

[J. K. Hansen]

Melchior, at hvad jeg har hjertet med i, kan naturligvis kun jeg selv afgøre. Men jeg kan garantere én ting, og det er, at jeg har hjertet med i, hvad der sker med Københavns Lufthavn.

Jeg har haft den glæde at arbejde med denne lufthavn gennem en lang række år og har set, hvordan den har udviklet sig. Jeg har også set nogle problemer, der har været med de stadig tilbagevendende nedskæringer på finansloven. Ingen tvivl om det.

Vi kan ikke i Socialdemokratiet, og jeg kan slet ikke, få hjertet med i, at lufthavnen nu absolut skal være en malkeko, fordi staten har indgået et finanslovforlig med Fremskridtspartiet. Det er ikke den måde, vi bygger en konkurrencedygtig lufthavn op på.

Svend Heiselberg (V):

Det er helt fantastisk at høre hr. J. K. Hansen.

Så vidt jeg ved, er det meningen, at lufthavnen skal blive liggende. Det er ikke meningen, at den skal sælges på den måde, at den skal flyttes, så derfor vil den fortsat kunne bruges. Og efter min mening vil den kunne bruges lige så godt og måske endda mere effektivt, end den tidligere har kunnet, når man nu får et andet ejerforhold.

Jeg er enig med hr. Arne Melchior i, at man vel ikke kan kalde det en privatisering, fordi man sælger 25 pct. af aktierne. Men jeg synes, at det er positivt med denne begyndende privatisering, og næste gang der skal laves finanslov, kan det jo være, at vi kan sælge 24 pct. mere. Det ved man jo ikke.

Socialdemokratiet vil jo ingen indflydelse have på finansloven, og så kan de heller ikke få indflydelse på de aftaler, man indgår med de partier, man laver finanslov sammen med.

Jeg synes, det var en god finanslov, vi fik lavet, og jeg synes også, at det var en god aftale, vi indgik ved, at vi nu får privatiseret en fjerdedel af lufthavnen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 70 stemmer (KF, V, FP, RV, CD, KRF og Hugo Holm (UP)) mod 58 (S, SF og – ved en fejltagelse – 1 (FP)).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Tredje behandling af lovforslag nr. L 199:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.
Af trafikministeren (Knud Østergaard).
(Fremsat 7/3 90. Første behandling 14/3 90. Betænkning 23/5 90. Anden behandling 29/5 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 131 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Tredje behandling af lovforslag nr. L 229:

Forslag til lov om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«.
Af trafikministeren (Knud Østergaard).
(Fremsat 3/5 90. Første behandling 9/5 90. Betænkning 23/5 90. Anden behandling 29/5 90).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Det er sådan, at når man spekulerer på børsen eller spiller på travbanen, så kan man en gang imellem komme i uføre, og man kan somme tider blive nødt til at gå hjem og sælge sølv-tøjet.

[J. K. Hansen]

Jeg mener, at regeringen med dette lovforslag om salg af »Peder Paars« og »Niels Klim« nu er nået så langt ud i det økonomiske uføre, at den begynder at sælge ud af sølvtøjet. Det er, hvad regeringen gør, såfremt forslaget om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« på Århus-Kalundborg-ruten bliver vedtaget i dag.

Jeg håber og tror på, at det ikke sker. Jeg håber på, at det flertal, der er i Folketingets Trafikudvalg for ikke at sælge de to færger, også vil være et flertal i salen her i dag. Andet kan simpelt hen ikke være rigtigt.

For at staten kan få et beløb på 450 mio. kr. i kassen i 1990, tvinges DSB nu til at sælge de bedste og nyeste færger, de ejer. Herefter skal DSB ud og chartre to andre færger, hvis kapacitet og komfort er så ringe, at ruten Kalundborg-Århus meget hurtigt vil få en trafikafvandring og dermed en dårlig økonomi, og dermed er der risiko for, at ruten ikke kan bestå.

Ser vi på DSB's regnskab for de nuværende både på ruten, ser vi, at driftsresultatet er et plus på 40 mio. kr. om året. Jeg gør opmærksom på, at det er DSB's egne tal. Med de to såkaldte rorofærger, der agtes chartret hos Mercandiareredierne, vil DSB få driftsindtægter på 105 mio. kr. og tilsvarende driftsudgifter på 105 mio. kr. Hertil kommer, at den charterhyre, som skal betales til Mercandiareredierne, bliver på – det er, hvad vi kan få oplyst på nuværende tidspunkt – 65 mio. kr.

Summa summarum bliver der til forskel fra et driftsoverskud på 40 mio. kr. nu et driftsunderskud på 65 mio. kr. Måske skal vi retfærdigvis trække lidt fra, hvis der kommer flere passagerer på Storebælt, for det giver jo en indtægt, men reelt bliver der på ruten nu et driftsunderskud på 65 mio. kr. Det må siges at være en rigtig skidt forretning, regeringen her er i færd med, og en rigtig dårlig handel, regeringen her gør.

Jeg må sige til det, Kristeligt Folkeparti påstår de er blevet lovet, at så må Kristeligt Folkeparti være blevet ført bag lyset, og det er ikke for sent at indrømme det på nuværende tidspunkt. Kristeligt Folkeparti kunne ikke se de indlysende fordele, der var ved at sælge Kalø Gods. Jeg må sige, at Kristeligt Folkeparti bliver nødt til at indrømme, at der er endnu mindre indlysende fordele ved at sælge de to færger nu. Det må de da indrømme med de tal, det har været muligt for os at få på bordet til i dag.

Vi mener ikke, de to færger skal sælges. Det er de nyeste, det er de bedste, DSB ejer. Hvis der skal sælges færger, så er der en lang række gamle færger, der skal sælges, længe før »Peder Paars« og »Niels Klim« er udtjent.

Vi får altså med det, som er ved at foregå, men som jeg ikke håber kommer til at foregå, meget, meget dårlige vilkår på ruten Århus-Kalundborg. Passagerfaciliteterne bliver forringet specielt for familier med børn. Det er en eftertragtet rute for familier med børn.

Det vil også få nogle alvorlige konsekvenser for den kollektive trafikbetjening af Kalundborg på et langt tidligere tidspunkt, end det var forudsat i aftalen om den faste forbindelse over Storebælt.

Jeg må sige – det synes jeg er en meget, meget alvorlig sag, og det synes jeg at de partier, der er med i Storebæltsaftalen, skulle tænke grundigt over, inden de trykker på knappen vedrørende dette forslag – at det helt klart er i strid med Storebæltsaftalen, det, der kommer til at foregå her. Det lå helt klart i aftalen om Storebælt, at først når de faste anlæg på Storebælt var taget i brug, skulle vi gå i gang med en drøftelse af den fortsatte sejlads på Kattegat, hvilke ruter der skulle besejles, hvordan de skulle besejles, og hvilke skibe der skulle besejle dem. Først på dette tidspunkt skulle det overvejes, hvilken tonnage der ville være behov for, og den økonomi, der ville være i at sejle på Kattegat.

Vi ved, at der skal opretholdes mindst én rute på Kattegat, og det ville da være mærkeligt at tro andet, end at de nyeste og de største og de bedste færger skulle have gode forudsætninger for at kunne fortsætte sejladsen. Det er »Peder Paars« og »Niels Klim« som bekendt. Skulle det ikke holde stik, hvad vi naturligvis tror, så er det alligevel det rene galimatias at sælge de to skibe på nuværende tidspunkt. Dem vil der være rigelig brug for på andre ruter, hvis det skulle vise sig til den tid. Men det er fuldstændig galimatias at sælge dem nu og så til den pris, man vil sælge dem for.

Dette er i strid med Storebæltsaftalen. Det blev også bekræftet under andenbehandlingen forleden dag. Og jeg appellerer til de partier, der var med i aftalen, om, at vi nu holder fast i det, vi aftalte.

Desværre er ikke alle, som var med i den aftale, til stede her mere, men vi er nogle stykker,

[J. K. Hansen]

som sad sammen, og det blev også bekræftet forleden dag.

Desværre er Kristeligt Folkepartis medlem af den sammensætning, som vi havde af partier dengang, heller ikke til stede mere. Det kan vi alle sammen kun beklage. Jeg er helt sikker på, at hvis Chr. Christensen kunne have været her i dag – ham har jeg altid sat stor pris på, jeg ved, han var en meget, meget ordholdende mand – så ville han være gået imod det her.

Jeg vil appellere til Kristeligt Folkeparti om at tage sin stilling op til overvejelse. Jeg synes, det er meget, meget bittert at opleve, at vi ikke kan holde fast på en sådan aftale.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg er enig i det, som hr. J. K. Hansen har sagt, og skal prøve at fremføre nogle andre argumenter. Det er nu ikke, fordi jeg tror, det hjælper ret meget. Jeg vil kalde dette her en omvendt beslutning.

Normalt er det sådan, at når man beslutter noget, er det argumenterne, der har talt for det. I dette tilfælde har man først truffet en beslutning, altså at sælge færgerne, og bagefter finder man argumenterne, og det er de i hvert fald ikke blevet bedre af.

For det første kunne jeg godt tænke mig at få at vide, hvorledes DSB på Korsør-Nyborg har tænkt sig at klare den halve million passagerer, der nu skal sættes over med Korsør-Nyborg-overfarten. For det er jo realiteten: De, der i dag tager med Århus-Kalundborg, skal den vej ned. Det er en forøgelse med 10 pct., så jeg vil tro, man kommer til at ligge som sardiner i en dåse i fremtiden på de dage, hvor der er spidsbelastning på området.

Det er også tåbeligt at sælge færgerne, når man ved, at der på Bornholm og Rødby-Puttgarden på et senere tidspunkt vil være brug for nye færger, hvor disse her kunne være udmærkede.

Det værste er næsten, at det, denne regering er begyndt på, er at slagte det guldæg, altså de 400 mio. kr., som DSB's færger normalt tjener ind om året. Det, man gør her, svarer næsten til, at man sagde: Nu sælger vi DSB's færger på Korsør og Nyborg, og så kan Vognmandsruten overtage det, for det ville da være en rigtig privatisering. Det er jo det, der sker.

Det er tåbeligt, at Mercandia skal overtage – eller det mener man da i hvert fald – sejladsen

på Århus-Kalundborg med 2 rorofærger, samtidig med at de selv går i gang med at sejle på Juelsminde-Kalundborg-linjen. Og de får penge ind på Århus-Kalundborg, uanset hvor mange biler og passagerer de har med. De får det samme, ergo kan de bruge de penge, de får ind på Århus-Kalundborg, til at sætte rabatten ned på Juelsminde-Kalundborg-linjen. Det er en fantastisk form for statsstøttet privatisering.

De tal, som hr. J. K. Hansen refererede til, er jo sendt i et brev til Kristeligt Folkeparti, og det ville da være rart at finde ud af, om Kristeligt Folkeparti stadig væk mener, at de tal, som de har truffet denne beslutning på, er rigtige.

Jeg kan sige, at der i dag i bladet Søfart, som bliver sendt til Erhvervsudvalget – og det vil jeg bede medlemmerne om at læse, men det er måske for sent – er en artikel, der helt klart viser, at DSB kommer til at hænge på den forstået på den måde, at de måske ikke kan skaffe færger til Århus-Kalundborg. Man har altså lovet, at de skal have 600 passagerer, og at de skal sejle stærkere eller lige så stærkt som dem, der er der i dag. Markedet for roroskibe er meget dårligt – det drejer sig jo ikke bare om at gå hen hos en bilhandler og købe en ny bil – og derfor bliver priserne også derefter. Det kan godt ske, at priserne bliver meget højere.

Jeg ved, at bladet Søfart har godt check på de ting, der sker på søfartsområdet, så de har ganske givet ret i det, de skriver i den pågældende artikel, hvor de gør opmærksom på, at det vil være tvivlsomt, om DSB vil tage de to roro-færger fra Mercandia – det kan der godt sættes et spørgsmålstejn ved – fordi de er klar over, at DSB ganske givet vil kræve, at Mercandia ikke må sejle på Juelsminde-Kalundborg-linjen. Det synes jeg er fornuftigt; men ministeren har før sagt, at det er modigt gjort af Mercandia, at de vil konkurrere med sig selv.

Jeg synes, det er en sort dag for Kalundborgområdet. For et par dage siden smed man de ansatte ud af Carmen Curlers og flyttede virksomheden til Taiwan, fordi det var billigere. Det viser lidt om, hvordan kapitalisterne arbejder, og her kan man se, hvorledes den borgerlige regering arbejder, for nu gør man flere arbejdsløse. Ved at tage de to store færger væk fra området forsvinder det løft, man nu kunne have brugt til at skaffe nye industrier i området.

Så det eneste glædelige, jeg kan se der sker i dag, er, at vi har fået loven om kasinoer igen-

[Tommy Dinesen]

nem, for så kan vi måske få nogle kasinoer i Kalundborg; der bliver ikke ret meget andet.

Arne Melchior (CD):

Efter at vi under forrige punkt på dagsordenen har haft flertal for at omdanne Københavns Lufthavn til aktieselskab, griber jeg mig selv i et øjeblik at ønske, at DSB også var, om jeg så må sige, frigjort i et aktieselskab, for så tror jeg ikke, at en sådan fritstående bestyrelse eller direktion ville have rådet regeringen til at foretage det, der nu sker.

Dette er ingen bebrejdelse mod DSB, hvis beregninger jeg anfægter – det har jeg gjort rede for ved andenbehandlingen – for det er klart, at DSB som etat og med den status, denne etat har, må efterkomme den ansvarlige ministers ønsker og levere bedst muligt det materiale, han anmoder dem om. Men man kan altså få den tanke, at det ville have været heldigt, hvis DSB havde haft en anden status.

Jeg må erklære, at dette er en elendig forretning for staten, og jeg må erklære, at det er vold på de gode trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, mellem Sjælland og Jylland, in casu mellem de to største byer i landet.

Jeg beklager, at der tilsyneladende er et flertal, der mener anderledes. Der er ikke noget at gøre ved det. Jeg tror, man kommer til at fortryde, og jeg håber at få lov til at være længe nok herinde og kende finansministeren længe nok – og han må også gerne være finansminister til den tid – til at opleve den stund, hvor regnskabet skal gøres op. Så tror jeg, han vil se, at han for at få en lille smule – ja, et fnug – af sit under-skud dækket i en betrængt situation glemte de overordnede og de langsigtede hensyn.

I CD beklager vi det. Vi stemmer, som vi har meddelt, og så må vi jo altså stikke det nederlag i lommen. Det er et nederlag for os, men det er først og fremmest et nederlag for den rimelige trafikafvikling i landet.

Svend Heiselberg (V):

Om lidt træffer vi igen en fornuftig beslutning, og jeg synes, vi har grund til at glæde os over, at vi kan lave nogle fornuftige aftaler med Fremskridtspartiet. Det er der så sandelig grund til. Nu får vi solgt to færger, som sejler rundt med en overkapacitet, som vi overhovedet ikke har brug for.

Det er blevet nævnt, at hvis DSB havde været et aktieselskab, ville de formentlig ikke have solgt færgerne. Jamen så ville det være en fuldstændig tåbelig ledelse, der sad i et sådant aktieselskab, hvis de ville sejle rundt med to færger, der har en overkapacitet i den grad, som der her er tale om, nemlig færger, der har plads til 2.000 passagerer, men har en gennemsnitlig sejlads med 300 passagerer. Det er da fantastisk, at man vil påstå, at det skulle være fornuftigt fortsat at sejle rundt med sådan nogle store færger.

Det var noget helt andet, hvis det, vi diskuterede, var, om ruten skulle opretholdes eller den skulle nedlægges. Men ruten skal jo opretholdes; den skal blot besejles med nogle færger, der passer til det, som man har behov for på ruten. Derfor er det et godt forslag.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Nu er det sjette eller syvende gang, vi behandler denne sag, og hver gang har jeg prøvet på at fortælle hr. Svend Heiselberg noget, men tilsyneladende kniber det med at finde ud af, hvad der er rigtigt. Men o.k., jeg prøver lige én gang til.

De to færger blev bygget for at tage spidsbelastningerne, når der var behov derfor. Jeg kunne forstå, at man ville sælge færgerne, hvis de var for små, men da ikke, fordi de er for store. Det gode er jo netop, at man har nogle store færger, der kan tage den kapacitet, der er behov for på de dage, hvor der er stor hjem- og udrejsetrafik. Det er det, det drejer sig om.

Nu har jeg sagt det for sjette gang, men det hjælper tilsyneladende ikke.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Jeg vil gerne gøre en bemærkning i anledning af hr. Svend Heiselbergs regnestykke om overkapacitet. Det helt konkrete er – og det er tal, som vi har fået fra DSB, og som jeg må gå ud fra er rigtige, selv om DSB har kniven på struben fra regeringens side – at der ved fortsat sejlads med »Peder Paars« og »Niels Klim« er beregnet 161 mio. kr. i indtægter og 121 mio. kr. i driftsomkostninger. Det er DSB's egne tal. Det er 76 mio. kr. til færger, havneafgift på 15 mio. kr., terminaldrift på 20 mio. kr. og fællesom-

[J. K. Hansen]

kostninger på 10 mio. kr. Det giver et positivt driftsresultat på 40 mio. kr. om året.

Og så kommer man frem til – det er også DSB's tal, og dem har man i hvert fald ikke betvivlet, men det ligger lidt mere usikkert, fordi vi ikke engang ved, hvad priserne bliver, men man har regnet med mindstepriser – indtægter på 105 mio. kr. og driftsudgifter på 105 mio. kr., fordi der er tale om en færgetype med en mindre kapacitet – den kan ikke engang tage halvdelen af det antal passagerer, som de to andre færger kan tage, og der bliver nogle problemer i spidsbelastningsområdet – og summa summarum bliver der altså 0 kr. her. Men derudover skal man betale til Mercandiarederierne, og det er jo så dem, der tjener bedst på dette, idet de skal have 65 mio. kr. om året i denne sag.

Dertil kommer, at vi ikke har fået konkrete priser på, hvad havneombygningen vil koste. Det viser, at denne handel bedst kan karakteriseres som, hvad fatter gør, er altid det rigtige, altså at man går til markedet med en hest og kommer hjem med en sæk rådne æbler.

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger til hr. Tommy Dinesen, som sagde, at først træffer man en beslutning, og bagefter konstruerer man nogle argumenter.

Vi er ikke gået frem på den måde. Vi sagde udtrykkeligt under finanslovdebatten, at vi ikke ville forpligte os til et færgesalg; det måtte afhænge af, hvordan vilkårene blev.

Der er dels den økonomiske side, dels spørgsmålet om, hvordan erstatningsfærgerne vil blive indrettet. I den forbindelse redegjorde jeg sidste gang for de krav, vi havde stillet bl.a. vedrørende overfartstiden, antallet af personer, der kunne være med, at de nye færger skulle have god komfort, at de skulle være handicapvenlige osv.

På disse punkter er vi blevet imødekommet. Men så er der den økonomiske side, altså hvilken pris man vil kunne få ved salget. Og dér er vi faktisk blevet overrasket over de 740 mio. kr. Det er det, der efter vores opfattelse har givet en positiv økonomisk vurdering.

Derudover har hr. Tommy Dinesen udtalt bekymring for, at vi kommer til at betale mere i charterhyre for de færger, der skal sættes ind i stedet.

Hvad det angår, slog finansministeren sidste gang fast, at ombygningsprisen ville blive 260 mio. kr. og ikke de højere udgifter, som hr. Tommy Dinesen og andre har antydnet, og at den årlige hyre vil være 27–28 mio. kr. pr. skib.

Det er de forudsætninger, vi har forhandlet under, og det er det tilsagn, som finansministeren senest har afgivet, og som vi henholder os til.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Svend Heiselbergs omgang med statistik er ikke blevet bedre siden andenbehandlingen, hvor jeg redegjorde lidt for, hvor mange procent af vore motorveje der er besat året igennem.

Der er jo det med statistik, at det kan bruges til meget: Der var en mand, der druknede i en å, som var 35 cm dyb i gennemsnit. Og da jeg var barn, sagde man, at hele verdens befolkning kunne stå på Bornholm. Nu er vi blevet nogle flere, så jeg ved ikke, om det stadig kan lade sig gøre.

Og hvad kan man udlede af det? Ingenting. Man kan ingenting udlede af, hvor meget de personer fylder, som er om bord på skibene, for de er jo nemlig også bygget til bil og til gods. Hvis man tog de personer ud af bilerne, som kører på motorvejene, og så, hvor mange procent af motorvejens kapacitet de fylder, ville man også komme til det resultat, at vi ikke skulle have motorveje. Det er en nonsensstatistik. Disse færger er en forretning for staten i dag, og de giver i fremtiden et underskud, som er større end det, salgsprisen kan forrente. Det er derfor, det er en dårlig forretning uanset hr. Svend Heiselbergs misbrug af tal.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil gerne sige til hr. Kofod-Svendsen, at en af grundene til, at man måske kan få tingene til at gå op, således at det ser nogenlunde ud, er, at man siger, at »Peder Paars« og »Niels Klim« i 1996 kan sælges for 300 mio. kr.

Ekspert, der har undersøgt sagen, siger, at den er helt gal, og at det er 500 mio. kr., og så er der en vis forskel. Så passer regnskabet ikke. Denne rute vil give underskud i fremtiden. Man skal bruge nogle andre tal. Et skib som

[Tommy Dinesen]

»Scandinavian Star«, der lige brændte, og som var 21 år gammelt, fik vi 135 mio. kr. for. De tal, man bruger fra regeringens side, passer ikke. Det er derfor, jeg siger, at man sælger disse færger, og så finder man argumenterne bagefter, og det er de ikke blevet bedre af.

(Kort bemærkning).

Kofod-Svendsen (KRF):

Det er jo svært at spå, især om fremtiden, men her kan jeg forstå, at hr. Tommy Dinesen helt præcis kan spå og fastslå, hvordan prisen vil blive i 1996. Det er virkelig en skråsikkerhed, som er utrolig sjælden.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det er til hr. Kofod-Svendsen vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt det er en god forretning at sælge nu.

Vi mener imidlertid slet ikke, at disse to færger skal sælges overhovedet, for de er det bedste og det nyeste, DSB har, og der er en række færger, der skal skrottes eller sælges forinden.

Men hvis vi laver et regnestykke – og det skulle ikke være særlig svært, ej heller for hr. Kofod-Svendsen – vil vi da kunne regne ud, hvad kapitalværdien af 4, 5, 6 eller 8 års driftsoverskud er, men lad os bare tage 6 års driftsoverskud. Og så kan man da regne ud, hvad kapitalværdien af et salg ville være om 6 år. Vi ved f. eks., at det gamle skib, som ved den tragiske ulykke for nylig brændte fuldstændig ud, hvorved en række mennesker kom ulykkeligt af dage, blev solgt for 125 mio. kr., da det var 21 år gammelt. Derfor vil jeg vove at påstå, at de to nye skibe her, hvis de skulle sælges – vi vil ikke sælge dem, men hvis de skulle sælges – ville have en kapitalværdi ved salg. Og det vil altså sige, at den samlede kapitalværdi til den tid ville være langt højere end det, som hr. Kofod-Svendsen får ud af det nu, samtidig med at han er med til at forringe en rute, både hvad kapacitet og komfort angår.

Men jeg kunne måske spørge hr. Kofod-Svendsen: Hvad er det egentlig, Kristeligt Folkeparti har fået for dette her? Jeg synes ikke, Kristeligt Folkeparti har fået noget som helst, i hvert fald ikke så meget, at det skulle berettige til, at man ikke vil overholde Storebæltsaftalen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Kofod-Svendsen siger nærmest lidt hånligt, at jeg er skrāsikker på den pris, jeg nævner. Dertil vil jeg sige: Ja, det er jeg da. Og jeg må spørge: Hvorfor tror hr. Kofod-Svendsen mere på regeringen end på mig? Jeg er da ikke taget i nogen løgn i hvert fald. Jeg har arbejdet med disse sager i mange år og følger ærlig talt markedet meget godt. Det gør man, når man er søfartspolitisk ordfører. Derfor ved jeg, at de tal, regeringen har opgivet, ikke passer. Så enkelt er det. Hr. Kofod-Svendsen kan roligt stole på mig, det skal jeg garantere for, for en anden gangs skyld også.

Hjortnæs (S):

Ved at stemme for dette lovforslag stemmer man ja til en meget betydelig standardforringelse af besejlingen mellem Jylland og Sjælland. Jeg har forstået, at det ikke gør indtryk på statsministeren og heller ikke på trafikministeren eller på finansministeren, at Socialdemokratiet betragter salget som et klart brud på Storebæltsaftalen. Det er i sig selv meget beklageligt. Forsvarsministeren, hr. Arne Melchior, hr. Svend Auken, hr. Søgaard, hr. J. K. Hansen og jeg selv sad med ved bordet, da Storebæltsaftalen blev konfirmeret.

Bortset fra forsvarsministeren, der slet ikke har udtalt sig i denne sag, mener vi alle, at der i det mindste er tale om brud på rimelige forventninger. Det burde gøre indtryk på alle, og jeg minder endnu en gang om, at hr. Arne Melchior som medlem af statsministerens daværende regering sad for bordenden, da aftalen blev indgået.

Men selv om man så skulle være af den opfattelse, at vi ikke har formelt belæg for at påkalde os Storebæltsaftalen, må det alligevel undre, at regeringen vurderer bortsalget som så vigtigt, at den uden videre fejer de indsigelser til side, som er fremkommet fra Socialdemokratiet, der jo er en central forligspartner i denne sag, og gennemfører dette salg med én stemmes flertal. Jeg forstår det ganske simpelt ikke, og set i et lidt længere perspektiv er det næppe heller klogt.

Nu handler det imidlertid ikke alene om Storebæltsaftalen – det kan være vigtigt nok – det handler også og måske først og fremmest om et hensyn til især befolkningen i det midt-, vest-

[Hjortnæs]

og nordjyske område. Jeg forstår ikke, hvordan hr. Ole Bernt Henriksen, hr. Gammelgaard og udenrigsministeren kan stemme for bortsalg af disse to meget moderne og tidssvarende færger. De går hermed direkte imod det lokalsamfunds interesser, hvor de er valgt.

Jeg forstår heller ikke fru Inger Stilling Pedersen. Jeg tænker her på de udtalelser, fru Inger Stilling Pedersen tidligere er fremkommet med. Føler fru Inger Stilling Pedersen ikke, at afstanden mellem det, hun har sagt, det, hun har stået for, og det, hun i givet fald nu skal bruge sin stemme til, bliver for stor? Jeg spørger.

Jeg kan heller ikke tilbageholde, at hr. Gammelgaard igen og igen ved enhver given lejlighed har påkaldt sig borgmester Thorkild Simonsen, hans dygtighed, hans kompetence, hans råd. Her har vi en sag, hvor Thorkild Simonsen igen og igen har appelleret til regeringen og til de lokale politikere, men her er hr. Gammelgaard ikke parat til at følge Thorkild Simonsens råd. Her hjælper hans appeller ikke.

For nogle måneder siden stod hr. Kofod-Svendsen her på talerstolen og sagde, at når han ville stemme for en nedlæggelse af skatterådet og for en helt anden skatteligningsstruktur, var det, fordi han havde ført en telefonsamtale med Thorkild Simonsen. Jeg ved, at Thorkild Simonsen også har forsøgt at få hr. Kofod-Svendsen til at forstå, hvordan disse tal reelt hænger sammen, men her har vi altså en situation, hvor hr. Kofod-Svendsen på den ene side vil hævde, at han ikke føler sig forpligtet af en aftale, men på den anden side tilsidesætter alle de saglige argumenter og hensyn, som Thorkild Simonsen har henledt hr. Kofod-Svendsens opmærksomhed på.

Hr. Kofod-Svendsens afgørende argument er tilsyneladende, at når vi når frem til 1996, ville vi alligevel stå i den situation, at vi skulle sælge de to færger, men det er jo det, der er objektivt forkert.

Kendsgerningen har hele tiden været, at én sejlroute skulle overleve, og vi har altid været af den opfattelse, at den midt-, vest- og nordjyske befolkning i hvert fald ikke skulle have en sejlroute, som kapacitetsmæssigt og standardmæssigt lå under den kapacitet og standard, som de to færger repræsenterer. Så under alle omstændigheder skal der færger til af den størrelsesorden og af den standard for at betjene den midt-, vest- og nordjyske befolkning. Derfor er hr.

Kofod-Svendsens hovedargument simpelt hen forkert.

Endelig vil jeg sige: Hvad vil hr. Kofod-Svendsen egentlig gøre, hvis det til sin tid viser sig, at finansministeren ikke var noget orakel, og at finansministerens tal ikke holder? Det er ikke første gang, vi så vil opleve, at finansministerens tal ikke holder.

(Kort bemærkning).

Svend Auken (S):

Jeg ønsker blot ved at tage ordet her under behandlingen at bekræfte det, som hr. Hjortnæs har sagt om forløbet af Storebæltsforhandlingerne i sin tid: Der er ingen tvivl om, at det salg, som et meget snævert flertal i Folketinget nu agter at gennemføre mod al fornuft og mod al økonomisk ræson, er et klart brud på forudsætningerne for Storebæltsaftalen. Det vidste regeringen, inden man indgik finanslovaftalen med Fremskridtspartiet og Kristeligt Folkeparti. Det er blevet gentaget den ene gang efter den anden ikke mindst af den minister, vi dengang førte forhandlingerne med, nemlig hr. Arne Melchior.

Jeg synes, det er et trist kapitel i dansk parlamentarismes historie, at en regering, til trods for hvad en tidligere minister, som dengang havde ansvaret for forhandlingerne, udtalte, alligevel bryder forudsætningerne for en aftale ved at gennemføre dette salg.

(Kort bemærkning).

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg skal gerne bekræfte over for hr. Hjortnæs, at jeg faktisk ofte taler med Thorkild Simonsen om snart det ene spørgsmål snart det andet spørgsmål, og jeg anser Thorkild Simonsen for en meget fornuftig og dygtig borgmester og formand for Kommunernes Landsforening. Men hr. Hjortnæs kan vel ikke forvente, at jeg skulle stå her og referere alt, hvad Thorkild Simonsen siger, og det kan vel heller ikke være sådan, at jeg automatisk skulle mene præcis det samme som Thorkild Simonsen, blot fordi denne har sagt et eller andet.

Personlig kan jeg være overrasket over, at man ikke, når det nu er så afgørende for Socialdemokratiet, sikrede færgerne under de forhandlinger, man førte om DSB's fremtid for nogle få måneder siden, hvor vi kunne komme med så mange argumenter.

[Kofod-Svendsen]

Yderligere vil jeg gerne sige til hr. Hjortnæs om rutens fremtid, at jeg faktisk tror, at den, når vi får broen – og der sker allerede en vis ændring fra 1991 og en yderligere ændring fra 1993, når vi får første del af Storebæltsforbindelsen – primært vil kunne overleve ved, at man opprioriterer trailertransporten. Jeg mener selvfølgelig, vi skal fastholde mindst én rute. Hvor det skal være, har vi ikke lagt os fast på, men kan det blive to, er det da helt flot. Om muligheden er til stede for det, kan jeg ikke udtale mig endeligt om. Men hvis det vil være muligt, skulle det da kun glæde mig.

Fjerde næstformand (Poulsaard):

Støjniveauet er højt.

Eva Fatum (S):

I de seneste dage har medlemmer af regeringen belært os Socialdemokrater om, hvordan der er ude i det virkelige liv. Nu behøver man hverken at sidde i amtsråd eller byråd for at kende det virkelige liv, men kan også være et ganske almindeligt menneske.

Tilfældigvis kommer jeg lige ude fra det virkelige liv. Jeg kommer fra et amtsråd, og jeg er også et ganske almindeligt menneske. Vi er mange fra det virkelige liv, som undrer os over regeringens fremgangsmåder, i dette tilfælde salget af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«.

For det første er der stadig brug for en Århus-Kalundborg-forbindelse. For det andet er der akut brug for en afløser for færgen »Hammershus« ejet af Bornholmstrafikken, efter at en aftale om leasing af en afløser for »Hammershus« den 24. maj 1990 er gået i vasken på grund af en retskendelse i England.

Min forgænger i Folketinget, nu afdøde hr. Svend Andersen, har i flere år kæmpet for at få en afløser for færgen, som er meget utidssvarende og alt for lille.

Hr. Niels Anker Kofod har udtalt, at han har gjort det samme, men hr. Niels Anker Kofods suppleant, fru Annebeth Runge Svendsen, er i Folketinget i dag. Fru Annebeth Runge Svendsen har givet udtryk for at ville stemme for salget af »Peder Paars« og »Niels Klim«. Nu mangler vi bare en udtalelse fra hr. Niels Anker Kofod efter afstemningen om, at han selvfølgelig havde stemt imod salget af »Peder Paars« og »Niels Klim«, hvis han bare havde

været i Folketinget i dag. Hokus pokus og hænderne er vasket. Hr. Niels Anker Kofod har haft lang tid til at omvende regeringen, men han har ikke gjort det.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Sejladsen på Ystad-Rønne har været inde i debatten, fordi Venstre netop har rejst spørgsmålet, om man ikke skulle se på muligheden for, at DSB kunne sejle rentabelt på ruten, og det har trafikministeren bekræftet.

Til hr. Hjortnæs og hr. Svend Auken vil jeg sige, at jeg kan forstå, de dyrker lokalpatriotisme, og det er egentlig fantastisk, at man vil gøre det. Man har draget udenrigsministeren ind i det, fordi man ikke kan forstå, at han kan gå med til at sælge færgerne, men det kan udenrigsministeren selvfølgelig, fordi han er landspolitiker og ikke dyrker lokalpatriotisme.

Vi blev bebrejdet, at vi ikke tager hensyn til Thorkild Simonsen, men forleden dag blev vi bebrejdet, at vi tog for meget hensyn til Thorkild Simonsen, så det er svært at begå sig.

Hr. Arne Melchior sagde, at statistikken bliver misbrugt fra min side. Jeg må så minde om, at der kun var 10 dage i 1989, hvor der var en 90 pct.'s belægning på ruten.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 66 stemmer (KF, V, FP, RV, KRF, Steenholdt (Grøn.) og Hugo Holm (UP)) mod 63 (S, SF og CD).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Tredje behandling af lovforslag nr. L 232:

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om kontrol med udbetaling af offentlige ydelser m.v.

af finansministeren (Henning Dyremose).
(FremSAT 15/5 90. Første behandling 17/5 90. Betænkning 23/5 90. Anden behandling