

Men lad os få uddybet det under udvalgsbehandlingen.

Jeg kan konstatere med glæde, at der ser ud til at være flertal for forslaget, og så finder vi ud af resten under udvalgsbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:
12) Første behandling af lovforslag nr. L 216: Forslag til lov om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg.
 Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
 (Fremsat 28/2 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Da Odysseus i år 1200 før vor tidsregning skulle hjem fra Ithaka efter krigen i Troja, skulle han passere Messina, et smalt sund i det græske øhav. På hver side af sundet var som bekendt et uhyre. På den ene side sad Skylla, på den anden side sad Karybdis. Odysseus kom igennem, men Skylla med de seks hoveder havde snuppet seks af Odysseus' gode mænd – her ryger kun færgeleje 1.

Uden ret megen sammenligning til vores eget lille, smalle Øresund kom jeg alligevel til at tænke på Messina og på Skylla og Karybdis. Nogle lighedspunkter er der i hvert fald. Det er, kan vi så konstatere, ikke første gang i verdenshistorien, at sejlads på et smalt sund kan volde både problemer og vanskeligheder. Nok er Europa-

Kommissionen og Konkurrencerådet og Mercandia og Ole Lauritzen og Kronborg og færgeleje 1 og ScandLines A/S ikke så slemme som hverken Skylla eller Karybdis, men helt nemme har de nu ikke været at have med at gøre.

I øvrigt tilslutter Socialdemokratiet sig forslaget, herunder at den fri konkurrence etableres, at ruten udbydes, og at et uvildigt panel behandler ansøgningerne. Og så håber vi, at den høje standard på ruten kan bevares.

Svend Heiselberg (V):

I Venstre har vi aldrig ønsket at forsømme nogen lejlighed til at følge Traktatens bestemmelser om fri konkurrence. Det har vi ønsket på HH-overfarten, og det ønsker vi også på lignende områder.

Vi indrømmer, at det burde være sket langt tidligere. Vi er af den opfattelse i Venstre, at reel konkurrence er den måde, man betjener borgerne bedst og billigst på.

Vi må kritisere regeringen for, at den ingen notits tog af Konkurrencerådets henstilling i 1994 om at åbne op for fri konkurrence på HH. Monopoler fører aldrig til noget godt. Det burde regeringen snart erkende.

For at finde en løsning på et problem, som vi selv har været med til at skabe, tilbød vi fra mit parti at være regeringen behjælpelig med at finde en udgang på problemet; men vi gjorde det klart fra begyndelsen, nemlig at løsningen skulle indebære reel konkurrence, og at løsningsmodellen skulle kunne accepteres af Kommissionen ud fra en konkurrencemæssig synsvinkel. Det var de to hovedkrav, vi stillede.

Når vi har lagt vægt på, at Kommissionen blev hørt, er det ud fra den betragtning, at tilsynet med fri konkurrence er meget vigtigt for at få Fællesskabet til at fungere. Det er jo en opgave, som Kommissionen har over for alle medlemslande, eksempelvis subsidierede flyselskaber og skibsværfter osv.

Vi måtte acceptere, at det første forslag til det fjerde færgeleje syd for de eksisterende færgelejer ikke var konkurrencedygtigt. Dernæst var så et af de eksisterende færgelejer eller Nordre Mole, som stort set er klar til ibrugtagning, på tale. Der er færgelejer, der er parkeringspladser. Hvad de sidste angår, må vi konstatere, at der ikke vil være et flertal herfor i Folketinget.

Derfor har vi alene tilbage ved lov at beslutte, at vi vil inddrage et af de tre allerede benyttede færgelejer, og her er vi af samme opfattelse som ministeren, at så vil det rigtigste være at inddra-

ge færgeleje 1. Herved åbner vi en mulighed for et konkurrerende rederi, og vi opfylder Traktatens bestemmelser om fri konkurrence.

Vi er naturligvis klar over, at vi vil blive mødt med erstatningskrav fra ScandLines A/S, men jeg vil gerne sige, at vi hermed ikke udsteder en blankocheck, som ministeren bare kan skrive et beløb på. Vi er klar over, at flere rederier i årenes løb har søgt, men har fået afslag på at oprette et konkurrerende rederi på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det gør, at vi går ind for udvælgelsen af det konkurrerende rederi, som skal ske på basis af en udbudsprocedure, som er i overensstemmelse med konkurrenceretlige principper, der tilgodeser ønsket om at skabe reel konkurrence.

For Venstre er det vigtigt, at besejling af færgelejerne fortsat skal være fuldt forsvarlig rent sikkerhedsmæssigt. Ved besejling af det samme antal færges skulle problemerne være til at overse, men hvis der bliver tilladt flere færges i samme færgeleje, påtager ministeren alene sig et tungt ansvar.

Angående den 1. juli, som er den dato, Kommissionen har sat som starttidspunktet for, at et konkurrerende rederi kan påbegynde besejling, er det regeringens ansvar, men jeg er fuldt opmærksom på, at det er en stor opgave.

Til sidst vil jeg sige, at vi bebrejder regeringen, at den ikke for længst har taget hensyn til Kommissionen. Men da regeringen først overvandt sig selv og så skriften på væggen, synes jeg dog trods alt, at ministeren på en dygtig og seriøs måde, som tiltaler Venstre, har forsøgt at finde en løsning. Ministeren vil nemlig undgå at bryde indgåede kontrakter, og ministeren har helst villet undgå ekspropriation og lignende situationer, som bliver en følge af lovforslaget. Vi deler også ministerens bekymring med hensyn til det erstatningsbeløb, staten formentlig skal udrede for ikke retmæssigt at have opsagt kontrakten med virkning fra den 1. januar 1998.

Vi synes, der foreligger et godt, grundigt bearbejdet materiale om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg – et materiale, som Venstre i øvrigt selv har bestilt – til belysning af de juridiske, økonomiske og sikkerhedsmæssige spørgsmål samt anvisning af alternative forslag. Dette fyldige materiale, vi har modtaget om konkurrerende færgefart Helsingør-Helsingborg, er et godt og sobert stykke arbejde, og vi kan kun ærgre os over, at der ikke for flere år siden blev etableret konkurrence for H-H-overfarten. Derfor vil Venstre også i dag

kunne meddele, at vi efter et grundigt udvalgsarbejde vil bestræbe os på at kunne støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg blev da glad for at høre, at hr. Svend Heiselberg her til sidst sagde på Venstres vegne, at han ville gøre sig umage for at kunne støtte lovforslaget efter udvalgsbehandlingen. Men det er altså ikke givet endnu, anderledes kan det vel ikke forstås.

Hr. Svend Heiselberg sagde, at han ikke ville udskrive en blankocheck til ministeren med hensyn til en eventuel erstatningsstørrelse. Jeg må sige, at det forbehold fatter jeg ikke. Hvis der anlægges sag, hvad der jo er bebudet, er det vel ene og alene retten, der afgør erstatningens størrelse, og så kommer hr. Svend Heiselberg altså til at lade finansministerens skrive under. Det er hr. Svend Heiselberg vel klar over?

Så sagde hr. Svend Heiselberg lidt senere, at ministeren ikke bryder kontrakten med dette lovforslag. Det var dog mærkeligt, for hvordan kan der så blive tale om erstatning, som hr. Svend Heiselberg udtrykkelig to gange sagde, der ville blive tale om? Jo, det er selvfølgelig, fordi der brydes aftaler og kontrakter.

Det var min kommentar til hr. Svend Heiselbergs tale, og så er jeg glad for at se, at hr. Kaj Ikkast tilsyneladende alligevel gemmer sig et eller andet sted i salen, for jeg synes sandelig, det er en debat, han både bør overvære og tage del i. Det er en invitation og en længsel, jeg hermed udtrykker.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Det er også hr. Svend Heiselbergs bemærkning om erstatningsspørgsmålet, som jeg synes, der lige er grund til at få præciseret lidt nærmere fra Venstres side.

Det fremgår klart af det lovforslag, vi har liggende foran os, at der i § 1, stk. 2, lægges op til, at staten erstatter ScandLines A/S det tab, der følger af, at retten, jf. stk. 1, bringes til ophør. Det vil med andre ord sige, at ministeren og det flertal, der måtte vedtage denne lov, allerede i lovens tekst lægger op til, at der skal være tale om en erstatning.

Jeg har svært ved at se, hvordan man overhovedet kan komme på den tanke, at der skal udbetales nogen erstatning. Vi taler her om et selskab, som i årtier – nogle vil måske hævde i

århundreder – har nydt godt af at have haft et uberettiget monopol. Nu gør Konkurrencerådet og senest EU opmærksom på, at det monopol skal fjernes, og så taler man om, at der skal udbetales en erstatning. En erstatning for hvad? Fordi man uberettiget har haft et monopol? Det er den ene side af problemstillingen.

Den anden side er, at hvis dette ScandLines A/S var et privat firma, kunne jeg godt forstå argumentationen om, at der skal være tale om en erstatning. Men det er jo ikke et privat firma. Det er en et hundrede procent offentlig virksomhed, og jeg har aldrig hørt tale om, at én offentlig virksomhed udbetaler erstatning til en anden. Det er noget andet, hvis man eksproprierer privat ejendom, men her er det ikke privat ejendom. Det er et offentligt selskab, der mister en ret, det aldrig burde have haft.

Og derfor vil jeg gerne spørge hr. Svend Heiselberg: Hvordan kan partiet Venstre gå ind for at støtte et lovforslag med en konstaterende paragraf, der ikke engang er nogen grund til at besvære domstole eller voldgiftsret eller andre med? Det står i loven, at der skal ydes en erstatning, og det eneste, man skal slås om, er, hvor meget man skal blokke statskassen for.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må sige, at jeg har den helt modsatte holdning af, hvad hr. Kim Behnke har givet udtryk for. Det er jo sådan, at vi vedtog en lov i 1992 – jeg ved ikke, om Fremskridtspartiet var med, men SF var – hvor vi gik ind for, at ScandLines skulle slås sammen og skulle fortsætte med at sejle dér. Derfor har næsten de samme partier også vedtaget, at det skulle være et selvstændigt rederi, som skulle betale 1,2 mia. kr. til staten. Det ligger i den aftale.

Men nu tager man gulvtæppet væk under DSB Rederi. Nogle politikere har sagt, at vi ikke skal blande os i de ting, men det første, man gør, er, at man blander sig. Man river gulvtæppet væk, og det vil altså sige, at DSB Rederi nu ikke kan leve op til de ting, det er blevet pålagt ifølge forligspartierne. I den forbindelse er det især De Konservative, jeg tænker på, for det er jo dem, der er de værste i denne sag. De løber fra samtlige forlig, de har været med til at indgå, også finanslovforliget, for her skal de jo have 1,2 mia. kr. ind. Så tager jeg dog snarere hatten af for Venstre, der har den holdning, at man skal leve op til de aftaler, man har indgået. Det synes jeg er i orden, for selvfølgelig skal rederiet da have en erstatning.

Men det er jo ikke sådan, som hr. Kim Behnke siger, at DSB har været alene om at sejle dér gennem flere hundrede år. Der har været en masse rederier, og der er oven i købet konkurrence i dag. Sundbusserne, som er norske, sejler der jo, så der er konkurrence på overfarten, og derfor lægger vi fra SF's side selvfølgelig op til, at den lov, der trådte i kraft i 1992, betyder, at ScandLines skal have erstatning. De skal have erstatning for det tab, de får, fordi staten nu eksproprierer til private. Selvfølgelig skal de have erstatning for det.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Denne bemærkning er til hr. Kim Behnke: Der er ikke noget at sige til, at han ikke har læst hele denne bog, som Trafikudvalget og ordførerne fik dagen efter, at regeringen havde truffet sin beslutning. Som bilag 1 er optrykt et responsum fra Justitsministeriet dateret den 13. februar i år, og her konkluderes det nederst på side 7, at ScandLines A/S må således – og understreget – som retssubjekt anses for beskyttet af grundlovens § 73 om ekspropriation.

Hermed er i hvert fald Justitsministeriet nået frem til det resultat, at uanset hvem ejerne er, er ScandLines A/S retssubjektet – en selvstændig juridisk person, som kan anlægge enhver sag, som enhver privatmand eller ethvert privat selskab i øvrigt ville kunne anlægge. Og derfor er hr. Kim Behnkes formodning om, at der i dette tilfælde ikke kan blive tale om erstatning, direkte skrupforkert!

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Jeg er nødt til at sige til hr. Melchior, at uanset hvad der kommer fra Justitsministeriets side af den slags betragtninger, gør de ingen indtryk på mig.

Mens jeg har siddet i dette Folketing, fik vi i Folketingets Boligudvalg en nat tre forskellige stykker papir fra Justitsministeriet. Det første papir konkluderede, at det pågældende lovforslag kunne vedtages uden nogen som helst bekymringer. Kun 2 timer efter kom der et nyt stykke papir, hvor der stod, at der dog var det problem, at hvis man allerede havde givet nogle tilsagn, var man nødt til at efterleve dem. Og på det tredje papir, som kom klokken 4 om natten, stod der, at hvis man vedtog lovforslaget, var det grundlovsstridigt, og så var der tale om ekspropriation. Et Justitsministerium, som er i

stand til i løbet af én nat at gå fra, at alt er i den bedste orden, til, at der er tale om ekspropriation, som er grundlovsstridigt, har jeg ingen respekt for.

Og det, der er tale om i dette tilfælde, er, at sagen er tabt på forhånd, hvis Folketinget vedtager en lov, som siger, at der skal ydes erstatning. Det, jeg appellerer til, er, at man gør ligesom i alle andre sager: Lad domstolene afgøre, om der er tale om ekspropriation, og så skal staten selvfølgelig yde en erstatning, hvis domstolene når frem til den konklusion.

Folketingets flertal har i anden sammenhæng vedtaget en stribe love, hvorefter man har stjålet jord fra danske landmænd og kaldt det dyrkningsfrie bræmmer langs åer og vandløb. Men her var der ikke én krone i erstatning, for det skete jo til samfundets bedste, osv., osv. Man sølede sig ind i forklaringer, og de arme landmænd måtte afstå titusinder af hektarer jord, som myndighederne satte sig på. Her var der ikke tale om ekspropriation, men her har vi et rent statsligt selskab, og så går staten ind og siger: Nu skal I ikke længere have en ret, som I i øvrigt aldrig nogen sinde burde have haft.

Lad sagen gå til domstolene og lad domstolene afgøre den, frem for at Folketinget nok så dumt vedtager en paragraf, hvor der står, at der nok skal blive givet erstatning. Det eneste, vi skal handle om i porten, er, om det er 400, 500, 600, 700 eller 800 mio. kr., de skal have.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, at det fremgår jo af lovforslaget, at der er lagt op til en forligsordning, og vi håber også, at der kan komme en sådan ordning i stand. Men det er jo ikke ensbetydende med, at ministeren kan skrive, hvad han vil, på den check, der eventuelt skal udstedes, og skulle man forlange et så stort beløb, at vi finder det urimeligt, mener jeg, domstolene må afgøre det. Og så må vi selvfølgelig betale det, som domstolene forlanger, det er helt klart.

Til hr. Kim Behnke vil jeg sige, at vi har vedtaget en lov i 1990, og vi har det sådan i Venstre, at når der er vedtaget en lov, vil vi også helst kunne overholde den. Og vi har nogle kontraktlige forhold, som ikke kan bringes til ophør før den 1. januar 1997 med virkning fra den 1. januar 1998. Det er et halvt svensk og halvt dansk rederi, og derfor kan man efter vores mening ikke bare bare smide det ud af færgeløje 1, uden

at der bliver rejst et berettiget erstatningskrav. Det er selvfølgelig nogle af de ting, vi må dyrke i udvalget i den kommende tid, men jeg er af den opfattelse, at den beslutning, vi træffer her, også vil medføre, at vi må give en erstatning.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Vist er det korrekt, som hr. Kim Behnke siger, at også jurister kan være uenige. Også inden for et ministerium kan man være uenig, selv inden for et parti kan man jo være uenig – det har hr. Kim Behnke jo også sine erfaringer med – læger og ingeniører, eksperter af alle arter kan være uenige.

Men Folketinget skal vide, når det skal beslutte sig i denne sag, at den bedste til rådighed stående juridiske bedømmelse pr. dato – og jeg har ikke hørt nogen jurist i øvrigt angribe den – er kommet til det resultat, at ScandLines A/S er en selvstændig juridisk person. Folketinget skal vide, at sagsanlægget er bebudet, og at det selvfølgelig vil blive domstolene, som skal afgøre, om det skal få følger og i hvilken størrelsesorden. Sådan er det, og det kan ikke være anderledes, og det kan ikke bortforklares, at Folketinget skal være sig sin risiko bevidst, også på vegne af statskassen, som vi mere eller mindre forvalter.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg forstod hr. Kim Behnke således, at hvis det var et privat selskab, der var stillet i samme situation som ScandLines, skulle det have erstatning, og jeg vil give hr. Arne Melchior ret: På grund af dets selvstændighed opfatter jeg DSB Rederi som noget lignende et privat selskab, i hvert fald et selvstændigt selskab, som det er blevet sagt tit og ofte her fra Folketingets talerstol.

Men jeg kunne godt tænke mig at spørge den konservative ordfører, hr. Stefan G. Rasmussen, der sammen med Børsen har kørt sagen op, sekunderet af hr. Ole Donner: Hvad siger De Konservative, hvis der kommer et erstatningsbeløb? Hr. Kim Behnke nævnte op til 600 mio. kr. til ScandLines. Hvor skal de penge hentes fra? Er det sådan, at det er DSB, der skal betale, eller hvor skal de penge hentes? Det ville være meget rart at få at vide, eftersom De Konservative jo er det store piratparti bag alt det her – og ikke nok med det, de er jo også en del af finanslovsforliget.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Hvis ScandLines A/S var et et hundrede procent privatejet aktieselskab, ville min betragtning være den samme, ville den måtte gå til domstolene, og så måtte domstolene afgøre, hvilken erstatning, der skal udbetales. Og så ville jeg og Fremskridtspartiet også være modstander af, at vi erkender os skyldige i en lovparagraf, at staten erkender sig skyldig med det samme. Det er ganske absurd, at man gør det i en lovparagraf, for det eneste, der overlades til domstolene, er at afgøre størrelsen af erstatningen, slet ikke om den er berettiget eller ej.

Det, jeg gjorde opmærksom på, var, at når staten tager noget fra en privat, er vi ovre i ekspropriationsbestemmelser, men i dette tilfælde er der ikke tale om nogen privat part. Der er tale om et teknisk arrangement på en række områder, hvor man laver disse statslige aktieselskaber, og hvor hovedaktionæren, eneaktionæren, er ministeren, i dette tilfælde sammen med en svensk kollega.

Men det, der i virkeligheden er dagsordenen – selv om der bare ikke er nogen, der vil fortælle, hvad det handler om – er, at det er en smart måde at forære ScandLines 500 mio. kr. på, uden at Kommissionen kan række hånden op og sige: »Hov, her er tale om statsstilskud!« Man har foræret dem 500 mio. kr., så uanset hvilket privat rederi, der får koncessionen, kan ScandLines med de 500 mio. kr. på bankbogen lave priskrig på ruten deroppe i et sådant omfang, at den private ikke har en jordisk chance. Og selv om den private klager til Konkurrencerådet eller til Europa-Kommissionen, er der ikke noget at gøre, for de penge, der blev tilført, var ikke et statsstilskud. Nej, der var tale om en erstatning, og derfor har man juristeriet i orden.

Det er den skjulte dagsorden, men det er der bare ikke nogen, der tør fortælle, for hvis man gør det, falder dette meget skrøbelige korthus, som trafikministeren har opbygget i denne forbindelse, jo sammen.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg er ikke i stand til på nuværende tidspunkt at konstatere, om det spørgsmål, jeg blev stillet før, er i overensstemmelse med Folketingets forretningsorden, idet jeg ikke har haft adgang til talerstolen endnu. Men med formandens tilladelse vil jeg gerne have lov til at besvare det spørgsmål, der blev stillet af hr. Tommy Dinesen.

Hvis jeg hørte rigtigt – og det vil referatet jo kunne vise – blev der her fra talerstolen sagt, at Børsen og jeg havde kørt denne sag. Jeg vil gerne bede hr. Tommy Dinesen på en eller anden måde at klargøre for mig, hvordan jeg og Børsen har haft et samarbejde i denne sag. Og da spørgsmålet tog sit udgangspunkt i denne påstand, som jeg personlig mener er utrolig usand, ser jeg mig ikke i stand til at besvare spørgsmålet.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Tommy Dinesen for en kort bemærkning, og så tror jeg, vi kan gå videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det var en masse udenomssnak, synes jeg nok. Det er tiende gang, vi behandler den sag her i Folketingssalen, og jeg ved ikke, hvor mange gange hr. Stefan G. Rasmussen har udtalt sig til Børsen om ditten og datten i Helsingør, færgelejer osv. osv. sammen med hr. Ole Donner.

Og nu spørger jeg bare: Hvad med den halve milliard, det måske drejer sig om, at ScandLines skal have i erstatning? Det beløb er blevet nævnt, og kan man så ikke sige, hvor man vil hente de penge? Jeg synes da ærligt talt, det er ret vigtigt, og jeg opfatter det, som om det er Børsen, der har fået sagen ned i Folketingssalen. Det må jeg indrømme, det har jeg sagt før, og det står jeg ved.

Der er altså nogle, der har udtalt sig guddommeligt mange eller utallige gange om sagen, og når man stiller et spørgsmål til en af de pågældende, får man altså ikke noget svar. Det synes jeg er en mærkelig form for diskussion, hvis man kan kalde det sådan, for man er altså ikke bange for at udtale sig til Børsen.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Nu vil der nok blive rig lejlighed til at få besvaret sine spørgsmål, idet jeg vil fremføre min ordførertale.

Da Folketinget i begyndelsen af dette år behandlede beslutningsforslag nr. B 61 vedrørende fri konkurrence på overfarten Helsingør-Helsingborg, udtrykte jeg som Det Konservative Folkepartis ordfører ganske klart, at vi ikke ville forlænge denne debat unødigt, og det mener Det Konservative Folkeparti stadig. Men vi må endnu en gang konstatere, at denne sag indtil nu har taget alt for lang tid og har kostet forbrugerne unødigt mange penge.

En anden ting, man ikke må glemme, er, at overfartsprisen størrelse på ruten Helsingør-Helsingborg hænger nøje sammen med, hvor stor en succes vi får med den kommende Øresundsbro. Trafikministeren kan derfor regne med, at vi i Det Konservative Folkeparti gerne vil gøre alt, hvad der står i vores magt, for at fremme det principielle i lovforslaget, nemlig at der åbnes op for fri konkurrence, og at dette gøres hurtigst muligt.

Men samtidig er jeg dog nødt til at sige, at Det Konservative Folkeparti har meget store problemer med erstatningen, for hvad taler vi om? Vi mener, ministeren har haft rigelig tid til at kunne forudsige det eventuelle erstatningsbeløbs størrelse. Er det 10 mio. kr.? Er det 50 mio. kr.? Er det 100 mio. kr.? Er det 500 mio. kr. eller måske 1,2 mia. kr.? Vi føler, at dette punkt er for uklart, og personlig kunne jeg godt fristes til at kalde det et tagselvbord, og det bryder jeg mig ikke om i den sammenhæng.

Et punkt, jeg også dvælede lidt ved, var ministerens krav til en ny operatør. Hvorledes vil ministeren bedømme et rederis soliditet, hvis et sådant rederi f.eks. ikke er i stand til at udrede sine gældsforpligtelser rettidigt? Jeg spørger bare!

I det hele taget mener jeg, at lovforslaget lægger op til betydelig flere spørgsmål, end det giver svar og reelle løsninger. Således beskriver ministeren de gældende kontraktforhold i Helsingør Havn, herunder de kontraktlige forpligtelser over for virksomheden Sundbusserne A/S. Men har ministeren noget bud på, om et kontraktbrud med Sundbusserne vil afstedkomme et større erstatningskrav end det, ministeren formoder, der vil komme fra ScandLines, og hvorfor skulle et sådant erstatningskrav eventuelt kunne blive større? Ville en sådan løsning ikke alt andet lige genere ScandLines meget mindre?

Og hvad med de svenske udmeldinger i sagen? Selv om ministeren skriver i sine bemærkninger, at det er tilkendegivet fra Helsingør Havn, at der vil være plads til et nyt færgerederi, er der andre udtalelser, der peger i retning af, at ministeren endnu en gang er blevet overhalet af virkeligheden. Således har sagen ikke bare svensk bevågenhed, men også EU's bevågenhed, og jeg vil derfor gerne vide, om ministeren kan forsikre over for Folketinget, at lovforslaget, som det foreligger nu, ikke er i konflikt med den gældende EU-ret.

Ligeledes vil jeg også gerne have ministerens svar på, hvorledes ministeren har tænkt sig at imødekomme den af kommissær Karel van Miert fastsatte frist, altså den 1. juni 1996. Det fremgår tydeligt af kommissærens skrivelse af 6. marts 1996, at han mener, at et nyt færgerederi under alle omstændigheder skal kunne starte ikke senere end 1. juni 1996. Jeg ved godt, at ministeren så at sige har spillet ansvaret for nøl i denne sag videre til Folketinget med ministerens svar til Karel van Miert den 6. marts 1996, men dette lovforslag kunne velsagtens have været fremsat få dage efter Konkurrencerådets anbefaling den 26. maj 1993, og ministeren kan vel ikke benægte, at Karel van Miert den 1. juni 1996 kan anlægge EU-retssag mod Danmark.

En ting er regeringens opfattelse af EU-retlige risici, men noget andet er, hvad der reelt vil ske. Kan ministeren f.eks. garantere, at hans lovforslag ikke afstedkommer et erstatningsansvar over for dem, der har verserende klager eller sager angående konkurrenceforholdet på Helsingør-Helsingborg-ruten? Ministeren påpeger jo selv i sine bemærkninger til lovforslaget, at Europa-Kommissionen tilkendegav i september 1994, at tidligere afslag kunne være i strid med Traktatens konkurrenceregler, artikel 90, jf. artikel 86.

En anden ting, der melder sig, er spørgsmålet om, hvorledes ministeren vil imødekomme de krav, man fra Helsingør Kommune stiller vedrørende parkeringspladser. Ganske vist bemyndiger lovforslaget ministeren til at ekspropriere den kommunale parkeringsplads ved færgelejet, men det løser jo ikke parkeringsproblemerne for Helsingør som handelsby.

Men nu skal det ikke bare være betænkeligheder og ubesvarede spørgsmål. Der skal også lyde ros til ministeren. Lovforslaget er nemlig det udspil fra ministeren, der bedst har respekteret de miljømæssige aspekter, de to tidligere miljøministre, fru Lone Dybkjær og hr. Per Stig Møller, så inderligt kæmpede for. Det var deres bestræbelser, som bidrog væsentligt til, at det prægtige Kronborg nu fortjener at komme på verdenskortet over kulturelle skatte.

Som ministeren måske kan fornemme, bliver det nogle lange arbejdsdage frem til den 1. juni, og han kan roligt tælle Det Konservative Folkeparti med blandt dem, der på en fair og ikkediskriminerende måde vil lukke op for konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Men en helt konkret stillingtagen til lovforslaget kan Det Konservative Folkeparti først give ministe-

ren, når vi gennem et seriøst udvalgsarbejde har fået acceptable svar på alle de ubesvarede spørgsmål, der stadig er i denne sag.

Til sidst kan jeg ikke lade være med at komme med et lille suk: At tænke sig, hvor meget vi alle kunne have undgået, hvis ikke ScandLines som eneoperatør havde presset overfartsprisen derop, hvor dråben lige netop fik bægeret til at flyde over!

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Der er jo ikke grænser for, hvor mange spørgsmål hr. Stefan G. Rasmussen mener, andre skal kunne besvare, men det ønske kan man jo altid have.

Trafikministeren burde bl.a. vide, hvad et erstatningsspørgsmål kommer til at ende med. I en sag, vi overhovedet ikke har indledt endnu, skulle ministeren altså allerede på forhånd kunne sige det. Ja, ja, det kan jo godt være, man kan have den slags forventninger til en minister, men vi var i hvert fald nogle stykker her i salen, der havde den forventning, at når Det Konservative Folkepartis ordfører gik på talerstolen, var det ikke bare for at få svar på nogle spørgsmål.

Når en ordførertale er til ende, kan man vel formode – sådan plejer det at være her i huset – at man ved lidt om det pågældende partis holdning til lovforslaget. Men jeg fik i hvert fald ikke den afklaring, selv om det burde have været tilfældet, for i debattens løb har der jo været tid nok til både at skrive sin ordførertale og sondere sit eget partis holdninger og meldinger i denne sag. Men jeg sad og undrede mig lidt over, hvilket parti ordføreren egentlig repræsenterede. Var det et parti, hvor en række konservative ledere har givet tilslutning til, at man fandt en fornuftig løsning, eller var det et helt andet parti?

Ordføreren mente også, at det burde være gået lidt stærkere. Det ville måske være gået lidt stærkere, hvis den tidligere konservative trafikminister ikke havde handlet over for Mercandia, som han gjorde. Det var vistnok i 1992, eller husker jeg helt galt?

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes nok, at det mest groteske i denne sag er, at den er kommet op på EU-plan. Tilsyneladende sidder der en kommissær, der har gjort det til sin store hobby at finde ud af, hvem der skal sejle på et eller andet lille færgeleje oppe i Helsingør, i Holger Danskes by.

Når jeg siger, det er grotesk, er det også, fordi vi i Trafikudvalget netop har fået tilsendt en fin hvidbog fra EU, der hedder »Borgernes Transportnet«, og det må jo være den samme kommissær, der står bag den. Der står i den, at Den Europæiske Unions rolle er blandt andet – og det er nævnt ikke mindre end tre gange, så det må være meget vigtigt – at alle beslutninger skal træffes på lokalt, regionalt eller nationalt niveau, og at Fællesskabets rolle er at informere, støtte og formidle. Men det er jo ikke ligefrem det, man gør her. Her dikterer man.

Så jeg vil da godt bede kommissær van Miert om at give en forklaring på, hvorfor der er forskel på, hvad man vil gøre andre steder i Europa, og hvad man skal gøre her.

En anden ting, der er fåbelig i denne her sag, er, at man nu tilsyneladende kan begynde at ekspropriere fra staten til private, for det er jo reelt det, der sker med det lovforslag, der ligger her. Hr. Kim Behnke har været inde på, at det gør man over for private, men det er vistnok aldrig før sket, at man gør det over for staten.

Og jeg har været inde på, at der i forvejen er konkurrence deroppe; Sundbusserne er der jo. Togfærgerne bliver vel det næste, der skal være konkurrence på, og så bliver der slet ikke plads.

SF's holdning, siden denne sag kom frem i august sidste år, har været: for det første, at der skal være konkurrence, for det andet, at det skal foregå fra et leje, som den pågældende selv må etablere, og det såkaldte Ole Lauritzen-leje, der har været fremme før, mener vi stadig væk er det rigtige, og det gør vi af flere grunde:

En af dem er, at jeg i hvert fald som mit partis ordfører, når jeg kigger på færgesikkerheden i Helsingør Havn, vil vaske hænder over for det forslag, der ligger her. Jeg tror, det var hr. Svend Heiselberg, der sagde, at det ikke betyder noget, at der kommer et par færger mere ind. Men det er jo ikke afgjort, at der kun kommer et par færger mere ind. Sagen er jo, at der for øjeblikket er ankomster og afgang i Helsingør Havn hvert 6.-7. minut, og hvis der kommer en anden operatør ind, vil vedkommende selvfølgelig tjene penge, når der er mulighed for at tjene penge, og derfor kan der godt blive flere færger, og det mener jeg er en kraftig tilsidesættelse af sikkerheden til søs, og jeg vil godt sige, at den dag, der sker et eller andet deroppe, så har jeg advaret her.

Jeg mener det alvorligt; jeg har trods alt nogle års erfaring inden for området: Når der først bliver konkurrence på den måde, som der bliver

dér, hvor det nok ikke er gode venner, der driver de forskellige færgeelskaber, tror jeg, man på et eller andet tidspunkt får problemer.

En anden ting, der er nævnt i forslaget, er, at man med hensyn til færgerne stiller nogle krav til de operatører, der skal ind. Her vil jeg gerne sige, at »Tycho Brahe«-typen er en af de mest miljøvenlige færgetyper i hele verden, og at det, der nu kan ske, hvis der kommer andre ind, er, at man altså får en forøget forurening, og derfor vil vi selvfølgelig stille et ændringsforslag, der går på forureningen fra færgerne – det, at færger forurener, er jo et meget stort nummer, som har været brugt som argument for at bygge broer for milliarder af kroner her i landet – og her må EU også ind: Man må fra EU's side give udtryk for, at man er enig i, at de færger, der skal sættes ind, i hvert fald må være lige så gode som dem, der er der i forvejen – hvis de ikke skal være bedre. Det mener jeg er et krav, man må stille, og så er der ikke ret mange, der har færger, der kan godkendes, kan jeg godt sige med det samme.

Vi vil komme med et ændringsforslag, som går på, at man skal bruge Ole Lauritzen-lejet, og så mener vi, at man skal sende sagen videre til EF-Domstolen, så den kan køre dér i 3-4 år.

Det bedste, man kan håbe om det lovforslag, der ligger her, er, at man fra Helsingborgs side siger, at man slet ikke vil have andre operatører i Helsingborgs havn.

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Tommy Dinesen:

Jeg er ret enig med ham i, at det lille Ole Lauritzen-leje, som det hedder, ville have været en god løsning, men sådan er situationen desværre ikke. Hverken Helsingør Kommune eller Frederiksberg Amt – og Helsingør Kommune er jo konservativt ledet – har overhovedet været hjælpsomme i denne sag.

Det letteste havde i den aktuelle situation været at vælge Nordre Mole-løsningen, altså den løsning, der implicerer en genåbning af færgelejet nær Kronborg og fortidsmindefredningen. I Det Radikale Venstre er vi tilfredse med, at det ikke var den løsning, der blev valgt, og det er befolkningen i Helsingør og omegn også.

Om det aktuelle lovforslag er der kun at sige, at vi kan støtte det. Det er en rimelig løsning i den aktuelle situation.

Kim Behnke (FP):

Fremskridtspartiets ordfører, hr. Jan Kørpe Christensen, er desværre forhindret i at være her i dag, og derfor er det faldet i mit lod at give en beskrivelse af, hvordan Fremskridtspartiet ser på denne situation.

Vores udgangspunkt er, at der skal være konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det skal være sådan, at man som bruger af overfarten har valgfrihed, ikke kun når det drejer sig om at blive fragtet over som passager, men også hvis man ønsker at få sin bil med.

Ministeren har jo i bemærkningerne til forslaget meget grundigt beskrevet, hvordan det er en af Europas mest befærdede færgeoverfarter – hvis ikke det er den mest befærdede færgeoverfart, der overhovedet findes. Og netop på et sådant sted er det aldeles u hensigtsmæssigt, at den monopoldannelse findes, som vi igennem mange år har været vidner til.

Fremskridtspartiet har ikke nogen som helst aktier i Mercandia, men jeg synes, der er grund til at takke et privat rederi for, at det så vedholdende og stædigt er blevet ved med at holde fast på sin ret til at komme videre i denne sag. Havde det givet op efter de mange afslag fra Trafikministeriet igennem årene, er det ikke sikkert, at vi havde været i den situation i dag, at der nu endelig er taget hul på problemstillingen.

Hvis det var sådan, at man i regeringen var hundrede procent sikker på, at man ikke var forpligtet til at give denne frie adgang eller i hvert fald denne mulighed for at få monopolet brudt, havde man vel med sindsro taget en sag ved EF-Domstolen, men det er jo nok udsigten til at blive dømt og udsigten til, at man så ad den vej alligevel ville blive tvunget til en eller anden løsning, der gør, at vi har lovforslaget her i dag.

Det lovforslag, der så ligger foran os, synes vi sådan set – med ministerens egne ord fra presseudtalelser – ikke er den bedste løsning. Jeg ved, at ministeren har den opfattelse, at det er den mindst dårlige løsning. Men nogle af de overordentlig subjektive argumenter, der er blevet brugt for, at man ikke vælger andre løsninger, er nu ikke nogle, der imponerer os forfærdelig meget. Vi synes, man i langt højere grad skulle have set på, hvad der var mest hensigtsmæssigt, frem for at se på, hvad der giver færrest skrammer og mindst ballade.

Alle er jo nok opmærksomme på, at på det tidspunkt, hvor vi får åbnet for biltrafik på en bro mellem Sjælland og Sverige, Øresundsfor-

bindelsen, vil behovet for færgetrafik mellem Helsingør og Helsingborg i hvert fald være mindre, end det er i dag, og derfor er det jo lidt kunstigt, at man puster spørgsmålet om, hvorvidt færgerne må kunne ses fra Kronborg osv., op til et omfang, som slet ikke hører hjemme nogen steder. De mennesker, der kommer deroppe omkring, kunne jo nok i det par år, det drejer sig om, affinde sig med at se, at der sejler en færge forbi i ny og næ.

Så er der de enkelte bestemmelser i lovforslaget:

Vi synes ikke, det er særlig hensigtsmæssigt, at man nedsætter det udvalg, som skal forestå denne licitation. Udvalget som sådant har vi ikke så meget imod – vi ved jo ikke rigtig, hvem der kommer til at sidde i det, men det kan vi måske få indsigt i under udvalgsarbejdet – det er mere de meget subjektive kriterier, som man skal bruge som grundlag for at afgøre, hvem der skal være operatør på stedet. Hvis ikke vi sørger for at holde den proces i særdeles stram snor, kan vi meget vel blive vidner til, at det ikke er den bedste, der vinder, men den, som man er gode venner med, og som man helst ser som operatør. Jeg kunne f.eks. forstå på SF, at man ønsker, at miljøkravene bliver så stramme, at der ikke er nogen, der er i stand til at overholde dem. Det vil vi godt advare imod.

Og så er der det, som jeg har haft en række korte bemærkninger om tidligere, nemlig spørgsmålet om statens erstatning til ScandLines A/S:

Vi har klart og utvetydigt forstået budskabet fra direktøren for ScandLines A/S, da han i TV-Avisen erklærede, at man forlanger ½ mia. kr. i erstatning. I første omgang havde vi svært ved at forstå, hvorfor det var et beløb i den størrelsesorden, men ved nærmere eftertanke er vi som sagt ikke i tvivl om, at det er her, hunden ligger begravet, at det er her, det skjulte stats-subsidium skal overføres på en måde, som er legal, og som ikke giver anledning til bemærkninger fra EU, og det vil vi simpelt hen ikke være med til.

Vi mener ikke, at der skal være en paragraf, der er formuleret, som det er tilfældet, og derfor vil vi stille et ændringsforslag, der går ud på, at staten selvfølgelig kun skal udbetale erstatning, hvis domstolene godtgør, at der er et erstatningsansvar, og domstolene nærmere bestemmer, hvor stor erstatningen skal være. Vi ønsker ikke, at domstolene kun skal tage stilling til erstatningens størrelse.

Så er der flere – senest SF – der har nævnt, at man håber på, at svenskerne vil sige nej. Men Sverige er altså også medlem af EU, og derfor vil Sverige jo være forpligtet af de samme EU-bestemmelser, som Danmark er.

Det korte af det lange er, at Fremskridtspartiet ikke kan tilslutte sig lovforslaget i præcis den ordlyd, som forslaget foreligger i her i dag, men vi håber med et par gode ændringsforslag at få forslaget gjort spiseligt og vil så kunne støtte det ved tredjebehandlingen.

Jette Gottlieb (EL):

Forslaget om tvangskonkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten er et interessant eksempel på en politisk proces i dagens Danmark. Hele sagen har fra starten været en ikkesag, der aldrig ville været opstået, hvis ikke der havde været tale om en ualmindelig provokerende politisk prisfastsættelse på overfarten.

Enhedslisten har intet imod politisk prisfastsættelse, hvis sigtet er at fremme en overordnet transportpolitisk målsætning, men det er der jo ikke tale om her; det er snarere nogle skumle hensigter om at sikre en vaklende rentabilitet på en Øresundsbro, hvis takstpolitik er gjort afhængig af H-H-overfarten.

Enhedslisten har heller ikke tvangskonkurrence som en grundlov og vil i dette konkrete tilfælde gøre opmærksom på det usædvanlig uhensigtsmæssige i at have to operatører i det smalle og vanskelige farvand.

Enhedslisten har altså ikke nogen drivkraft til at være med til at løse det problem, som regeringen har bragt sig i. Det er da heller ikke hidtil lykkedes konkurrenceideologerne at komme igennem med projektet. Det er ganske enkelt ikke fornuftigt at gennemføre det, så få år før man selv gennemtvinger en fast forbindelse, der radikalt vil ændre transportforholdene over Øresund.

Ydermere har man selv for kun et år siden været med til at medvirke til en række DSB-love, der som forudsætning har de eksisterende færgeforbindelser med alt, hvad det indebærer af efterfølgende erstatningssager.

Man har altså ikke kunnet gennemføre denne tvangskonkurrering ved egne kræfter, men så kan man jo appellere til noget, som man tror er højere magter i EU: I direkte modstrid med subsidiaritetsprincippet påbyder Europa-Kommissionen med minutøs nøjagtighed konkurrence på overfarten, for Kommissionen vil jo ikke bare gennemtvinge konkurrence som sådan; konkur-

rencen skal udspille sig på nogle helt bestemte vilkår, på nogle helt bestemte kvadratcentimeter – i sig selv et vældig interessant element i den politiske beslutningsproces i Danmark.

Men regeringen strækker altså våben stillet over for en sådan pression, og nu står vi altså med et lovforslag, der gennemfører en urationel, ufornuftig og driftsmæssigt uforvarselig beslutning, som koster store erstatningssummer til DSB Rederi, som tromles hen over hovedet på det lokale område, som helt givet vil generere øget biltrafik, som kræver investeringer i en infrastruktur – eftersom man stadig opererer med et princip om, at infrastruktur er noget, staten bare stiller til rådighed for enhver privat bruger – som formodentlig ikke engang er tilbundsstående gennemarbejdet med de svenske myndigheder – jeg har en klar fornemmelse af, at det ikke vil blive helt nemt at få tilladelse til at lægge til i Helsingborg – som har spildt tonsvis af papir og en masse udvalgstid, og hvis forudsætninger om ganske få år vil være radikalt ændret.

Enhedslisten kunne ikke drømme om at stemme for lovforslaget.

Sonja Albrink (CD):

Med lovforslaget, som ligger her i dag, er det jo klart at der skal gennemføres konkurrence på færgeoverfarten mellem Helsingør og Helsingborg, og så gælder det jo om at finde frem til den mindst ringe løsning med hensyn til valg af havnearealet til det konkurrerende selskab. For det skal da ikke være nogen hemmelighed, at også jeg har haft svært ved at se, at nogen af de mange løsningsmodeller, der har været fremme under debatten, skulle være den helt rigtige. Næsten alle forslagene har jo haft en eller anden væsentlig ulempe.

Lad mig slå fast med det samme, at størstedelen af CD's folketingsgruppe er af den opfattelse, at den mindst ringe løsning er at give et konkurrerende rederi adgang til at sejle fra leje nr. 1. Men ulempen ved dette forslag er helt åbenlyst den, at det vil gribe ind i den aftale, som for bare 6 år siden blev indgået med ScandLines, og den ændring berettiger selvfølgelig rederiet til en erstatning.

De lidt større linjer i forslaget er så, at det forhåbentlig vil være en fordel for alle brugerne af overfarten, og at der skabes konkurrence på færgeoverfarten. Den prispolitik, der har været ført af ScandLines, har særlig været en torn i øjet

på turisterne, som har måttet leve med en af verdens højeste overfartspriser målt i kroner pr. kilometer. Det retter konkurrence på overfarten forhåbentlig op på.

Når trafikforholdene er blevet nævnt her i debatten i dag, kan jeg ikke lade være med at nævne, at grundejerne omkring Helsingør i mere end 30 år har levet med et stort færgevejsprojekt på deres ejendomme. I alle de år har ejerne ikke vidst, om der om kort tid kom en hovedvej tværs gennem baghaven eller spise-stuen. Ejerne har ikke kunnet sælge deres ejendom til en fornuftig pris, og det har staten ikke betalt nogen erstatning for.

På forbløffende kort tid er der taget en meget vanskelig beslutning om etablering af konkurrence på færgeoverfarten, så nu synes jeg, vi også skylder grundejerne en snarlig afklaring af, om der kommer en færgevej eller ej, og det vil jeg gerne høre om trafikministeren kan give et lille bud på i dag.

Lad mig slutte med endnu en gang at sige, at størstedelen af CD's folketingsgruppe kan støtte trafikministerens lovforslag og også støtter trafikministerens valg af en offentlig udbudsrunde som den bedste måde at finde frem til det konkurrerende rederi på.

Ole Donner (DF):

Det er en lidt mærkelig fornemmelse at skulle stå her i Folketingssalen og diskutere et lovforslag fra trafikministeren om fri konkurrence på H-H-overfarten.

Dansk Folkeparti har i meget lang tid kæmpet for, at der skulle blive fri konkurrence. Vi har fremsat dagsordensforslag, vi har stillet forespørgsler, vi har fremsat beslutningsforslag, men ingen har som Mercandia kæmpet for, at det skulle gå i orden. Rederiet har i årevis bombarderet EU, Folketinget, ministeren og ministriet, og lige lidt har det hjulpet.

Men nu er vi så på vej til at få et decideret pålæg fra EU, og så må vi erkende, at Folketinget i Danmark er et sogneråd, som er underlagt EU's bestemmelser, og at ligegyldigt hvad vi finder på her, bliver vi de små, hvis EU bestemmer, at sådan skal det bare være. Der er endda nogle, der siger, at EU skal have endnu flere beføjelser; så efterhånden bliver Folketinget reduceret til et bydelsråd.

Jeg står helt uforstående over for ministerens stædighed i denne sag, og jeg kan ikke forstå, at ministeren ikke for længst er kommet med et forslag – ikke et forslag som det, der ligger her,

for det er et direkte dårligt forslag, men det kan vel bruges til noget, hvis det bliver rettet til.

Jeg kan godt forstå, at man kritiserer ministeren så meget, som man gør, og jeg kan se, at Fyns Amts Avis endda går så vidt i gårdsdagens avis, at den i sin underrubrik skriver: »Efter sagen om Helsingør-Helsingborg-overfarten har Jan Trøjborg mistet sin status som partikronprins«, og det er jo en ret grov kritik. Så hvis ministeren har været partikronprins, er han det åbenbart ikke mere, og det forstår jeg godt, for jeg mener, at man burde have taget fat i det her for lang tid siden.

Jeg har for nylig stillet et skriftligt spørgsmål til ministeren om liberalisering af færgefarter, spørgsmål nr. S 1531, og et stykke nede i svaret står der:

»Skibe anvises som udgangspunkt plads i den rækkefølge, hvori de ankommer til havnen, men havnebestyrelsen kan dog reservere faste anløbspladser (lejer) til skibe (færger), som går i fast rutefart på havnen. Rederier vil få anvist sådanne anløbspladser (lejer) i havnen i den rækkefølge, hvori de ansøger herom. Er der ikke plads, afslås ansøgningen.

Hvis der er plads, vil tildeling af anløbspladser (lejer) som udgangspunkt gælde indtil videre, således at det rederi, som kom først, vil have en fortrinsret til at benytte anløbspladsen (hvis vilkårene for benyttelsen af havnen i øvrigt opfyldes).«

Derfor mener jeg, at med den vilje og energi, man har lagt for dagen fra Mercandias side, er der ingen tvivl om, at det rederi er kommet først, og derfor mener jeg faktisk, at ministeren burde henvende sig til Mercandia og se at komme i gang med det her.

Selve lovforslaget er dårligt, og det er dårligt, at der er paragraffer om erstatning, og de burde selvfølgelig tages ud, men vi må fra Dansk Folkepartis side sige, at vi gerne vil være med til at sørge for, at der kommer fri konkurrence. Man kan måske godt bruge det, der ligger på bordet, som et grundlag for at komme videre, men opfordringen til ministeren vil være:

Spænd søstøvlerne på, optag forhandling med Mercandia og få tilrettelagt lovforslaget på en sådan måde, at vi får den frie konkurrence, som vi ønsker! Så undgår vi igen, at EU sætter sognerådet på plads. Så der er noget at tage fat på for ministeren.

Arne Melchior (CD):

Mit partis ekstraordinære ordfører, fru Sonja Albrink, sagde ganske rigtigt, at det gælder om at finde den mindst dårlige løsning. Det mener jeg afgjort ikke er lykkedes. Det lykkedes derimod min gode ven, som jeg respekterer for hans job som trafikminister, i dette tilfælde at finde en løsning, som efterlader alle utilfredse. De to aktive aktører, Mercandia og Ole Lauritzen, er utilfredse, de to havnebyer, Helsingør og Helsingborg, er utilfredse – Helsingborg er ikke engang blevet spurgt – og selv superliberalisten hr. Kaj Ikast og hans parti er utilfredse.

Jeg efterlyste før hr. Kaj Ikast, og jeg kan oplyse, at han er taget af sted. Han tør atter en gang ikke være til stede i debatten om en sag, som han ellers selv som minister har behandlet, og i hvilken han i 1991 gav afslag på muligheden for at lukke andre rederier ind i de eksisterende lejer.

Det samme resultat er Transportrådet jo kommet til, som Trafikudvalget har spurgt, i øvrigt på et råd fra hr. Kaj Ikast: at der ikke er mulighed for at anbringe yderligere et rederi uden at gøre uret mod den eksisterende operatør, ScandLines A/S, og uden at indskrænke dennes rettigheder.

Der skal ikke være tvivl om, at også jeg er tilhænger af konkurrence, men når man gør ret i én henseende, bør man undgå at gøre uret i en anden henseende, og at der her er tale om uret, om brud på lovgivning, kontrakter og indgåede aftaler, forekommer mig at være helt åbenlyst.

Så er man altså faldet på knæ for EU. Jeg tror ikke engang, det er trafikministeren selv, men nogle i regeringen er døde af skræk, og som bekendt skal den, der dør af skræk, begravnes i en rendesten.

I det af mig tidligere i debatten citerede responsum af februar i år fra Justitsministeriet kan man på side 3 læse følgende:

»På den baggrund har Justitsministeriet ikke på det foreliggende grundlag mulighed for at vurdere, hvorvidt ScandLines A/S' eneret til at anvende færgeleje 1-3 er i strid med EF-Traktatens art. 90, jf. 86. En vurdering heraf vil forudsætte en dybtgående analyse af en lang række forhold i forbindelse med færgetrafikken.«

Derefter opregnes disse.

Justitsministeriet har altså i februar i år meddelt regeringen, at det langtfra er sikkert, at EU har haft ret i at piske den danske regering frem på denne måde, og som den EU-tilhænger, jeg er, vil jeg på det alvorligste græde over, at man lader EU misbruge os på den måde.

Der er jo andre muligheder: dels den af hr. Tommy Dinesen annoncerede – og hvis SF stiller ændringsforslag om at give Ole Lauritzen eller hans firma mulighed for at anlægge det leje, som han har tilbudt at betale og selv afskrive og stå for, vil jeg selvfølgelig stemme for en sådan løsning – dels er der stadig nordre lejeløsningen, og dér ved jeg godt at Skov- og Naturstyrelsen og nogle fredningsfolk siger: Uha, uha, Kronborg skal vel ikke have skibe liggende i sin nærhed!

Nu har vi jo hørt den gamle historie citeret her i dag i hr. Søren Hansens indlæg, og så vil jeg citere noget lidt nyere, nemlig vor store digter og nobelpristager Johannes V. Jensen, som engang i 1920'erne skrev en sang, der hedder: »Hvor smiler fager den danske kyst«. Jeg ville gerne synge den, men jeg tør ikke for formannden, men jeg har da lov til at læse vers 1 højt:

»Hvor smiler fager den danske kyst
og breder favnen, når solklar bølge
og sommerskyer og skib med lyst
står sundet ind i hinandens følge,
og Kronborg luder
ved Sjællands port
mod hvide skuder –
hvor lyst! hvor stort!«

Endda med to udråbstegn – sådan digtede Johannes V. Jensen i 1920'erne, og det gælder den dag i dag.

Jeg har aldrig hørt om en havneby, der skulle være ked af, at der løber skibe ind og ud. Jeg har hørt om mange havne, der er ked af, at der ingen skibe er, men det modsatte mener jeg er det rene volapyk, for nu at sige det på udenlandsk.

Jeg vil godt sige, at jeg må stemme imod dette forslag med smerte, og jeg håber, at det under udvalgsarbejdet lykkes at få både Venstre og adskillige andre – helst også ministeren – overbevist om, at det kan forbedres.

Om og det med konkurrencen vil jeg komme med en spådom: Der vil ske det, at der udbryder en priskrig, som varer i ca. ½ år, og derefter er den nye reder sejlet i sænk, og så har vi den gamle situation igen. Det er ikke meget at ønske til lykke med.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Udviklingen inden for færgetrafik igennem de seneste år har jo på alle punkter overrasket Fol-

ketinget. Der var ingen, der havde drømt om, at et privat rederi som CatLink ville være i stand til så markant at få en plads på Kattégat, og der var ingen, der havde drømt om, at et privat rederi som Vognmandsruten ville kunne overleve på Storebælt, og derfor er hr. Arne Melchiorss spådom om, at en privat reder efter ½ års eller 1 års konkurrence vil være sejlet agterud, jo betinget af, at Folketinget under dække af, at der er tale om erstatning, donerer ½ mia. kr. i indirekte statstilskud til det offentlige rederi deroppe.

Det er klart, at hvis man putter ½ mia. kr. i bukselommen på den ene part, bliver det ikke nemt at få en fair og fri konkurrence deroppe, og derfor er vores appel jo stadig væk, at man lader være med det eksperimenter at prøve, om man under dække af, at man kalder det erstatning, kan give et statssubsidium, som i alle andre sammenhænge ville blive stoppet enten af Konkurrencerådet eller af EU, fordi det er helt og aldeles urimeligt.

Men private redere har altså heldigvis igen de seneste år på en lang række andre færgeruter overrasket Folketingets politikere og præsteret gode og lødige løsninger, som man ikke havde drømt om for bare få år siden.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Det, der kalder mig herop, er faktisk noget af det samme, som hr. Kim Behnke var inde på, nemlig at det er klart, at hvis man donerer en kæmpeerstatning, kan man medvirke til at udkonkurrere en konkurrent, men det kommer sandelig an på, hvordan man udvælger denne konkurrent.

Det er klart, at hvis man vil gøre det på den måde, som ministeren lægger op til, kan man vælge vennernes venner. Men der er dog én ting, man formentlig ikke kan, nemlig vælge DSB, for de er jo ikke i stand til at betale deres kreditorer, så dem vil man formodentlig ikke lade sejle på ruten. Jeg tænker her på de 1,2 mia. kr., som de skylder staten.

Jeg synes, man i stedet skulle gøre, som professor Mogens Kockvedgaard i dagbladet Børsen den 8. marts siger. Han siger nemlig:

»Jeg kan godt se, at det må være surt at gennemføre og vinde en langvarig klagesag, uden at det samtidig er ensbetydende med, at man får andet end retten.

Men der er intet til hinder for, at H-H-sagen kan få det udfald, at det bliver et andet rederi end Mercandia, som får lov til at konkurrere med ScandLines.

Forvaltningsretligt skal man se klagesagen som påvisning af en systemfejl, hvor fejlen nu bliver rettet. Men det skal ikke forhindre mig i at udtale, at jeg, hvis jeg var trafikminister, nok ville vælge Mercandia, såfremt dette rederi efter objektive kriterier ikke var mindre kvalificeret end eventuelt øvrige ansøgere til det ledige færgeleje i Helsingør.»

Det siger Koktvedgaard, og det synes jeg er vigtigt at tænke på.

Jeg er overbevist om, at hvis staten ikke subsidierer ScandLines, vil Mercandia Rederierne sagtens kunne konkurrere på lige vilkår med det etablerede selskab deroppe, og det synes jeg er endnu en grund til, at trafikministeren bør tage kontakt med Mercandia.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kunne ikke lade være med at knibe en lille tåre over det med Johannes V. Jensen og skibene og alt det dér, men jeg vil så sige, at dengang var det jo altså også pæne skibe, der sejlede i Øresund. De, der er der nu, er nogle firkantede Lego-klodser, og de er ikke særlig kønne og slet ikke ved Kronborg, men de kan nok bruges til et eller andet.

Så vil jeg godt tilbage til det, som jeg stillede spørgsmål om for et stykke tid siden, for nu har hr. Stefan G. Rasmussen jo holdt sin tale, og nu må han i hvert fald gerne udtale sig:

Det er blevet sagt af samtlige ordførere, at man forventer, at der kommer en erstatning, og der er nævnt ½ mia. kr., men hvor skal de penge komme fra? Skal de komme fra DSB, eller skal de komme fra skatteyderne, eller hvad?

Kunne vi ikke få svar på det, for nu har denne sag kørt siden 28. august sidste år, hvor jeg tror, den første artikel var i Børsen? Den har kørt daglig, og derfor har man vel gjort sig nogle tanker om den erstatning, der skal betales.

Men som forligspartner må vi altså vide, om det er DSB, der skal hive den halve milliard kroner ud af budgettet.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg må sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg ikke har nævnt en halv milliard kroner. Jeg udtrykte så klart, som jeg nu formår det, at mit parti havde stor betænkelighed med hensyn til erstatningsstørrelsen, og det kunne jeg spinde en lang ende om. Men jeg stiller spørgsmålet: Nogenlunde hvor meget er der tale om? Så er jeg ble-

vet belært om, at man ikke rent forretningsmæssigt kan forudsige sådan noget, og det kan jeg da også godt give hr. Tommy Dinesen ret i.

Mit udgangspunkt er helt klart, at vi vil prøve at finde ud af det her, for vi synes, det er urimeligt, hvis vi skal yde sådan nogle erstatninger. Somme tider kan jeg spørge mig selv: Hvem har egentlig betalt det derovre? Var der ikke noget med, at ifølge anlægsloven fra 1990 skulle det tilvejebringes af overskuddet fra salget af Niels Klim og Peder Paars? Som skatteborger kan jeg slå mig selv på lårene og grine i flere timer.

Jeg bliver Tommy Dinesen svar skyldig, for jeg kan heller ikke finde ud af, hvordan jeg lige pludselig skal hive 500 mio. eller mia. kr., eller hvad det nu er for et stort tal, op af lommen. Det er det, jeg gerne vil finde ud af, og det er derfor, jeg og mit parti har den holdning, at det principielle i denne sag er, at der bliver fri konkurrence hurtigst muligt. Deri vil vi gerne bakke ministeren op på fuldt drøn, og det har vi villet et helt år, og lang tid før Børsen kom ind i det her.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er almindelig retspraksis her i Danmark, at hvis man eksproprierer, betaler man en erstatning. Det er godt nok første gang i danmarkshistorien, at man eksproprierer fra staten til private, men der er nogle, der får et tab, der skal dækkes af skatteborgerne. ScandLines A/S lider et tab, og det er sammen med Halsskov-Knudshoved, som har 2 år tilbage, en af de få færgefarter inden for DSB, der giver overskud.

Hvor skal den 1,2 mia. kr., som DSB Rederi skal betale til staten i år – det har De Konservative sammen med regeringen vedtaget – komme fra? De dér gamle DSB-plimsollere, som oven i købet nu bliver ramt af nogle IMO-bestemmelser, der betyder, de skal laves om, kan ikke skaffe dem, når de ikke har en indtægt. Jeg forsvare ikke DSB's griskhed på overfarten, men jeg siger, der bliver et økonomisk mellem spil i det her, hvor nogle får knaldet, og det bliver skatteborgerne, for det kan ikke blive andre.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg forstod hr. Stefan G. Rasmussen sådan, at han vender sig mod, at der betales erstatning. Derfor vil jeg gerne spørge, om ikke situationen er den, at forholdene, som de har været indtil nu og skabt under en konservativ trafikminister – altså en partifælle til hr. Stefan G. Rasmussen – nu radikalt ændres for det pågældende rederi.

Skal man bare fuldstændig koldt se bort fra det og sige: Det må I selv om, det er jeres egen opgave, og I må seje jeres egen sø? Eller skulle man ikke som voksne mennesker sige: Vi er godt klar over, at vi her fjerner et klart indtægtsgrundlag fra det rederi, der har fået tilsagn om en ordning, som vi altså nu ændrer på, og derfor er vi selvfølgelig klar til at gå ind i en forhandling, sådan som det fremgår af lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Selv om hr. Stefan Rasmussen ikke kan lide det, har jeg to spørgsmål til ham: et konkret og et principielt. Det konkrete er: Har hr. Stefan Rasmussen og hans parti ikke stemt her i salen for oprettelsen af loven om DSB Rederi A/S? Jeg kender godt svaret, det er ja, men jeg hørte gerne hr. Stefan Rasmussen bekræfte det.

Så kommer det principielle, for hr. Stefan Rasmussen sagde i sit forsøg på et svar til hr. Tommy Dinesen, at han interesserede sig for det principielle. Glem derfor tallet 500 mio. kr. og lad os holde os til det principielle: Uanset om det bliver 50, 100 eller et hvilket som helst antal millioner dels i erstatning, dels i indtægtstab for statskassen – hr. Tommy Dinesen var også inde på 1,2 mia. kr. – er der så andre end skatteyderne til at betale det? Eller tænker hr. Stefan Rasmussen sig, at andre trafikinvesteringer skal lide derunder? Skal det være provinshavnene, som én har nævnt, eller noget i den retning? Skal det være skatteyderne, eller har hr. Stefan Rasmussen tænkt sig noget andet? Eller har hr. Stefan Rasmussen slet ikke tænkt?

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Det er jo imponerende at høre en socialdemokratisk ordfører som hr. Søren Hansen stå heroppe og med en nonchalant håndbevægelse erklære, at så må vi selvfølgelig betale den erstatning, og han får ikke engang sved på panden ved tanken om, at det, vi taler om, i hvert fald er i størrelsesordenen en halv milliard kroner, som direktøren for rederiet har nævnt.

Men hvem er »vi«? »Vi« er jo ikke hr. Søren Hansen, partierne eller de folketingsmedlemmer, der stemmer for dette. Hr. Søren Hansen disponerer på vegne af skatteyderne og erklærer, at så må vi blokke skatteyderne for denne halve milliard kroner ekstra. Det er uværdigt, og det er særlig uværdigt, fordi Folketinget ingen som helst betænkeligheder havde, da man i 1981

med vedtagelsen af en lov stjal adskillige hundrede kvadratkilometer af den danske undergrund, som indtil da havde været ejet af A.P. Møller, der havde haft lov til at udvinde kulbrinter. Dem stjal man med en håndbevægelse, og der var ikke tale om en eneste krone i erstatning.

Da Folketinget vedtog loven om de dyringsfri bræmmer, var det i hundredvis af hektarer jord, som blev stjålet fra de danske landmænd, og da landmændene sagde, at de ville have erstatning, var svaret fra Folketinget, at de ikke kunne få én krone i erstatning, selv om den jord, de hidtil havde betalt ejendomsskat og hvad ved jeg af, bare blev eksproprieret og ikke måtte dyrkes længere. Den skulle nu af hensyn til en eller anden miljøflipper ikke længere dyrkes, og der var heller ikke en krone i erstatning.

Der er altså i historisk tid mange eksempler på, at Folketinget med et pennestrøg har fjernet indtægtskilder for private firmaer. Nu taler vi ikke om et privat firma, men om denne skuffe, som deles af den svenske stat og den danske stat, og man vil kunstigt flytte i hvert fald omkring en halv milliard kroner fra skatteyderne over i den skuffe, så den kan være med til at udkonkurrere en privat. Det hører ingen steder hjemme, og det er i hvert fald en uværdig, overlegen holdning at have over for skatteyderne bare nonchalant at erklære, at vi da selvfølgelig betaler regningen. Hr. Søren Hansen må stille med en check i stedet for at disponere på skatteydernes vegne.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Til hr. Tommy Dinesen: Nu er det anden gang, hr. Tommy Dinesen har været ude med nogle udsagn, som jeg synes er ret betænkelige. Her står han og siger, at DSB har plimsollere. Jeg er storbruger af DSB's udmærkede produkt, og jeg vil ikke kalde nogen af DSB's skibe for plimsollere.

Jeg kan for øvrigt gøre hr. Tommy Dinesen opmærksom på, at DSB her i weekenden erhvervede vel nok den mest avancerede færge, der findes, og den er så avanceret, at den ikke engang er blevet færdiglavet endnu.

Men det, hr. Tommy Dinesen prøver at påpege, er hvorfor og hvordan med disse 1,2 mia. kr. Jeg synes, det er interessant, at der på et eller andet tidspunkt blev fastsat en værdi, som dette selvstændige rederi pludselig skulle have. Det er da meget naturligt, for det ville da være uret-

færdigt, hvis man havde to, der skulle starte på livets landevej sammen, og man så bandt en guldklump i rumpen af den ene og ikke af den anden. Det er da vist noget politik, som hr. Tommy Dinesens parti ellers godt kan forstå. Der er for lidt retfærdighed over for det private erhvervsliv, som DSB's rederi skal konkurrere med, men det er jo glædeligt, at det kan det.

Så kan jeg godt lide, at hr. Arne Melchior og hr. Søren Hansen snakker om det principielle i denne sag med hensyn til erstatningen. Lad os så tage det principielle sammen: Er det ikke således, at hvis vi skulle til at gøre det op, må vi sige, at der er nogle udgifter, men der er så sandelig også nogle indtægter, der skal modregnes? Da Konkurrencerådet allerede i 1993 sagde, at her er noget, der ikke dutter, kunne jeg da godt fristes til at sige: Overførsel af 1,2 millioner biler, 300.000 lastvogne og 50.000 busser pr. år. 12 millioner passagerer, hvoraf de 2 millioner godt nok er nede på Sundbusserne. Ganger man det op med en overpris på 100 kr., er det en indtægt på 200 mio. kr. Jeg vil ærligt indrømme, at der er mange principper i det her.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hr. Søren Hansen citerede i sin ordførertale det græske sagn om Odysseus' sejlads i Messinastrædet. Jeg skal langtfra sammenligne mig selv med Odysseus, men imidlertid mener jeg, at der er megen ræson i at nævne det gamle sagn, for min fornemmelse er ofte at stå mellem Skylla og Karybdis.

I al fald har det været en oplevelse at have med denne sag at gøre forstået på den måde, at næsten alle partier har forlangt en løsning, der skulle opfylde de to hovedkrav, som hr. Svend Heiselberg nævnte i sin ordførertale:

1. Der skal være reel konkurrence på overfarten.
2. En løsning skal accepteres af Kommissionen.

Det har der sådan næsten været bred enighed om. Imidlertid er der ikke nogen enighed at spore om, præcis hvorledes det skal opnås, så Skylla og Karybdis er et meget godt billede.

Når det er så svært at finde frem til en fællesnævner, skyldes det formentlig, at Folketinget i 1990 ved lov vedtog en organisering af færge-sejladsen i forbindelse med indretningen af færgeterminalen i Helsingør, som alle partier i og for sig syntes var en god og acceptabel løsning. Der har jo heller ikke inden for de senere år vist sig særlig stor vilje til at lave om på det arrangement, som er etableret efter vedtagelsen i Folke-

tinget, og senest er det bekræftet ved vedtagelsen af loven om DSB Rederi A/S i 1995, så derfor er det vel heller ikke så vanskeligt at forstå, at det er svært at finde en konkret løsning.

Imidlertid har regeringens bestræbelser hele tiden gået på at finde en løsning, der kunne leve op til Kommissionens krav: at gennemføre reel konkurrence, men på en hensigtsmæssig måde. Jeg har udtrykt det således, at jeg mener, at den løsning, der nu er fremlagt, er den mindst dårlige løsning.

Jeg havde også gerne set, at det havde været muligt at gennemføre andre løsninger, og som bekendt har der været arbejdet med muligheden for at gennemføre et fjerde færgeleje, men som alle ved, har det ikke kunnet gennemføres, ikke mindst på grund af lokal modstand, men naturligvis også, fordi der ikke var et tilstrækkeligt grundlag for en positiv beslutning af kommissær Karel van Miert.

Hr. Svend Heiselberg vil jeg gerne sige tak til. Han trak på Venstres vegne grundlaget for en positiv stillingtagen op således: 1. Der skal etableres reel konkurrence. 2. Det skal kunne accepteres af Kommissionen. Begge forhold kan opfyldes ved vedtagelse af regeringens lovforslag, og jeg måtte forstå hr. Svend Heiselberg således, at Venstre ville være positivt indstillet på at gennemføre lovgivningen, når den kommer til endelig behandling her i Folketingssalen.

Hr. Svend Heiselberg spurgte ligesom hr. Stefan Rasmussen og en række andre om erstatning. Det fremgår klart af regeringens lovforslag, at regeringen er indstillet på at forhandle en erstatning til ScandLines, i og med at den brugsret, ScandLines har frem til den 1. januar 1998, indskrænkes.

Imidlertid er det vigtigt at holde fast ved følgende: Det vil ikke være særlig klogt at bruge alle kræfterne i det kommende udvalgsarbejde på at dyrke det spørgsmål. Hvorfor vil det ikke være særlig klogt? For det første vil det tage utrolig lang tid at få en grundig forhandling af netop spørgsmålet om erstatning, idet det kræver mange lange, intense og grundige forhandlinger.

For det andet skal spørgsmålet til sin tid under alle omstændigheder behandles af Folketinget, idet der skal være bevillingsmæssig hjemmel for regeringen til ved materielle eller immaterielle aktiver at yde erstatning i forhold til den indskrænkning af brugsretten på færgeleje 1, der er tale om. Det vil altså sige, at Folketingets Finansudvalg får forelagt spørgsmålet til sin tid.

Under alle omstændigheder vil det naturligvis også være uklogt at udtrykke noget som helst om størrelsesordener i forbindelse med behandlingen af dette lovforslag. Dette lovforslags paragraffer er klart skrevet, og det er heri tilkendegivet, at regeringen agter at finde en forligsmæssig løsning på erstatningsspørgsmålet.

Hr. Stefan G. Rasmussen holdt en lang tale, der formede sig som spørgsmål, og jeg må indrømme, at jeg nok nu gør mig skyldig i også at stille spørgsmål, for det stod mig ikke helt klart, om hr. Stefan Rasmussen ikke alene var i opposition til regeringen, men også i opposition til Det Konservative Folkeparti.

De meldinger, jeg har fået fra ledende kræfter i Det Konservative Folkeparti under forhandlingen af dette lovforslag, har entydigt gået på, at Det Konservative Folkeparti havde et helt afgørende princip, der skulle opfyldes, nemlig at kommissær Karel van Miert skulle kunne acceptere den løsning, der er fremlagt.

Det foreligger nu klart, at kommissær Karel van Miert kan acceptere lovforslaget, som det foreligger, som løsning på de konkurrencemæssige problemer, han så, og jeg må derfor stadig væk forvente, at Det Konservative Folkeparti i overensstemmelse med de meldinger, jeg har fået, vil stille sig positivt til en vedtagelse af lovforslaget ved den endelige behandling. Jeg går ud fra, at det stadig væk er vigtigt for Det Konservative Folkeparti, at man lever op til de krav, som kommissæren har stillet under de mange forhandlinger, der har været undervejs.

Der stilles altså utrolig mange spørgsmål. Jeg har svaret på det væsentligste af dem, nemlig spørgsmålet om erstatning, og jeg skal blot knytte en kommentar til hr. Stefan G.

Rasmussens spørgsmål om § 2, nemlig om lovens ikrafttræden. Det fremgår jo klart af lovforslaget, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, og det er en helt sædvanlig ikrafttrædelsesbestemmelse i et lovforslag. Det er nu først og fremmest op til bl.a. hr. Stefan G. Rasmussen at være med til at fremme lovforslaget, hvis det er det, der var formålet med de bemærkninger, hr. Stefan G. Rasmussen gjorde her fra talerstolen.

Til hr. Tommy Dinesen skal jeg sige tak for godt samarbejde undervejs. Jeg forstår helt klart hr. Tommy Dinesens betragtninger. Der har ikke været tvivl om, at hr. Tommy Dinesen ikke umiddelbart ville lade sig diktere, om jeg så må sige, af konkurrencebestemmelserne i Unions-

traktaten. Det respekterer jeg, for det er en politisk holdning, der kommer til udtryk.

Til hr. Kim Behnke skal jeg sige tak for de konstruktive bemærkninger om, at hr. Kim Behnke dog håbede, at der kunne findes en løsning, eller jeg vil sige kunne ske en justering af lovforslaget. Imidlertid må jeg måske allerede nu tillade mig at sige, at jeg tror, det bliver meget vanskeligt med meget store justeringer af lovforslaget, i og med at der skal findes 90 mandater, der kan støtte det, for at det kan vedtages.

Til fru Jette Gottlieb skal jeg indskrænke mig til at sige tak for den klare ordførertale.

Til fru Sonja Albrinks tale skal jeg blot knytte den kommentar, at spørgsmålet om vejforbindelserne i Helsingør Kommune er jeg naturligvis indstillet på at udrede i forbindelse med udvalgsarbejdet. Mig bekendt er der ikke aktuelle planer om at gennemføre vejudbygninger i Helsingør, men det spørgsmål kan vi naturligvis komme tilbage til.

Hr. Ole Donner citerer aviser og sin egen opfattelse af forholdet mellem Folketinget og EU. Den opfattelse er jeg ikke helt enig i. Til citatet fra Fyns Amts Avis kan jeg da kun sige, at hvis det er korrekt, er det da godt for noget. Der er da ikke noget farligere for en politiker end at få påklistret en sådan titel.

Der var mange bemærkninger om Mercandia fra hr. Ole Donners side. Jeg vil sige, jeg finder, at det mest korrekte i forbindelse med udpegning af et konkurrerende rederi naturligvis er at tage hensyn til alle de rederier, der ønsker at konkurrere. Jeg mener også, at det er den mest rimelige måde over for de rederier, der tidligere har søgt om at komme ind på ruten, men, som det også er bekendt, tidligere er blevet afvist af skiftende trafikministre.

Til hr. Arne Melchior kan jeg kun sige, at jeg naturligvis respekterer den holdning, som hr. Arne Melchior giver udtryk for. Det er korrekt, at nordre mole bestemt havde været en mulighed. Jeg skal ikke skjule, at det har været en vanskelig afvejning, om regeringen skulle foreslå at anvende Nordre Mole som en mulighed i de næste to sommersæsoner, eller vi skulle indskrænke ScandLines' brugsret på færgeleje 1 allerede fra 1996. Vurderingen er altså faldet ud til fordel for den løsning, der nu præsenteres for Folketinget, og den kan man naturligvis diskutere. Imidlertid er det min forventning, at det trods alt vil være lettest at finde et flertal for den løsning, som regeringen nu repræsenterer.

Lovforslaget er nu Folketingets sag. Regeringen vil naturligvis bestræbe sig på at svare så udførligt og hurtigt, som det overhovedet kan lade sig gøre, på de formentlig mange spørgsmål, der vil blive stillet under lovforslagets behandling.

Jeg håber, at det kan lykkes at gennemføre en behandling af lovforslaget så betids, at det kan vedtages, således at de tidskrav, som Europa-Kommissionen gerne ser overholdt, kan overholdes. Jeg siger tak for de positive bemærkninger, der har været, og jeg ser frem til en både interessant og spændende udvalgsbehandling.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg skal gøre det ganske kort. Jeg er ikke vant til at få spørgsmål fra ministeren her i salen, men jeg skal da gerne besvare det.

Så vidt jeg ved, hersker der altså ikke nogen uoverensstemmelse mellem de holdninger, jeg her har tilkendegivet, og det, ministeren opfatter at ledende kræfter i Det Konservative Folkeparti skulle have givet udtryk for.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg måtte ikke gå op og svare hr. Stefan Rasmussen før på det med plimsollere.

IMO har på baggrund af »Estonia«-forliset lavet nogle nye bestemmelser, der betyder, at de af DSB's færges, der ikke er så nye som »Tycho Brahe« og andre, allerede fra 1. april næste år nok skal bygges om for adskillige millioner, måske adskillige hundrede millioner kroner.

Trafikministeren appellerer ligesom om, at man ikke stiller for mange spørgsmål om erstatningerne, og det er jeg ked af. Det bliver jeg i hvert fald nødt til at stille spørgsmål om, for det er jo det, der er det interessante. Forligspartierne, regeringen og De Konservative, skal have en samtale her, så derfor bliver det interessant, hvad De Konservative vil gøre på dette område.

Der er nogle andre ting, jeg synes, der er interessante, f.eks. Mercandia. Der er jeg enig med trafikministeren i, at fordi man har rejst en sag nede i EU, skal man da ikke automatisk begynde at besejle nogle fæргеlejer oppe i Helsingør. Så let skal det da ikke gå. Det drejer sig da også om, at færgerne ikke forurener, at de har ordentlig service for passagererne, at sikkerheden er i orden, at de kan klare passagerer, osv.

I et papir, Mercandia har sendt til udvalget, står der noget, som jeg også godt vil have belyst, for jeg synes, man drejer den lidt:

»Vi støtter os her bl.a. til de fire kendte færge-sager, der er afgjort i EU-Kommissionen: Stena-Rødby, Stena-Sea Link/Holyhead og Cernago i Spanien ...«

Det drejer sig om, at de har fået adgang til den ønskede havn, men så nemt er det altså ikke. Når man henviser til Stena Line på Rødby, sagde Europa-Kommissionen noget, der var fornuftigt – det hænder jo – nemlig, at skulle man ind og konkurrere på det område, måtte man lave sin egen havn. Det er jo det, man bør gøre, og det har været linjen for SF.

Men jeg kan altså garantere for, at der nok skal komme nogle spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er dejligt med gensidig respekt og forståelse mellem nogle, der er uenige, som ministeren og jeg er i denne sag. Jeg takker for hans bemærkninger derom, og respekten og forståelsen består.

Når det er gjort, vil jeg ikke have debatten til at slutte uden lige at sige til ministeren, hvad jeg mener, der burde være sket.

Thi det foregår jo sådan, at det er Trafikministeriet, der spørger Justitsministeriet om en række juridiske forhold, som Justitsministeriet så besvarer den 13. februar i år. Under det afsnit, der hedder »Den EU-retlige baggrund«, kommer Justitsministeriet altså i sin overvejelse til det resultat, jeg citerede i dets helhed før, at Justitsministeriet ikke på det foreliggende grundlag har haft mulighed for at vurdere, hvorvidt eneretten til ScandLines A/S er i strid med noget i Unionstraktaten.

I den situation mener jeg, at regeringen skulle have udrustet en lille ekspedition af en eller to fra Justitsministeriet og Trafikministeriet og være rejst ned og have vist dette og diskuteret en gang til, om de i det hele taget var berettiget til at koste rundt med os på den måde, som de har gjort. Der var ikke sendt nogen åbningsskrivelse, ikke nogen notits eller noget som helst. Skulle det endelig være sket, kunne vi så have taget stilling til, hvordan vi skulle forholde os til det, men så langt var man slet ikke kommet. Man har ikke turdet – og det var derfor, jeg før talte om at dø af skræk – følge sit eget justitsministeriums påvisning af, at der ikke til dato for os foreligger noget om, at den hidtidige ordning har været en overtrædelse af EU's regler.

Så skal jeg slutte med at nævne, at ministeren talte om ledende kræfter i Det Konservative Folkeparti. Det vil være en uret at sige, at hr. Stefan G. Rasmussen ikke hører til de ledende kræfter: han går sandelig rundt og leder efter svar på en række relevante spørgsmål, der er stillet ham.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg kan kun bekræfte hr. Arne Melchior's citat fra Justitsministeriets notat.

Imidlertid må jeg sige, at det er min og regeringens klare opfattelse, at kommissær Karel van Miert var indstillet på – og det synes jeg også fremgår af korrespondancen – at træffe en beslutning i henhold til Traktatens art. 90, stk. 3, jf. art. 86. Det har været regeringens vurdering, at det ville være uhensigtsmæssigt at anlægge et annullationssøgsmaal ved EF-Domstolen, for så vidt angår en beslutning, som vi måtte forvente komme.

Det er naturligvis ud fra en politisk vurdering af, hvad der er fremkommeligt i Folketinget, og her vil jeg gerne endnu en gang citere det, hr. Svend Heiselberg sagde, nemlig at det for Venstre hele tiden havde været en forudsætning, at der i dette spørgsmål kunne findes en løsning, der

1. gav reel konkurrence,
2. kunne accepteres af konkurrencekommissæren.

For at finde 90 mandater bag en løsning af spørgsmålet har det været min og regeringens vurdering, at det var nødvendigt at fremsætte et forslag med akkurat det indhold, der nu behandles af Folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Henning Grove):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Socialudvalget (29/2 96):

Udtræder: Dorit Myltoft (RV)

Ny stedf.: Vibeke Peschardt (RV)

Uddannelsesudvalget (29/2 96):

Udtræder: Dorit Myltoft (RV)

Nyt medl.: Elsebeth Gerner Nielsen (RV)

Trafikudvalget (1/3 96):

Udtræder: Michael Gammelgaard (S)

Nyt medl.: Poul Andersen (S)

Forskningsudvalget (1/3 96):

Udtræder: Michael Gammelgaard (S)

Nyt medl.: Poul Andersen (S)

Erhvervsudvalget (1/3 96):

Udtræder: Michael Gammelgaard (S)

Ny stedf.: Poul Andersen (S)

Forsvarsudvalget (1/3 96):

Udtræder: Michael Gammelgaard (S)

Ny stedf.: Poul Andersen (S)

Kommunaludvalget (1/3 96):

Udtræder: Helge Sander (V)

Nyt medl.: Knud Enggaard (V)

Landbrugs- og Fiskeriudvalget (2/3 96):

Udtræder: Ulla Tørnæs (V)

Nyt medl.: Peder Sønderby (V)

Sundhedsudvalget (4/3 96):

Udtræder: Anne Baastrup (SF)

Ny stedf.: Margrete Auken (SF)

Kommunaludvalget (4/3 96):

Udtræder: Ole Stavvad (S)

Nyt medl.: Addi Andersen (CD)

Det Politisk-Økonomiske Udvalg (4/3 96):

Udtræder: Lene Espersen (KF)

Ny stedf.: Frank Dahlgaard (KF)

Kommunaludvalget (9/3 96):

Udtræder: Addi Andersen (CD)

Nyt medl.: Ole Stavad (S)

Folketingets næste møde afholdes i morgen,
onsdag den 13. marts 1996, kl. 13.00.Angående dagsordenen skal jeg henvise til
den dagsorden, der er opslået i salen.Mødet hævet kl. 17.30
