

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