

[Trafikministeren]

Arne Melchior i en noget modereret form, har ønsket at fremskynde denne motorvej. Jeg kan sige, at – som nogle har lagt mærke til – jeg kun har været trafikminister i 17 dage, men hvis jeg skulle opfylde alle de ønsker, som der i den periode er kommet fra lokale, der er valgt til Folketinget, blev det ikke i 1998, vi ville kunne åbne motorvejen mellem Kolding og Esbjerg. Derfor forstår jeg også de drilske bemærkninger, der er fremsat fra flere sider om andre landsdele, men jeg skal undlade ved denne lejlighed at gå ind i den debat.

Jeg takker altså for den meget venlige modtagelse, og jeg vil selvfølgelig give tilsagn om, at jeg vil bestræbe mig for på bedste måde at besvare de spørgsmål, som udvalget måtte finde anledning til at stille under behandlingen af lovforslaget.

Bakholt (S):

Jeg er også enig med ministeren, når han siger, at det vil være fornuftigst og rigtigst fra starten af at anlægge en motorvej på strækningen.

Når jeg siger, at der ingen plan er i det, er det, fordi det først kommer i gang så sent, som det gør. Når ministeren siger, at man skal lægge vejene dér, hvor trafikken er, så er vi enige, men der bliver jo ingen motorvej foreløbig. Jeg har prøvet at sige til ministeren, at vi må tidligere i gang. Der er også andre partier i Folketinget, der har udtrykt det samme ønske, og derfor er jeg sikker på, at ministeren kunne få de nødvendige bevillinger til at starte på et tidligere tidspunkt.

Det ville være synd, hvis vi ikke kom i gang i denne regerings tid og under den nuværende trafikminister, og det er der stor risiko for, hvis ministerens plan holder. Nu har ministeren fremsat lovforslaget, og så er det med at komme i gang, hr. minister, og der er stor tilslutning til, at det kommer til at ske hurtigere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Ud-

valget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 134:

Forslag til lov om drift af færgeruter.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Fremsat 13/12 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I perioden 1983–85 blev der tre gange behandlet et forslag til folketingsbeslutning om indførelse af en tilladelsesordning for færgefart mellem danske havne, men hver gang blev forslaget afvist af et flertal.

Under behandlingen modtog Folketingets udvalg to lovskitser, som var udarbejdet i Trafikministeriet, til illustration af, hvorledes en reguleringsordning rent teknisk ville kunne udformes. Jeg kan konstatere, at lovforslaget svarer til en af disse skitser, idet den eneste ændring er, at der nu også foreslås indført en tilladelsesordning for færgeruter mellem danske og udenlandske havne.

Det er min opfattelse, at der ikke er behov for nogen generel tilladelsesordning, hverken i relation til de indenlandske eller de internationale færgeruter. Indførelsen af en sådan ordning vil indebære et afgørende brud med det princip om havenes frihed, som har været dansk søfartspolitik gennem årene. Regeringen er imod en ændring af denne politik. Forslaget vil endvidere være i strid med regeringens ønske om afbureaukratisering, idet forslaget lægger op til øget administration.

Efter forslaget skal der gives tilladelse til alle eksisterende færgeruter i en periode af indtil 30 år. Det er således kun nye ruter, som kan hindres oprettet i henhold til loven. Der kan næppe påregnes oprettet ruter til de små eller de mindre øer uden offentlig støtte, og der er derfor ikke behov for en særlig tilladelsesordning, idet støtteordningerne giver den tilstrækkelige reguleringsmulighed.

[Trafikministeren]

Det kan heller ikke efter vedtagelsen af loven om en fast forbindelse over Storebælt påregnes, at nogen vil oprette nye færgeruter mellem Øst- og Vestdanmark. Der vil altså heller ikke her være behov for indførelse af en tilladelsesordning.

De argumenter, der tidligere er fremført mod en tilladelsesordning, har derfor stadig fuld gyldighed, og da jeg heller ikke ser nogen grund til at regulere nye internationale færgeruter, kan jeg ikke støtte forslaget.

Jeg skal derfor ikke i detaljer kommentere forslaget, men alene gøre opmærksom på den forskelsbehandling, der efter forslaget er mellem de statslige og de private færgeruter. Uanset at en eventuel lovgivning naturligvis ikke kan have som primært formål at regulere statslige ruter, der allerede er undergivet politisk kontrol, vil det principielt være forkert at lade private færgeruter være omfattet af en mere restriktiv ordning end statslige ruter.

J. K. Hansen (S):

I modsætning til regeringen mener Socialdemokratiet, at det forslag, som SF her fremsætter, er et fornuftigt forslag.

Vi ved, at forslaget tidligere har været fremme i en anden affattelse. Vi havde, og det var grunden til vores afvisning dengang, et helt klart ønske om at få afklaret øst-vest-trafikforbindelserne i Danmark, den faste forbindelse over Storebælt, inden vi tog fat på de ting her. Den afklaring er nu for længst på plads. Arbejdet er sat i gang. Det kører, og derfor synes vi, at det nu var fornuftigt at tage fat på dette forslag.

Egentlig havde vi forventet, at det var regeringen, der var fremkommet med et sådant forslag. Det synes vi ville have været meget fornuftigt af en regering at gøre. Det kan jeg nu forstå på ministeren at regeringen ikke agter at gøre, og at regeringen ikke agter at være med til at fremme dette forslag.

Vi kan støtte forslaget ud fra det formål, det lægger op til, nemlig at sikre en forsvarlig trafikbetjening mellem landsdelene og mellem øsamfundene, og også ud fra, at vi får en ordentlig ressourceudnyttelse, så vi kan få indpasset den lokale færgetrafik i de andre trafikordninger.

Det er væsentligt, at vi kan gøre det, og det har ikke noget med bureaukrati at gøre, at vi tager fat på en så samfundsnyttig ting. Derfor kan vi støtte dette forslag.

I øjeblikket er vi på herrens mark. Den gamle lov af 1874 giver mulighed for, at man, hvis man er i stand til skib at føre og man har et skib, kan oprette en færgeforbindelse. Jeg skal indskyde: vel at mærke, hvis man kan få havnemyndighedernes tilladelse dertil. Det er nu ikke det sværeste at få, må jeg indrømme. Det har vi set, og jeg har oven i købet selv været med til at bebrejde nogle havnemyndigheder, at man giver sådanne tilladelser, for man skal huske på, at når en tilladelse er givet og man begynder at sejle på en rute, kommer der nogle andre krav. Der kommer krav til trafikanlæg i land, som måske er i klar strid med den planlægning – oven i købet den regionplanlægning – man tidligere har haft, men alligevel har havnemyndighederne altså givet tilladelse til, at man kan oprette en færgerute. Vi synes i Socialdemokratiet, at forslaget tjener et godt formål i sig selv, og vi betragter det ikke som bureaukratisk.

Nu havde vi miljødebat i går, og det er meget nødvendigt, at vi af hensyn til miljøet også i lokalsamfundene ser på, hvad der egentlig sker, når sådanne færgeruter oprettes. Det mener jeg vi bør tage med i den forbindelse.

Vi har jo i aftalen om den faste Storebæltsforbindelse klart fastlagt, at der skal være mindst én færgeforbindelse på Kattegat. Vi har også fastlagt, at der skal være en færgeforbindelse mellem Spodsbjerg og Tårs. Men vi kan jo ikke forhindre, at der pludselig dukker andre op. Vi har oven i købet fået indsat, at hvis der ikke er økonomi i disse færgeforbindelser, skal Storebæltsselskabet sætte ind og i værste fald drive dem.

Vi kunne forestille os, at der kom en vognmandsrute – eller hvad ved jeg – ind på disse ruter og fuldstændig ødelagde grundlaget for, at de eksisterende færgeruter kunne fortsætte. Derfor synes vi, det er et meget fornuftigt lovforslag, og vi kan, som jeg tidligere har nævnt, støtte det. Vi vil være med til at give det en saglig behandling i udvalget.

Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side skal jeg sige, at vi har ikke ændret mening. Vi har tre gange tidligere behandlet dette lovforslag, og vi kan ikke se andet, end at det er et administrativt fordyrende led, og at det bryder med princippet om havnenes frihed, som vi altid har haft i Det Konservative Folkeparti.

[Ikast]

Det er væsentligt for os, at der ikke sker flere reguleringer eller skal yderligere administration til. Vi nærer ikke den samme frygt som Socialdemokratiet og SF, heller ikke i forbindelse med Storebæltsaftalen og de to ruter, der er omtalt heri. Derfor går vi også denne gang imod lovforslaget.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan ikke støtte indførelse af en tillægsordning for færger mellem danske havne. Vi synes, at konkurrence er godt, og derfor er vi også imod, at man skulle ændre loven.

I det hele taget må vi konstatere, at statsfærgerne har en stor fordel i forhold til private færger. Statsfærger skal eksempelvis ikke kalkule med penge til havneafgifter, arealleje osv. Man kan godt sige, at det måske er urimeligt, at de i den prispolitik, de fører i konkurrence med de private, ikke skal indkalkulere de samme udgifter, som private skal afholde, hvis de skal gøre brug af en statshavn. Det kunne man godt se på, så fik man i hvert fald en mere realistisk pris på, hvad det koster at drive statsfærgerier. Som sagt er vi imod lovforslaget.

Ernst B. Schmidt (FP):

Lad mig begynde med en venlighed og sige, at det er et godt forslag set ud fra et socialistisk synspunkt. På den baggrund kan vi selvfølgelig ikke støtte det.

Hvad der forbavser mig, er, at vores store parti her i salen – Socialdemokratiet – på det nærmeste er ved at falde i svime over, at det er så godt. Det forstår jeg ikke. Det er jo grundlaget for at få et bureaukrati udviklet på dette område. Skulle der gøres noget, hvad vi vil kæmpe for i Fremskridtspartiet, er det, at vi skal have endnu flere private ruter.

Herefter må man være klar over, at vi ikke støtter forslaget, heller ikke i udvalgsarbejdet.

Larsen-Ledet (RV):

Det foreliggende forslag har til hensigt at indføre en absolut kontrol med, hvor der kan eller skal etableres færgedrift. Man skal fra det offentliges side føre nøje tilsyn med færgeruterens regnskab og økonomi, og man skal kunne finde ud af, om de forskellige ruter er bæredygtige, eller prøve at forudse, om der er risiko for, at de må stoppe. Vi er ikke fra radikal side på nuværende tidspunkt parat til at ændre tinge-

nes tilstand i den retning, som lovforslaget tilsigter.

Det er klart, der kan opstå spørgsmål om færgedriften, når Storebæltsforbindelsen bliver en realitet, men det må vi til den tid tage stilling til.

Vi vil endvidere understrege over for øboerne og ikke mindst over for beboerne på vore småøer, at Det Radikale Venstre ikke på nogen måde ønsker at svække den nuværende færgestatus, som disse øer har. Vi mener ikke, småøerne skal flyttes fra Planstyrelsen. Det er vores opfattelse, at Planstyrelsen har vist forståelse for de særlige vilkår, beboerne på småøerne lever under.

Det Radikale Venstre afviser på det foreliggende grundlag lovforslaget fra SF.

Arne Melchior (CD):

Jeg finder ministerens argumentation imod fremme af det foreliggende forslag fuldt dækkende, og CD skal derfor med samme argumentation afvise forslaget.

Jeg skal gøre et par bemærkninger til hr. J. K. Hansens hurrastemte tale for dette forslag. Hr. J. K. Hansen sagde lidt halvdramatisk, at han havde ligefrem forventet, at regeringen skulle have fremsat det. Man kunne spørge: Hvor har Socialdemokratiet så været henne, siden de er så begejstrede for det og kun har villet vente på, at Storebæltsaftalen var i hus, loven vedtaget, selskabet dannet og arbejdet påbegyndt? De har haft år til at komme ud af busken med det, men de er ikke engang medforslagsstillere. Hvis det var så godt, hvor har så den gode hr. J. K. Hansen – meget erfaren trafikpolitisk ordfører for det store parti – været henne? Hvorfor har han ikke hjulpet regeringen, men overladt det alene til SF? Der havde ikke været noget at vente på, når man nu synes, det er så godt. Der kan i hvert fald ikke have været noget stort behov hos Socialdemokratiet. Det kan jeg vel have lov til at konstatere.

Hr. J. K. Hansen kommer ganske rigtig i tanker om, at staten har med havneadministration og infrastruktur i øvrigt at gøre. Jeg skal erindre om, at der var planer om en færgerute Mullerup-Kerteminde, som ikke blev til noget netop på grund af manglende havnekapacitet. Så helt uden midler er det offentlige altså ikke.

Hr. J. K. Hansen spørger, hvad der kunne ske, når sådanne færgeruter oprettes. »Sådanne« – det må være de private. Jeg ved ikke,

[Arne Melchior]

hvornår det sidst er sket, eller rettere sagt, det ved jeg godt, men vi kender alle sammen det ene eksempel med Vognmandsruten. Jeg kan ikke tænke mig, at der foreløbig bliver nogen, der vil oprette nogen anden færgerute, så der bliver ikke engang noget stort bureaukrati ud af dette helt overflødige forslag. Vognmandsruten, som jeg ikke altid er lige tryk ved, er dog et forfriskende pust, men har vist sig ikke på nogen måde at udkonkurrere, men kun supplere statens egen rute over Storebælt, som drives betryggende nok økonomisk og på enhver måde forsvarligt nok til, at der har været plads til yderligere et forfriskende pust. Det vil vi ikke lukke af for, og det mener vi ikke at staten skal sidde med nogen nøgle til.

Forslaget er altså overflødigt, dels fordi der ikke er behov for oprettelse af sådanne ruter, dels fordi der – i den udstrækning der dog måtte være det – skal råde den kende frihed, der i forvejen er på dette område.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg har en bemærkning til hr. Svend Heiselberg. Han nævnte, at statsfærgerne ikke betalte havneanlæg og havneafgifter. Nu er det sådan, at ifølge det, jeg erindrer om statsfærger, har de selv etableret deres havneanlæg, deres færgeklapper osv. Det har de selv bekostet. Det er altså ikke de lokale havne, der har bekostet det, så det må være en misforståelse, hvis hr. Svend Heiselberg mener, at statsfærgerne går ind i havne, som er anlagt af andre end af statsfærgerne selv. Det er de nemlig ikke.

Men det var hr. Arne Melchiors bemærkning, der bragte mig herop: »Hvorfor har Socialdemokratiet ikke . . . ?« Jeg har ikke slået efter i Folketingets forhandlinger. Vi har tidligere afvist et sådant forslag fra SF med den begrundelse, at vi ville have klarhed over øst-vest-trafikforbindelserne inden. Men hvis jeg erindrer rigtigt, har vi også hele tiden sagt, at når vi så var færdige med det, ville vi gå ind i en debat. Det er ikke regeringen ubekendt, og jeg har personlig den holdning, og jeg ved også, det er holdningen i mit parti, at det nu engang er regeringen, der har ansvaret for, at dette land administreres ordentligt. Det er sådan set også en regerings pligt at komme med forslag, men hvis den ikke gør det, kan oppositionen altid komme med det. Det kan være, vi har ventet en dag el-

ler to for længe, men det skal ikke afholde mig fra at sige, at dette forslag er godt, for det mener jeg, og vi går positivt ind i det videre arbejde.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Arne Melchiors påstand om, at Vognmandsruten ikke har spillet nogen rolle for Storebæltsforbindelsen, holder ikke. Nu har jeg ikke Hoff & Overgaards rapport her om økonomien på Storebælt, men så vidt jeg husker, er godspriserne på Storebælt faldet med 25 pct. på grund af konkurrencen. Det kan man så glæde sig over, eller hvad man nu vil, men jeg mener, det har betydet meget. I beregningerne om rentabiliteten i vejforbindelsen over Storebælt har man taget nogle priser uden at tage højde for, at der var konkurrerende ruter. Man kan se, at de konkurrerende ruter spiller en stor rolle. Det er selvfølgelig sjovt, at vi i udvalgsarbejdet kan få opklaret, så det kan blive helt tydeligt, hvad en konkurrerende rute har betydet for priserne, og hvad en eventuelt konkurrerende rute vil betyde for priserne på den faste forbindelse især i forhold til vejforbindelsen, fordi man dér regner med godspriser, der bestemt ligger i overkanten af, hvad man kan regne med, hvis Vognmandsruten opretholdes.

SF har ingen interesse i, at der på vores gravsten skal stå, at vi havde ret, og vi er ikke specielt interesseret i, at alt, hvad der laves fra statens side, skal krakelere, så vi er ikke uden videre interesseret i, at man laver fri konkurrence. Jeg forstår ikke, at f.eks. hr. Arne Melchior er så uinteresseret i at sikre, at der kommer ordentlig økonomi i det umådelig vakkelvorne projekt, der hedder vejforbindelsen på Storebælt, og derfor ikke støtter SF med arme og ben, når vi endelig kommer med et så hjælpsomt forslag om ordentlige restriktioner for en konkurrence dér. Ellers går det galt.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er rigtigt, som hr. J. K. Hansen siger, at staten eller DSB selv har anlagt havnene, men det skal siges, at pengene har man hentet i statskassen og uden at forrente dem. Det er det samme, når man anlægger bolværk, så henter man også penge i statskassen uden at skulle forrente dem. Hvis det er sådan, at de private skal an-

[Svend Heiselberg]

lægge havnefaciliteter, skal de betale renter og afdrag til staten, og det gør en væsentlig forskel. Prøv at tage Gedser-Travemünde. Prøv at se på det private rederi i forhold til det statslige rederi, så vil man se, hvor stor en forskel der er. De private betaler klækkelige beløb for at anløbe den havn, som hr. J. K. Hansen kalder DSB's havn, men som er statens. Problemet er jo bare, at DSB kan drive havnen uden nogen sinde at skulle forrente det beløb, som de har købt og anlagt havnen for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. J. K. Hansen siger, at det er en regerings pligt at tage initiativerne. Jamen hr. J. K. Hansen ved fra de tre tidligere behandlinger af dette forslag, at regeringspartierne ikke er enige i det, og derfor har hr. J. K. Hansen ikke et sekund kunnet forvente, at nogen trafikminister i regeringen Poul Schlüter skulle fremsætte et sådant forslag. Det, jeg tillod mig at gøre opmærksom på, da hr. J. K. Hansen nærmest skosede regeringen for ikke at være kommet først, var, at han for år tilbage har bebudet, at når øst-vestforbindelsen var i orden, ville han komme. Men han kom ikke, og derfor sluttede jeg, at det ikke kunne have været så væsentligt for ham og hans parti.

Til fru Margrete Auken vil jeg sige, at jeg ikke har sagt, at det ikke har spillet nogen rolle for Storebælt. De ord har jeg ikke anvendt. Der er kommet nogle følgevirkninger. Jeg har bare sagt, at den offentlige rute drives dygtigt og forsvarligt nok til at klare sig prima, og den er stadig væk overlegen. At godspriserne er faldet, er sandelig ikke kun negativt. Det kommer forbrugere til gode ad anden vej, nemlig gennem billigere priser på varerne. Alt for høje priser giver sig naturligvis udslag i varepriserne, og derfor er det ikke noget minus for forbrugere. I og for sig er det, fru Margrete Auken fremdrager, en medvirkende årsag til, at vi må afvise forslaget. Det er, som jeg sagde i mit første indlæg, forfriskende, at der ikke køres alt for monopolagtigt og alt for skrårikkert på, at det ikke kan gøres lidt bedre. Det kommer der som regel fordele ud af for borgerne.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Måske er vi ved at fjerne os lidt fra selve forslaget, men jeg kan ikke lade være med at sige til hr. Svend Heiselberg, at når han sammenligner privat færgedrift med statsfærgedrift og omtaler havnefaciliteter, man selv har anlagt og har betalt, synes jeg, at hr. Svend Heiselberg skulle sætte sig ind i statsregnskabsprincippet, for det er således, at de penge, som DSB bruger til anlæg, som det hedder, færger og skibe, er penge, som regnskabsmæssigt både forrentes og afskrives på helt normal vis, således som man gør det i en privat virksomhed. Sådan er det, og det synes jeg hr. Svend Heiselberg skulle sætte sig ind i, når han kan komme med sådanne påstande.

De fleste statsfærger, vi har – og de har også en samfundsmæssig opgave i dette land – giver altså et pænt overskud, og de giver også beskæftigelse i det område, hvor de er etableret. At så nogle private konkurrerer med dem, som de altså kan i dag, men som jeg egentlig gerne vil være med til at forhindre, kalder jeg ikke bureaukrati.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu har denne regering og åbenbart også hr. Arne Melchior den idé, at hver gang noget giver penge, gælder det om at komme af med det eller sørge for, at det får en sådan konkurrence, at det ikke giver penge.

Man kan få hårdt brug for at beskytte sig mod konkurrence med vejdelene af denne Storebæltsforbindelse, og jeg synes i og for sig, at hr. Arne Melchior's eksempel er et godt bevis på, at konkurrencen kommer, og at det sænker priserne. Men så skulle hr. Arne Melchior faktisk undersøge Hoff & Overgaards beregninger. Jeg ved ikke, om hr. Arne Melchior er i stand til at blive forskrækket og få gåsehud og sådan noget, men selve den økonomiske kalkule bag Storebæltsforbindelsen kan ikke tåle den slags, og derfor burde, siger jeg én gang til, hr. Arne Melchior takke SF for, at vi var med til at spænde sikkerhedsnettet ud under det dér vanvittige projekt, som er så økonomisk sårbart. Sårbarheden viser sig bl.a. i, at Hoff & Overgaard, ikke i de tabeller, de stiller op, for de er selvfølgelig nødt til at være sådan, som tabeller er, men ved de tal, de vælger ud fra, er nødt til at tage meget optimistiske tal for at få det til at hænge sammen. De optimistiske tal svarer ikke til, at

[Margrete Auken]

f.eks. Vognmandsruten får frit spil. Jeg gad vide, hvordan man vil klare det, hvis der lægger sig sådan en discountroute ved siden af, der sejler frem og tilbage til lave priser; og det kan hurtigt blive meget lave priser, og vi har ingen styr på det.

Selvfølge vil det være en jubelfest for SF den dag, vi ser det hele brase sammen, men da vi skal være med til at bære dette samfunds økonomiske misere igennem, er det alligevel ikke noget, vi vil glæde os over.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan ikke medvirke til dette lovforslag. Vi finder det overflødigt, og vi mener egentlig ikke, at denne debat skulle være en debat om Storebælt.

Tommy Dinesen (SF):

Til det sidste kan jeg ikke lade være med at sige, at Storebæltsforbindelsen jo får en stor indflydelse på Danmarks trafik i fremtiden, og at man derfor ikke bare kan undlade at debattere den. Baggrunden for forslaget er jo netop Storebælt, som det også er blevet sagt af bl.a. ministeren og hr. J. K. Hansen, som jeg synes har fremsat nogle udmærkede argumenter på dette område, for der ligger nemlig i dette lovforslag, at der især er en rute på Kattegat, som skal bevares, når de faste forbindelser er etableret.

Man kan nemlig komme i den situation, at staten støtter f.eks. Mols-linien eller Grenå--Hundreded økonomisk, hvorefter Vognmandsruten, som får en overkapacitet, eller andre går ind på samme rute og er med til at gøre denne støtte komplet tåbelig, fordi staten skal blive ved med at støtte, mens Vognmandsruten underbyder den anden rute. Det er det, det drejer sig om.

Selvfølge har man lov til at have en anden holdning end den, SF har på dette og andre områder, men styring er ærlig talt betydelig bedre end kaos, og det er kaos, som liberalisterne, hvis jeg må bruge det udtryk, står for i denne sammenhæng.

Der er talt en hel del om Vognmandsruten, og det er der ikke noget at sige til, for der kan ske det, at Vognmandsruten, når den faste forbindelse på Storebælt er en kendsgerning, fortsætter med priser, der ligger under det, man skal give for at komme over den faste Store-

bæltsforbindelse. Så kommer man til at mangle penge, og det synes jeg ærlig talt i hvert fald de borgerlige forligspartier burde sætte sig ind i og være klar over. Det kan da ikke være meningen, at man vil lave et byggeri til 18 mia. kr., som ikke giver overskud, i hvert fald har man fortalt os andre, at dette her var noget, der ville give overskud. Der er ikke nogen – ikke engang SF – der vil forbyde Vognmandsruten at fortsætte, men den kan blive en konkurrent, der slår den faste forbindelse i stykker.

Det er også fantastisk, at når f.eks. DSB viser vejen og flytter færgerne væk fra Korsør og Nyborg og ud til Halsskov og Knudshoved, så siger man ja i de pågældende byer – det var hr. J. K. Hansen også inde på – til at få al trafikken ind gennem disse byer. Det samme gør sig gældende i Københavns Kommune, hvor der er en retssag undervejs, fordi Vognmandsruten vil lægge sig inde i København og begynde at sejle på Sverige, og hvor man vil have lastbiltrafikken ind gennem København, som i forvejen er overbelastet med trafik. Der er ikke én, der har talt om det her. Jeg skal ikke nedgøre folk, men det undrer mig, at man ikke tænker så langt, for jeg ved, der ligger nogle gevaldige problemer her. Det må da være sådan, at staten eller samfundet kan tillade sig at afgøre, om der er behov for en rute eller den vil skabe nogle miljøproblemer, som man må undgå.

Da man lavede DanLink, blev der straks stillet krav om, at DSB skulle betale 25 mio. kr., tror jeg det var, i støjafskærmning, men når det er private, skal de bare have lov til at køre derudad.

Jeg vil også gerne gøre opmærksom på, at når det drejer sig om havnetakster, som hr. Svend Heiselberg var inde på, er det Folketinget, der i loven om havnevæsenet har bestemt, hvad man skal betale. Men er der noget, havneerne gerne vil, så er det at have fri konkurrence. De vil nemlig ikke have den statslige styring, der er. Men havnene er nødt til at tage de takster, og derfor betaler man dem selvfølgelig; ellers var der jo andre, der skulle betale for de havne, der findes i Danmark. Når det gælder DSB, kan man bare vedtage, at de ikke selv skal betale, og så indføre en afgift. Det er der da nogle borgmestre og kommunalbestyrelsesmedlemmer i de pågældende færgebyer der meget gerne ville have.

[Tommy Dinesen]

I øvrigt har vi den holdning i SF, at der skal være et flag, altså hvis man f.eks. har en færgerute mellem Tyskland og Danmark som GT-Link, skal det ikke være en Panamabåd. Folk er ikke klar over, hvad de sejler med, hvis de tager GT-Link, som er en sprutrute, og som tager biler gratis med over for 1 kr., således at de også kan hente deres benzin i Tyskland, altså ting, der går uden om den danske handel. Jeg synes, hr. Arne Melchior skulle være klar over, at det ikke kan betale sig for det danske samfund, at man har nogle ruter, der lever af afgiftsfri butikker, så vi her i Folketinget bagefter må vedtage nogle love for at sætte afgifterne ned. Og det er skatteborgerne i dette land, der må betale regningen for alle de fup- og fidusnumre, der bliver lavet. Ved andre lejligheder bliver der i hvert fald talt nok om, at vi skal sørge for, at der kommer flere til Danmark, så vi får nogle flere penge.

Men på de Panama- og Bahamafærger, der findes både på Molslinien og på GT-Link, er sikkerheden for passagererne ikke så god, som den er i en dansk færge.

Det ved folk ikke, før det går galt. Men sådan er det, og det skal jeg nok sørge for at udvalget og ministeren får at vide, når vi behandler dette forslag.

Det var nogle generelle betragtninger.

Trafikministeren afviste forslaget; og have-nes frihed og alt det dér, som man hører i én uendelighed! I en af de sidste af de mange rapporter, der er kommet om afbureaukratisering inden for f.eks. industriministerens område, siges det, at forestillingen om havenes frihed og dette, at søfarende er et specielt område, ikke gælder mere. Teknologien er simpelt hen løbet så langt, at et skib og en færge efterhånden kan sidestilles med en fabrik; der er ikke de store forskelle mere.

At det giver noget administration, vil jeg ikke afvise, men de penge kunne vel komme ind igen. Det er i hvert fald bedre end at gøre det, som også har været nævnt, nemlig at en privatmand åbner en færgefart mellem Mullerup og Kerteminde. For hvad havde det betydet? Det havde f.eks. betydet, at Vestsjællands Amtsråd for skatteborgernes penge skulle udvide vejene til Mullerup, og man kunne ikke engang være sikker på, at færgefarten ville fortsætte. Det vil jeg sige, at det igen er skatteborgerne, der kommer til at betale for nogle vej- og havneinvesteringer,

som man ikke har nogen garanti for vil fortsætte. Den liberalistiske holdning er sådan set meget god; den siger i hvert fald, at det hele skal have lov til at flyde. Det gør det jo nogle gange til søs, og det skal det altså blive ved med.

Til hr. J. K. Hansen vil jeg gerne sige, at jeg sjældent har været så enig med ham i det, som blev sagt, men vi har normalt også kun diskuteret Storebælt. Jeg synes, de argumenter, hr. J. K. Hansen fremførte, er rigtige, for det er jo rigtigt, at man afviste SF's beslutningsforslag før i tiden, idet man sagde: Nu vil vi have den faste forbindelse over Storebælt på plads.

Vi har ventet et år med at fremsætte dette forslag for at se, om der kom noget fra regeringen, men det gjorde der altså ikke.

Hr. Ikast kalder forslaget fordyrende. Dertil vil jeg sige, at man en gang imellem godt kan blive lidt forbavset over politikere, især når de taler om bureaukrati og afbureaukratisering, og hvad ved jeg. SF har på næste fredag et forslag, som jeg er ordfører på, om oprettelse af et statsligt rederi, fordi staten har ni mindre rederier, hvor der sidder ni forskellige kontorchefer bag ni forskellige skriveborde og dirigerer det.

Det forslag medfører en afbureaukratisering, men jeg vil garantere for, at De Konservative på fredag med en eller anden mærkelig begrundelse vil sige: Nej, det kan vi ikke gå med til.

Også dette afbureaukratiseringsforslag afvises, men det skyldes nok, at det kommer fra SF, for dette forslag om færgelov er et virkelig godt forslag, og det har været svært at argumentere imod det.

Hr. Svend Heiselbergs bemærkninger om konkurrencen har jeg været inde på; det er loven om havnevæsenet, der bestemmer, hvad afgifterne skal være i havnene.

Det vil jeg gerne være med til at se på på et senere tidspunkt, for jeg mener, at havnene er et emne, som vi burde diskutere en gang imellem.

Hr. Ernst B. Schmidt kaldte forslaget socialistisk. Som helhed syntes han, forslaget var meget godt, men da det var socialistisk, gik han stærkt imod det. Han ville ikke engang være med til at diskutere det eller gøre noget for det i udvalget. Dertil vil jeg blot sige, at det er dog at gå fuldstændig under niveauet, men det må man altså acceptere.

[Tommy Dinesen]

Hr. Larsen-Ledet var positiv, men meget blød i det – det, vi kalder en svæver internt her i firmaet.

Før De Radikale kom i regeringen, syntes de, at dette her var noget af det rigtige, men man må altså konstatere, at det tilsyneladende er det, der sker, når man kommer i regering – for nogle i hvert fald.

Hr. Arne Melchior var enig med ministeren, og så havde han nogle bemærkninger til hr. J. K. Hansen, som jeg ikke skal tage mig af. Men når hr. Arne Melchior siger, at Vognmandsruten har været et forfriskende pust, må jeg spørge: Hvorledes? Vognmandsrutens færger har f. eks. været holdt tilbage flere gange, fordi de ikke er i ordentlig stand. Jeg ved godt, at det er en partifælle, formanden for CD, hr. Erhard Jakobsen, der indviede de nye færger. Men de har ærlig talt ikke været særlig gode, og nogle af søfartsorganisationerne boykotter dem da også, fordi de prøver at omgå alle de regler, der findes. Derfor ved jeg ikke, om dette forfriskende pust er særlig godt. Jeg har ikke noget imod konkurrence – det kan da være udmærket – men jeg ser Vognmandsruten som nogle, der underbyder, eller som det, fru Margrete Auken kaldte en disconstrute. De underbyder på dårligere materiale og på noget, der ikke lever op til den standard, man har andre steder. Og de penge, som Vognmandsruten tjener ind, går altså fra staten og DSB, således at DSB skal have større tilskud i fremtiden. Det kan man kalde privatisering, men det er skatteborgerne, der kommer til at betale.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerrde næstformand (Poulsgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udvalget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 44:

Forslag til folketingsbeslutning om moratorium for motorvejsforbindelsen på Storebælt.

Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Fremsat 10/1 89).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det er vanskeligt at se det formål, som Socialistisk Folkeparti vil tjene ved at fremsætte dette forslag til folketingsbeslutning. Tvivl om Tingets stilling til forslaget er der ikke. Det har ikke tilstrækkelig tilslutning. Det er inden for de seneste måneder slået fast, at et solidt flertal i Folketinget fortsat ønsker, at den faste forbindelse over Storebælt skal overføre både jernbane og motorvej.

Tidsplanen er fastlagt, og A/S Storebæltsforbindelsen har fået besked om at handle derefter. Projekt for broen over Vesterrenden er udbudt i licitation på det grundlag, at både jernbane og vej overføres. Kontraktafslutning står for døren.

På baggrund af den redegørelse, som min forgænger som trafikminister gav Folketinget den 9. november 1988, og den forhandling herom, som det høje Ting havde den 22. november 1988, finder jeg ikke anledning til at kommentere det foreliggende forslag yderligere.

Jeg anbefaler at stemme imod det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan ikke sige, at det overrasker mig, at regeringen prøver at holde sig klar af denne debat, for det er selvfølgelig, hvad vi havde ventet. Det har været karakteristisk, hver eneste gang vi har forsøgt at rejse diskussionen om selve udformningen af den faste forbindelse, at ikke mindst De Konservative er gået fuldstændig i koma.

Det er rigtigt, at både Socialdemokraterne, De Radikale og Venstre et langt stykke ad vejen har været langt mere villige, men har sagt, at de var så glade for jernbanen – ja, det har De Radikale ikke sagt – at man tog motorvejen med i købet.

De eneste, der har forsvaret motorvejen, er Det Konservative Folkeparti og CD, men det