

[Tommy Dinesen]

Det, der forbavsede mig sidste år, da vi behandlede SF's forslag, var, at det var Venstre og Det Konservative Folkeparti, der sagde nej.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Hvis jeg kan tage hr. Helge Mortensens sidste bemærkninger som udtryk for, at Socialdemokratiet ikke vil afskære debatten om DSB's struktur, er vi da nået et lille stykke hen ad vejen.

Jeg mener, at udspillet om at overføre godsdivisionen og færgerne til aktieselskaber er et velegnet middel til at opnå det, vi alle ønsker, nemlig større effektivitet, større konkurrenceevne og at få mere ud af pengene. Jeg mener, det er den rigtige vej, man går, og jeg har med tilfredshed hæftet mig ved de udtalelser, der er kommet fra DSB's generaldirektør om, at ud over de særlige samfundsmæssige opgaver, DSB har, skal princippet være, at DSB's virksomhed skal give overskud; det betragter jeg som en forfriskende nyskabelse i dansk trafikpolitik.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg tager lige ordet, for at der ikke skal foreligge nogen misforståelser. Kristeligt Folkeparti mener altså, at persontrafikken også fremover skal blive hos DSB.

Så sagde vi, at vi var meget åbne over for drøftelser. Vi vil ikke lægge os fast på, om det skal være aktieselskab, eller hvordan det skal være, men vi må se det i en helhed og så håbe, at vi finder frem til et godt resultat.

Der er kommet et godt oplæg, som vi er positive over for intentionerne i, men jeg mener, at det er vigtigt at fastholde, at persontrafikken og muligvis også godstrafikken – men det kan vi diskutere – skal blive hos DSB, ikke mindst af hensyn til de tyndtbefolkede egne.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Med fare for at blive misforstået endnu en gang vil jeg gerne sige, at dette ikke skal dreje sig om det, der senest er blevet diskuteret, men jeg vil ikke afskære bemærkninger om det.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal bare konstatere over for hr. Helge Mortensen, at Socialdemokratiet så ikke længere har et flertal for, at man ikke kan lave en strukturplan inden for DSB, hvori der er indbygget aktieselskaber.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hvis man ser på DSB i dag, er det kun rederiafdelingen, nemlig overfarten mellem Halskov og Knudshoved, der giver overskud, og det vil kun vare, indtil den faste forbindelse over Storebælt er færdig.

Jeg mangler et svar fra de borgerlige ordførere på, hvad der skal ske, hvis man laver et aktieselskab i DSB f.eks. omfattende passagerafdelingen, der giver underskud. Skal man sætte priserne så højt, at der er ikke nogen mennesker, der vil køre med DSB mere, eller hvad?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 4 af Tommy Dinesen (SF), Helge Mortensen (S), Fischer (KF), Svend Heiselberg (V), Sonja Albrink (CD), Bilgrav-Nielsen (RV) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran)

vedtoges med 108 stemmer (S, KF, V, SF, CD, RV og KRF) mod 7 (FP).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 5 af Ernst B. Schmidt (FP) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.15.

Mødet udsat kl. 11.56

Mødet genoptaget kl. 13.15

Den næste sag på dagsordenen var:

5) *Forespørgsel nr. F 6:*

Forespørgsel til trafikministeren [om regeringen har planer om ændringer i DSB's besejling af Århus-Kalundborg-ruten].

Af Helge Mortensen (S), Tommy Dinesen (SF) og Arne Melchior CD

(Forespørgslen anmeldt 21/10 92. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/10 92).

Begrundelse

Helge Mortensen (S):

På forespørgernes vegne vil jeg gerne sige, at motiveringen for denne forespørgsel er, at der på trods af politiske aftaler og beslutninger gentagne gange er rejst tvivl om Århus-Kalundborg-rutens fortsatte beståen. Den er ligesom blevet en kastebold imellem i hvert fald tre politiske aftaler: aftalen om Storebæltsforbindelsen, aftalen om færge salg og aftalen om DSB's økonomi og økonomiske rammer.

Det er utilfredsstillende for ruten, for dens kunder, for dens ansatte og også for de politiske partier, som har deltaget i beslutningsprocessen både i den ene og den anden sammenhæng, at der fortsat rejses tvivl om rutens beståen, og derfor finder forespørgerne, at vi her i folketingsalen må få taget stilling til, om ruten skal bestå, eller den ikke skal bestå. Derfor har vi spurgt ministeren om, hvilke planer regeringen har for ændringer i DSB's besejling af Århus-Kalundborg-ruten.

Besvarelse

Trafikministeren (Ikast):

Hvis jeg indledningsvis skal gøre status over Kalundborg-Århus-overfarten her ved starten af november måned og godt halvandet år efter færgekiftet, må følgende fremhæves:

Færgernes driftsstabilitet er nu helt tilfredsstillende. Der har ikke på ruten i 1992 været flere aflysninger, end hvad der gennemsnitligt forekommer på DSB's overfarter. Ruten lever samtidig fuldt og helt op til de målsætninger for regularitet, der gælder for DSB's færger, og sådan har det været det meste af 1992. Ruten har også fået mange af sine kunder igen i 1992, hvilket giver grund til en vis optimisme, for det viser, at offentligheden tilsyneladende har genvundet noget af tilliden til overfarten i denne sommer.

DSB oplyste allerede ved årsskiftet, at man ville igangsætte handlingsplan nr. 2 til forbed-

ringer af færgerne i 1992. Resultatet af handlingsplanen, som vil blive afsluttet i december, er især den meget bedre regularitet, der er opnået ved ruten. Mange tilbakemeldinger fra passagerer på overfarten viser imidlertid også, at der nu er en mere positiv holdning til færgernes indretning og faciliteter. De forbedringer, der er foretaget, har altså båret frugt.

En malurt i bøgeret er økonomien i overfarten. På alle andre områder lever overfarten i dag stort set op til de forventninger og forudsætninger for færgekiftet, som blev udtrykt ved vedtagelsen af loven om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«, men ikke på det økonomiske område. Rutens driftsunderskud vil i 1992 være større, end det var forudsat, og det vil også være tilfældet i 1993.

Et lyspunkt er der imidlertid også her. DSB har i dialog med personaleorganisationerne arbejdet intenst med forskellige ideer til at nedbringe omkostningerne ved bemanning af færgerne og til reduktion af landpersonalet. Resultatet foreligger nu med et oplæg til reduktion af bemanningen, der har fuld opbakning fra overfartens ansvarlige skibsførere og skibsmaskinchefer.

Tilbage står at opnå myndighedernes godkendelse af oplægget, hvilket sker i forbindelse med forhandlingerne i bemanningsnævnet. Hvis oplægget godkendes, vil det betyde en samlet reduktion af bemanningen på 40-60 medarbejdere, og det er en årlig besparelse på ca. 10-15 mio. kr. på overfarten.

Rammerne for DSB's nuværende besejling af Kalundborg-Århus-overfarten blev i det væsentlige lagt fast med vedtagelsen af lov nr. 430 om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«. Af bemærkningerne fremgik det bl.a. som forudsætning for færge salget, at DSB gennem indsættelse af erstatningsfærger og erstatningstonnage for »Peder Paars« og »Niels Klim« og eventuelt i samarbejde med de øvrige Kattegatrederier skulle opretholde fortsat besejling af Århus-Kalundborg-overfarten i hvert fald frem til 1996, hvor den faste forbindelse over Storebælt forventes ibrugtaget.

Naturligvis står regeringen fortsat ved det, men jeg vil meget gerne understrege, at mange forhold i forbindelse med Kalundborg-Århus-overfarten har ændret sig siden da. Derfor har det også været yderst velbegrunderet at gøre sig overvejelser om overfartens fremtid i det 1½ år, der er gået siden færgekiftet.

[Trafikministeren]

En af de aftaler, der har været truffet om ruten efter færgesalget, var undersøgelse af mulige alternativer til besejling af ruten på baggrund af den dårlige økonomi og driftsstabilitet. På opfordring fra Trafikudvalget fremlagde jeg således i april to forslag til omlægning af ruten, hvoraf det ene forslag klart ville medføre en bedret økonomi. Jeg skal her blot konstatere, at der ikke kunne opnås tilstrækkelig tilslutning fra partierne til en omlægning af ruten.

En af årsagerne til disse overvejelser var de meget store vanskeligheder med indsejlingen af afløserfærgerne på ruten. Det førte til ekstraordinært store udgifter til reparationer og udbedringer på færgerne i 1991, og det førte også til faldende indtægt. Godt nok var »Ask«s og »Urd«s kapacitet mindre end de tidligere færgers, og der var derfor også forventet færre personbiler og passagerer. Nedgangen blev imidlertid langt større end forventet – også på lastbilsiden.

Den negative trend på DSB's overfart fortsatte ind i 1992. Selv om driftsstabiliteten var genvundet og mange kunder vendte tilbage, var det ikke i et omfang som forventet.

DSB har derfor også på baggrund af sommerens trafikalt oplyst, at man ikke når de trafikindtægter i 1992, som der var budgetteret med.

En anden årsag til overvejelserne om at omlægge DSB's rute var den skærpede konkurrence, der har udviklet sig på Kattegat. Lad mig f.eks. nævne »Kattegatbroen« mellem Kalundborg og Juelsminde, der startede i efteråret 1990 først med to færger på ruten og i dag med tre færger i drift. Fra 1990 til i dag har DSB mistet 7 pct. af det samlede lastbilmarked på Kattegat. I den samme periode har »Kattegatbroen« forøget sin andel af lastbiltrafikken fra 1 til ikke mindre end 20 pct.

Det er for mig at se indlysende, at DSB med den konkurrence under alle omstændigheder uanset færgeskiftet i 1991 havde tabt markedandsende på overførelsen af såvel lastbiler som personbiler.

Af betydning for passagernedgangen på DSB's overfart må også nævnes de to hurtigbådsruter mellem Kalundborg og Århus, der er kommet til i henholdsvis 1991 og 1992. Samlet har de to hurtigbådsruter allerede på nuværende tidspunkt sat sig på 4 pct. af passagermarkedet på Kattegat.

I den sammenhæng finder jeg det meget positivt, at DSB har indledt samarbejde med den ene af hurtigbådsruterne, CittiShips, og på den måde vundet flere togindtægter af det større udbud på Kattegat.

Jeg kan ikke se andet, end at det bliver uhyre svært for DSB at vinde terræn på det marked, Kattegat har udviklet sig til. Derfor mener jeg heller ikke, at det er særlig realistisk at forvente øgede indtægter på ruten i de nærmeste år, hvis konkurrencesituationen ikke ændrer sig.

Med vedtagelsen af færgesalgsloven blev den økonomiske gevinst ved færgesalget og med indsættelse af afløserfærger opgjort til mere end 300 mio. kr. Endnu er der en økonomisk gevinst tilbage, men er konkurrencen på Kattegat lige så hård fremover, er der næppe tvivl om, at gevinsten vil være spist op, inden DSB's forpligtelser på overfarten ophører.

I den sammenhæng skal jeg bemærke, at også »Peder Paars« og »Niels Klim« var underskudsgivende. Med den nuværende konkurrence på Kattegat ville også deres økonomiske resultater være blevet forringet.

Da Århus-Kalundborg-overfarten er holdt uden for den nuværende økonomiske rammeaftale med DSB, og da det store underskud på overfarten i længden ikke kan undgå at påvirke DSB's samlede muligheder med de bevilingsmæssige rammer, der er, mener jeg, at ruten under alle omstændigheder må inddrages i de kommende forhandlinger om en ny 4-årig rammeaftale for DSB.

Jeg skal afslutningsvis gentage, at regeringen står ved det, der er besluttet om DSB's besejling af Kalundborg-Århus-overfarten med færgesalgsloven, også selv om forudsætningerne for videreførelsen af ruten har ændret sig således, som jeg har påpeget.

*Forhandling***Helge Mortensen (S):**

Siden beslutningen om at sælge »Paars« og »Klim« blev truffet, og efter at DSB anskaffede »Ask« og »Urd«, har der gentagne gange været rejst tvivl om rutens fortsatte eksistens. Der har været forslag til det, som ministeren nu kalder omlægning af ruten, men i hvert fald ikke en opretholdelse af ruten Århus-Kalundborg, idet ændringen skulle gå ud på, at man sejlede til Odden i stedet for til Kalundborg.

[Helge Mortensen]

Der har så sent som for en måneds tid siden på grundlag af passagertal og oplysninger om rutens økonomi været rejst tvivl af den konservative trafikpolitiske ordfører, hr. Fischer, som må formenes at stå regeringen ganske nær, om, hvorvidt ruten fortsat kunne drives.

Til det vil jeg gerne sige, at det er lidt unfair at drage passagertallet ind i billedet med den udvikling, som ministeren i øvrigt selv har henvist til der har været, siden man skiftede færgerne og konkurrencen er kommet på passagerområdet. Jeg kunne da stille det spørgsmål, om der overhovedet ville være plads til på »Ask« og »Urd« at have det passagertal, som »Paars« og »Klim« havde i overfarten. Det tror jeg for det første ikke, fordi der simpelt hen ikke er plads til dem, og for det andet fik vi at vide allerede i forsommeren, hvordan økonomien ville se ud på ruten, og det svarede meget nøje til de oplysninger, som den sidste forespørgsel fra hr. Fischer byggede på.

Set i bakspejlet har denne rute været genstand for utallige samråd i Trafikudvalget. Vi har gang på gang kunnet dokumentere regeringens og DSB's opgave og ansvar i aftaler – i forbindelse med Storebæltsaftalen, i forbindelse med færgealgsloven – om, at ruten skulle opretholdes. Alligevel bliver dens eksistens diskuteret, og forslag kommer frem. Vi har også i forbindelse med færgealgsloven det samspil til DSB-aftalen, at færgealgsloven ikke er omfattet af rammerne for DSB. Det har betydet, at man ved salg af »Paars« og »Klim« og anskaffelse af »Ask« og »Urd« har strøget fortjenesten til statskassen, men samtidig lagt udgifterne over på DSB's rammer – det under-skud, ruten giver – og det betyder, at ruten nu også får en direkte negativ indflydelse på DSB's økonomiske muligheder på de øvrige felter. Også det er en utilfredsstillende sammenhæng.

Om konkurrencen fra CittiShips og KatExpress vil jeg gerne sige, at jeg faktisk mener, DSB her havde haft en mulighed for at matche konkurrencen med hensyn til at bringe passagerer hurtigt – og hurtigere – fra Århus til Kalundborg ved selv aktivt at gå ind i den del af søfarten, den del af rederitjenesten, som man jo i øvrigt har erfaringer for på Øresund netop med de hurtigtgående ruter. Jeg synes, man forspildte den chance, overså den eller lod den ligge og bagefter bruger konkurrenceforholdet til at underbygge en nedlæggelse af ruten.

Jeg er glad for, at de tre partier har rejst denne forespørgsel. Jeg er også glad for, at den resulterer i, at de tre partier sammen med regeringspartierne, sammen med Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, som stemte for færgealgsloven i sin tid, kan fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden, som jeg skal tillade mig at læse op:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget konstaterer, at DSB-ruten Århus-Kalundborg i medfør af Storebæltsaftalen fra 1986 og lov nr. 430 af 13. juni 1990 opretholdes, indtil den faste forbindelse over Storebælt tages i brug, pålægger Folketinget regeringen:

- at sejladsen skal give befordring til gods, biler og passagerer,
- at rutens nuværende driftsøkonomi skal forbedres, og
- at finansieringen af underskuddet skal indgå i en kommende politisk aftale om DSB's økonomi.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 6).

Jeg vil gerne i tilknytning til dette dagsordensforslag sige, at jeg er yderst tilfreds med, at trafikministeren i sin medvirken til denne dagsorden nu får forenet de i hvert fald tre aftaler, der spiller ind i diskussionen om »Ask« og »Urd« – de tre aftaler, jeg tidligere har nævnt – og ikke mindst det sidste punkt på dagsordenen, hvor vi er enige om, at vi som konsekvens af, at der er og hele tiden har været politisk enighed om, at ruten skal opretholdes, også finder en løsning på de økonomiske aspekter, der følger af en sådan konsekvent beslutning.

Man kan sige, at regeringen kunne have taget konsekvensen af det på et tidligere tidspunkt, men bedre sent end aldrig. Man kunne vel nok have administreret kendsgerningerne i aftalerne på en bedre måde, så der ikke over for kunderne, over for personalet, over for de politiske partier gang på gang skulle rejses spørgsmål om det.

Afslutningsvis vil jeg sige, at selv om passagerantallet ikke vender tilbage, er fragten i dag oppe på samme niveau – måske endda godt og vel – som »Peder Paars« og »Niels Klim«s bedste år på overfarten. Bilerne er, som mini-

[Helge Mortensen]

steren siger, ikke nået op på samme niveau, men de er også i fremgang i forhold til statistikken sommeren og året igennem.

Med det udgangspunkt finder jeg, at kravet om at vedstå aftalerne om at opretholde ruten langt fra er uberettiget; tværtimod tror jeg, at den ro, som dagsordenen kan skabe om ruten, faktisk nu også giver DSB mulighed for at sælge ruten, at markedsføre ruten, og giver kunderne tillid til, at bådene også vil sejle.

Det er i det billede et glædeligt træk, at ministeren kan sige, at nu er færgerne i hvert fald driftssikre. Jeg mærkede mig, at ministeren tog udgangspunkt i dags dato. Jeg håber selvfølgelig også, at det vil gælde både i dage, måneder og år fremover.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Fischer (KF):

Man kan selvfølgelig indledningsvis stille det spørgsmål, hvorfor vi i det hele taget skal have en forespørgselsdebat om denne sag. De oplysninger, vi får frem her, kunne vi udmærket få frem i Folketingets Trafikudvalg og få sagen behandlet dér. Skulle vi til at have forespørgselsdebatter om de forskellige færgeruter her i landet i den kommende tid, får vi unægtelig travlt. Man kan nok spørge, om vi skal have forespørgsler om den slags emner. Tidligere havde vi forespørgsler om større og mere nationale anliggender. Nu har vi altså en forespørgsel, der vel i substansen handler om færgerne »Ask« og »Urd«.

Men jeg vil sige, at det er tilfredsstillende, at der i lang tid ikke har været nævneværdige driftsproblemer med færgerne »Ask« og »Urd«. Det er tilfredsstillende, at det lykkedes at få regelmæssige overfarter, og at passageretallet igen har været stigende. Men det kan jo ikke overskygge de afgørende økonomiske kendsgerninger om den overfart, nemlig at der i år forventes et underskud på omkring 130 mio. kr., og at der også i de kommende år forventes store underskud – måske 100 mio. kr. i 1993.

Det Konservative Folkeparti har ment, at vi ikke kunne forholde os tavse til et så utilfredsstillende driftsresultat, som uundgåeligt må

belaste trafikinvesteringerne i de kommende år. Vi må se i øjnene, at uanset hvor effektiv driften bliver, er det ikke sandsynligt, at vi kan bare nærme os et nulresultat med den rute.

Det skyldes jo ikke mindst, at trafikforholdene på Kattegat har ændret sig hurtigt i de sidste år. Efter færgesalgsloven i 1990 er der sket meget: Konkurrencen på Kattegat er blevet øget, passagererne har fået mere at vælge imellem, og det samme gælder erhvervslivet. Det skal jeg bestemt ikke beklage. Den nye teknologi inden for søfarten med hydrofoil- og andre højhastighedsfartøjer gør, at folk kan komme hurtigere frem og tilbage. Etableres der en helikopterrute mellem Århus og København, kommer der endnu en ny dimension ind, og folk får større valgfrihed. Hvad der så vil vise sig at være eksperimenter, og hvad der vil vise sig at være holdbart, må markedskræfterne afgøre. Det centrale er, at der er kommet mere konkurrence. Det giver bedre service, større komfort og lavere pris for passagererne. De får noget mere at vælge imellem, og det betragter jeg som noget meget tilfredsstillende.

Det må naturligvis give anledning til grundige overvejelser om Århus-Kalundborg-overfarten – hvorfor skal vi i meget lang tid være låst fast? – og derfor lagde trafikministeren jo i foråret op til alternative løsninger, hvoraf én mig bekendt ville betyde, at man fik elimineret underskuddet på denne Kattegatrute, men det kunne ikke samle flertal. Det er rigtigt, som trafikministeren har været inde på – og det vil jeg da gerne bekræfte for den konservative folketingsgruppes vedkommende – at vi ikke går fra indgåede forlig, men vi har da lov til at rette søgelyset mod nogle forhold, som vi betragter som uheldige. Det har vi gjort tidligere, og det får vi lejlighed til i denne debat.

I den forbindelse vil jeg gerne sige følgende til den socialdemokratiske ordfører, hr. Helge Mortensen: Når vi nu her i dag skal samles om en fælles dagsorden vedrørende dette punkt i erkendelse af, at partierne bag færgesalgsloven i 1990 ikke løber fra deres ansvar, synes jeg, det er lidt pudsigt, for nu at sige det venligt, at den socialdemokratiske ordfører tidligere på dagen i en Ritzau-meddelelse fremstår som talsmand for det alternative flertal på dette område. Nu skulle det nødigt blive sådan, at hr. Helge Mortensen kommer til at stå som talsmand for det underskudsgivende flertal.

[Fischer]

Den foreliggende dagsorden udtrykker som sagt, at vi i den konservative folketingsgruppe ikke bryder noget forlig. Vi betragter det som et skridt i den rigtige retning, at finansieringen af underskuddet på Århus-Kalundborg-ruten kommer til at indgå i den kommende tids politiske aftaler om DSB's økonomi, og vi kan stemme for dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Fischer siger, at man vil eliminere underskuddet, vil hr. Fischer så ikke bekræfte, at selv om man havde fulgt forslaget om, at »Djursland« skulle sejle mellem Århus og Sjællands Odde osv., havde man opskruet – har vi i hvert fald fået at vide – passager- og biloverførslerne ganske gevaldigt; de kunne slet ikke nå at overføre så mange biler, som der var?

Men der stod også i det, at hvis »Urd« var blevet flyttet et andet sted hen, var man parat til at chartre den væk for noget, der gav et underskud på 10-15 mio. kr. om året.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg ikke har nogen grund til at anfægte de oplysninger, vi har fået om alternativerne. En ting står tilbage om »Ask« og »Urd«, uanset hvor gode færger de er blevet efter reparation og alt det dér, og det er overfartstiden. Den er temmelig lang, og det kan ingen ændre. Det betyder, at passagerer, der gerne vil hurtigt over, søger alternative muligheder, og det er da også noget, vi må forholde os til. Jeg har også set artikler i dagspressen og sådan noget, der udtrykker en vis romantik, når det gælder den rute. Jeg forstår det udmærket, men det er de hårde økonomiske kendsgerninger, og de hænger også sammen med overfartstiden.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

For mig er det ikke så meget romantik. Det her drejer sig om mange andre ting. Det drejer sig om, at der er et vist behov, som regeringen sådan set har ødelagt ved at sælge »Peder Paars« og »Niels Klim«. Når jeg kommer op senere og skal være ordfører, så skal jeg gerne

tage historien op, for den har hr. Fischer i hvert fald ikke omtalt.

Så er der konkurrencen. Der var i sidste måned 67.000 passagerer, der brugte ruten. Det må da være tegn på, at der er behov for ruten. Der var 11.000 enheder i personbiler, og der var 25.000 enheder i lastbiler. Hvis ikke ruten var dér, så skulle de nogle andre steder hen og ville være med til, at der blev dårligere plads andre steder. At der er et underskud, det vil jeg aldrig løbe fra, og der bliver måske også et i fremtiden, men det er da, fordi regeringen har underskrevet en aftale om, at man giver Blaesbjerg 70 mio. kr. om året, og det underskud kommer man aldrig uden om, og den dag, man leverer de dér færger tilbage, så får Blaesbjerg nogle dejlige moderne skibe, som man kan sælge til det dobbelte. Det er, fordi man laver en form for privatisering i det her, hvad der er den største fejl, der er lavet i dansk trafikpolitik i mange år.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Hr. Fischer sagde i sit indlæg, at han fandt ikke, at det var vigtigt, at vi skulle være låst fast. Det var vigtigere, at vi ikke var låst fast i en bestemt løsning på Kattegatforbindelserne, uanset at vi har en Storebæltsaftale, som jo også omfatter besejlingen på Kattegat, indtil den faste forbindelse ligger klar.

Jeg vil godt spørge hr. Fischer, om hr. Fischer er opmærksom på, at det, at der er stabiliseret på en rute, faktisk har ret stor betydning, når virksomheder skal vælge deres transportveje, og at det også kan være afgørende for, hvor man lægger sin transport. Er hr. Fischer opmærksom på, at den uro, der har været på Århus-Kalundborg, har medført, at flere virksomheder har måttet overveje at flytte deres transport og investere i nye transporttyper, nyt transportmateriel, for at kunne få løst deres transportopgaver over Kattegat på en stabil måde?

I forlængelse af det vil jeg også gerne have hr. Fischer til at bekræfte, at man nu ikke længere fra konservativt hold, fra regeringspartierne side, vil sætte spørgsmålstegn ved rutens fortsatte eksistens, i hvert fald indtil vi har Storebæltsforbindelsen.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Jeg vil sige til hr. Tommy Dinesen, at siden færgesalget er der kommet en rute på Juelsminde-Kalundborg. Der er kommet CittiShips. Der er kommet en ny rute, København-Århus, det er en forsøgsrute med en jetfoil, og der er tale om en helikopterrute mellem Århus og København. Der er altså kommet en række nye alternative muligheder ind. Det er man nødt til at forholde sig til, og dér kan det ikke hjælpe noget, at man bare taler historie om »Peder Paars« og »Niels Klim«. Som trafikministeren var inde på for lidt siden: De gav jo også underskud.

Så vil jeg sige til fru Sonja Mikkelsen: Skal der være ro om et kæmpeunderskud? Det er da vel vores forpligtelse som politikere, når der er et kæmpeunderskud, at sætte søgelyset på det og se, hvordan vi kan få elimineret det underskud.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg vil gerne spørge hr. Fischer, om han har gjort sig nogen overvejelser om, hvorfor den konkurrence overhovedet er kommet. Det kunne jo godt ske, at det var, fordi man faktisk skiftede nogle færger ud, der kunne sejle, med nogle, der ikke kunne sejle, men som først nu er kommet til det. Det er underligt, at en rute, som gav underskud, som giver underskud, siger man, pludselig er så attraktiv for andre at sejle på, hvad enten det gælder godstrafik eller passagertrafik.

Når vi nu senere beslutter os for dagsordensforslaget her, så har vi bortvejret enhver tvivl om, hvorvidt DSB skal besejle ruten eller ikke besejle ruten, og dermed har vi også genskabt tilliden, men det er den tillid til ruten, der har manglet, og det er det, der har givet konkurrenterne en mulighed for at komme ind.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Man siger, at det er konkurrenternes skyld. Jamen det er DSB, der giver konkurrenterne lov til det her. I sidste måned var der 9.200 med CittiShips. Der var 10.200 med den norske katamaranbåd »Søløven«, der også sejler dér. Det vil sige, at det er 20.000 mennesker om måneden, det svarer til en kvart million passa-

gerer om året. Med en gennemsnitspris på 150 kr. er det 30-40 mio. kr. om året, som DSB smider ud i Kattegat ved at bygge eller chartre de andre skibe, fordi man derved har forhindret, at der kan komme flere passagerer om bord, og så er de nødt til at tage en anden rute. Det er dér, det er endt. Oven i købet gør det ondt i mit gamle sømandshjerte, at det ene er et Panama-skib, som DSB samarbejder med. Det er noget af det værste, jeg nogen sinde har været udsat for. Men det må jeg leve med.

Man har selv åbnet op for konkurrenterne, det er det, der ligger i det her. Det er det, der er fadæsen i hele denne sag, så er det for mig lige-gyldigt, om det er regeringen, der står bag. Finansministeren sagde i sin tid, da han var i samråd, at han var holdt op med at fortælle mig, at det her var en god forretning. Og det må jeg indrømme: Den går jeg stadig væk og tygger på.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Det er til fru Sonja Mikkelsen, som spurgte om vores holdning til det her. Ja, den er udtrykt i den fælles dagsorden, som vi stemmer for. Og jeg har også givet udtryk for, at jeg gerne havde set, at det havde været muligt at skabe politisk flertal for alternative løsninger, men da det ikke er muligt, så må vi klare os med det næstbedste eller det tredjebedste, og det står vi så inde for, og det stemmer vi for, for vi har forliget fra 1990 om salget af de pågældende færger, og dermed er den sag afklaret.

Man kan selvfølgelig altid diskutere, hvornår der åbnes op for konkurrence. Jeg mener, at der åbnes op for konkurrence, bl.a. når der kommer ny teknologi ind. Hr. Tommy Dinesen må jo også erkende, at ruten Odden-Ebeltoft er langt hurtigere end Århus-Kalundborg. Det vil altså sige, at folk i dag vil bruge mindre tid på deres transport, for de vil gerne have det komfortabelt og hurtigt, og det må vi tage med ind i vores overvejelser om den samlede trafikpolitik.

Det er rigtigt, at pengene fosser ud i Kattegat på denne rute, og nu må vi så søge med de midler, der kan mestles politisk flertal for, at begrænse tabet mest muligt, og det vil vi bestrebe os for.

Svend Heiselberg (V):

[Svend Heiselberg]

Salget af »Peder Paars« og »Niels Klim« har efterfølgende givet anledning til megen bekymring og kritik. Nogle vil hævde, at det er selvforskyldt med de problemer, og at vi bare kunne have beholdt de to færges. De to færges blev bygget med henblik på at give beskæftigelse til skibsværfterne, og vi vidste, dengang vi byggede dem, at de havde en meget stor overkapacitet. Endvidere har ministeren sagt, at de to færges ville have givet stort underskud, hvis de fortsat havde besejlet ruten.

Men det skal ikke skjules, at de mange problemer, der har været med »Ask« og »Urd«, har tilskyndet til at rejse spørgsmålet, om ikke vi burde se lidt forretningsmæssigt på ruten Århus-Kalundborg. Efter min mening kunne trafikken med »Ask« og »Urd« let have været betjent på anden vis og af andre end det offentlige. Det koster staten for mange penge at ville fastholde urentable færgeoverfarter, især når overfarten kan betjenes og vil blive betjent af andre.

Men en underlig indgroet indstilling har mange: at staten skal klare problemerne. Det store underskud, vi har på »Ask« og »Urd«, ville have kunnet bidrage til mange andre frugtbare trafikinvesteringer her i landet. Derfor skal trafikministeren heller ikke have utak, fordi han forsøgte at ændre trafikforholdene for Århus-Kalundborg-ruten. Sådan nytænkning kunne et flertal selvfølgelig ikke godtage, men fik ministeren ikke andet ud af det, så blev færgerne da trods alt pludselig driftssikre, og jeg forstod, at de, der tidligere havde været meget kritiske over for færgerne, næsten ligefrem kom til at holde af dem. Så det var jo sådan set godt nok.

Nu er vi så medforslagsstillere til en dagsorden, der garanterer for rutens videre skæbne og for det fortsatte underskud. Det er jo sådan noget, vi kan gøre, når det er statens penge, vi opererer med, og ikke vores egne. Var det det, så havde vi nok set lidt anderledes på det. Men Venstre støtter selvfølgelig dagsordenen, som vi er medforslagsstillere til.

Når der er blevet rejst spørgsmål om dagsordenen og det er blevet præciseret, hvad den betød, vil jeg gerne sige: I pind 2 står der, at rutens nuværende driftsøkonomi skal forbedres. Hvis den ikke bliver det, foreligger der en anden situation, så foreligger der en situation, hvor vi må prøve at se på, om det er rimeligt, at

man skal blive ved med at sejle med så stort et underskud.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Forstod jeg hr. Svend Heiselberg ret, når hr. Svend Heiselberg siger, at det er, fordi det ikke er Venstres egne penge, at man går med til at tage en underskudsdekning på 350.000 om dagen? Jeg synes, det var en lidt mærkelig bemærkning, når man siger, at det kan vi sagtens gå med til, når det er det offentlige penge, vi bruger. Det er dog ikke den tale, man normalt hører fra Venstre.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er rigtigt, men det skyldes, at det er en del af en aftale, som Venstre overholder. Sådan har vi det i partiet: Når vi indgår en aftale, så overholder vi den.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Så vidt jeg er orienteret, er det rigtigt, at der er en aftale mellem forligspartierne om, at der skal være en besejling på Århus-Kalundborg, men der står vel ikke helt præcis, hvordan det skal foregå. Man kunne da godt tænke sig, at man udliciterede det til et privat rederi, som måske heller ikke kan få det til at give overskud, men så måtte man jo acceptere en eller anden form for tilskud. Det er selvfølgelig heller ikke Fremskridtspartiets livret, men det ville dog være bedre at give et tilskud på måske 10-20 mio. kr. om året i stedet for at gå ind for en underskudsdekning på 350.000 kr. om dagen.

Tommy Dinesen (SF):

Lad mig starte med at sige til hr. Ole Donner: Der står i loven, at ruten ikke må forringes. Det betyder jo altså, at den skal sejle nogenlunde, som den gør i dag. Der står også, at servicen ikke må blive dårligere, hvad den er blevet utallige gange, men nu lever man altså op til nogle af de ting, man selv har skrevet og sagt.

Så vil jeg godt starte med at tage fat i den dér med de 350.000 kr., der er i underskud om da-

[Tommy Dinesen]

gen. Det kan man jo godt gøre det op til, men så vil jeg gå tilbage til historien, ikke fordi vi i SF plejer at gå meget tilbage i historien, men jeg synes, der er en interessant historie i det her også for politikere, og hvorledes vi bliver nødt til at træffe nogle beslutninger en gang imellem.

Da det i sin tid kom frem, at »Peder Paars« og »Niels Klim« skulle sælges for 750 mio. kr., fordi man skulle have nogle nye færger oppe i Helsingør-Helsingborg, da foreslog jeg som mit partis ordfører, at man gjorde det, at Helsingør overtog de 300 mio. kr., der var i noget af byggeriet deroppe – det ville de gerne, det ville kommunen gerne gå ind i – og at man lånte resten af pengene i Dansk Skibskreditfond. Det måtte man ikke for finansministeren, for DSB skal jo ikke have de samme muligheder som alle andre. Allerede dér går man så hen og laver noget, som sætter gang i, at det her blev den fiasko, som det blev i hvert fald det første års tid. Man gik hen og købte nogle fragtbåde, vil jeg nærmest kalde dem, og byggede dem om. Jeg var på daværende tidspunkt inde på, hvorfor man ikke fortsatte med at lade dem sejle med containere osv. og bare byggede dem forholdsvis lidt om, således at de kunne tage forholdsvis få passagerer, og så satte nogle kataraner ind, således at man kunne komme fra Århus til Kalundborg og omvendt på 2½ time. Det ville man ikke, for så konkurrerede man med IC3-togene, og sådan har der været nogle ting hele tiden, og så har der altså været et flertal for, at man købte de her færger, og det gik, som det gjorde.

Efter utallige samråd og debatter her i salen fik vi at vide, at det her kostede højst 50 mio. kr. i underskud, og det var, fordi Blaesbjerg Marine, som er ejer, skulle have en 60-70 mio. kr., hvoraf de 10 ryger lige ned i foret. Det er en fin form for privatisering og ødelæggelse af en rute, der har givet 25 mio. kr. i overskud. Man blev ved med at sige: Det koster kun 50 mio., men jeg kunne med den baggrund, jeg har, med de kontakter, jeg har blandt forhenværende kolleger, se, at det her aldrig kunne gå. Så lige pludselig bliver det vendt mod os, der har en lidt anden holdning end hr. Ole Donner f.eks., for nu gav den pludselig 127 mio. kr. i underskud, og hvad ville vi gøre ved det? Vi har lavet forslag, vi har argumenteret, vi har indkaldt til samråd, jeg ved næsten ikke

alt det, vi har gjort for at bede folk om ikke at begå den fadæse. Alligevel har man begået den.

Det er sådan, det hænger sammen. Jeg har været inde på den konkurrence, der er, og det er i hvert fald, fordi man selv laver et åbent hul. Det bliver også brugt at sige, at »Peder Paars« og »Niels Klim« var for store. De var ikke for store. Selv hr. Arne Melchior, der på daværende tidspunkt var trafikminister, og som var imod det her salg, var nemlig den, der fik DSB til at indrette sig, så man fik mange passagerer med.

Han sørgede for, at togene kom til at passe, når færgen kom til Århus, således at der virkelig var passagerer, der kunne benytte den her overfart. Samtidig kunne man lukke ned, så der ikke behøvede at være så mange besætningsmedlemmer med, hvis ikke der var mange passagerer med.

Men lige så snart hr. Arne Melchior ikke var trafikminister mere, så skete der nogle andre ting. Man prøvede på at lede passagererne ned over Storebælt. Det har vi selvfølgelig ikke nogen indflydelse på, men det er i hvert fald baggrunden for den situation, som vi står i i dag. Og så synes jeg, at man skylder at erkende, at man har lavet noget komplet fjollet, og så må man tage konsekvenserne af det. Jeg har i hvert tilfælde ikke tænkt mig at gøre det.

Jeg vil godt sige, at efter at færgerne er begyndt at sejle nogenlunde, som de skal, og som det var meningen, så er der sket en stigning pr. måned fra juni-juli 1992 på 25 pct. på passagersiden, på godssiden og på bussiden.

Det viser – og det er hensigten med det dagsordensforslag, der foreligger – at hvis ruten får ros, så vil de med det samme få nogle flere passagerer med og mere gods, det er der ingen tvivl om. Det er jo usikkerheden, der gør, at godskunderne f.eks. vil ryge bag i køen, hvis de ikke ved, om ruten vil fortsætte.

Jeg synes, at det er godt, at vi har fået et flertal i denne sag, således at ruten fortsætter. Jeg kan godt forstå, når der er nogle, der siger: Hvorfor skal man bruge så og så mange penge på det her? Jeg tror, fremtiden bliver noget med, at man vil få et underskud måske på 50 mio. kr. om året, fordi man skal betale charterpenge til Blaesbjerg, det er der nok ingen tvivl om. Men så vil jeg også godt komme med det modspørgsmål: Hvor står der, at DSB skal give overskud?

[Tommy Dinesen]

Nu havde vi en debat i formiddags, hvor der var nogle, der mente, at DSB skulle give overskud. Hvis DSB skal give overskud, så kan vi godt nedlægge hele butikken, for der er kun to steder, der giver overskud. Det ene er ved passagertrafikken fra København til Århus og den anden vej, og så er det rederiafdelingen på Halsskov-Knudshoved. Det er de eneste steder, der giver overskud. Så derfor opfatter jeg da Folketinget sådan, at vi erkender, at det at drive kollektiv trafik – og det gør de også i alle andre lande – det koster altså noget, og derfor giver vi 1,2 mia. kr. om året til DSB bl.a. for ikke at få folk ud på vejene, hvor der ikke ville være plads.

DSB vil blive ved med at give underskud, og skulle man bruge den anden model, var der som sagt ikke ret meget tilbage. Så kunne folk ikke komme til Samsø eller Læsø, de kunne dårligt komme med IC3-færgerne ovre ved Korsør-Nyborg, for det giver heller ikke overskud.

Ole Donner (FP):

Forespørgslen i dag lyder: »Har regeringen planer om ændringer i DSB's besejling af Århus-Kalundborg-ruten?».

Jeg synes, det er en ejendommelig tekst, for der kan da ikke være nogen tvivl om, at både DSB og regeringen har andre planer med »Ask« og »Urd«. Vi har stort set en gang om måneden i det forløbne år fået en ny plan. Trafikministeren har været i samråd, han har fremsendt forslag til, hvordan man nu kunne ændre på denne trafik, så det er da helt sikkert, at der er nogle planer. De har selvfølgelig bare ikke været gode nok.

Men det er sjovt: Først på året starter trafikministeren med at fortælle, at nu er færgesejlsden regelmæssig, der er stigende passager-tal, der kommer flere biler, og det ser vældigt godt ud. Efterhånden som månederne så er gået, må man konstatere, at så bliver der 10 mio. kr. mere i underskud, og så bliver der 20 mio. kr. Og nu har man så konstateret, at der er 127,8 mio. kr. i underskud, og det svarer til 350.000 kr. om dagen. Tænk, hvad de penge kunne være blevet brugt til andre steder!

Nu er trafikministeren optimistisk igen her ved indledningen til forhandlingerne om finansloven, og ministeren var lidt inde på det her i sin tale: Nu er der regelmæssighed, og

kunderne er ved at begynde at vende tilbage. Det ser jo alt sammen godt ud, og derfor tror man på, at nu vil man stabilisere hele økonomien. Men det går såmænd nok, ligesom det gjorde sidste år – i løbet af kort tid vil vi få at vide, at nu går det lidt dårligere på grund af det og det, og vi har lige her i september måned 1992 fået at vide, at der i år bliver overført 39.000 biler færre, end man har regnet med, og 6.000 trailere færre, end man har regnet med. Så kan hr. Tommy Dinesen selvfølgelig godt sige, at der er en stigning på 25 pct., men i forhold til hvad?

Man gør altså det, at man forudsiger nu, at man vil have 50 til 100 mio. kr. i underskud fremover. Jeg tror ikke, at det tal holder stik. Jeg tror, det bliver af mindst samme størrelse som i år.

DSB har erkendt, at man ikke evner at få Århus-Kalundborg-overfarten til at fungere på tilfredsstillende måde, og det fremgår af bilag 371 fra 5. maj 1992, at man havde planer om en alternativ løsning. Man ville indgå et samarbejde med Difko Holding A/S for at lave et færgeselskab, hvor man ejede 50 pct. hver. Og så ville man lave en ny rute fra Odden til Århus, og så ville man chartre færgen »Djursland«.

Samtidig forelagde man to andre forslag, nemlig for det første, at man fortsat besejlede Århus-Kalundborg med seks dobbeltture med »Ask« og »Urd«, og at det ville give 50-100 mio. kr. i underskud. Og man forelagde en anden løsning: Århus-Kalundborg med fire dobbeltture med »Ask« og »Urd« og tre dobbeltture med CittiShips, og det ville ligeledes give et underskud på 50-100 mio. kr. Men løsningen med Århus og Sjællands Odde skønnede man ville være i balance, selv om man skulle indregne de investeringer på 30-40 mio. kr., der ville være nødvendige.

Efter Fremskridtspartiets mening manglede der et alternativ, der hedder, at man udbyder sejlsden til private rederier. Hvis man virkelig ønsker at opretholde den rute mindst til 1997, så ville der jo ikke være noget til hinder for, at man kunne udlicitere selve sejlsden. Vi kunne her i Folketinget udstikke kravene om, hvilken service der skulle være, hvor mange afgang, og hvor meget overfartstid man kunne acceptere, og så kunne man udbyde den.

[Ole Donner]

Det er muligt, at der ikke var nogen rederier, der ville kunne få den til at give overskud, men så ville det da alt andet lige være bedre og billigere for Folketinget at give et tilskud på 10, 20, 30 mio. kr. om året, hvor meget der nu ville være nødvendigt. Men jeg tror altså på, at hvis den blev drevet fornuftigt, ville den også kunne komme til at give overskud. Og derfor kan jeg ikke forstå, at specielt regeringspartierne ikke har forsøgt at få den mulighed ind i budgettet.

Vi er lidt betænkelige over den måde, hvorpå DSB forhandlede med Difko Holding A/S om sammen at danne et nyt færageselskab. Vi mener, det er meget betænkeligt, at man sidder og forhandler og går så langt, som det var tilfældet, hvor man havde planer om at chartre færgen »Djursland«. Det er nemlig sådan, at færgen »Djursland« ikke ejes af Difko Holding A/S. Havneanlægget på Odden ejes heller ikke af Difko Holding A/S. Det ejes af et kommanditselskab, der hedder Difko 62 K/S, og det er jo ikke det samme. Derfor forstår jeg slet ikke, at man kan gå så langt i forhandlingerne uden reelt at undersøge, hvem der står bag.

Det er sådan, at Difko Holding har to af fem bestyrelsesmedlemmer i kommanditselskabet, altså i Difko 62 K/S, og det vil sige, at de ville absolut ikke kunne bestemme noget som helst, hvis de tre andre bestyrelsesmedlemmer var imod. Ifølge kommanditselskabsvedtægterne er det sådan, at bestyrelsen formentlig ikke engang ville kunne indgå en sådan aftale. Den ville skulle forelægges på en ekstraordinær generalforsamling, hvor alle kommanditisterne havde mulighed for at give deres besyv med. Vi mener, det er så elementær en fejl fra DSB's side, at man ikke fremover kan betro dem sådanne forhandlingsopgaver.

Men vi er enige med DSB i, at ruten ikke skal være hos DSB, for det har vist sig at være det dårligst tænkelige. Den rute er en så dårlig forretning, at det formentlig kunne betale sig at lade »Ask« og »Urd« lægge til kaj hele tiden uden at sejle med dem. Så ville man kun komme af med de 65-70 mio. kr., som hr. Tommy Dinesen har nævnt et par gange, og det ville jo dog være billigere end de et hundrede og nogle og tyve.

Derfor opfordrer vi Folketingets medlemmer til at tænke sig godt om og være med til at

forsøge at få udliciteret denne her sejlads. Det må være muligt at skaffe flertal for en så fornuftig løsning. DSB er jo selv kommet med masser af forslag til, hvordan man kunne udnytte »Ask« og »Urd« fremover. Det behøver ikke at være sådan, at de ikke vil kunne tjene de penge ind, som man i hvert fald skal af med i charterhyre.

Men det er jo svært at være oppe imod en dagsorden, som stort set hele Folketinget er enig i. Efter at jeg har hørt hr. Svend Heiselbergs udtalelser om, hvorfor Venstre kunne gå ind for den, forstår jeg den måske lidt bedre, end da jeg bare så teksten i dagsordenen.

Men jeg skal på Fremskridtspartiets vegne fremsætte et forslag om motiveret dagsorden, der lyder:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget pålægger regeringen hurtigst muligt at privatisere Århus-Kalundborg-ruten og eventuelt finde anden anvendelse for færgerne »Ask« og »Urd«.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 7).

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Jeg skal også lade dette forslag om motiveret dagsorden indgå i de videre forhandlinger.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt spørge hr. Ole Donner: Hvad skal man så bruge »Ask« og »Urd« til? Man skal betale 70 mio. kr. om året alligevel.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Nu kan jeg jo ikke forlange, at hr. Tommy Dinesen skal høre alt, hvad jeg siger. Men jeg slutter rent faktisk af med at sige, at DSB er kommet med flere muligheder til, hvordan man fornuftigt kunne anvende dem både på nogle af de sydligere overfarter og andre steder. Man kunne eventuelt chartre den ene af dem ud. Men det ville jeg lade være op til DSB.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jamen det var også noget med underskud. Det viste sig, at »Urd« gav overskud, og den ville man godt chartre til noget med et underskud på 15 mio. kr., som godt kunne blive endnu større.

Sagen er, at DSB og regeringen har chartret de to færger i 8 år til en sum af godt og vel 70 mio. kr. om året. Uanset om de sejler eller ej, så ryger der en halv milliard kroner. – Undskyld, det var vist for meget, men der er rundt i hjørnerne! (*Munterhed*).

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Ja, det er jo store tal, vi jonglerer med i øjeblikket! Men jeg er da godt klar over, at man har den aftale, at man har chartret disse skibe, men så lad os da genchartre dem til andre. Lidt penge får man da ud af det, og alt andet lige må det da være bedre, at de giver 15 mio. kr. i underskud, end at de som nu giver 127 mio. kr.

Sonja Albrink (CD):

Allerede ved indgåelsen i 1986 af aftalen om den faste forbindelse over Storebælt var det en klar forudsætning, at Århus-Kalundborg-ruten skulle være i drift mindst frem til åbningen af den faste forbindelse.

Dette blev også udtrykkeligt fastslået, da salg af »Niels Klim« og »Peder Paars« blev besluttet. CD talte og kæmpede hårdt imod dette salg. Vi følte os fortsat overbevist om, at afhændelsen af de to fortræffelige skibe var baseret på forkerte beregninger. Havde man ikke forringet ruten så betydeligt, som det skete ved salget, ville konkurrencesituationen i dag have været en anden og meget bedre for DSB.

Den skete skade kan vi ikke ændre, men vi kan lade være med at føje spot til skade. Færgerne »Ask« og »Urd« har bogstavelig talt været ude i hård storm, men nu har de som bekendt i ca. et halvt år holdt en meget fin regularitet, ligesom en række forbedringer om bord har højnet oplevelsen ved at benytte denne rute. Dermed er der skabt den væsentligste forudsætning for rutens rimelige fortsættelse, hvilket jo også har givet sig udslag i stærkt stigende benyttelse.

Alligevel tvivler mange af de potentielle brugere endnu på rutens egnethed. Det skyldes først og fremmest, at der igen og igen skabes tvivl om dens fortsatte beståen. DSB selv, såvel som visse politikere, bidrager til denne tvivl, bl.a. med nok så velmente planer om ændringer.

Baggrunden for dagens forespørgsel er derfor at tilvejebringe den anden forudsætning for rutens fremtid, nemlig én gang for alle at fjerne enhver tvivl om dens fortsatte beståen. Når dagens debat giver 100 procent sikkerhed for, at vi i de næste 4-5 år slipper for gentagelser af de mange aflivningsrygter, er forudsætningen endelig til stede for, at det vil være forretningsmæssigt rimeligt at få foretaget en bastant markedsføring af denne rute. Derved vil den stigende tillid til rutens kvalitet og beståen være skabt, og så vil investering i markedsføring omsider blive retfærdiggjort.

Så længe den faste forbindelse ikke er taget i brug, er situationen jo ikke ændret i forhold til tidligere. Lad os ikke glemme, at det drejer sig om at indarbejde en meget nødvendig rute mellem landets to største byer og mellem de landsdele, i hvilke hver for sig ca. halvdelen af landets befolkning bor. En sådan rute kan man ikke bare skalte og valte med efter forgodtbefindende.

Det er lykkeligt, at DSB og trafikministeren omsider har indset dette, ligesom de i nyere tid har medvirket til at genoprette tilliden til denne forbindelse. Så er der da i det mindste noget, der ligger fast, og det er nok også værd at fastslå.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Fru Sonja Albrink siger her fra talerstolen, at der er stærk stigning i brugen af færgerne »Ask« og »Urd«. Jeg vil gerne bede fru Sonja Albrink om at forklare mig, hvordan man kan sige, at der er stærk stigning, når der over et år overføres 39.000 færre personbiler og 6.000 færre trailere, end man havde forudsat.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det, der er blevet sagt i argumentationen, har hele tiden været, at efter at færgerne er benyndt at sejle – det var omkring juni-juli må-

[Tommy Dinesen]

ned – som de skal, har der været en stigning på 25 procent. De tal har vi allesammen fået i Trafikudvalget. Det ligger fast, at der er sket den stigning.

(Kort bemærkning).

Sonja Albrink (CD):

Til hr. Ole Donner vil jeg gerne sige, at situationen jo er den, at det er påvist, at når vi har fået skabt ro omkring denne færgefart, vil mængden af bilister og gods m.v. stige, så den kommer i det normale leje igen.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Det skal altså forstås sådan, at CD går ind for, at bare vi får ro i lejren, så gør det ikke noget, at det koster 350.000 kr. om dagen. Man tænker ikke på, hvad man ellers kunne bruge pengene til, f.eks. hjemmehjælp og lignende.

(Kort bemærkning).

Sonja Albrink (CD):

Jeg har ikke så meget lyst til at sammenligne rutesejlads med hjemmehjælp. Hjemmehjælp får penge, når vi diskuterer hjemmehjælp, men når vi snakker færgetrafik, foreligger der en aftale, og den aftale står CD ved, og så længe den aftale gælder, er vi også med til at tage de ulykker og positive ting, der kommer.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Så vil jeg anbefale CD at forsøge at få forhandlingerne drejet derhen, at man sikrer, at der fortsat er sejlads frem til 1997, men at det f.eks. klares af et privat firma, så det ikke er nødvendigt at bruge 350.000 kr. om dagen.

(Kort bemærkning).

Sonja Albrink (CD):

Vi har stadig væk en aftale med nogle forligspartier, og så længe vi har en aftale med de forligspartier, ønsker vi ikke at skabe røre i vandet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

For at den dér med de 350.000 kr. om dagen

ikke skal hænge og svæve, vil jeg sige, at det vil det ikke blive i fremtiden. For det første bliver det sådan, at der kommer flere kunder, og det skulle jo betyde, at man betaler noget mere – det er almindelige forretningsmæssige principper, som hr. Ole Donner godt kender – og derfor bliver indtægten større.

Når man siger 350.000 kr., som Jyllands-Posten lavede det om til 14 dage efter, at vi havde fået tallet i Trafikudvalget – og da var der så andre, der også fandt ud af det dér – vil jeg godt sige, at det er jo, fordi man har bygget om og bygget om. Som jeg sagde, var man nødt til at bygge motorerne om. Man har det første år bygget om for 127 mio. kr.; det er det, det har kostet.

Det er der jo ikke tale om mere. De skal jo ikke have ny motor i igen, og derfor vil jeg meget nødtigt have, at vi har de tal hængende i luften, for det vil give et forkert billede. Det er slet ikke de tal, der bliver tale om i fremtiden. Næste år kan vi godt tage en debat om det igen, og så er det noget andet, vi snakker om.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg er enig i, at hr. Ole Donner ikke bare skal spille sådan et tal ud, uden at det bliver sat i relation til den faktiske virkelighed.

Dårligt købmandskab kan jo ikke laves om, fordi man fjerner varen fra vinduet. Udgiften er afholdt og ulykken er sket, og den er sket i færgesalgsloven. DSB hænger på disse skibe. DSB kunne chartre »Niels Klim« billigere end »Urd«, men de hænger på udgiften, og den fjernes ikke ved at udlicitere.

Jeg vil gerne deltage i kritikken og har gjort det. Nu drejer det sig, som hr. Tommy Dinesen var inde på, om i hvert fald at redde, hvad reddes kan, og det kan vi kun gøre ved at skabe sikkerhed for, at ruten sejler, så kunderne får tillid til den, og det vil de få efter denne dagsorden.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Nu kan det jo ikke hjælpe, at hr. Helge Mortensen og hr. Tommy Dinesen angriber mig for at tale om 350.000 kr. om dagen. Jeg kan godt se, at det er et meget stort tal, men tallet er jo rigtig, når der er brugt 127,8 mio. kr.

[Ole Donner]

Men o.k., de to herrer har selvfølgelig ret i, at tallet vil blive mindre, hvis der ikke skal investeres så meget. Det vil måske komme helt ned på 250.000 kr. om dagen; det er jo det, som trafikministeren skønner. Jeg synes dog stadig væk, at 250.000 kr. i underskud pr. dag hver dag frem til 1997 er mange penge; men det er jeg åbenbart alene om at synes her i Folketinget.

Men jeg vil give hr. Tommy Dinesen ret i én ting: at økonomien bliver stærkt forbedret, hvis der kommer flere passagerer, vel at mærke hvis færgerne sejler.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det kan jo være meget interessant at blive ved med at høre på disse korte bemærkninger fra hr. Ole Donners side, men det er jo bare sådan, at der altså var nogle – jeg har i øvrigt Folketingets formands ord for, at man godt må bruge det ord – skurke, der fandt på, at man absolut skulle sælge de to bedste skibe, som DSB havde, og som jo i øvrigt var betalt på forskellig vis. At man så beregner i Finansministeriet, at der er visse forrentninger og afdrag på sådanne skibe, er noget andet.

Men der var jo altså nogle, der absolut ville sælge disse skibe, og derfor er man så kommet i den misere, som man er i i dag. Hvis jeg nu husker helt ret – uden at jeg vil kalde hr. Ole Donner for noget forfærdeligt – var hr. Ole Donner og hans parti med til at stemme for, at man skulle sælge disse to skibe. Derfor synes jeg, vi skulle stoppe den debat om, hvad det nu koster og ikke koster, for hr. Ole Donner er bestemt medskyldig i, at det koster så meget.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige tak for belæringen fra hr. J. K. Hansen og oplyse, at jeg desværre ikke på det tidspunkt var medlem af Folketinget, men det er rigtigt, at Fremskridtspartiet stemte for salget.

Jeg kan så konstatere, at hr. J. K. Hansen kalder regeringen og Fremskridtspartiet m.fl. for skurke i denne sag – man kan selvfølgelig diskutere, om det er rigtigt eller forkert – men jeg vil gerne på vegne af de 12 skurke, som repræsenterede Fremskridtspartiet, sige: Jamen

hvis vi har været med til noget, der er medvirkende til, at man får så stort et underskud, vil vi være de første til at gøre sagen bedre. Og selv om det kommer til at gå så godt, som forligspartierne bag dagsordenen mener, synes vi altså stadig væk, at selv 250.000 kr. om dagen er mange penge.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg så forleden dag i Børsen et interview med generaldirektøren for DSB. Det var ikke om denne sag, men det var om den påtænkte nye struktur inden for DSB. Overskriften var, og det synes jeg godt jeg vil trække frem i dag: »Giv mig frihed, og jeg giver jer overskud«.

Den historie, som vi nu har fat i, er en lang historie, som viser, at politisk indblanding har ødelagt en god drift på en overfart. Man skulle naturligvis for længst have overladt det til DSB og ministeren at tage stilling til, hvad der var bedst på overfarten. Der er jo ingen grundlæggende uenighed mellem Folketingets partier, ministeren og DSB om, at der skal være den bedst mulige service, den bedst mulige betjening, med det bedst mulige økonomiske resultat på overfarten, men evindelige indgreb, derunder også beslutningen om at bygge »Niels Klim« og »Peder Paars«, har forstyrret hele driften på overfarten.

Det er jo meget smart af Socialdemokratiets folk her i dag, hr. J. K. Hansen og hr. Helge Mortensen, lige netop at glemme starten på miseren. Jeg husker den godt. Jeg fik også medansvar for den. Beslutningen om at bygge disse to færger, som derefter sejlede med en mægtig overkapacitet og et betydeligt underskud, skyldtes ikke, at der var brug for færgerne, men at der var brug for beskæftigelse på danske værfter. Det viser altså, at beslutningen er truffet på et forkert grundlag, og derefter følger forkert udvikling og forkert beslutning hinanden i rask tempo, især fordi det er en sag, man med få måneders mellemrum diskuterer i Folketinget.

Vi er ikke egnede til at drive færgefart; det skal vi holde op med. Derfor er det skuffende, at de stærkeste kritikere her i dag også var dem, der stillede sig hindrende i vejen for, at ministeren for få måneder siden sammen med DSB kunne følge en anden plan for drift på ruten, som de mente var en passagermæssigt, godsmæssigt og økonomisk bedre måde at gø-

[Bilgrav-Nielsen]

re det på. I dag stiller de sig op som dem, der har fundet de vises sten, og det oven i købet med en dagsorden, som jeg selvfølgelig ikke kan anbefale at man stemmer imod. Vi må stemme for den, for den er af karakteren, at Folketinget konstaterer, at det i dag er torsdag den 5. november 1992. Hvem kan gå imod det? Jeg kan ikke. Det er en kendsgerning.

Skulle der være noget interessant i dagsordenen, så skulle det da lige være den midterste pind: at rutens nuværende driftsøkonomi skal forbedres. Det bliver meget interessant, meget interessant; det går vi alle sammen ind for. Men hvad er konsekvensen, hvis økonomien ikke forbedres? Jeg håber så, det bliver konsekvensen, at vi giver ministeren og DSB frie hænder til at gøre det, som de foreslog for 2-3 måneder siden.

Men vi kan stemme for dagsordenen.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det må ligge helt klart, at Storebæltsforligspartierne har en aftale omkring Kattegatoverfarten, og det er for Kristeligt Folkeparti noget grundlæggende, at vi har sagt – og det står jo netop deri – at der ikke må ske nogen forringelser og nedlæggelser af ruter. Altså må forligspartierne, hvis der skal nedlægges ruter, og hvis der skal ske noget, finde sammen.

Det, vi mangler, er, at man finder ud af, hvilken rute der skal bestå på Kattegat. Vi håber, at det ikke varer ret længe, før man finder ud af det, så man undgår den slags situationer. Når en rute ikke må forringes, ja, så er det klart, at den skal bestå. Når Kristeligt Folkeparti var med til at sælge færgerne, var det med garantier fra DSB om, at der ikke ville ske forringelser. Jeg var selv meget imod det, fordi jeg mener, at det er i strid med Storebæltsaftalen.

Men det, vi har brug for nu, må helt klart være, at man får tillid til ruten, sådan at de, der skal bruge ruten, ved, at den består, og at de kan disponere efter det. Det er det, som dagsordenen i dag konstaterer, og som man lige så vel kunne have konstateret i Trafikudvalget. Der var vi jo enige om det.

Kristeligt Folkeparti står bag dagsordenen og bag Storebæltsforliget, og så må vi gøre alt for, at underskuddet bliver formindsket.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg vil blot lige replicere på et par af de indlæg, der har været. Til hr. Fischer er det vigtigt at sige, at jeg nu har noteret mig, at selv om hr. Fischer gerne ville have haft, at der kunne gennemføres alternative planer, så indrømmer hr. Fischer nu, at det ikke er muligt. Det er den indrømmelse, som dagsordenen for så vidt også giver, og dermed har debatten i hvert fald haft et formål.

Jeg vil også gerne sige til hr. Fischer efter hans bemærkninger om min udtalelse til Ritzaus Bureau, som jeg ikke kan genkende, at der siden i går eftermiddags klokken godt 16, da hr. Fischer og jeg skiltes med denne dagsorden, for mig ikke har eksisteret noget alternativt flertal, men kun et flertal med en regering, der nu tilkendegiver, uanset diskussionen i den konservative folketingsgruppe, at man vedstår, hvad der er aftalt i Storebæltsaftalen og i færgealgsloven.

Det mener jeg er en gevinst, for jeg tror faktisk, der har været for mange skjulte dagsordener om præcis denne rute; der har været ønske om politisk at underminere grundlaget for den ved gentagne gange at rejse spørgsmål om dens fortsatte eksistens. Nu får vi vedtaget en dagsorden, hvor et meget stort flertal – hvad der også er rimeligt – klart og tydeligt siger, at ruten fortsætter, i hvert fald indtil den faste forbindelse over Storebælt er en realitet.

Jeg bliver også nødt til at sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg synes, hr. Bilgrav-Nielsen smyger ansvaret for beslutningen om at bygge »Peder Paars« og »Niels Klim« for hurtigt af sig. Beslutningen var bygget på et økonomisk grundlag, som faktisk holdt; men når man sammenligner den nuværende rute med, hvad »Peder Paars« og »Niels Klim« tilsvarende også skulle nedskrives til, hvis ikke de var betalt, hvad de jo i realiteten var, så kan man godt gå hen og få et underskud at sammenligne med. Det er som at sammenligne æbler og pærer.

Derudover havde man efterfølgende haft færgerne at kunne sætte ind på rutedrift i Danmark. Det har man ikke med »Ask« og »Urd«, hvilket er en anden økonomisk overvejelse og situation, som hr. Bilgrav-Nielsen her prøvede at smyge et ansvar for af sig.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

[Fischer]

Erkender og erkender – det, jeg erkender, er, at Socialdemokratiet ikke ville være med til at genvurdere Århus-Kalundborg-overfarten i lyset af det store underskud og ikke ville være med til en alternativ rute, der kunne have elimineret underskuddet. Vi er så tilbage ved udgangspunktet, som er færgealgsloven fra 1990, og jeg har tilkendegivet, at den konservative folketingsgruppe ikke løber fra sit ansvar for den lov, vi bryder ikke noget forlig. Og dermed kan vi vedtage denne dagsorden.

Det nye i denne dagsorden er, at den konstaterer, at rutens nuværende driftsøkonomi skal forbedres. Jeg håber, at Socialdemokratiet virkelig vil koncentrere sig om det punkt frem for den evindelige socialdemokratiske historiskrivning om »Peder Paars« og »Niels Klim«, som er uinteressant i denne sammenhæng. Det er det nuværende og de fremtidige underskud, vi skal forholde os til, og jeg har forstået denne dagsorden sådan, at Socialdemokratiet omsider er parat til det. Det betragter jeg som et positivt fremskridt, selv om den løsning, vi stemmer om i dag, i bedste fald er den næstbedste eller den tredjebedste løsning.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Bilgrav-Nielsen siger, at Folketinget ikke skal drive færgefart osv., vil jeg sige, at det kan man jo sådan set sige om mange ting. Så kan jeg ikke forstå, at hr. Bilgrav-Nielsen selv har stemt for byggeriet af »Peder Paars« og »Niels Klim« i sin tid sammen med SF og Socialdemokratiet. Hr. Bilgrav-Nielsen har også været med til at sælge »Peder Paars« og »Niels Klim«, og hr. Bilgrav-Nielsen har været med til at chartre »Ask« og »Urd«, så det er en lidt sen erkendelse.

Men da jeg har haft forholdsvis meget ret i det, jeg har sagt om disse her sager, vil jeg meget gerne stille mig til rådighed en anden gang, hvis det drejer sig om rederidrift eller sådan noget lignende, i al venskabelighed.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Når hr. Fischer siger, at det, der bliver bekræftet i dag, kun skulle være den næstbedste eller den tredjebedste løsning, så er spørgsmålet: For hvem? Det er i hvert fald ikke for bru-

gerne på Århus-Kalundborg. De alternativer, der var stillet op fra ministerens side, ville under alle omstændigheder have givet ringere serviceniveau på ruten Århus-Kalundborg, end vi har på nuværende tidspunkt, og det ville have været en yderligere serviceforringelse i forhold til, da vi havde »Peder Paars« og »Niels Klim«, og det har Socialdemokratiet ikke ønsket at medvirke til.

Jeg synes, det er meget glædeligt også for brugerne. Jeg synes, at de ligesom er forsvundet i den debat, vi har haft her i dag. Det er meget glædeligt for brugerne af ruten, at vi nu har fået slået fast, at der ikke vil ske yderligere serviceforringelser på Århus-Kalundborg-ruten, før vi har den faste forbindelse over Storebælt; så kan vi til den tid tage stilling til, hvad der skal ske på Kattegat.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Det, vi taler om, er et underskud i år på 130 mio. kr. på en enkelt færgerute, måske 100 mio. kr. til næste år og betydelige underskud også i de kommende år. Jeg forstår udmærket godt, at fru Sonja Mikkelsen gerne vil tage hensyn til lokalbefolkningen – hvem vil ikke det? – men der er jo altså også andre muligheder.

Jeg vil bare sige til fru Sonja Mikkelsen, at skulle det ske, at Socialdemokratiet en dag får regeringsmagten, så tror jeg, at Socialdemokratiet hurtigt vil komme til den erkendelse, at statskassens størrelse ikke er ubegrænset, og at folks vilje til at lade sig beskatte heller ikke er ubegrænset. Det må man altså også tage med i betragtning, når det drejer sig om underskud af denne størrelse. Det må være vores forpligtelse at prøve at bringe så store underskud ud af verden.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 6 af Helge Mortensen (S), Fischer (KF), Svend Heiselberg (V), Tommy Dinesen (SF), Sonja Albrink (CD), Bilgrav-Nielsen (RV) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran) vedtoges med 104 stemmer (S, KF, V, SF, CD, RV og KRF) mod 7 (FP).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 7 af Ole Donner (FP) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 54:

Forslag til lov om ekspropriation på sagsområder, der henhører under Grønlands hjemmestyre.

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 28/10 92).

Sammen med denne sag foretoges den følgende på dagsordenen opførte sag, nemlig:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 55:

Forslag til lov om ændring af lov for Grønland om ekspropriation.

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 28/10 92).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Rosing (S):

Der er i disse lovforslag tale om justeringer som følge af, at hjemmestyret nu har overtaget alle de områder, som ifølge hjemmestyreloven skal overtages, senest sundhedsvæsenet den 1. januar 1992. Det første lovforslag, nr. L 54, gælder spørgsmålet om overførsel af kompetence, og hjemmestyret er allerede i gang med at udarbejde en lov om ekspropriation for hjemmestyreejede områder. Lovforslag nr. L 55 drejer sig om, hvad vi kalder restområder: de områder, som stadig hører under staten.

Dette er en naturlig konsekvens af de overdragelser, der er sket til hjemmestyret. Vi vil have et par opklarende spørgsmål i udvalget vedrørende lovforslag nr. L 55 – medmindre trafikministeren er i stand til at svare herfra – om koncessionerede selskaber, men det er udelukkende opklarende spørgsmål. For os at se er der ingen problemer; det er en konsekvens af overdragelserne fra staten til hjemmestyret.

Henning Andersen (KF):

Jeg kan på Det Konservative Folkepartis vegne anbefale de to lovforslag.

Når man læser den, ganske vist meget korte, skriftlige fremsættelsestale, fremgår det meget klart og kontant, hvad der er baggrunden for disse to lovforslag. Noget meget væsentligt i forbindelse med de to lovforslag er også, at hjemmestyret ønsker området overført. Jeg synes, det er flot, og jeg vil anbefale en hurtig og velvillig behandling her i Tinget.

Steenholdt (V):

Nærværende to forslag er blevet behandlet i Grønlands Landsting så sent som den 15. oktober 1992, og alle partier i Landstinget har accepteret lovforslagene. Vort ønske er tydeligt: Folketinget må efter vor mening tilvejebringe den fornødne hjemmel til, at hjemmestyret selv kan fastsætte regler om ekspropriation på områder, som hjemmestyret har overtaget.

Lovforslag nr. L 55 ændrer den eksisterende lov, således at den deri beskrevne fremgangsmåde fremover kun finder anvendelse ved statens ekspropriationer i Grønland.

Nærværende lovforslag foreskriver en relativt enkel fremgangsmåde ved ekspropriationer rettet mod private, som samtidig giver borgerne de bedst mulige retsgarantier. En sådan lov er en nødvendighed i dette år, da Landstinget netop i dette efterår har vedtaget en omstrukturering af KNI, og landtrafikkens containerisering kræver megen lovændring som denne, når man tænker på ændringerne af Atlantkajerne i Grønland.

Tommy Dinesen (SF):

Vi støtter de to lovforslag, der er til behandling.

Ernst B. Schmidt (FP):

Fremskridtspartiet kan tilslutte sig den forrige taler, hr. Tommy Dinesen. Og så kunne jeg måske komme med et hjertesuk: Det var rart, om den danske stat også kunne slippe lidt billigere.

Sonja Albrink (CD):

Jeg skal på CD's vegne tilkendegive, at vi støtter de to lovforslag.