

Forhandling

Kim Behnke (FP):

I Finansudvalget er Fremskridtspartiet fortsat betækningsberettiget, og derfor fremgår det også af den trykte betænkning, at vi i en lille epistel redegør for, hvorfor vi sådan set ikke er specielt tilfredse med det forløb, statens finanser havde i 1993.

Vi stemte imod den finanslov, der var for 1993. Vi mente, det var dybt uansvarligt at vedtage en finanslov med så stort et driftsunderskud.

Efterfølgende har vi stemt imod en lang række af de aktstykker, regeringen fremlagde i løbet af finansåret 1993 med ønsker om yderligere bevillinger.

Og da vi så nåede frem til tillægsbevillingsloven for 1993, mente vi også, at den med et så stort og markant underskud var udtryk for en aldeles uansvarlig finanspolitik. Derfor stemte vi imod tillægsbevillingsloven.

Efterfølgende har det samlede materiale jo været til gennemgang dels i rigsrevisionen og efterfølgende hos statsrevisorerne. Det har resulteret i, at en lang række ministre har fået påtale for uregelmæssigheder, hvor der har været anledning til at rejse kritik over for forretningsgange.

Vi har i Finansudvalget gennemgået dette materiale, og på langt de fleste punkter er der kommet fornuftige, gode løsninger. Og det ønsker vi så at kvittere for ved at stemme for statsregnskabet og den endelige betænkning omkring statsrevisorernes indstilling for statsregnskabet 1993 – ikke som udtryk for, at vi er tilfredse med det pengeforbrug, der fandt sted i 1993, men som udtryk for, at vi i dag finder den bogholderimæssige postering og efterfølgende regnskabsopgørelse af tingene tilfredsstillende og korrekt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges enstemmigt med 121 stemmer.

Formanden:

Finansministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Forespørgsel nr. F 13:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om, hvorledes man agter at sikre den frie konkurrence i Helsingør Havn med lige vilkår for alle rederier og således efterkomme Europa-Kommissionens ønske?«

Af Ole Donner (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Pia Kjærsgaard (DF) og Poul Nødgaard (DF).

Begrundelse

Ole Donner (DF):

Når Dansk Folkeparti i dag har stillet en forespørgsel til trafikministeren med ordlyden: »Hvad kan ministeren oplyse om, hvorledes man agter at sikre den frie konkurrence i Helsingør Havn med lige vilkår for alle rederier og således efterkomme Europa-Kommissionens ønske?« er det selvfølgelig, fordi Dansk Folkeparti går ind for den frie konkurrence, og fordi det har været sådan specielt de sidste 4-5 år, at skiftende trafikministre har gjort alt, hvad de kunne, for at der ikke skulle være fri konkurrence på denne overfart.

Man har tidligere fået pålagt fra EU, at man skulle åbne for fri konkurrence. Man har fået udtalelser fra Konkurrencerådet. Jeg mener ikke længere, man kan tale om anstændighed. Jeg mener, at det, der foregår ved Helsingør-Helsingborg-overfarten, er plåt. Man forsøger på alle mulige måder at fastholde det monopol, der er på det pågældende sted, og det medfører dårlig service over for skatteborgerne. Det medfører også alt for høje priser på overfarten, og det medfører ikke mindst en konkurrenceforvridning. Derfor er vi selvfølgelig i Dansk Folkeparti meget spændt på at høre trafikministerens svar på denne forespørgsel.

Nu har jeg så lige erfaret – for 3 minutter siden – at Kammeradvokaten skulle have lavet et notat på en 12-14 sider. Det er, efter hvad jeg fik at vide af de pågældende, der har læst det, et

bestilt arbejde, som er lavet i går. Det er selvfølgelig meget interessant for udvalgsmedlemmerne og for Folketingets medlemmer så tidligt som muligt at blive orienteret om, hvad Kammeradvokaten mener, og jeg glæder mig selvfølgelig til – samtidig med, at ministeren svarer – at få mulighed for at læse de 12-14 sider igennem, inden jeg skal herop igen som ordfører for Dansk Folkeparti.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I dag er sagen om Helsingør-Helsingborg-overfarten ikke alene på dagbladet Børsens dagsorden, men også, idet det er en sag, der er blevet vendt og drejet i massemedierne, på Folketingets dagsorden. Jeg vil derfor her i dag slå fast, at reel konkurrence på overfarten skabes ved at åbne mulighed for etablering af et nyt færgeleje i Helsingør.

Visse medlemmer her i Tinget har i de senere måneder følt sig kaldet til at beskyldte trafikministeren for ikke så lidt. Men hvad er der egentlig mere præcist sket i sagen? Hvad er status?

For det første arbejder vi faktisk på at skabe en mulighed for konkurrence på overfarten ved, at der søges etableret et nyt færgeleje for eventuelle interesserede nye operatører.

For det andet har Scanlines bestyrelse besluttet at afskaffe det særlige sommerweekend-tillæg på 140 kr. for personbiler tur/retur fra sommeren 1996. Herved er den dyreste pris reduceret fra 595 kr. til 455 kr. Jeg skal tilføje, at i 1996 vil gennemsnitsprisen således for en tur/retur for personbiler blive reduceret til ca. 350 kr.

Vi arbejder altså på at skabe forudsætningerne for konkurrence på overfarten, og den nuværende operatør har skåret toppen af de højeste priser. Tingene går altså den rigtige vej. Det, man var utilfreds med folkeligt set, var jo primært, at priserne var for høje. Det er nu ændret.

Jeg mener derfor, når vi tager i betragtning, at vi som sagt arbejder på at skabe mulighed for nye interesserede operatører, at vi lever op til det, der er sagt.

Det er utrolig nemt for nogle at gå ind og kræve fuld frihed for enhver, der har lyst til at sejle på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det koster jo så lidt for dem, der ikke sidder med ansvaret. Som trafikminister kan jeg ikke være så flot og så stor i slaget som visse medlemmer af det høje Ting. Der er nogle hensyn, der skal

tages, og man kunne med rette bebrejde mig det, hvis jeg ikke tog dem.

Sagen er nemlig ikke så enkel, som mange prøver at gøre den til. Der er mange og modstridende interesser i denne sag. Vi skal kombinere trafikpolitik, miljøpolitik og konkurrencepolitik, og det hele skulle helst gå op i en højere enhed, hvor samfundets og forbrugernes interesser bliver tilgodeset – men ikke nødvendigvis ét bestemt rederis interesser.

Til Mercandia Rederiernes gentagne krav om at få adgang til de eksisterende færgelejer i Helsingør vil jeg sige, at jeg synes, at det principielt ville være meget betænkeligt, hvis man bøjede sig for dette ene rederis krav. Kan Folketinget forestille sig, at andre rederier andre steder benytter sig af samme metode og kræver at komme ind på steder, hvor der ikke på objektivt grundlag er plads? Hvad ville det føre til af usikkerhed for de mange færgerederier, der i øvrigt opererer i Danmark?

Vi har derfor i regeringen fundet, at den mest farbare vej til at skabe konkurrence på overfarten er at åbne mulighed for etablering af et nyt færgeleje, der udbydes til interesserede operatører på lige og fair vilkår. Der er nu sendt et projekt i høring, efter at Trafikministeriet har modtaget en ansøgning fra Ole Lauritzen om etablering af et nyt færgeleje ud fra DSB's terminalanlæg. Lad os nu slå det fast: Der er sendt et projekt til høring. Det er det centrale og intet andet.

Det foreslåede leje er ganske enkelt i sin konstruktion – for teknikere: et såkaldt link spanleje – og vil efter de foreliggende oplysninger kunne opføres relativt hurtigt og billigt. Et sådant leje vil udgøre et effektivt, konkurrence-dygtigt alternativ, og jeg kan oplyse, at projektansøgeren allerede har iværksat annoncering efter interesserede færgeoperatører.

Der er altså en proces i gang med det sigte at skabe mulighed for reel konkurrence på ruten. Det vil ikke være rigtigt af mig at foruddiskontere høringen, der nu foregår, men det er klart, at den sædvanlige høringsprocedure naturligvis skal følges. Det har været kendt af alle. Alt andet ville være forkert.

Det har vist sig, at der ikke har været andre realistiske placeringer af et nyt leje end ud for DSB's område. Det viser Ole Lauritzens to tidligere ansøgninger, der var baseret på etableringen af nye havneanlæg med opfyldning syd for DSB's terminalanlæg.

Særlig på grund af opfyldningerne har disse ansøgninger ikke kunnet finde opbakning i hverken Helsingør Kommune, Frederiksborg Amt eller hos Miljø- og Energiministeriet. Det blev endeligt klart i september måned i indeværende år, 1995. Andre placeringer andre steder i havnen, f.eks. hvor de gamle lejer lå ud for Kronborg, har heller ikke – af gode grunde, vil jeg tilføje – kunnet accepteres af kommunen.

Især miljømæssige hensyn vejer tungt i denne sag, herunder hensynet til Kronborg og Helsingør Kommunes ønske om at friholde den indre by for tung trafik. Netop det sidste ønske var et afgørende punkt, da Folketinget i 1990 vedtog anlægsloven om udbygning af færgeterminalen i Helsingør. Formålet var at samle terminalbetjeningen af DSB's og Scandinavian Ferry Line's, SFL's, færgefart mellem Helsingør og Helsingborg, men i høj grad også at imødekomme ønsket fra Helsingør Kommune om at friholde den indre by for tung trafik.

Færgeanlægget er altså skræddersyet til ScandLine's besejling af overfarten. Dette må siges at være bekræftet igen af et flertal i Folketinget, da lov om DSB Rederi A/S blev vedtaget den 28. marts 1995.

Herudover har Kommissionen i maj 1992 godkendt ScanLink-samarbejdet, hvilket indebærer, at Kommissionen anser samarbejdet for at være ikkekonkurrencestridigt, og det er således undtaget fra konkurrencereglerne. ScandLine har hvert år siden 1992 indsendt de oplysninger, som Kommissionen har forlangt. Kommissionen har ingen bemærkninger haft hertil.

Skiftende trafikministres holdning siden 1991 har været, at der vitterlig ikke er plads. Der er ikke plads i selve statshavnen, og der er heller ikke plads i DSB's havneanlæg. Som bekendt er Transportrådet af Trafikudvalget anmodet om en bedømmelse af mulighederne for, at yderligere operatører kan besejle det eksisterende færgeleje i Helsingør havn inklusive DSB's havneanlæg, idet der tages udgangspunkt i ScandLine's sejlplan. Denne redegørelse venter vi stadig på.

Således kommer vi tilbage til udgangspunktet, nemlig en afvejning af modstridende hensyn. Regeringen har fundet, at den mest farbare vej til reel konkurrence på ruten er at åbne mulighed for etablering af et nyt færgeleje. Det er regeringens klare holdning i denne sag.

Forhandling

Ole Donner (DF):

Jeg takker ministeren for den forholdsvis korte redegørelse, som gjorde, at jeg ikke fik tid til at komme i gang med det lange brev fra Kammeradvokaten; men det vil jeg så få lejlighed til under de øvrige ordføreres indlæg.

Trafikministeren siger, at en del MF'ere har følt sig kaldet i de seneste måneder til at komme bl.a. Mercandia til hjælp. Jeg vil oplyse trafikministeren om, at jeg i ca. 5 år har kæmpet for, at der skulle være fri konkurrence, ikke med Mercandia som den eneste mulige operatør, men med alle mulige andre, som kunne have interesse i at besejle den pågældende rute.

Nu siger ministeren, at man søger at skabe fri konkurrence ved at gennemføre et projekt med at lave en eller anden ny form for et leje, og ministeren oplyser glædestrålende, at nu har man fået en ansøgning. Jeg forstod også, at det var et forholdsvis luftigt forslag, der var til behandling i starten, men det er altså blevet omformet til en ansøgning, og det er jo selvfølgelig rart, for så kan syltekrukken komme i gang med høringer, udskydelser og nye undersøgelser osv.

Det er helt sikkert, at skiftende trafikministre har forsøgt at hæmme den frie konkurrence, som ministeren rigtigt sagde. Ministeren siger, at der er mange modstående interesser i denne her sag, der er miljø, trafik og konkurrence, og at man ikke skal give fordele til et bestemt rederi, her som nævnt Mercandia.

Nej, ministeren har ikke haft modstående interesser, han har haft én interesse, og det er at favorisere det eksisterende selskab deroppe i allerhøjeste grad, og det har så udmærket kunnet forenes med de andre synspunkter, nemlig miljø og trafik. Jeg er helt overbevist om, uanset hvem der kommer til at besejle den pågældende rute, at de lige så godt som DSB ville kunne gå ind og opfylde de krav, der er.

Og så oplyser ministeren, at nu er der sket en nedsættelse af priserne. Ja, det er jo i hvert fald rart, når man har verdensrekord i priser: sådan små 600 kr. for 20 minutter; man kan dårligt nå at handle toldfrit, inden man er ovre på den anden side.

Jeg synes, det er forkasteligt, og jeg vil gerne spørge ministeren, om han ikke er enig i, at de priser har været alt for høje i alt for mange år, og om ministeren virkelig er tilfreds med den lille nedsættelse, som man nu har følt sig tvunget eller kaldet til at lave.

Ministeren siger også, at nu har Ole Lauritzen allerede sat annoncer i. Jamen det er da fint; hvis man virkelig kan bevare monopoleet ved at indrykke en tospaltet på 120 mm, jamen så er det da forholdsvis enkelt at få fastholdt det monopol i stedet for at lukke op for andre operatører.

Og så nævner man Transportrådet. Ja, det er selvfølgelig også en syltekrukke. Det er da meget interessant, hvad Transportrådet på et eller andet tidspunkt kommer frem med, men jeg tror ikke, at man vil rette sig efter det. Hvis Transportrådet kommer frem til, at der bør være fri konkurrence, så tror jeg, man vil fortsætte med at følge reglerne om den høring, der nu er, og om det luftige projekt, som alle advarer imod, og som ikke har nær så gode faciliteter og terminaladgange, som de andre har.

Jeg mener, at Folketinget i den her sag burde sikre, at der blev fri konkurrence på den pågældende rute. Det er helt urimeligt, at skiftende ministre har teet sig, som de har gjort i denne her sag. Det medfører høje billetpriser, som jeg talte om før, og det er vel nok den dårligste service i hele kongeriget Danmark, der findes på den rute.

Men det, der er interessant – og det vil jeg gerne spørge om – er, hvorfor i alverden trafikministeren ikke har gjort noget for at efterkomme de pålæg, der er kommet dels fra EU, dels fra Konkurrencerådet. Der taler man jo ikke om, at det vil være godt, hvis man lavede et ekstra leje. Næh, man siger: Der er plads i de eksisterende lejer, og ministeren skal sørge for, at der bliver fri konkurrence.

Så siger ministeren heroppefra: Der er ikke plads. Skiftende trafikministre har siden 1991 vurderet, at der ikke er plads. Jamen jeg synes, det er betryggende, at man har trafikministre, der er så søfartskyndige, at de kan sige: Sådan er det! Men det er fuldstændig ligegyldigt, om der er plads eller ej, for der står i afgørelsen, at hvis man ikke mener, der er plads, så skal de eksisterende operatører indskrænke og give plads for fri konkurrence. Så der er overhovedet ikke nogen undskyldning i at sige: Der er ikke plads, og vi mener ikke sådan og sådan. Nej, man skal bare sørge for at efterkomme den afgørelse, der er kommet, i stedet for at begynde på alle mulige luftige projekter.

Jeg synes, det er plat, det, der sker her, jeg synes, det er uanstændigt, at trafikministre kan te sig på den måde, uden at Folketinget griber ind.

Helsingør Byråd og Helsingborg Byråd har i hvert fald udtalt, at man går ind for fri konkurrence. Og flere store danske dagblade har i lederspalten opfordret Folketinget til at gribe ind nu og være med til at sikre den fri konkurrence, og det burde Folketinget selvfølgelig gøre.

Jeg tror kun, der findes ét fortillfælde, hvor ministre på trafikområdet har trådt så meget ved siden af. Det var, da den daværende trafikminister Kjeld Olesen forsøgte at redde Taxfree ude i Kastrup. Det var næsten lige så grotesk – hvis ikke det var værre.

Derfor mener jeg, at Folketinget i dag bør tage fat i den her sag og fortælle trafikministeren, hvad han skal gøre. Ikke hvad han *kan* gøre, for det har han fået at vide for 2 år siden både fra EU og fra Konkurrencerådet. Så han ved udmærket, hvad der burde gøres i den her sag, men jeg mener, der i dag bør vedtages en dagsorden, der siger helt præcis, hvad der *skal* gøres, hvis man skal bevare den nuværende trafikminister.

Jeg mener, det burde være himmelråbende let at få vedtaget en dagsorden i dag, for hvis vi lige ser lidt på, hvad de forskellige har sagt, så har De Radikale sagt: Det her burde ud i licitation. Det er jeg enig med De Radikale i. Hr. Steen Gade fra SF har gentaget det og sagt, at det burde ud i licitation. Og jeg er måske naiv, men jeg troede da, at man i SF ville følge Sømændenes Forbund, som jo har anbefalet, at man lader andre rederier komme ind på ruten, f.eks. Mercandia. Man går oven i købet så langt, at man fra Sømændenes Forbund betegner Mercandia som et meget seriøst rederi.

Hr. Arne Melchior fra CD har talt om alt for høje billetpriser. Det er jeg enig med hr. Melchior i, og det har jeg også været inde på et par gange.

Venstre og De Konservative har ligefrem sagt – ja, det er meget sjældent, de bruger så stærke ord – at det er en skandale. Og de har ligefrem vedtaget eller truet med at vedtage en dagsorden uden om regeringen. Og de sagde, at det var helt horribelt, at der ikke er fri konkurrence.

Jeg er helt enig i alle de udtalelser, der er kommet fra de forskellige partier. Og når jeg tæller alle de mandater sammen og lægger Dansk Folkeparti til, så er der jo søreme et fint flertal for at fortælle, hvad der nu skal ske. Så derfor mener jeg, at man burde kunne tilslutte sig en dagsorden.

Jeg skal her på vegne af Dansk Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget opfordrer regeringen til at åbne de eksisterende færgelejer for alternative operatører senest den 1. februar 1996 og dermed sørge for fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag D 18).

Formanden:

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

Og så er det hr. Tommy Dinesen og derefter hr. Arne Melchior for korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Der blev sagt mange ting, som jeg naturligvis skal kommentere inden min ordførertale for mit parti. Der blev sagt plat om nogen. Ja, der blev i hvert fald adskillige gange sagt *fri konkurrence* og *monopoler*. Det, jeg godt vil have at vide i denne forbindelse, er: Er det sådan, at Mols-Linien er et monopol? De besejler i hvert fald to havne. Eller hvad med Spodsbjerg-Tårs, som også besejler to havne? Og det vil de ganske givet også gøre, efter at de faste forbindelser på Storebælt er færdige.

Er det så sådan, at DSB kan begynde at sejle fra de samme havne, som de pågældende har eller besejler i dag? Er det sådan, at man fra DF's side vil ophæve ejendomsretten? Det er ikke, fordi jeg skal gøre mig til den store fortaler for det, men jeg synes dog, det er bemærkelsesværdigt, at det tilsyneladende kun er DSB eller et datterselskab til DSB, man er ude på at klandre i denne her forbindelse.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Ole Donner mente, at Folketinget i dag legende let – tror jeg det lød – måtte kunne vedtage den af ham stillede dagsorden. Jeg vil da indrømme, at der kun er få centimeter mellem den røde og den grønne knap. Så det er ikke svære gymnastiske øvelser, der skal til, men jeg tør alligevel på dette tidlige tidspunkt af debatten spå, at hr. Donner kommer til at stå med sine fire stemmer alene mod resten af Folketinget. Det vil undre mig, hvis det går anderledes – meget anderledes kommer det i hvert fald ikke til at gå.

Anledningen til min korte bemærkning er i øvrigt, at hr. Donner fik sagt noget om en afgørelse fra Konkurrencerådet, medens han nærmest hånede den henvendelse, der fra Folketingets Trafikudvalg, som hr. Donner jo selv er medlem af, er stillet til Transportrådet. Den vil vi såmænd ikke rette os efter alligevel. Det siger hr. Donner allerede, før han kender den. Konkurrencerådet, der altså også kun kan give råd og ikke afgøre noget, udnævnes derimod pludselig til at have afgjort en sag. Jeg går ud fra, at det var én blandt mange lapsuser i hr. Donners tale.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt svare hr. Tommy Dinesen omkring Mols-Linien. Det er sådan, at Dansk Folkeparti går ind for fri konkurrence på alle ruter. Vi går også ind for fri konkurrence på Molsruten, og hvis DSB skulle få den idé at prøve at besejle Molsruten, så er jeg helt 100 pct. sikker på, at det vil de ikke kunne klare.

Jeg har set deres evner til at købe tog ind, hvor vi har 40 stående, der ikke kan køre. Jo, det kan de godt, men hvis de kører med ét af dem, så går de andre i stå, og det er ikke særlig hensigtsmæssigt. De kan ikke drive nogen form for konkurrence med private firmaer. De kan drive en form for konkurrence de steder, hvor de har et monopol, og hvor skatteyderne dækker underskuddet, så det er vi helt fuldstændig rolige over for, og de må meget gerne have lov til at give tilbud.

Så til hr. Melchior om det, jeg sagde om Transportrådet. Jamen jeg sagde, at jeg troede ikke på, Folketinget ville rette sig efter Transportrådet, hvis de siger, at der skal være fri konkurrence. Det er jeg helt overbevist om at man ikke vil. Men Konkurrencerådet bruger man til at stikke private firmaer i snuden. Lige så snart de har gjort et eller andet, så siger man: Sådan skal du forholde dig – det siger Konkurrencerådet.

Men når det er trafikministeren, det går ud over, jamen så siger man: Det betyder ikke noget. Så sætter vi bare et andet råd til at undersøge det. Det kunne være, de kunne komme med en idé.

Så til hr. Melchior: Det var ikke nogen lapsus, det, jeg sagde.

Men hr. Melchior har ret i én ting: Der er ikke mange millimeter imellem den røde og den grønne knap, og når hr. Melchior forudser, at jeg

kun får fire stemmer for min dagsorden, så kan jeg oplyse hr. Melchior, at hvis det bliver sådan, så kan det maksimalt blive tre stemmer, idet vi har en clearet i dag, men det er bare for orienteringens skyld, jeg siger det.

Formanden:

Hr. Tommy Dinesen og derefter hr. Melchior for korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det kommer ikke bag på mig, at argumenterne er så dårlige i den her sag fra hr. Donners side. For det første har DSB haft konkurrence, f.eks. på Korsør-Nyborg og Vognmandsruten, og der gik man ind og lavede nogle nye færgeløjer, og stadig væk er der et overskud på en halv mia. kr. på Halsskov-Knudshoved, så DSB er måske ikke så dårlig.

Så synes jeg, det er dårligt at stå her og sige, at de ikke kan finde ud af det i DSB. Der er altså 5.000 ansatte, som man ligefrem står og – ja, jeg var lige ved at sige noget grimt, men det kan man da dårligt tillade sig. Det er altså sådan, at på Storebælt sejler nogle færger. Det har der gjort i adskillige hundrede år, var jeg lige ved at sige, uden der er sket væsentlige ulykker på noget som helst tidspunkt, så deres sømandskab og deres fagkundskab på området kan man nok ikke negligere, men jeg kan altså forstå, at alle skal gå ind på andres områder. Det er i strid med grundloven.

Om den omtalte Mols-Linien: Det er deres egen havn. Der vil hr. Donner altså have, at andre skal gå ind og begynde at sejle. Det er i strid med grundloven. DSB vil ryge i spjældet med det samme, og de vil blive kritiseret af samtlige i det her land, fordi de ikke vil gå ind og anerkende ejendomsretten. Det er den ejendomsret, som hr. Donner heller ikke anerkender. Det er jo sørgeligt det her. Der er altså ikke nogen politik på det område i det lille nye parti, DF, kan jeg forstå.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Ole Donner oplyste i sin replik, at det ikke var en lapsus, altså ikke nogen fortalelse, at han havde talt om Konkurrencerådets afgørelse. Hvis det ikke var en fortalelse, så kunne jeg bare konstatere, at det er en falsk oplysning, for Konkurrencerådet kan ikke afgøre noget. Og det ved hr. Donner. Ergo ville jeg altså dømme ham

mildt ved at sige, det var en fortalelse. Når det ikke er det, så er det en konkret forkert oplysning.

Og så en bemærkning om DSB's evne til at konkurrere. Også her taler hr. Donner skrigende usandhed. En mængde af DSB's ruter med busser landet over har været ude i offentlig licitation, og DSB har i denne lige og frie licitationsrunde vundet ved at være bedst og billigst masser af steder. Derfor er det beklageligt, at hr. Donner, men altså heldigvis da kun med tre stemmer bag sig, står her og rakker ned på vort udmærkede DSB.

Formanden:

Hr. Ole Donner og derefter hr. Poul Andersen som ordfører.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Hr. Tommy Dinesen nævner et meget godt eksempel med Vognmandsruten, der må konkurrere med DSB, og de har selv måttet bygge deres egne færgeløjer for at kunne konkurrere. Det er også helt fint, de konkurrerer meget fint, og de tjener penge på det. Det, man vil gøre oppe i Helsingør, er, at man vil forære DSB muligheden for at sejle i de lejer, som skatteyderne har betalt, og kun dem – uden konkurrence.

Jeg står ikke og hagler ned – eller hvad man nu skal bruge af udtryk – på 5.000 ansatte. Næ, jeg siger såmænd bare, at ledelsen i DSB ikke er så dygtig. Altså jeg kan ikke få mig til at sige, at det er dygtigt gjort at købe 40 tog, man ikke kan køre med. Jeg kan ikke få mig til at sige, det er dygtigt at købe nogle IC3-tog, der ikke kan køre, hvis det er for varmt, eller ikke kan køre, hvis det er for koldt, og hvis de endelig kan køre, så kører de ikke til tiden. Det synes jeg ikke er dygtigt arbejde. Det ville aldrig gå i en privat virksomhed. Jeg angriber ikke noget sømandskab, men det, der er sket med »Ask« og »Urd« og »Tycho Brahe«, og hvad den hedder oppe i Helsingør, synes jeg ikke, man kan rose folk for.

Og så siger hr. Melchior, at Konkurrencerådet ikke kan afgøre noget. Kald det, hvad man vil. De har i hvert fald behandlet en sag og er kommet frem til noget, som hr. Melchior siger ikke er en afgørelse, men så et resultat. Så har de meddelt trafikministeren resultatet af det møde, Konkurrencerådet har haft, og resultatet var altså, at man foreslog – jeg ved ikke, om man kan foreslå, det kan man måske ikke engang – men

resultatet af drøftelsen var, at man mente, at man skulle åbne de eksisterende lejer deroppe. Så er jeg ligeglad med, om man kalder det en afgørelse, eller hvad man kalder det.

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet stiller vi os spørgsmålet, om der er forskel på reel konkurrence alt afhængig af, hvem der er parter. Vi mener, at der skal handles ens.

Trafikministeren har givet en fyldestgørende redegørelse for sagens forløb og også løbende været i samråd. Derudover har han ved skriftlige besvarelser orienteret og fulgt op på sagen. I sommerens løb var Trafikudvalget også inviteret op for at besigtige overfarten og fik samtidig en gennemgang af sagen. Helsingør Kommune og Miljøministeriet har været inddraget i løsningsmodeller, og Transportrådet er af Trafikudvalget blevet bedt om at udarbejde en rapport om færgedriften. Det sidste har man så ikke villet afvente.

Men der skal ikke herske nogen tvivl om, at for Socialdemokratiet er reel konkurrence det, at alle parter har samme vilkår og betingelser. Derfor er løsningen et nyt færgeleje, der places, så overfarterne ikke generes af hinanden. Det vil sige, at Socialdemokratiet afviser den foreslåede dagsorden.

Svend Heiselberg (V):

Lad mig indledningsvis sige, at Venstre ønsker fri konkurrence, og at vi gerne medvirker til at bryde monopollet for såvel Helsingør færgerute som andre monopoliserede ruter.

Netop her på Helsingør-Helsingborg-ruten ser vi jo et tydeligt eksempel på, hvad der sker, når der ikke er fri konkurrence. Så bliver priserne skruet op i skyhøjde. Men denne moral eller manglende moral har vel været årsag til at fremkalde kravet om konkurrence.

Det forlyder nu, at ScandLines har besluttet at sænke transportpriserne. Herved imødegår ScandLines en del af den kritik, der har været rejst, men kritikken er så også blevet brugt til at stille krav om, at der oprettes en konkurrerende rute med brug af statens faciliteter, det være sig færgelejer eller overfartsområder.

Venstre vil ikke være med til at diktere, at det vil være forsvarligt at skabe mere trafik fra de eksisterende færgelejer. Det var også det, der lå bag Trafikudvalgets beslutning om at lade Transportrådet komme med sin bedømmelse – vist efter forslag fra De Konservative.

Hvis der er nogen, som har mod og lyst til at starte en konkurrerende rute op på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og hvis nogen mener, at det kan være rentabelt, hvad jeg ikke skal blande mig i om det er, så skal de selvfølgelig have anvist et område, hvor de for egen regning kan bygge og etablere de nødvendige faciliteter, der skal til, for at de kan drive færgedrift.

Men lad mig minde om, at der om 5 år står en fast forbindelse færdig mellem København og Malmø, og hvis vi erindrer os den prognose, der blev lavet i 1993-94, hvor 12.000 bilister blev interviewet, viste det sig, at to ud af tre bilister, der tog via Helsingør, med fordel kunne benytte Øresundsbroen. Men derfor kan det da godt være, at det kan gå at investere i færgelejer og i opmarchfaciliteter, men jeg mener at kunne huske, at staten i begyndelsen af 1990'erne lavede en investering i nødvendige faciliteter på 785 mio. kr., og at svenskerne investerede betydeligt større beløb. Og lad mig da også minde om, at rederiet Stena Line i Frederikshavn har lejet arealer af staten og har måttet deltage i anlæg af to færgelejer, selv betale et færgeleje, har opført terminaler for ca. 100 mio. kr., og det var tilsvarende forhold i Rødby Havn.

Så der er ikke noget usædvanligt i, at vi siger, at de, der vil i gang med at drive færgedrift, selv må betale etablering af faciliteter, der er nødvendige, men der skal selvfølgelig anvises et sted i eller i nærheden af havnen, hvor det kan lade sig gøre.

Vi vil derfor i Venstre stærkt opfordre trafikministeren til at anvise, hvor et rederi kan etablere sig med færgelejer, opmarchfaciliteter m.v., efter at Transportrådet har udtalt sig. Vi går ud fra, at regeringen er enig heri, så alene derfor ønsker vi ikke at stemme for den foreslåede dagsorden.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Ja, jeg er lidt ked af, at hr. Jacob Haugaard ikke er til stede i dag. Det skyldes, at da jeg sad og nærlæste sagsforløbet før denne her forespørgselsdebat, mindede det faktisk mest om en blanding af »Hallej på badehotellet« og »Javel, hr. minister!«, og det skal man jo nok være ansat i showbiz for at kunne overskue.

Men nu er denne forespørgsel omkring ændrede konkurrenceforhold på Helsingør-Helsingborg-overfarten imidlertid ikke showbiz. Det er dyb alvor. Det er alvor for alle de forbrugere, der i mange år har måttet betale uhørt høje priser for den korte overfart, og det er alvor for regionens fremtidige udvikling.

Fra 1993, altså under denne ministers regeringstid, er priserne steget med 100 kr. for en enkelt tur fredag, lørdag og søndag. Hr. minister, det drejer sig om 25 minutters sejlads, en sejlads, der i perioder koster knap 600 kr. Det kan vist kun kaldes åger, og det er kun muligt at gennemføre, hvis man har et monopol.

Med henblik på regionens udvikling er det formodentlig således, at hovedstadsregionen kan, hvis man fra politisk side forstår samarbejdets ædle kunst, gå hen og blive en meget kraftfuld del af, hvad der i det næste århundrede kan blive Skandinaviens hovedstad.

Det kræver imidlertid en stillingtagen til, hvad det er, vi egentlig vil med samfærdslen over Øresund. Vil vi samvær, eller vil vi integration? Jeg selv tilhører den gruppe, der gerne så en helhjertet integration i regionen, og ifølge de informationer, jeg har, er der i Øresundsregionen, hvilket altså omfatter begge sider af Øresund, et bruttoregionsprodukt på over 700 mia. kr. Det er mange penge.

Derfor er det for Det Konservative Folkeparti ikke bare en sag om fri konkurrence – det er det i særdeleshed oppe på ruten omkring Helsingør-Helsingborg – men det er altså også i et videre perspektiv en sag om regionens fremtid.

Men for vores trafikminister har sagen tilsyneladende bare været en sag om DSB-rederiets fremtid, et anliggende, der burde have fyldt meget mere på bestyrelsesplan end på regeringsplan. Så fra at kunne have været en del af en større visionær plan har ministeren fået denne sag ned på et niveau, hvor Bamses sang »I en lille båd, der gynger« passer udmærket.

Lad mig derfor med baggrund i konkrete eksempler bane vej for yderligere spørgsmål i denne sag. I EU-Kommissionens brev af 12. april 1995 konkluderes, efter at Kommissionen har gennemgået et svar fra den danske regering af 3. marts 1995:

»Kommissionen finder det ikke godtgjort, at der er utilstrækkelig med plads i Helsingør havn til andre rederier.«

Ligeledes kommenteres i denne EU-skrivelse indtryk af et besøg på Helsingør havn:

»Dette besøg bibragte det indtryk, at der er tilstrækkelig med plads til at lade andre rederier operere enten i de eksisterende faciliteter, der benyttes af ScandLines, eller i andre dele af havnen.«

Men trafikministeren er åbenbart af en anden opfattelse, idet han i det af mig stillede spørgsmål nr. S 1949 svarer, at det nuværende anlæg i

Helsingør er skræddersyet til én færgeoperatør, at terminal- og havnefaciliteter, færger og færgedisponering, terminalbetjening, billetsalg, kontrol m.m. tilsammen udgør ét sammenhængende trafiksystem, at der ikke er plads til yderligere operatører, og af svaret fremgår det også, at heller ikke i Helsingør statshavn giver pladsforholdene mulighed for anløb af nye færger – altså en stærk uoverensstemmelse mellem trafikministerens opfattelse af tingene og EU-Kommissionens opfattelse.

Det skal lige tilføjes, at Kommissionens konklusioner er foretaget på baggrund af det materiale, hr. Jan Trøjborgs eget ministerium har fremlagt.

Jeg må derfor spørge ministeren: Kan ministeren bekræfte eller afkræfte, at der i årene før samsejlingen i Helsingør havn var en trafikintensitet på over 150.000 anløb årlig, og at der nu til sammenligning er omkring 50.000 anløb årlig? I bekræftende fald kan ministeren måske forklare, hvad der får dette fald i trafikintensiteten til at gøre det sikkerhedsmæssigt uansvarligt at imødekomme Konkurrencerådets og EU-Kommissionens henstillinger.

Det tidligere påpegede misforhold fører til, at regeringen inviterer Kommissionen til en egentlig besigtigelse af havnen, hvilket finder sted den 19. juni 1995. Denne besigtigelse samt i hvert fald ét efterfølgende møde synes ikke at rokke ved det faktum, at både Konkurrencerådet og EU-Kommissionen ikke finder konkurrencesituationen tilfredsstillende.

Derimod er det lykkedes Trafikministeriet at overbevise EU-Kommissionen om, at der sker noget i sagen, for af EU-Kommissionens skrivelse af 29. september 1995 fremgår det, at Kommissionen ved møde med Trafikministeriet den 25. september 1995 er af den overbevisning, at monopolsituationen på overfarten Helsingør-Helsingborg vil være brudt omkring den 1. april 1996.

Kommissionen er også af den opfattelse, at løsningen bliver bygning af et fjerde leje, der ifølge ministeriet skulle bygges på fire måneder, og at myndighedsgodkendelser vil blive accelereret og derfor tage under 1 måned.

Disse konklusioner tager trafikministeren imidlertid afstand fra i sin skrivelse af 16. oktober 1995 til Folketingets Trafikudvalg, idet ministeren i tredje afsnit skriver:

»De afsluttende bemærkninger i direktørs Temple Langs brev må Trafikministeriet derfor tage klart afstand fra, også fordi de efter mini-

steriets og Kammeradvokatens opfattelse savner juridisk grundlag.«

Jeg kan hermed konstatere ved kendskab til skrivelsen, at ud af EU-direktørens brev på seks afsnit er de fire afsnit afsluttende bemærkninger. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren: Forelå der noget juridisk responsum omkring de afsluttende bemærkninger i direktør Temple Langs brev af 29. september 1995, da ministeren skrev til Trafikudvalget? Eller skal vi nu her se, at der måske kommer et brev – det er måske allerede i huset – med en anden dato på?

Jeg forstår simpelt hen ikke den forskelligartede tolkning, der er imellem København og Bruxelles, og jeg tillader mig her over for trafikministeren at oversætte sidste afsnit i Temple Langs skrivelse af 29. september 1995:

»Jeg vil gerne minde Dem om, at tildeling af et nyt leje såvel som de eksisterende lejer må finde sted på fair, fornuftige og ikkediskriminerende vilkår og betingelser. Følgelig stoler Kommissionen på, at De vil sikre, at alle lejer bliver fordelt mellem alle de ansøgere, der er interesseret i at operere en færgefart fra færgeterminalen i Helsingør, således at konkurrence foregår på lige betingelser.«

Mener ministeren virkelig, at dette savner juridisk grundlag? Eller strider dette sidste afsnit imod ministerens opfattelse af fri konkurrence?

Den 1. november 1995 stillede jeg på baggrund af direktør Temple Langs konklusioner spørgsmål til trafikministeren om, hvem der skulle forestå bygningen af det nye færgeleje i Helsingør, der efter ministerens opfattelse skulle løse konkurrenceproblemerne på overfarten. I ministerens svar på mine spørgsmål dateret 14. november 1995 lyder det bl.a.:

»Som det vil være spørgeren bekendt, har Trafikministeriet modtaget henvendelse fra Ole Lauritzen om tilladelse til etablering af et færgeleje i området syd for DSB's færgeanlæg i Helsingør.«

Jeg går ud fra, at ministeren i den sammenhæng ved, at der er stor forskel på en henvendelse og på en ansøgning. For mig ser det noget mærkeligt ud, at hr. Ole Lauritzen kun to dage efter i et brev til undertegnede bl.a. skriver:

»Trafikministeriet har været i gang med store tiltag for at gennemføre mit projekt, og jeg håber meget at kunne indgive min ansøgning om et leje om ganske få uger.«

Kun få dage efter meddeler ministeriet, at der nu foreligger en projektansøgning. Dette får mig

til at bede ministeren om her fra Tingets talerstol at besvare følgende spørgsmål: Kan ministeren garantere over for Folketinget, at DSB eller andre instanser under Trafikministeriet ikke på den ene eller anden måde har sat penge i skibsreder Ole Lauritzens projekter?

Lad mig slutte mit indlæg af med at sige, at lige meget hvor mange gange jeg har vendt og drejet denne sag, er der noget, der ikke stemmer. Min foreløbige konklusion må være, og her vil jeg bruge et citat fra det for denne sag meget geografisk aktuelle Shakespeareskuespil »Hamlet«: »There is something rotten in the state of Denmark.« Hvilket jeg i dagens sammenhæng har tilladt mig frit at oversætte til: Der har vist været rotter i det danske Trafikministerium.

Jeg må i øvrigt meddele vores dagsordensfor-slagsstillere, at vi desværre på grund af datoen ikke kan tilslutte os, idet vi respekterer den sagsbehandling, der ligger i Transportrådet.

Tommy Dinesen (SF):

Ja, det er jo en meget speciel sag denne her. Det er jo også en meget speciel dag, og jeg sætter et kryds i min lommebog, for jeg var enig med hr. Svend Heiselberg, og det er i hvert fald ikke noget, der sker hver dag. Men de ting, der blev sagt af hr. Svend Heiselberg, som ellers kæmper for det liberale, er jeg enig i, og det er jo også det, der er lidt svært, for foreløbig er det jo ren socialisme, hr. Ole Donner og hr. Stefan Rasmussen står her og prædiker, nemlig at ejendomsretten nu ikke skal være der mere. Det er fantastisk.

Så skal jeg kort redegøre for SF's holdning, og hvad den har været hele vejen igennem. Allerede da Børsen rejste den her sag første gang, sagde jeg til Børsen: SF's holdning er den samme, som den var på Rødby-Puttgarden for et par år siden, da man havde en lignende sag dernede, nemlig at vi godt vil have konkurrence. Hvis man vil have konkurrence, så må man gå ind og bygge sine egne færgelejer og selvfølgelig også sine egne færger, for ellers så ruller det jo helt.

Den holdning har vi haft, og det er en selvfølge, når ellers man kender til, hvordan det fungerer i færgefarten, at man ikke kan gå ind og sejle en færge ind på et færgeleje, som ikke ejes af de pågældende eller er lejet af dem. Det vil være rent kaos. Lad mig bare pege på, hvis en af færgerne får motorstop, og de andre ikke kan komme ind, så vil der simpelt hen blive en ballade, som nok vil sætte sikkerheden til søs lidt ud på et sidespor.

Der er så mange muligheder i den her sag, og det er uladssiggørligt.

Jeg har trods alt arbejdet 17 år i færgefarten og ved lidt om det, jeg taler om.

Lige vilkår for alle rederier er der blevet sagt. Ja, der skal være lige vilkår for alle rederier. De skal konkurrere, og så skal de, som jeg sagde før, skaffe sig egne færger og finde et sted at sejle fra, for ellers bliver det ligesom på busområdet i London. Hr. Donner har både talt om IC3-tog, og hvad ved jeg. I London er det sådan, at alle kører på de samme ruter, og det er rent kaos. De vil alle sammen køre dér, hvor der er penge at tjene, og sådan ville det også blive her, hvis alle kunne sejle på de samme færgeløjer: Man ville kun sejle torsdage og fredage og om natten, når der er nogle penge at hente, og alle kan altså ikke komme ind samtidig. Det er uladssiggørligt.

Vi har været enige om, at priserne har været for høje. Det har ministeren også gjort opmærksom på, og nu sker der nogle prisreduktioner. Jeg vil ikke sige, at det forbavser mig. Alle og enhver, der skal ud at rejse med et rejsebureau eller noget andet en gang imellem, ved jo, at i jule- og sommerferien får priserne et hak op. Det er noget, der er meget normalt, og det er også normalt inden for færgesektoren, at hvis det er sådan, at man kan komme over med sin bil eller som togpassager på andre tider, bruger man de trafiksvage tider, for så får man en billigere pris.

Jeg kan se, at Kammeradvokaten er enig i det, jeg fremførte for et halvt års tid siden. Sagen startede jo i juni, og det er i hvert fald glædeligt, at vi er enige.

Der har været sagt en hel masse ting om f.eks. Mercandia og Sømændenes Forbund. Jeg må sige, at jeg er ikke valgt af Sømændenes Forbund til at være trafikpolitisk ordfører for SF, men jeg ved da godt, at Sømændenes Forbund har den holdning, at de bakker Mercandia op. Det gør de, fordi de har nogle gode aftaler med Mercandia, så det er helt i orden. Mercandia er da også et af de få rederier på langfart, der har beholdt danske søfolk, og det skal de have tak for. Men det skal ikke forstås således, at medlemmer af Sømændenes Forbund skal have lov til at sejle fra samtlige færgeløjer i dette land. Så vidt går det dog ikke.

Jeg synes også, jeg mangler et svar fra hr. Stefan Rasmussens, DF's og Fremskridtspartiets side. Da vi for en måneds tid siden diskuterede forslaget fra SF om, at IC3-togene skulle køre til

Berlin, var beskeden fra hr. Stefan Rasmussen bl.a., at det skulle vi ikke blande os i, for det var DSB, der skulle afgøre det. Nu har hr. Stefan Rasmussen og hans parti stemt for, at DSB skal være et selvstændigt rederi, og hvad er det første, man gør? Man går ud og siger, at andre skal have lov til at sejle dér. Betyder det, at den 4-års-aftale, som regeringen, V og K har indgået, ikke gælder nogen steder? Er det kun, fordi det er SF, som kommer med et forslag, som var godt, og som ville være en fordel for DSB, fordi vi ville være med til at dække et underskud på ruten til Berlin? Lige så snart tingene passer, så man kan ødelægge DSB Rederi, kan man altså godt komme med et forslag af denne art, for det er jo reelt det, der ligger i det.

Transportrådet har fået denne opgave, men jeg mener ærlig talt ikke, det er en opgave, Transportrådet skal have med at gøre. Dengang Folketinget vedtog et radikalt forslag om Transportrådets opgaver, som alle, måske undtagen Fremskridtspartiet, bakkede op, var det meningen, at det skulle påtage sig store trafikale opgaver og ikke nogle peanuto opgaver, som tilfældet jo sådan set er i Helsingør, hvis man ser det i den helt store sammenhæng.

Som sagt har SF den samme holdning, som vi havde i juni måned, og den bliver vi ved med at have, uanset hvad de siger om tingene i EU og i Konkurrencerådet og andre steder. Vi gør det, fordi det er den eneste rigtige måde at gøre tingene på, den eneste måde, de kan gøres på.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg forstår ikke rigtig hr. Tommy Dinesens argumentation med hensyn til Berlin. Hr. Tommy Dinesen vil åbenbart tvinge DSB til at køre til Berlin, selv om DSB's ledelse har sagt, at det vil man ikke. Så siger SF, at de godt vil betale underskuddet, men der er jo ikke nogen selvstændige virksomheder i Danmark – i hvert fald ikke ret mange – der kan gå lige til Folketinget og få underskuddet dækket.

Jeg har også bedt om ordet, fordi hr. Stefan Rasmussen var meget positiv over for vores dagsorden; det eneste, han egentlig havde imod den, var, at der stod en dato i den. Det vil jeg selvfølgelig gerne rette, så jeg skal hermed trække det forslag om motiveret dagsorden tilbage, jeg selv har fremsat, og fremsætte et nyt, der lyder således:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget opfordrer regeringen til at åbne de eksisterende færgelejer for alternative operatører og dermed sørge for fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 19).

Jeg gør det selvfølgelig, fordi hr. Stefan Rasmussen kan have ret i, at man ikke skal sætte en dato på, men det væsentlige må være, at vi får sagt til regeringen, at den skal sørge for at åbne disse færgelejer. Det har været diskuteret flere gange, om der er plads eller ikke plads, men Transportrådet har udtrykkelig besluttet – jeg skal nok passe på ikke at kalde det en afgørelse – at man skal indskrænke rettighederne for de operatører, der er der i øjeblikket, for at give mulighed for, at andre kan komme med i fri konkurrence og under lige vilkår.

Formanden:

Det af hr. Ole Donner (DF) fremsatte forslag om motiveret dagsorden er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er forslaget bortfaldet.

Der er i stedet af hr. Ole Donner (DF) fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Det er på foranledning af hr. Tommy Dinesen, der ligesom prøver at blande to ting sammen, som jeg absolut ikke mener har noget med hinanden at gøre. Det ene er den debat, vi havde for nogle uger siden om togforbindelsen København-Berlin, hvor det helt klart fremgik af vores ordførertale og af hele debatten, at vi mente, det var et driftsmæssigt anliggende, og det mener vi stadig ikke, at vi skal blande os i. Derimod mener vi ikke, at forholdet er det samme på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og hvis hr. Tommy Dinesen har svært ved at se forskellen på de to ting, kan jeg kun beklage det.

Hvis det endelig skulle være således, at man opfattede det som en indblanding, mener jeg slet ikke, at man gør et firma noget godt ved at beskytte det. Selvfølgelig er der forskellige opfattelser af det, og her kan jeg bruge et gammelt kinesisk ordsprog, som siger, at når foran-

dringens vinde blæser, vil nogle bygge vindmøller og andre bygge læhegn. Sådan er der forskellige opfattelser.

Og så må jeg sige til hr. Ole Donner: Godt forsøgt, godt forsøgt! Men det ændrer altså ikke ved det faktum, at dagsordenen indeholder den dato, hvor den bliver vedtaget, og da det er således, at Transportrådet stadig arbejder med tingene, må jeg desværre sige: Tak for invitationen, men jeg beklager!

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal ikke gå så meget ind på hr. Stefan Rasmussens citater, for dem har han mange af i dag.

Men lad mig tage det dagsordensforslag, der er kommet frem nu. Nu er det jo interessant, nu er der rent kaos på drengen, må jeg indrømme. Alternativerne er alt fra robåde til sejlskibe. Alle, der vil sejle ind i det færgeleje med to passagerer, der har tre cykler med over, kan altså begynde på det. Det er præcis det, der ligger i det forslag, der er blevet stillet nu, så det bliver nok svært at stemme for det. Efterhånden bliver der måske kun én, der stemmer for det.

Når jeg bruger Berlinruten som eksempel, var det netop, fordi jeg fik at vide dengang, at det skulle vi ikke blande os i. Men nu kan man altså godt blande sig, og her er det milliarder, der står på spil, bl.a. alt DSB's salg. De får i hvert fald ikke flere indtægter, hvis det er sådan, at andre kommer ind på området.

Jeg har bedt om ordet for en kort bemærkning, fordi hr. Ole Donner for et stykke tid siden var heroppe og sige noget om, at IC3-togene og ER-togene ikke kunne køre, og noget om »Ask« og »Urd« og alt det. Jeg vil bare stille og roligt gøre opmærksom på, at »Peder Paars« og »Niels Klim« blev solgt med Fremskridtspartiets og hr. Ole Donners stemmer, hvorefter man købte »Ask« og »Urd«. Man kan sagtens kritisere det bagefter, men hr. Ole Donner var altså med til at lave den fadæse på daværende tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Til hr. Tommy Dinesen: Jeg kan ikke rigtig forstå, at det skulle have noget med »Peder Paars« og »Niels Klim« at gøre, at IC3-togene ikke kan køre, når det er for varmt eller for koldt. Det er muligt, der er en sammenhæng, men det kan jeg ikke nå at redegøre for i en kort bemærkning.

Men jeg har noteret mig, at der var kaos på drengen fra hr. Tommy Dinesens side, for nu

har han pludselig fundet ud af, at der er åbnet for robåde til to passagerer. Hvis det var sådan, ville det sådan set også have stået i den første dagsorden, men den var altså bare for lang til, at hr. Dinesen kunne overskue den. Jeg har rent faktisk kun slettet en dato, men jeg skal bestræbe mig på at lave mine dagsordensforslag lidt kortere næste gang, så alle kan være med.

Hr. Stefan Rasmussen sagde: Godt forsøgt! Nu er det sådan, at jeg lagde mærke til, at hr. Stefan Rasmussen fik nogle gode råd fra et ældre, erfarent medlem af Folketinget. Men nogle gange er det altså klogere at tale med sine partifæller og få gode råd, hvis éns eneste begrundelse for ikke at stemme for en dagsorden var, at den indeholdt en dato. Nu er datoen fjernet, men nu kan man ikke stemme for dagsordenen, fordi man man tilsyneladende har modtaget gode råd fra andre.

Så skulle man hellere have sagt tingene helt ærligt, som Venstre gjorde: Vi vil ikke stemme for den dagsorden, for vi går ind for socialisme. Det var faktisk det, der blev sagt fra hr. Heiselbergs side, men det var dog til at forstå, og det accepterer jeg 100 pct. Men man siger: Vi kan ikke stemme for dagsordenen på grund af datoen. Så gør vi det, som skal gøres ifølge forretningsordenen, vi trækker dagsordenen tilbage og fremsætter en ny uden dato, men det giver altså store problemer, dels fordi den første var for lang for hr. Tommy Dinesen, dels fordi den næste åbenbart er for kort for Det Konservative Folkeparti.

Formanden:

Jeg har givet fru Vibeke Peschardt ordet som ordfører, og derefter er der skrevet to op til korte bemærkninger, nemlig hr. Stefan G. Rasmussen og hr. Tommy Dinesen.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg skal prøve ikke at forlænge denne relativt underholdende debat. Man kommer jo altid vidt omkring, når der er debat her i salen om trafikspørgsmål, og det er ganske morsomt at høre på, men jeg vil dog sige, at det er blevet en anelse kaotisk i dag.

Dansk Folkeparti spørger, hvad ministeren kan oplyse om, hvorledes man agter at sikre den frie konkurrence i Helsingør Havn med lige vilkår for alle rederier. Vi har hørt trafikministeren svare, og i Det Radikale Venstre kan vi tilslutte os de svar, der er givet. Hermed er det også sagt, at vi ikke kan støtte hverken den ene eller den anden dagsorden fra Dansk Folkeparti.

Sagen har optaget i hvert fald visse dele af medierne meget intenst siden i sommer, men for os er kernen i det, at der ser ud til at være skabt mulighed for reel konkurrence til DSB Rederis ScandLine på overfarten Helsingør-Helsingborg ved at tilbyde etablering af et nyt færgeleje syd for det eksisterende. Samtidig respekterer man lokalpolitiske afgørelser om, hvor et eventuelt nyt færgeleje ikke må etableres. Jeg tænker her på Frederiksborg Amts og Helsingør Kommunes afgørelse af, at et nyt færgeleje af miljømæssige grunde ikke bør ligge sydligere end det såkaldte Ole Lauritzen-færgeleje. En etablering her ville nemlig kræve opfyldning nær et kloakudløb, og det ønsker man af forståelige grunde ikke.

Vi er tilfredse med, at DSB Rederi nu har besluttet at nedsætte sine weekendtakster i sommermånederne med 150 kr. Det koster ganske vist stadig 455 kr. for en returoverfart, men på den anden side bliver der nu skabt mulighed for, at en ny operatør kan komme ind på markedet og give DSB Rederi den konkurrence, som efter vores opfattelse er nødvendig.

Som jeg har forstået det, kan det nye færgeleje etableres efter en særlig metode, der gør, at det ikke er særlig kostbart, og man kan jo forestille sig, at en ny operatør vil konkurrere på både overfartsprisen og priserne i de toldfri butikker. Det vigtigste for os er, at der er skabt disse forudsætninger.

Vi ved derimod ikke på nuværende tidspunkt, om Helsingør Kommune og Frederiksborg Amt vil se velvilligt på projektet om etablering af et nyt, sydligere færgeleje. Hvis man i en borgerligt ledet kommune som Helsingør gerne vil have konkurrence, er mulighederne der altså nu, og en høringsrunde vil afklare, om det bliver muligt.

Endelig mangler Trafikudvalget svar på de spørgsmål om logistikken i overfarten på de nuværende færgelejer, der skal godtgøre, om det vil være muligt at bruge de eksisterende færgelejer til andre operatører uden forringelser i den nuværende planlægning. Det er ærgerligt, at vi ikke har fået svarene til i dag, men jeg tror på de oplysninger, Trafikudvalget fik på sin tur til Helsingør her i sommer. De gik ud på, at det ikke kan lade sig gøre at skubbe de nuværende færger ud uden væsentlige forringelser for ScandLine, og det er vi ikke interesserede i.

Vi er tilfredse med reddegørelsen og tilfredse med, at der forhåbentlig bliver skabt mulighed for at lade en ny operatør gå ind i et sydligere færgeleje.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Ole Donner var meget morsom. Det er jo rigtig, at dagsordenen er blevet lidt kortere, det må jeg indrømme, men jeg vil ikke kommentere den. Det gjorde jeg i mit første indlæg, fordi jeg først ville se den på tryk.

Der står, at Folketinget opfordrer regeringen til at åbne de eksisterende færgelejer for alternative operatører senest den og den dato osv. Men alt kan jo være alternative operatører, så derfor siger jeg, at det kan lige så godt være mig. Når jeg får min båd i vandet, kan jeg ligge og sejle mellem Sverige og Danmark, for der er jo ingen begrænsninger af nogen som helst art. Man skal ikke engang have en færge nu, men jeg troede, at det var det, vi snakkede om fra starten, så derfor vil jeg sige, at der er kaos, efter at dagsordenen er blevet revideret.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil da gerne sige hr. Ole Donner tak for betegnelsen socialist, for den kan måske skabe lidt mere balance til det, jeg ellers bliver betegnet som.

Jeg vil gerne spørge hr. Ole Donner, om det ikke forholder sig sådan, at hr. Ole Donner var til stede i Trafikudvalget og var med til at beslutte, at Transportrådet skulle foretage de undersøgelser, vi har bedt om, og som skal danne grundlag for den beslutning, der skal træffes om Helsingør. Jeg synes, det er lidt forkert at rejse en sådan forespørgsel, når man for omkring en måned siden har været med til at standse sagen i Trafikudvalget, for det har hr. Ole Donner rent faktisk.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg kan godt lide hr. Svend Heiselbergs bemærkning om, at jeg har været med til at sætte noget i stå. Det er nok rigtig, at når man spørger Transportrådet, eller hvem det nu er, sætter man sagen i stå. Men når jeg har sat forespørgslen på dagsordenen i dag, er det, fordi jeg synes, der bliver ved med at gå lang tid, uden at der sker noget som helst.

Jeg ved ikke, om jeg fik sagt direkte, at hr. Svend Heiselberg var socialist; det tror jeg nu ikke. Men for mig at se er der lidt socialisme i, at man vil betale for nogle færgelejer, som skal benyttes af DSB, og samtidig siger, at private selv skal betale. Men det kan vi jo diskutere ved en anden lejlighed.

Jeg vil sige til hr. Tommy Dinesen, at hvis han ansøger om lov til at sætte en båd i vandet og sejle til Sverige, vil jeg godt give ham min uforbeholdne støtte. Men det skal ikke lige være i de færgelejer, for der er jo stadig nogle regler, der skal overholdes, for at operatører kan få lov til at drive færgesejls. Det er selvfølgelig klart, at det er underforstået i dagsordensforslaget, at selv om der skal åbnes for alternative operatører, skal de selvfølgelig operere efter de gældende regler i den danske lovgivning. Men hr. Tommy Dinesens særprojekt med en lille båd til Sverige går jeg ind for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Her er atter en konkret fejlopløsning fra hr. Ole Donner. Han har snart dusinet fuldt:

Hr. Ole Donner sagde, at man – han mente hermed staten, det offentlige – betaler for DSB, mens andre selv skal betale deres leje. Hvis hr. Ole Donner overhovedet havde fulgt med, ville han vide, at DSB Rederi selv har betalt sit leje, og DSB Rederi skylder ifølge den lov, som et stort flertal her i salen har vedtaget, staten 1,2 mia. kr. Så jeg må på ny fortælle hr. Ole Donner, at han stort set er anelsesløs om den sag, han her har foranlediget sat på dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Hr. Arne Melchior og jeg har jo jævnlige forskellige opfattelse af tingene, og når hr. Arne Melchior taler om en ny fejlfortolkning, er det nok, fordi hr. Arne Melchior havde lidt travlt med at give gode råd til en eller anden nede i salen. Det jeg gjorde, var, at jeg citerede det, hr. Svend Heiselberg havde sagt om færgelejer. Det var ikke noget, jeg selv stod og fandt på.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Vi synes sådan set, at denne forespørgselsdebat er udmærket. Vi støtter naturligvis, at man debatterer om privatisering af sådan noget som færgelejer, og jeg må sige, at det er ganske rigtig, som hr. Ole Donner sagde, at Fremskridtspartiet i de sidste 5 år netop har kæmpet for denne sag. Det er da kun godt, at andre partier nu også støtter Fremskridtspartiets holdninger på området.

Lad mig først slå fast, at egentlig så Fremskridtspartiet helst, at DSB blev privatiseret. Privatisering er nemlig en af nøglerne til at ned sætte de offentlige udgifter, så vi dermed kan få

lavere skatter i dette land, men de fleste privatiseringer giver også en salgsindtægt, som vi kan bruge til at få afdraget vores store statsgæld.

Dagens debat drejer sig om DSB's monopol på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og i den forbindelse havde jeg håbet, at der var kommet noget nyt frem fra trafikministerens side, eller i hvert fald en radikal ændring i forhold til tidligere. Men nej, alt er stadig væk stort set ved det gamle fra trafikministerens side. Trafikministeren ønsker åbenbart ikke at følge Fremskridtspartiets ønske om at sikre den fri konkurrence i Helsingør Havn, så alle rederier får lige vilkår.

Efter Fremskridtspartiets mening er det naturligvis ganske uacceptabelt, at en minister gang på gang overhører både Konkurrencerådets og Europa-Kommissionens opfattelse af, at den aftale, der foreligger, afskærer alle andre end det offentlige fra at deltage i den nævnte sejlads. Europa-Kommissionen mener som bekendt, at dette er i strid med reglerne. Sådan fortolker Fremskridtspartiet i hvert fald Europa-Kommissionens bemærkninger til sagen.

Regeringen arbejder tilsyneladende på at forhåle hele situationen, og for hver dag, der går, håber trafikministeren åbenbart, at sagen alligevel ikke bliver til noget, og at man får en eller anden løsning, som DSB kan leve med. Derfor handler hele denne sag efter Fremskridtspartiets mening om at beskytte DSB's monopol og intet andet.

Hvad er det, der gør, at regeringen bliver ved med at stritte så meget imod, kunne man spørge. Et af aspekterne må klart være den nye Øresundsforbindelse, idet det jo som bekendt er aftalt, at den dag, Øresundsforbindelsen åbner, skal bilisterne betale det samme i bropenge, som det koster at komme over med de danske monpolfærger, og lige siden man har truffet denne beslutning, er priserne som bekendt steget ganske uacceptabelt. Nu hører vi ganske vist noget andet fra ministeren i dag, nemlig at de skal reduceres. Men når priserne på færgeoverfarten stiger, får bilisterne også en højere pris at betale, når de til sin tid skal køre over broen.

Det er således, at regeringen har den holdning, at hvis andre kommer til i fri konkurrence i Helsingør Havn – både Mercandia og for den sags skyld også andre – bliver denne konkurrence medvirkende til, at priserne for overfarten falder, og så ved vi jo godt, at DSB også bliver tvunget til at sænke priserne og til sin tid også prisen for at køre over Øresundsbroen. Det vil altså få en afsmittende effekt på bropengene, og

så hænger broprojektet naturligvis ikke længere sammen i forhold til det oprindelige budget.

Kort sagt: Fra regeringens side handler det om, at den ikke vil acceptere den fri konkurrence, der kan være med til at sænke priserne, simpelt hen for at beskytte det tåbelige projekt, som kaldes Øresundsbroen. Det er naturligvis ganske rystende, men sådan hænger det efter Fremskridtspartiets klare overbevisning sammen, og det kan regeringen ikke bortforklare. Der er altså en skjult dagsorden, men hvorfor siger regeringen det ikke helt klart her i dag? Når regeringen bliver ved med at tilsidesætte EU's regler, bliver Danmark naturligvis dømt ved Domstolen til sin tid, så hvad det hele skal være godt for, er svært at sige.

Vi synes også i Fremskridtspartiet, at det er en kraftig underkendelse af Konkurrencerådet, når man ikke lytter til dets ord og under ingen omstændigheder vil efterleve det, rådet kommer frem med. Konkurrencerådet er trods alt nedsat som et acceptabelt organ, der efter vor mening ikke bare skal komme med udtalelser, men som man også må lytte til – netop for at tage hensyn til det frie, private erhvervsliv. Der er mange områder, hvor man ikke lytter til Konkurrencerådet fra regeringens side, jeg kan f.eks. bare nævne hele området inden for apoteksvæsenet. Der er mange aspekter i det, og jeg synes faktisk, det er på høje tid, regeringen begynder at acceptere Konkurrencerådet i større grad.

Det er på høje tid, at Trafikministeriet ophører med at beskytte DSB's reelle monopolstilling og f.eks. giver Mercandia adgang til at benytte terminalerne snarest muligt. Private firmaer har i flere år forsøgt at bryde DSB's monopol, men det er desværre ikke lykkedes at overbevise trafikministeren om det rigtige i, at det bør ske.

Vi håber, at trafikministeren efter debatten i dag endnu en gang tænker over situationen og opper sig, så ministeren lytter til både Europa-Kommissionen og Konkurrencerådet. Vi ved, at Konkurrencerådet har skrevet til ministeren og bl.a. har påpeget, at for så vidt angår overførsel af person- og lastbiler og busser, forekommer der stort set ikke konkurrence på Øresund. DSB og deres samarbejdspartnere dominerer altså markedet, fordi Trafikministeriet siger nej til at give alternative operatører adgang til havneterminalerne i Helsingør, selv om vi har brug for at sikre en fri og lige erhvervsudøvelse, og det kan kun ske ved at fremme konkurrencen og effektiviteten med hensyn til overførsel af person- og lastbiler. Så kan ministeren ikke klart og tydeligt

begrunde her i dag – så folk kan forstå det, vel at mærke – hvorfor man overhovedet ikke vil lytte til Konkurrencerådet, der henstiller til DSB og trafikministeren at tillade alternative operatører adgang til at benytte havnefaciliteterne i Helsingør i et vist omfang?

Det er i øvrigt ganske uhørt, at vi må erkende, at det nu snart er 5 år siden, at skibsreder Per Henriksen første gang anmodede Trafikministeriet om adgang til færgelejet i Helsingør med henblik på at bryde det nuværende monopol for kørende trafik. En så lang sagsgang er ganske enkelt uanstændig, og jeg vil her i dag rose Per Henriksen og Mercandia, der som bekendt har klaget til Konkurrencerådet og Europa-Kommissionen og kæmpet kraftigt for at få monopollet brudt. Vi ønsker ikke at lave en ny særstilling for Mercandia, for Fremskridtspartiet ønsker – det skal være helt klart – en helt fri konkurrence, hvor alle må være med.

Konkurrencerådet er som bekendt politisk sammensat, og dets afgørelse ser ud til at være enstemmig til fordel for større konkurrence på Øresundsruten. Trafikministeriet og trafikministeren har gjort, hvad de kunne, for at stoppe andre. Trafikministeren har inkonsekvent også sagt, at han intet har imod konkurrence på ruten, men samtidig gør trafikministeren alt for at spænde ben for nye udbydere på området og gøre det surt og trivielt og langvarigt for andre at komme til, bl.a. ved at sige, at de private bare kan bygge deres egen havn, men lige skal være klar over, at trafikale og miljømæssige forhold skal tillade dette, og at der skal den sædvanlige høring til. Fremskridtspartiet er af den mening, at ministeren helt klart giver udtryk for et hadefuldt forhold over for private på denne rute, og det er meget usympatisk.

Den 17. august kunne vi se, at sågar Sømændenes Forbund helt klart giver Mercandia det blå stempel med hensyn til overfarten Helsingør-Helsingborg og opfordrer til at give Mercandia den ønskede sejletilladelse på Øresund. Sømændenes Forbund henviser – i øvrigt meget rimeligt – til, at Mercandia p.t. driver færgeruten Kalundborg-Juelsminde til meget rimelige priser.

Det kunne måske have været meget interessant også at have hørt statsministeren i denne sag, men jeg vil godt spørge trafikministeren: Har trafikministeren og dermed regeringen ingen skam i livet? Hvilke alskens undskyldninger og bortforklaringer vil ministeren komme med den dag, hvor Europa-Kommissionen atter

skal sikre den fri konkurrence her i landet? Efter Fremskridtspartiets klare overbevisning er det på høje overtid – som en avis har skrevet – at trafikministeren bryder monopollet på den vigtige færgerute til fordel for den almindelige borger, der dermed kan få lavere priser på billetterne.

Kære minister: Kom nu ud af den socialistiske beton, der ene og alene går ud på at beskytte DSB, kom dog til fornuft og kom med nytænkning! Med beton på fødderne går det kun én vej, og det er dybere og dybere mod havets bund. Smid betonen, hr. minister! Det er ganske uacceptabelt høje priser, når der er det monopol. Det kan godt være, ministeren ikke ønsker at tabe ansigt i denne sag, men hvis der ikke snart sker en fundamental ændring hos ministeren, er jeg meget, meget nervøs for, at ministeren ikke bare taber ansigtet, men hele hovedet.

Jeg skal som Fremskridtspartiets ordfører fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget pålægger regeringen at åbne de eksisterende færgelejer og terminalfaciliteter (eller give tilladelse til etablering af nye) for alternative operatører for dermed at sikre fri konkurrence på færgeoverfarten mellem Helsingør og Helsingborg, således at såvel Konkurrencerådets som Kommissionens krav kan opfyldes.

Folketinget går derefter over til næste sag på dagsordenen.«
(Dagsordensforslag nr. D 20).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår herefter i forhandlingen.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg indrømmer, at fri konkurrence ikke er min grundlov og ideologiske ledetråd, sådan som den er for forespørgerne, og jeg kan derfor tillade mig at benytte mig af såkaldt sund fornuft.

Det er ikke specielt udtryk for sund fornuft at gennemtvinge, at der skal være flere operatører i et snævert færgeleje. De, der kan huske den gang, da der var det, vil kunne huske store koordineringsproblemer og mange problemer med at komme ind og ud af havnen. Jeg kan ikke se noget argument for, at flere operatører

skulle sikre en bedre, mere sikker og mere stabil drift mellem Helsingør og Helsingborg. Det er heller ikke specielt udtryk for sund fornuft at forestille sig en større bilstrøm tværs igennem Helsingørs sagesløse centrum, og det ønsker man da heller ikke.

Det, der provokerede forespørgerne, er jo de høje priser, og på det punkt lusker ministeren da også rundt om den varme grød. Priserne er naturligvis politisk fastsat, og priserne er sat højt, fordi prisen for at køre over Øresundsbroen skal være høj, for at man kan have den ringeste chance for at få skidt til at løbe rundt, og det står i broloven, at taksterne på Helsingør-Helsingborg-overfarten er retningsgivende for taksterne for at køre over broen. Så er den jo ikke længere.

Men jeg har bestemt ikke noget imod politisk fastsatte transportpriser. Tværtimod er høje priser for den forurenende individuelle biltrafik og lave priser for den kollektive, skinnebårne trafik helt i orden for mig, men det er desværre ikke det, der har drevet værket i denne sag. Det har derimod den skumle beregning, der dybest set handler om, at en stærkt vaklende rentabilitet i Øresundsbroen skal rettes op.

Men det er jo slet ikke det, der er på dagsordenen i dag. Hele den historie er en medieskabt ikkehistorie, og Enhedslisten kan ikke stemme for dette dagsordensforslag. Men vi kan måske hjælpe hr. Stefan Rasmussen med hensyn til, hvorfor heller ikke han kan stemme for det, for vi kan minde hr. Stefan Rasmussen om, at han stemte for loven om DSB Rederi A/S, og deri indgik det jo som både politisk og økonomisk forudsætning, at selskabet havde driften af Helsingør-Helsingborg-overfarten i de eksisterende lejer. Derfor er det meget vanskeligt at stemme for et dagsordensforslag af denne karakter, når man i sin tid har stemt for DSB-loven.

Arne Melchior (CD):

Hr. Tommy Dinesen erklærede sig enig i de synspunkter, hr. Svend Heiselberg gav udtryk for. Det kan jeg også gøre, og dermed tilslutter jeg mig altså stort set, hvad hr. Tommy Dinesen sagde, og jeg tilslutter mig i høj grad, hvad trafikministeren har sagt. Og så er CD's markering i denne sag vel hjemme, om jeg så må sige.

Det er lidt synd for hr. Ole Donner, men han misinformerer. Så det er ikke kun synd for ham; det er mere synd for hr. Stefan Rasmussen, at de begge to har forlæst sig på en artikelserie igennem mange måneder i dagbladet Børsen, som

tror, at det her har fundet de vises sten, hvad dagbladet aldeles ikke har.

Jeg vil først sige noget om prisen på overfarten:

Det er rigtigt – som jeg tror hr. Donner citerede mig for – at jeg har sagt, at weekendprisen i sommerweekenderne på overfarten, som var helt oppe på lige ved 600 kr., var alt for høj. Det står jeg stadig ved. Dog skal man lige huske, at det altså var ud fra ganske almindelige markedsmæssige principper, nemlig for at trække trafikken lidt bort fra weekenden, og det lykkedes jo også i stort omfang. Derfor satte man altså prisen i sommerweekenderne noget højere. Det kan så diskuteres, om man burde have gjort det, og om det var den rigtige pris, men der var i hvert fald en tanke bag det, som ikke er fri foretagsomhed ganske fremmed. Men nu er prisen altså, ifølge hvad trafikministeren har oplyst, på ca. 350 kr.

Så er der nogle, der taler om den korte overfartstid og siger, at så må 350 kr. stadig være for meget. I den forbindelse skal jeg erindre om, at prisen tur-retur over Storebælt er 560 kr., og jeg skal dernæst erindre om, at ved en sådan prisfastsættelse er sejltiden naturligvis væsentlig, men ikke afgørende alene. Der er en række omstændigheder – læs: udgifter – som er de samme, uanset om sejltiden er 25 eller 55 minutter. Det drejer sig om opmarchbaner, om færgelejer, om terminalbygning, om billetsalg, om sikkerhedskontrol og om pligten til at sejle også på tabgivende tidspunkter. Alt dette påvirker selvfølgelig i høj grad prisen, og omkostningerne ved de her opremsede forhold er lige stor, uanset hvor lang sejltiden er.

Så vil jeg gerne sætte spørgsmålstegn ved, om nogen kan sejle billigere. Vi har hørt det så tit. I sin tid, da jeg sad i trafikministerstolen, fik jeg telefonisk flere gange tilbud fra Tjæreborg om, at man kunne flyve indenrigs til halv pris, og hver gang jeg udbad mig dette skriftligt, så udeblev det. Og ved at sammenligne amerikanske indenrigspriser, der altid fremhæves som særlig billige, med danske er jeg kommet til det resultat, at de amerikanske aldeles ikke er billigere end de danske, nemlig når man sammenligner listepriis med listepriis og ikke tilbudspriser i det ene land med listepriis i det andet land.

Derfor er jeg i høj grad i tvivl om, hvorvidt nogen vil have mulighed for at sejle billigere. Det kan de jo så komme til at bevise. Men det er da helt oplagt, at hvis man vil have adgang til de eksisterende lejer, så har man kun én mulig-

hed derfor, og den er at købe sig ind og give så godt et tilbud, at DSB Rederi A/S, der jo skal drives forretningsmæssigt, simpelt hen ikke kan sige nej. Og det er klart, at sådan et tilbud ikke vil fremkomme, for så bliver det endnu mere umuligt at sejle rentabelt. Men eftersom DSB har betalt for sine lejer og selv har indrettet sine lejer, så er der ikke tale om et monopol derved, at de ikke giver disse eller dele af disse fra sig, medmindre det sker efter forretningsmæssige principper, og et sådant tilbud foreligger, så vidt jeg har hørt, ikke.

Så skal jeg som næstsidste punkt lige nævne hensynet til sikkerheden. Trafikudvalget har jo sammen med trafikministeren været på besigtigelse på stedet, og det er mit indtryk – det kan måske være mindre væsentligt, men det er også mange fagfolks indtryk – at det i forbindelse med udsejlingen og indsejlingen mellem molerne er ganske uladsiggørligt at have yderligere færger sejlede fra disse lejer, uden at sikkerheden kommer i den allerstørste fare. Hr. Tommy Dinesen nævnte et eksempel med motorstop; men der er jo også noget, der hedder strømforhold og vindforhold og stærkt nedsat sigtbarhed, og alle disse ting vil klart være til hinder for, at der kan sejle flere færger, end der gør i øjeblikket. Også af den grund er begge de foreslåede dagsordener og hele tankegangen fuldstændig forskruet.

Så skal jeg bare endnu en gang nævne, at sagen jo efter Trafikudvalgets anmodning er gået til udtalelse i Transportrådet, som har påtaget sig den opgave at fremskaffe egnede specialister på området. Jeg forsøgte i forrige uge at forhøre, om det var muligt at få Transportrådets svar på vores forespørgsel frem inden debatten i dag, men det var desværre ikke muligt; det ligger ikke i vores hænder.

På baggrund af, at dette udestår, finder jeg forespørgslen og dagsordenerne helt håbløse. Jeg forstod også på hr. Stefan G. Rasmussen, at den dato, han ikke kunne lide – det er en bemærkning til hr. Ole Donner – var datoen den 5. december, altså datoen i dag, fordi den ligger forud for modtagelsen af de udtalelser, vi har bedt Transportrådet om, og da disse udtalelser – ikke nogen afgørelse, men et råd – altså endnu ikke foreligger, så er det da meningsløst på den ene side at sende sagen til udtalelse et sted og på den anden side forsøge at presse en beslutning igennem på et tidspunkt, hvor det råd, man har bedt om, endnu ikke er indgået. Man kan jo ikke sætte dygtige og kompetente mennesker i arbej-

de på den måde og så, inden de har afsluttet arbejdet, lade dem vide, at vi i øvrigt er ganske ligegladede med, hvad de kommer med, for vi beslutter os, inden deres svar er indgået. Sådan kan man altså ikke lege.

Så nu er jeg spændt på, om der bliver mere end tre, fire stemmer for. Det kan da være, at det kan vokse til fem eller seks, men denne forespørgsel er et pip i papkassen og har ikke nogen som helst relevans og gavner ikke et menneske og bringer ikke nogen sag en kvart knob fremad.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Det, der får mig herop, er hr. Arne Melchior's indledende bemærkning. Jeg har lagt mærke til og har en fornemmelse af, at hr. Melchior er et meget retskaffent menneske, som ofte, hvis der er nogen, der her fra talerstolen insinuerer noget, som der ikke er bund i, benytter sig af en anledning til at gå herop og berigtige det, og det synes jeg altså også at jeg vil gøre over for hr. Melchior, idet jeg vil sige til hr. Melchior, at jeg faktisk stillede spørgsmål i denne sag, lang tid før det af hr. Melchior nævnte dagblad begyndte at fokusere på sagen. Og dér vil jeg understrege, at netop det, at Det Konservative Folkeparti syntes, at priserne lå alt for højt, og derfor mente, at konkurrencesituationen måtte forbedres, har været af interesse for forbrugerne. Og vi tror altså, at Helsingør-Helsingborg-overfarten har godt af at få lidt konkurrence i stedet for at befinde sig i denne meget monopoliserede tilstand.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Således foranlediget vil jeg da gerne bekræfte, at jeg er opmærksom på, at hr. Stefan G. Rasmussen og hans parti har interesseret sig for denne sag før den af mig nævnte artikelserie. Det er al ære værd, og det er et folketingsmedlems både ret og næsten pligt – næsten pligt, men i hvert fald fulde ret – at gøre det, og det tager jeg hatten af for.

Det, jeg tillod mig lidt sarkastisk-muntert at sige, er, at det langtfra er alle de udtalelser og oplysninger, der har stået i dagbladet Børsen om dette, som er egnede til at lægge til grund ved ens stillingtagen. Det var kun det, jeg mente, og jeg beklager, hvis det har været misforståeligt.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det, der får mig herop, er hr. Melchior's bemærkninger om de priser, der er på overfarten. Jeg er ganske enig med hr. Melchior i, at sejltiden naturligvis også skal med i billedet, men mine oplysninger går ud på, at en bilplads på Helsingør-Helsingborg-overfarten koster en del mere, end den gør på f.eks. Århus-Kalundborg-overfarten, hvor den koster ca. 245 kr., og det er altså således, at turen mellem Århus og Kalundborg varer over 3 timer. Jeg synes ikke rigtig, sejltiden og prisen står i relation til hinanden på Helsingør-Helsingborg-overfarten, således som hr. Melchior var inde på. Jeg synes faktisk, det ser ud til, at den overfart, vi taler om i dag, er alt, alt for dyr i forhold til f.eks. Århus-Kalundborg-overfarten.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen det var det modsatte, jeg sagde. Jeg sagde, at det ikke kun drejer sig om sejltiden, og så opremsede jeg seks forhold, som er lige kostbare, hvad enten sejltiden er kort eller lang. Det var kun det, jeg ville minde om: at man ikke kan sige, at en sejltid, der er dobbelt så lang, koster det dobbelte, eller at en, der er halvt så lang, koster det halve. Det var kun det, jeg ville gøre opmærksom på, og det forstod jeg at der ikke var nogen modsigelse imod fra hr. Køpke Christensen.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

For udenforstående har det jo været en noget teknisk debat om plads i færgeløjer og om overfartstider, tror jeg. Ja, selv IC3-tog har været inddraget i debatten i dag. Og der har været mange insinuationer og mange forudindtagne meninger. Der har endda været den opfattelse, at der skulle være foregået konspiratorisk virksomhed i Trafikministeriet, og der har været en for partier repræsenteret i det danske Folketing helt usædvanlig holdning med hensyn til ukritisk at acceptere ethvert spørgsmål, der rejses af et direktorat under Europa-Kommissionen – det skal jeg komme tilbage til.

Hr. Ole Donner spurgte under debatten, om det er trafikministerens opfattelse, eller om trafikministeren er enig i, at priserne på overfarten har været for høje. Med hensyn til det spørgsmål vil jeg for det første endnu en gang gøre opmærksom på, at det ikke er trafikministeren, der fastsætter taksterne på Helsingør-Helsing-

borg-overfarten, men en selvstændig bestyrelse i et selvstændigt selskab. For det andet er jeg af den opfattelse, at taksterne naturligvis skal være konkurrencedygtige – sådan må man lede et selskab – og at vi også som repræsentanter for de trafikanter, som benytter Helsingør-Helsingør-overfarten, naturligvis må have den opfattelse, at tingene skal gøres så billigt som overhovedet muligt, og for at man kan eftergive, om taksterne er rigtige, er det hensigtsmæssigt, at der på fair og ordentlige vilkår kan skabes konkurrence. Det er det, som Trafikministeriet igennem lang tid har arbejdet på.

Hr. Ole Donner siger også, at det er helt urimeligt, som Trafikministeriet har teet sig i denne sag. Det synes jeg er en bemærkning, som kræver en kommentar. Det er noget usædvanligt af et medlem af det høje Ting at anvende så kraftigt et udtryk.

Jeg vil gerne understrege over for hr. Ole Donner, at trafikministeren administrerer den lovgivning, der er vedtaget her i Folketinget. Og den lovgivning, der er vedtaget her i Folketinget, er ikke alene vedtaget én gang i 1990, men også bekræftet ved lov af 28. marts 1995 om DSB Rederi A/S. Det er jo bemærkelsesværdigt, at et medlem af Folketinget, der måske er utilfreds med, at selve loven om etablering af DSB Rederi A/S blev vedtaget, tillader sig at karakterisere den holdning, som regeringen har haft til sagen, som et spørgsmål om, at regeringen har teet sig.

Det, regeringen har gjort, er at følge den lovgivning op, der er vedtaget i Folketinget, og som bekendt er det i den lovgivning nøje beskrevet, under hvilke betingelser ScandLines-samarbejdet foregår, hvilket jeg skal komme tilbage til.

Hr. Ole Donner spørger også om, hvorfor der ikke er gjort noget, hvorfor man ikke har fulgt Konkurrencerådets henstilling. For det første er der tale om, at Konkurrencerådet helt korrekt – som hr. Arne Melchior var inde på – giver henstillinger, men at der ikke er tale om nogen pligt til at følge dem.

Konkurrencerådets henstilling er en henstilling om, at der åbnes for mulighed for konkurrence, og Konkurrencerådet har rigtigt nok også sagt, at der er flere muligheder herfor, herunder at flere operatører kan besejle de samme løjer.

Det er imidlertid ikke Trafikministeriets opfattelse, at det er en farbar vej, hvilket også klart fremgik af min tale. Det ville være i strid med den lovgivning, der er vedtaget i Folketinget, og det ville være i strid med de konditioner, hvorunder DSB Rederi A/S er etableret. Derfor

er vejen frem – og det er jeg sikker på også vil være tilfredsstillende for Konkurrencerådet – at der åbnes for, at alternative operatører i givet fald kan få mulighed for at operere.

Hr. Svend Heiselberg udtrykker partiet Venstres holdning meget præcist: Et nej til et diktat vedrørende den eksisterende operatør og en erkendelse af det medansvar, Venstre har for etableringen af DSB Rederi A/S, som er en del af den samlede aftale mellem regeringen, Det Konservative Folkeparti og Venstre om DSB's rammer for de fire år 1994–1998, samt en understregning af, at det, vi er på vej til, er betydelig mere konkurrence på Øresund, end vi nogen sinde havde forestillet os for få år siden, nemlig i form af etableringen af den faste forbindelse.

Jeg vil gerne her knytte en kommentar til det, fru Jette Gottlieb sagde:

Det er ikke korrekt, at en fast forbindelse over Øresund er baseret på, at de priser, der eksisterer på overfarten Helsingør-Helsingborg, for altid vil være gældende. Det er således, at der er sket en vedtagelse i Folketinget om den faste forbindelse over Øresund, der baserer sig på, at færgepriserne er udgangspunkt for takstfastsættelsen for Øresundforbindelsen, og det udgangspunkt er et fornuftigt og godt udgangspunkt, for det siger noget om, hvorledes man forventer, at konkurrencesituationen vil være til den tid, hvor broen er en realitet.

Imidlertid vil der jo, når broen er en realitet, være en konkurrencesituation, hvor der er et selvstændigt rederi, ScandLines, der fortsat besejler Helsingør-Helsingborg, og hvor der kan være tale om andre rederier, der opererer på Øresund, og hvor der så vil være en bro, der fastsætter sine takster i konkurrence med de rederier, der besejler Øresund. Og det betyder altså, at takstfastsættelsen til sin tid naturligvis må undergå overvejelser blandt de partier, der har taget ansvaret for forbindelsen.

Hr. Svend Heiselberg afslutter sit indlæg med en opfordring til trafikministeren om at etablere mulighed for, at der kan skabes konkurrence i form af en operatør, der for egen regning etablerer sig med et nyt færgeleje og nye opmarcharealer. Jeg er enig heri og kan bekræfte, at det er regeringens holdning, og at regeringen arbejder med sagen, men som bekendt har det ikke været nemt: Hver gang Trafikministeriet har foreslået en løsning, er denne løsning blevet forkastet af de myndigheder, der har ansvaret for planlovgivningen. Helsingør Kommune, Frederiksborg Amt og Miljø- og Energiministeriet har

forkastet de forslag til løsninger, som Trafikministeriet har arbejdet på. Alle løsninger lå syd for opmarcharealerne og syd for DSB's arealer og ville operationelt set være mere optimale løsninger end det, der nu er muligt.

Men vi må jo inden for de betingelser, der er eller bliver etableret af de myndigheder, der i øvrigt skal give tilladelser, finde en så hensigtsmæssig løsning som overhovedet muligt, og det er det, vi opererer med i øjeblikket.

Hr. Jan Kørpe Christensen stiller spørgsmål om Europa-Kommissionens holdninger til spørgsmålet eller tilkendegivelser om tilladelser til samarbejdet. Dertil kan man sige, at det for Fremskridtspartiet er en lidt usædvanlig holdning, der skal foregive at acceptere hvad som helst, der bliver foreslået af Kommissionen, eller hvad som helst, der bliver sat spørgsmålstegn ved fra et direktorat under Kommissionen. Det er ikke den normale EU-holdning, som karakteriserer Fremskridtspartiet. Jeg må sige, at det er ganske usædvanligt, hvis det er en principiel holdning, der her bliver udtrykt. Sagen er jo den, at Kommissionen har *behandlet* spørgsmålet, vil jeg sige til hr. Jan Kørpe Christensen og måske også til hr. Stefan G. Rasmussen. Men det skader jo ikke at gentage det, så jeg vil gentage det endnu en gang over for hr. Stefan G. Rasmussen:

Sagen er jo den, at Europa-Kommissionen har behandlet spørgsmålet om samarbejde mellem DSB og SFL. Det er således, at Europa-Kommissionen ifølge EØF-traktatens artikel 85 i en afgørelse af 15. maj 1992 har meddelt, at Kommissionen har besluttet ikke at gøre indsigelse imod samdriften, altså den færgeoperatørbetjening, der foregår på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og at aftalen mellem SFL og DSB anses for undtaget fra forbudet i artikel 85, stk. 1, for en periode frem til den 14. februar 1998. Det er den eneste afgørelse, der foreligger fra Kommissionen.

Endvidere vil jeg sige til hr. Stefan G. Rasmussen:

Regeringen har et godt samarbejde med Det Konservative Folkeparti, og det er vi glade for. Regeringen har i dag behandlet to lovforslag, som vi just har forhandlet på plads med Venstre og Det Konservative Folkeparti og for det enes vedkommende også med SF. Vi er glade for samarbejdet med Det Konservative Folkeparti.

Så er det jo fantastisk at høre hr. Stefan G. Rasmussen i dag sige, at denne sag minder om en tv-serie, der hedder »Halløj på badhotellet»,

og om en sang, der vistnok hedder »I en lille båd, der gynger«. Jeg ved ikke, hvem der gynger, men jeg kan ikke fritage mig for den opfattelse, at hr. Stefan G. Rasmussen har gynet ganske alvorligt med: Hver gang dagbladet Børsen har fundet anledning til at fortsætte sin kampagne imod trafikministeren – og det er stort set, hver gang bladet udkommer – har hr. Stefan G. Rasmussen været villig til at stille op. Det har endda været drevet så vidt, at hr. Stefan G. Rasmussen i dagbladet Børsen har beskyldt trafikministeren for at lyve, idet hr. Stefan G. Rasmussen i dagbladet Børsen er citeret for at skulle have sagt – det er sikkert en misforståelse hos den pågældende journalist – at et svar fra trafikministeren er lodret løgn, og at trafikministeren ikke har modtaget en henvendelse fra skibsreder Ole Lauritzen, og dermed indirekte, at trafikministeren under et møde den 25. september, som nogle af trafikministerens embedsmænd havde med Europa-Kommissionen, skulle have oplyst Kommissionen om, at der forelå en ansøgning fra hr. Ole Lauritzen. Det er ingenlunde tilfældet. Det fremgår heller ikke af noget brev, ej heller fra den omtalte Temple Langs, tidligere direktør for et direktorat under Kommissionen. Det fremgår ej heller, at der skulle være tale om en endelig ansøgning.

Men i modsætning til hr. Stefan G. Rasmussens udtalelse er det rigtigt, at Europa-Kommissionen har stillet spørgsmål, og det er rigtigt, at Europa-Kommissionen har rykket for svar, og det er rigtigt, at Europa-Kommissionen med hensyn til visse strækninger, om jeg så må sige, har haft en anden opfattelse end Trafikministeriet. Det er også rigtigt, at Trafikministeriet ikke har delt enhver opfattelse, der er kommet til udtryk i den korrespondance, der har været mellem Trafikministeriet og Kommissionen.

Det fremgår jo klart af det brev, som jeg har oversendt til Folketingets Trafikudvalg og til ordførerne under debatten i dag, om de udtalelser, der er kommet fra advokat Karsten Hagel-Sørensen, at Trafikministeriet ikke er enigt i, at det uden videre uden at gribe ind i ScandLines økonomiske grundlag blot kan give adgang til alternative operatører på de færgelejer, som besejles af ScandLines.

Der er altså en diskrepans i forhold til de spørgsmål, der stilles, og de opfattelser, som gives til kende under den sagsbehandling, der foregår. Det er der ikke noget usædvanligt i. Det er sædvanligt, at man giver aktindsigt i de henvendelser, som Kommissionen retter til den

danske regering. Derimod er det sådan, at den danske regering af hensyn til, hvad der måtte følge af sagsbehandling, ikke offentliggør de svar, som den danske regering giver Kommissionen på de spørgsmål, Kommissionen stiller. Men det er forkert at fremstille sagen, som om Kommissionen har truffet nogen afgørelse. Det har Kommissionen ikke.

Den eneste afgørelse, der foreligger fra den samlede Kommission, er hr. Leon Brittans afgørelse om tiltrædelse af samarbejdet med henvisning til EF-Traktatens artikel 85, der som bekendt løber – hvis der ikke foretages anden beslutning fra Europa-Kommissionen – frem til 1998.

Vi er stadig væk glade for samarbejdet, vil jeg gerne sige til hr. Stefan G. Rasmussen. Jeg må forstå debatten i dag således, at hr. Stefan G. Rasmussen er en troværdig samarbejdspartner i og med, at hr. Stefan G. Rasmussen ved sin deltagelse i debatten og ved sin tillid til regeringen – demonstreret ved den afstemning, som kommer til at foregå om et ganske kort øjeblik – er og bekræfter at være en troværdig samarbejdspartner, der er til at stole på, en samarbejdspartner, som lever op til det ansvar, som Det Konservative Folkeparti naturligvis har i henhold til den aftale, som Det Konservative Folkeparti har med regeringen om DSB og DSB's økonomiske rammer bekræftet så sent som ved vedtagelse af lov nr. 231 om DSB Rederi A/S, hvor det af bemærkningerne til lovforslaget fremgik, at:

»Fortsat drift af DSB's nuværende overfarter, herunder de overfarter, der forestås af ScandLines A/S ... er således kernen i det nye selskabs virke, men der vil ske afvikling af en række færgeoverfarter i de kommende år, når de faste forbindelser over Storebælt og Øresund åbner.«

Det fremgik yderligere af bemærkningerne til lovforslaget, at Helsingør-Helsingborg-overfarten forestås af et dansk-svensk samsejlingssselskab. Ved aktstykke nr. 270 af 1. juni 1990 gav Finansudvalget således tilslutning til, at DSB sammen med det svenske selskab SFL, der ejes af de svenske jernbaner, etablerede et dansk aktieselskab SFL-DSB A/S, der senere fik navnet ScandLines A/S, med hjemsted i Helsingør. Under dette selskab er oprettet to helejede datterselskaber: ScandLines Danmark A/S og ScandLines Sverige AB.

Der er altså tale om, at Folketinget har vedtaget de betingelser, hvorunder samarbejdet fungerer. Jeg er glad for, at der har været så bred

opbakning og tillid til den redegørelse, jeg som trafikminister på regeringens vegne har givet Folketinget i dag.

Jeg er meget tilfreds med, at denne debat nu må anses for at have nået et foreløbigt punktum, forstået på den måde, at der ikke er anledning til nogen parlamentariske overvejelser om opbakning eller ej til regeringens håndtering af denne sag.

Jeg må tage til indtægt, at debatten her i dag har vist, at der er en ganske bred opbakning til trafikministerens håndtering af sagen, at der er en forståelse for, at man ikke uden videre kan åbne færgeløjerne for alternative operatører – det kommer for en dag, hvis de dagsordensforslag, der er fremsat i dag som angivet af ordførerne bliver stemt ned – og at der er en accept af og en interesse for det synspunkt, som er udtrykt af trafikministeren – mig selv – gående på at åbne mulighed for alternative operatører i form af, at der arbejdes med at give tilladelse til etablering af et fjerde færgeløje i Helsingør.

Jeg håber hermed at have skabt klarhed over regeringens holdning. Jeg håber hermed også, at der er skabt klarhed i en debat, som har raset i et enkelt dagblad – i et *enkelt* – i Danmark, skabt den klarhed, at der til regeringens håndtering af denne sag er ganske stor parlamentarisk opbakning.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg må erkende, at trafikministeren jo desværre har ret, når han siger, at der åbenbart er en ganske bred opbakning til, at den nuværende situation på færgeruten, vi taler om her i dag, skal fortsætte, som den gør. Vi har gang på gang hørt fra Danmarks såkaldte liberale parti Venstre om noget helt andet: at det skulle være frit, og at der skulle ske en privatisering. Men vi må konstatere i dag, at her ved man heller ikke, hvor man har Venstre.

Derudover har jeg ikke hørt fra Det Konservative Folkeparti med hensyn til Fremskridtspartiets dagsorden, og derfor kan jeg selvfølgelig ikke – i hvert fald ikke på nuværende tidspunkt – klandre Det Konservative Folkeparti for ikke at ville stemme for, i og med at partiet ikke har meddelt, om det stemmer for dagsordenen.

Jeg har forstået af det, der var fremme tidligere om en dagsorden fra et andet parti her i salen, at det var datoen, der var noget galt med. Den blev fjernet, og jeg synes, det var et godt argument fra Det Konservative Folkeparti: at man

naturligvis ikke skal sætte dato på, for hvornår det skal privatiseres; det skal ske hurtigst muligt, og dér skal man ikke begynde at sige, at det først skal ske fra den og den dato.

Samtidig kan vi også se af den dagsorden, der foreligger, at man ikke *pålægger* regeringen noget, som Fremskridtspartiets dagsorden gør; man gør bare det, at man *opfordrer* regeringen. Det er en meget, meget vag formulering efter vor opfattelse.

Men jeg er spændt på at høre fra Det Konservative Folkeparti, hvordan partiet stiller sig til Fremskridtspartiets dagsorden.

Derudover vil jeg sige til lykke til regeringen. Vi har her for nylig hørt om det samarbejde, der er indgået mellem Det Konservative Folkeparti og regeringen, og med til lykke i den her sag mener jeg, at det er rigtigt, hvad ministeren siger: Man har ikke noget at have det i, når man går ud og siger, at man ønsker en privatisering til gavn for det private erhvervsliv.

Det eneste parti, der kan have god samvittighed her, er åbenbart Fremskridtspartiet.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg kan meddele hr. Jan Køpke Christensen, at vi ikke stemmer for hans dagsorden, og det skyldes helt rigtigt, at jeg jo, som ministeren fremhævede, tilhører et parti, som er ansvarligt, og som holder de løfter, det har givet, når det indgår et forlig. Men dermed skal ministeren nu ikke tro, at der på nogen måde er tale om opgradering til en egentlig samarbejdspartner; det tror jeg ville være lidt misforstået.

Det sidste, jeg lige vil sige, er, at jeg må konstatere, at ministeren ikke har besvaret nogen af de spørgsmål, jeg stillede i min ordførertale; og det kan jo have sin grund.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det var dog fantastisk, det var dog helt fantastisk at høre den konservative ordfører her fra talerstolen sige: Jamen vi stemmer ikke for Fremskridtspartiets dagsorden, »for vi er et parti, der er ansvarligt«. Jeg synes nok, at den glorie, man pudser fra Det Konservative Folkepartis side, efterhånden er så tynd, at den måske er ved at kunne gå hen at springe på et tidspunkt.

Er det uansvarligt, at Fremskridtspartiet foreslår her i denne sal, at man giver tilladelse til etablering af nye alternative operatører netop

for at sikre den frie konkurrence på overfarten mellem Helsingør og Helsingborg? Er det uansvarligt, at Fremskridtspartiet ønsker at få dette gennemført?

Jeg må nok sige, at det er rystende at høre Det Konservative Folkeparti, der netop – har vi lige hørt fra ministeren også – er gået ud og har sagt, at det er usandt, hvad ministeren har været fremme med tidligere, ja, man kommer ligefrem med ord som løgne om ministerens udtalelser, og så siger man samtidig fra De Konservative, at man er et ansvarligt parti.

Jeg ved ikke, hvor meget man skal tro på de meldinger, der er fremme i offentligheden om samarbejdet. Jeg forstår nok, at det kan være svært at gå i dybden med det her i dag, men jeg mener, at hvis det er et så sødt og frugtbart samarbejde, som man giver udtryk for, og man så samtidig kalder hinandens udsagn for løgne, synes jeg nok, at grænsen er nået for, hvad der forstås ved et godt samarbejde.

Jeg synes, at Det Konservative Folkeparti skal tænke sig grundigt om sammen med Venstre og så prøve over for det private erhvervsliv at vise, at man har holdninger svarende til Fremskridtspartiets, som netop ønsker at hjælpe det private erhvervsliv i denne situation.

Ole Donner (DF):

Det er normal kutyme, at man på det her tidspunkt plejer at takke ordførerne. Der har nu ikke været så meget at takke for i dag, og derfor skal jeg undlade at gøre det, men lige kort gå de forskellige partier igennem og sige, at Socialdemokratiet har jeg ikke nogen bemærkninger til, fordi afvisningstalen egentlig var så forholdsvis kort, at jeg ikke rigtig nåede at få spidset blyanten.

Men med hensyn til Venstre er det jo interessant at se, at partiet går ind for fri konkurrence, men samtidig siger, at det ikke kan acceptere, at der kommer mere trafik i de eksisterende lejer. Nej, og derfor bør man også følge den henstilling, der ligger om, at man skal indskrænke den trafik, der er fra DSB's side i de eksisterende lejer, og give alternative operatører mulighed for at operere deroppefra.

Så henviser Venstre også til, at der nu snart kommer en ny bro. Jamen tror Venstre da virkelig, at hr. Jönsson fra Helsingborg kører over broen til København og så op til Helsingør? Det tror jeg ikke på.

Men jeg kan godt forstå, hvis Venstre er frustreret. Nu har vi lige hørt, at de i Venstre stem-

mer for en finanslov, som de er imod. Her stemmer de imod noget, som de er for. »Venstre ved man hvor man har«.

De Konservative kom med mange og gode argumenter for fri konkurrence, og jeg var meget glad for, at de tilsyneladende ville tage stilling fra sag til sag, men de meddelte jo så, at de ikke kunne stemme for vores dagsorden, fordi der indgik en dato i den. Den har vi så taget ud; og nu kan man så ikke stemme for den alligevel.

De Radikale afviste kort, og SF's hr. Tommy Dinesen og jeg har diskuteret det, der er at sige i den sag i dag.

Så kom Fremskridtspartiet med, at det også ønsker DSB privatiseret og gerne vil have fri konkurrence, og ordføreren fortalte så noget om, at man i 5 år har kæmpet for det, og nu var det rart, at der også er nogle andre, der gør det. Jeg gjorde det, at jeg i al beskedenhed sagde, at jeg havde kæmpet for dette i 5 år; det er rigtigt, at jeg på det tidspunkt var Fremskridtsmand, og jeg er da glad for, at den nyudnævnte trafikpolitiske koordinator i Fremskridtspartiet har samme synspunkt.

Og så kom der et dagsordensforslag fra Fremskridtspartiet, og jeg må sige, at det jo til forveksling ligner vores dagsordensforslag, dog står der vedrørende fæргеlejerne: »... eller give tilladelse til etableringen af nye«.

Vi er ikke indstillet på, at man kan benytte det smuthul til at sørge for, at der ikke kommer fri konkurrence, ud fra den betragtning, at vi før har diskuteret, hvis fæргеlejer det er, hvor jeg påstår, at skatteyderne har betalt for de fæргеlejer, DSB har i dag. Så er det rigtigt, at man har lavet en fiktiv åbningsbalance, hvor man har foræret »disse fæргеlejer« til DSB, og derfor kan de nu påstå, at det er deres egne fæргеlejer.

Enhedslisten afviste også at stemme for vores dagsorden. Partiet mente ikke, at det var sundt fornuft at påtvinge flere operatører. Det er heller ikke en påtvingelse, vi vil have; det er simpelt hen bare at give mulighed for, at der kommer flere operatører. Enhedslistens ordfører sagde også, at man ikke kunne tvinge flere biler ned igennem Helsingør by. Jeg vil godt gøre opmærksom på, at selv om der var to operatører, tror jeg ikke, at trafikanterne ville tage med færgen over to gange; jeg tror bare, de ville tage den billigste.

Trafikministeren kom med en bemærkning om, at der var mange, der havde forudindtagne meninger. Det er korrekt. Ministeren lagde

selv for med at forsvare monopolet. Og så sagde ministeren, at priserne skal være konkurrencedygtige. Jamen det er de da også. Selv om man satte dem op til 2.000 kr. for en enkeltbillet, er de jo konkurrencedygtige, når der ikke er nogen konkurrence; der er kun den samme færge.

Hr. Arne Melchior syntes, at det var synd for mig, at jeg læste Børsen, og ministeren sagde, at det kun var Børsen, der havde beskæftiget sig med det. Jeg vil da godt påpege, at Jyllands-Posten på lederplads også har beskæftiget sig med sagen, ligesom andre aviser har været i gang.

Der var én ting, som jeg blev meget urolig over, og det var hr. Melchior's sidste melding om, at det her er »pip i papkassen«. Når en erfaren mand som hr. Melchior siger sådan noget, bliver jeg virkelig bekymret, når jeg tænker på, at han offentligt har optrådt som Anders And; han må virkelig have forstand på sådan et udtryk.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Jeg vil da takke ordføreren, hr. Donner, for at bekræfte, at Fremskridtspartiets navn nu i 5 år har figureret blandt dem, der har kæmpet for netop den her sag. Og jeg må da også sige, at jeg føler, at det på et eller andet tidspunkt nok skal lykkes for Fremskridtspartiet at få de her holdninger ført igennem netop på baggrund af de meldinger, vi har set fra EU og sidst, men ikke mindst fra Konkurrencerådet om, at der skal ske en reel privatisering af området, en mulighed for, at andre kan etablere sig på den pågældende overfart.

Forskellen på hr. Donners forslag og Fremskridtspartiets forslag er jo, at vi klart og tydeligt pålægger regeringen, at der skal åbnes muligheder for, at andre kan komme til, frem for at det kun er DSB, som det er i dag. Det er ikke tilfældet med hr. Donners dagsorden, og vi mener, at der skal være konsekvens i det, man siger. Det skal følges op af reel handling, og dér mener vi, at Fremskridtspartiets dagsorden helt klart tilkendegiver, hvad vi ønsker, frem for en vag radikal holdning, som den anden dagsorden lægger op til.

Jeg tænker bl.a. på, at vi også vil pålægge regeringen, at der gives tilladelse til etablering af eventuelt nye færgelejer. Vi er ligeglade med, om det er de eksisterende færgelejer og terminalfaciliteter, der skal bruges, eller om det er nye. Det, det handler om for Fremskridtspartiet,

er, at andre kommer til, således at vi kan få priserne ned til fordel for de mennesker, der benytter overfarten.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg er af hr. Arne Melchior blevet opfordret til at undgå, at eventuelle misforståelser kunne dukke op i et under denne debat ofte navngivet dagblad i morgen.

Og derfor skal jeg svare på hr. Stefan G. Rasmussens spørgsmål, som jeg tillod mig at betegne som konspiratorisk, nemlig spørgsmålet om, hvorvidt DSB skulle have penge i Lauritzens projekt; sådan tror jeg, det blev formuleret af hr. Stefan G. Rasmussen. Jeg kan naturligvis afvise, at DSB skulle have penge i det, men det er klart, at hvis Lauritzen eller andre etablerer et færgeleje, skal de naturligvis betale DSB for den andel af opmarcharealerne, som de skal have adgang til. Det turde være det modsatte af det, der lå indikeret i hr. Stefan G. Rasmussens spørgsmål.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 19 af Ole Donner (DF) forkastedes, idet 3 (DF) stemte for, 112 (S, V, KF, SF, RV, FP, EL og CD) imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 20 af Jan Kørpe Christensen (FP) forkastedes, idet 4 (FP) stemte for, 108 (S, V, KF, SF, RV, EL og CD) imod; 3 (DF) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:
13) Første behandling af lovforslag nr. L 84: Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri, lov om andelsboligforeninger og andre boligfællesskaber og realkreditloven. (Ændring af vilkårene for private andelsboliger m.v.).
 (Af boligministeren (Ole Løvig Simonsen).
 (Fremsat 29/11 95).