

1870'erne, men til 1820'erne såmænd, og det er jo i regelforenklings og moderniserings ånd en god ting.

Jeg er også meget færgbegeistret. Jeg er faktisk medlem af, jeg tror, det hedder Dansk Færgelhistorisk Selskab – jeg er medlem af 95 selskaber og foreninger, så jeg kan ikke rigtig huske, hvad de enkelte hedder. Jeg kan kun anbefale mine kolleger blandt ordførerne også at melde sig ind i Dansk Færgelhistorisk Selskab.

Så på en måde er det altså historisk, men der sker også noget nyt i dag. Og det er jo egentlig en sjov ting og en glædelig ting, at en socialdemokratisk trafikminister fremsætter forslag om denne vidtgående udlicitering. Det kunne man ikke have troet bare 5 år tilbage i tiden, og det undrer mig da derfor ikke, at vi, de borgerlige partier, alle som ét kan støtte dette lovforslag.

Som sagt: Masser af medvind på vejen. Jeg tror, jeg kan tilsige trafikministeren, også efter at have hørt de øvrige ordførere, at forslaget vil tøffe ganske hurtigt igennem udvalget uden at slippe for megen forurening ud undervejs.

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, det er jo et interessant lille lovforslag, der er lagt frem her. Bortset fra det, de øvrige ordførere har sagt om udbudet, som vi er helt enige i, så synes vi også, at det er et kuriøst lille stykke danmarkshistorie eller ophør heraf, kunne man sige, når man tager fat på det ordensmæssige i det her.

Man ophæver bl.a. en bestemmelse, der hedder »General-Postdirektionens Plakat af 12. August 1820 angaaende nærmere Bestemmelser om Færgestedernes Eneret til Færgefarten i Almindelighed i Danmark«, og det er egentlig meget kuriøst, at man ophæver bestemmelser helt tilbage fra dengang, kongen og et generalpostdirektorat eller -direktion i forening bestemte, hvordan det skulle være i Danmark.

Vi er enige i lovforslaget her. Udbudet, kan man sige, vender op og ned på den praksis omkring tilskud til det her, som vi har været vant til. Vi synes, det er et fint, godt skrevet lille lovforslag, og vi kan støtte det.

Frank Aaen (EL):

Det her er jo ikke et spørgsmål, om færger skal være offentlige, eller de skal være private. Det her er et spørgsmål om, om man skal have tvungen udlicitering med jævne mellemrum. Og argumentationen, for at der skal laves tvun-

gen udlicitering, er, at man skal have sikkerhed for, at driften sker så billigt som muligt.

Så vil jeg gerne spørge: Hvordan kan man få sikkerhed for det på denne her måde?

Altså, for det første gælder det jo kun, hvis der er flere, der ønsker at byde på en given færgerute. Tror I, at der sådan ligger småfærgerier en bloc rundt omkring, som bare venter på at kunne byde, når der kommer noget forbi, der er i udbud?

For det andet og endnu værre: Det gælder jo kun, hvis der ikke er karteller på området. Og hvad ser vi i dag? På alle de områder, hvor vi i årevis er blevet bildt ind, at her er der en effektiv konkurrence, popper det ene kartel op efter det andet, den ene mesterpris efter den anden, den ene aftale om priser efter den anden. Og her, hvor vi jo helt givet kun ville have et lillebille marked med ganske få udbydere, kan man være fuldstændig sikker på, at selvfølgelig vil der være aftaler mellem de selskaber, der overhovedet kunne tænkes at operere på det.

Og hvis vi så endelig får en priskonkurrence på området, hvis vi nu får det, som lovforslaget intenderer, at tvungen udlicitering giver en større priskonkurrence, jamen hvad er så konsekvensen af det for de ansatte? Hvad er så konsekvensen af det for kvaliteten? Hvad er konsekvensen af det i forhold til sikkerheden? Det er heller ikke taget med her. Det rejser også alt sammen alvorlige overvejelser om, om det her er så klogt.

Derfor er vi ikke med til at støtte det her forslag om, at vi skal pålægge offentlige myndigheder, der står for den her færgedrift, at skulle udbyde færgedriften i licitation. Vi mener, at det må være op til de pågældende selv at vurdere, om det er klogt eller ikke klogt. Det er ikke det samme, som at vi mener, at det bare skal fortsætte som altid.

Vi kender alle sammen eksemplerne fra de private busselskaber ovre i Jylland – jeg ved det fra Nordjylland – på, hvordan de år efter år efter år bare fik fornyet deres kontrakter; busserne blev større og større, og der sad færre og færre på sæderne.

Så det er ikke bare fordi, jeg mener, man skal lade stå til. Men tvungen udlicitering er ikke et instrument, der fungerer i Enhedslistens redskabsskur. Vi mener, man må finde andre metoder til at sikre en god, billig, effektiv, færgedrift.