel herpå. Der er en række andre ordninger, som er gunstige for erhvervet, en række finansieringsordninger og støtte til nybygning af skibe i henhold til de godkendte EU-lofter.

Hr. Kai Dige Bach er inde på spørgsmålet om, at vi gerne vil ligestilles med udlandet. Og jeg vil naturligvis gerne bidrage til, at vi får analyseret, hvilke ordninger der er godkendt i andre lande af Kommissionen.

Hr. Kjeld Rahbæk Møller var inde på, at det kunne være, man kunne lave forskellige former for partrederier. Jeg vil selvfølgelig meget gerne undersøge, hvad der er godkendt inden for de senere år. Jeg husker tilbage til 1993, hvor vi lavede en større undersøgelse af, hvilke ordninger der var gældende i EU-landene. Og dengang fandt vi ud af, at det var forholdsvis begrænset, hvad der var godkendt.

Jeg vil gerne sige til hr. Kjeld Rahbæk Møller, hr. Kai Dige Bach, fru Annette Just og hr. Frank Aaen, der ønsker at fremme en ny form for anpartsordning, hvorunder man kan drive nærskibsfart, at jeg gerne vil undersøge, hvad der er godkendt i andre lande, men jeg tror, man skal træde ganske varsomt, idet det er vanskeligt at forestille sig, at man kan afgrænse en sådan ordning til bestemte typer skibe, bestemte former for transport, bestemte geografiske områder, hvor man benytter en sådan ejerskabsform, der i bund og grund skal være skattesubsidieret, hvis det skal bidrage til konkurrenceevneforbedring for nærskibsfarten. Så jeg vil meget gerne advare imod at tro, at det er nogen let øvelse at bevæge sig ind på, men regeringen vil naturligvis medvirke til at få afdækket forholdene. Det er helt klart.

Med hensyn til spørgsmålet, som fru Annette Just, hr. Rahbæk Møller og hr. Kai Dige Bach rejser omkring to procent som minimumpræmie for garantier, bliver der sagt, at det er en over-