

lighed, vi har haft her sommeren over, til både at se nærmere på de kontrollerende forhold og at drøfte sagen med branchen og de forskellige interessenter, som er på det her område.

Jeg er sådan set ganske enig i hr. Arne Melchior's bemærkning om, at lobbyvirksomhed er fuldstændig legalt. Enhver har jo ret til at forfægte sine interesser. Det, der selvfølgelig så er vigtigt – og det er det, vi kan her i Folketinget – er ligesom at sætte sig ud over det og spørge, hvordan vi så vægter de her ting i forhold til de formål, vi har med lovgivningen.

Og formålet med lovgivningen her er jo klart at sikre en bedre sikkerhedstilstand inden for privatflyvningområdet. Og det kan vi altså gøre ved, at vi får defineret, hvad der er firmaflyvning i den sammenhæng, så vi på den måde får nogle kontrollerbare muligheder: firmaflyvning for sig med sine regler og den øvrige del af aktiviteten for sig med sine regler. Det mener jeg faktisk er ganske tilfredsstillende.

Jeg håber også, når vi får diskuteret tingene med hensyn til retssikkerhed og inddragelse af certifikater og JAA-reglernes udstrækning osv. i udvalget, at det så vil vise sig, at vi faktisk kan samle Folketingets partier om det her lovforslag. Det håber jeg meget vi kan, også af hensyn til flysikkerheden.

Et par enkelte bemærkninger til de mere konkrete diskussioner. Jeg vil i øvrigt sige, at jeg er ret imponeret over folketingsmedlemmernes indsigt i hele det her område. Jeg synes, der er ganske meget at holde styr på, men det går jo ganske godt. Der er måske et par enkelte detaljer, men det kan vi vende tilbage til.

Der er en enkelt ting, som jeg tror hr. Kaj Ikast overser, og det er, at firmapiloterne i de store virksomheder i forvejen flyver efter erhvervsflyverreglerne, og de er i virkeligheden slet ikke berørt af det forslag, som vi har her. De firmaer, der har de store flyflåder, eller flyflåder i det hele taget, flyver i forvejen helt typisk efter erhvervsflyverreglerne, og der er så, kan man sige, ikke nogen ændringer på det her område. Der er piloterne i forvejen inde til helbredstest hvert halve år.

Vi har jo så til gengæld sagt med hensyn til de firmaer, der i dag flyver med piloter, som ikke opfylder erhvervsflyvecertifikatbetingelserne, at dér lægger vi nogle helbredsmæssige krav til, og dér laver vi en overgangsordning, som gør, at de nuværende piloter, der flyver inden for firmaflyvning, også fortsat kan være med, hvis de kan imødekomme de hel-

bredsmæssige krav, der er i denne overgangsperiode – i øvrigt med regler, som vil blive tilrettelagt i et samarbejde med erhvervet.

Det gælder i øvrigt på en række områder, at der skal uddybende og mere praktiske regler til, og det er jo også tilkendegivet i lovforslaget, at dem vil vi tilrettelægge ved at inddrage de interessenter, der har meldt sig på banen i den her sag.

Så jeg er glad for, at det her ser ud til, at vi nu nærmer os en fælles holdning til, hvordan vi kan styrke flyvesikkerheden inden for privatflyvningområdet her i Danmark. Og jeg vil så-
dan set også gerne lige understrege det, som hr. Ole Nielsen sagde, nemlig at det jo ikke kun er et spørgsmål om retssikkerheden for piloterne; det er altså også et spørgsmål om sikkerheden for de passagerer, der flyver med disse piloter, og det er selvfølgelig den balance, vi skal finde.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 17:

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af bedre trafikforbindelser mellem Bornholm og København.

Af Ole Donner (DF), Erik Jacobsen (V), Kaj Ikast (KF), Arne Melchior (CD) og Thorkild B. Fransgaard (FRI).
(Fremsat 26/10 99).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er jo ganske tankevækkende, når borgerlige medlemmer af Trafikudvalget fremsætter for-

slag til folketingsbeslutning om, at det offentlige skal øge sit engagement i den kollektive trafikbetjening. Det er i hvert fald noget, der må få en socialdemokratisk minister til at overveje sin holdning til sagen.

Det fremgår såvel af forslagens ordlyd som af bemærkningerne, at det, der ligger forslagsstillerne på sinde, er at sikre, at der skabes bedre trafikforbindelser til Bornholm. Jeg har også selv været optaget af at sikre, at der fortsat er tilstrækkelig færgeskapacitet til, at transport af gods til og fra Bornholm kan ske uhindret, også efter at Scandlines er ophørt med at sejle på Dragør-Limhamn-ruten.

Det er rigtigt, at en del af det gods, der fragtes mellem Sjælland og Bornholm hidtil er sejlet via Ystad. En del heraf har indtil den 1. november krydset Øresund via Dragør-Limhamn. En anden, mindre del er blevet fragtet via Helsingør-Helsingborg. Men langt det meste gods er dog blevet transporteret af Bornholms-Trafikken på ruten mellem København og Rønne.

Efter drøftelser med repræsentanter for vognmændene er BornholmsTrafikken i forbindelse med, at Scandlines er ophørt med at sejle på Dragør-Limhamn fra den 2. november, begyndt at sejle med to daglige ture mellem København og Rønne tirsdag, onsdag og torsdag for at dække det bornholmske transportbehov. Og BornholmsTrafikken har oplyst over for mig, at man anslår, at der derved er tilstrækkelig kapacitet til at varetage godsbetjeningen af Bornholm, herunder i øvrigt også de lastbiler, som i dag benytter Ystad-ruten mellem Sjælland og Bornholm, foreløbig indtil 1. april 2000.

Helsingør-Helsingborg-ruten fortsætter som bekendt med at sejle, og det betyder, at der stadig er et alternativ for vognmænd og andre bilister.

Jeg mener således, at det bornholmske erhvervslivs interesser i en tilstrækkelig trafikbetjening af Bornholm er blevet varetaget i den beklagelige situation op til åbningen af Øresundsforbindelsen.

Der har været skrevet en del i dagspressen i den senere tid om Dragør Kommunes beslutning om ikke at ville opretholde en bilfærgerute mellem Dragør og Limhamn. For at undgå misforståelser på det område vil jeg gerne understrege, at jeg mener, at kommunens beslutning er meget uhensigtsmæssig, men havneloven gi-

ver mig ikke mulighed for at tvinge kommunen til at ændre opfattelse.

Dragør Havn er en kommunal trafikhavn. Det betyder, at der er modtagepligt, i det omfang pladsforholdene tillader det. Hvis kommunen giver afslag på en ansøgning fra et færgeselskab om at benytte havnen, er det ifølge havnelovgivningen ikke en afgørelse, der kan indbringes for trafikministeren. Afgørelsen kan derimod indbringes for det uafhængige havneklagenævn. Derfor har trafikministeren ikke kompetence til at omgøre Dragør Kommunes afgørelse.

Jeg finder imidlertid, at vi med udvidelsen af driften på BornholmsTrafikken har løst det vigtigste problem i denne sag, nemlig betjeningen af Bornholm, som også er angivet som det primære formål for forslagsstillerne. Efter omstændighederne mener jeg, at løsningen er tilfredsstillende, og finder, at beslutningsforslaget faktisk burde trækkes tilbage.

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet undrer vi os lidt over det fremsatte beslutningsforslag. Jeg tror ikke, at en del af forslagskredsen her har gjort sig den ændring klart, der skete i lovgivningen i 1995, hvor der netop klart blev signaleret, at DSB-færger blev ændret til Scandlines. Dermed var der altså et frit marked på Øresund, og det blev der også gjort opmærksom på.

Hele sagsfremstillingen fra ministerens side i Trafikudvalget, hvor man har redegjort for, hvad det var for nogle ting, der var på bedding her, synes jeg har gjort, at vi har kunnet følge udviklingen.

Det, som jeg mener at den kreds ikke har gjort sig klart, er jo, at man ikke har kunnet melde klart ud, fordi der hele tiden har været aktører på banen, der gerne ville overtage den her færgeforbindelse mellem Dragør og Limhamn. Det, der har gjort det uforudsigeligt, er jo, at Dragør Kommune har kunnet agere, som den har gjort.

Derfor er det også tilfredsstillende for os her i dag at høre ministeren fremlægge det resultat, der er opnået på det område her. Det har ikke kunnet gøres anderledes. Og vi er tilfredse med den måde, det er blevet håndteret på, og kan derfor appellere om, at det beslutningsforslag bliver trukket tilbage. Det er i hvert fald ikke noget, at vi kan stemme for.

Harald Kjøller (V):

Forrige gang færgetrafikpolitik til Bornholm blev drøftet i Folketinget, udskrev statsministeren folketingsvalg midt i drøftelsen. Det forventer jeg ikke vil ske i dag.

Jeg vil starte med at komme med løsningsforslaget, som er at indchartre en færge til BornholmsTrafikken inden 1. april 2000, som kan medtage gods. Og så vil jeg udtrykke min glæde over, at der for få uger siden blev indviet et stykke motorvej i Jylland, og at tværvejen ude ved Tåstrup her den 29. november skal indvies. Det glæder bornholmerne meget, det synes vi er helt fint, men vi vil gerne ligestilles med andre regioner i Danmark, og vores motorvej går altså over vand.

For 1 år siden meddelte Scandlines, at de ville ophøre med trafik mellem Dragør og Limhamn pr. 30. oktober i år, hvis de ikke fik underskudsdekning til at fortsætte sejladsen. Hvis ministeren på det tidspunkt havde handlet rettidigt og fået en ordning igennem, så ruten kunne fortsætte, ville Dragør Kommune næppe have stoppet den rute, hvilket er en uvenlig handling. Det ville man sandsynligvis have ventet med, indtil broen var åbnet.

Hvis man forestillede sig dette i en anden landsdel, f.eks. at sejladsen på Storebælt var stoppet, 8 måneder før Storebæltbroen var færdig, og man bare havde henvist folk til at køre op og tage overfarten fra Sjællands Odde f.eks., var der ret hurtigt blevet gjort noget ved det problem.

Når man nu har oplevet ministerens manglende vilje til handling, kan bornholmerne for alvor frygte fremtiden, fordi problemet med den vigtige godstransport til og fra Bornholm kun er løst indtil den 1. april 2000. Efter den 1. april, hvor BornholmsTrafikken skal besejle både Sverige og Tyskland med de to tilbageværende færger, vil godskapaciteten blive ganske katastrofalt lav.

Indtil nu har Bornholm haft tre færger, der alle sammen kunne medtage gods. Nu udchartres »Peder Olesen«, og så er der altså to tilbage, og det bringer i perioder godskapaciteten helt ned på et minimum. Den nye hurtigfærge, der kommer til pr. 1. april, må ikke medtage gods af miljøhensyn, og det vil sige, at efter hurtigfærgen skal der sejle en anden færge med fragten, fordi to færger, der sejler samtidig, miljømæssigt er bedre end én færge. Dertil kommer, at begge de to færger, BornholmsTrafikken nu har, skal på værft 12-14 uger i det

kommende år på grund af de sikkerhedskrav, der er stillet efter »Estonia«-forliset, og i de perioder vil situationen være helt uholdbar.

Den ovennævnte gennemgang afslører store mangler i regeringens vilje til at imødekomme en landsdel, som på grund af sin særlige beliggenhed også har nogle særlige vilkår, som der skal tages hensyn til. Hvis der er nogen alvor bag regeringens løfter om at ville ligestille Bornholm, er det nu, regeringen kan udnytte den mulighed.

Så vil jeg endelig sige om det, der er blevet nævnt om den aftale, der er indgået mellem partierne, at den forudsatte helt klart, at færgeruten fortsatte, indtil broen var færdig.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jamen jeg vil da gerne ønske hr. Kjøller til lykke med hans valgtale. Nu er der ikke lige optræk til valg for øjeblikket, men selv i valgtaler bør man sætte sig ind i essensen i tingene.

Det er et meget, meget bredt flertal i Folketinget, der har peget på en fremtidig løsning for Bornholm, og det synes jeg hr. Kjøller skal skrive sig bag øret. Hr. Kjøller bør også skrive sig bag øret, at ministeren har optaget forhandlinger med Sverige netop med hensyn til, om man ville være med til at understøtte Scandlines' sejlads i den mellemliggende periode. Men det ville Sverige ikke, og derfor var det de frie markeds kræfter, der skulle ind og agere, og der var aktører, der var interesserede i at sejle mellem Dragør og Limhamn, men det er der altså lagt låg på nu, og det synes jeg man skal holde sig til, også med hensyn til seriositeten.

(Kort bemærkning).

Harald Kjøller (V):

Det, jeg fremførte, var blot, at man skulle handle nu, når man ved, den 1. april kommer, i stedet for at vente, indtil problemet er der, som man har gjort med Dragør-Limhamn.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Igen må jeg bede hr. Kjøller om at sætte sig ind i sagen. Der er jo netop nedsat et udvalg, der skal tage højde for de ting, og når vi får indsat katamaranfærgen, hvad er det så for yderligere problemstillinger, der er for Bornholm? Det udvalg er i gang med sit arbejde, og det skal barsele med løsningsmodellerne. Så der er foretaget, hvad der kan foretages i denne sag.

Kaj Ikast (KF):

Da vi gik med til at fremsætte dette beslutningsforslag, var situationen jo nok en helt anden end det, den har udviklet sig til.

Jeg vil gerne rose ministeren og ministerens embedsmænd for forhandlingerne med Sverige om at løse Dragør-Limhamn-problemet. Jeg skal til gengæld sige, at jeg er meget, meget ked af, at det ikke er blevet løst.

Jeg vil sige det meget alvorligt her: Det kan ikke passe, at en borgmester i en kommune kan stoppe den fortsatte trafik på en Europavej. Der må være en eller anden måde, vi kan forpligte en borgmester til at forhandle med trafikministeren på eller på en eller anden måde gøre en eller anden ting, for hvad bliver det næste? Hvad nu, hvis Helsingørs borgmester siger, han vil ikke have al den trafik ind i byen? Skal vi så også lukke færgeruterne deroppe?

Det her kan få virkelig alvorlige konsekvenser, og derfor er det vel nødvendigt, at vi i dette høje Ting tager det alvorligt, at en borgmester lige pludselig siger, at hun ikke vil have biler ind i sin by mere, og så lukker en international rute, der har kørt i mange år. At hun så laver en kontrakt med et selskab, der ikke kommer til at sejle, betyder jo, at hendes by ingen svenskerhandel har mere, og at depressionen breder sig i byen, og det forstår jeg godt. Har man en borgmester, der virkelig har så meget imod verdenssamfundet, at hun tillader sig at lukke en international rute og være imod alle de forslag, der kommer fra både vores egen minister og lokale interesser, må vi altså se på det, må jeg sige til ministeren.

Jeg har sagt det her i en meget god mening, for jeg er bange for den udvikling, der kan ske, hvis vi bare lader sagen gå fuldstændig upåagtet hen. Hvor mange Dragørtilfælde vil vi så rundt omkring i landet? Vi må alle sammen være med til at bære den byrde, det er at få afviklet trafikken mellem landsdelene og landene, og derfor kan en borgmester jo ikke bare sidde og stoppe en sådan hovedrute i Europa.

Ole Sohn (SF):

Jeg vil sige, at SF er meget optaget af at sikre nogle hurtige og effektive forbindelser mellem Bornholm og det øvrige land. Hvad det angår, har vi altid været interessede i at ligestille Bornholm, og jeg forstår også godt, at bornholmerne lægger megen vægt på, at de bliver det. Derfor er vi også umiddelbart meget positivt indstillede over for ideen bag forslaget.

Men jeg synes, at virkeligheden måske har overhalet det lidt, i og med at der mellem ministeriet og BornholmsTrafikken er fundet en løsning, som gør, at man får trafikken flyttet fra Rønne-Ystad og direkte til Rønne-København med den ekstra kapacitet, der kommer til. Men det er klart, at det er en midlertidig løsning, og derfor vil jeg godt spørge ministeren, hvad ministeren agter at gøre, når vi kommer hen til den 1. april 2000. Bliver der et hul derfra, til broen åbnes, eller er der sat initiativer i gang, som gør, at man kan løse det problem? Jeg synes, det er helt afgørende, at man fastholder den kapacitet, som er nødvendig for bornholmerne. Det er det ene.

Det andet er, at det naturligvis er blevet et problem, at ScandLines er lagt ud som et selvstændigt selskab, som skal agere på markedsvilkår. Det vil sige, at det har ét formål, nemlig at skabe overskud eller det, man i gamle dage kaldte profit, og det vil igen sige, at det ikke længere er skikket til at tage samfundshensyn. Det er et af de problemer, der opstår, når Folketinget beslutter at flytte tidligere statsvirksomheder over i selvstændige virksomheder, som skal agere på markedsvilkår, for dermed mister vi jo også styringsmekanismen, og det er klart, at det er en af de ting, vi skal overveje: Er det den rigtige vej at gå? Her mener jeg faktisk ikke, at Venstre og De Konservative var særlig indstillede på at sikre, at det skulle være en statsvirksomhed, som skulle varetage samfundsinteresser, men netop støttede ideen om, at det skulle lægges ud til markedsvilkår.

Vi var også alle sammen enige om, da vi vedtog den nye havnelov for nylig, at havnene skulle agere mere på markedsvilkår og dermed sikre, at den sejlads, der fandtes, og den befragtning, der kom, blev mere og mere tunet, så den kunne være rentabel. Heri ligger der også et problem, og det er det problem, som Dragør nu har båret ved til ved at sige, at man ikke længere vil have trafik ind i byen, i hvert fald ikke lastvognstrafik. Det tror jeg måske nok man har fortrudt, i og med at konsekvensen jo er, at nu er der heller ingen kunder i Dragør, så det er da muligt, at man af økonomisk nød vil revidere sin opfattelse.

Jeg vil sige det på den måde, at det, der er SF's intention og ønske, er at sikre en fortsat god forbindelse til Bornholm, og at jeg er meget skuffet over, at Scandlines har indstillet deres sejlads. Det vil jeg gerne sige, og derfor synes

jeg, det er væsentligt at få ministerens svar på, hvad man agter at gøre, når den midlertidige aftale, som jeg kan forstå at BornholmsTrafikken er indforstået med, udløber den 1. april. Hvad gør man så derefter? Det synes jeg er afgørende, også for den videre behandling af forslaget her.

Arne Melchior (CD):

Indledningen af ministerens tale var mærkelig og bemærkelsesværdig. Ministeren svinede sig sandelig op til at sige, at hun spidser ørerne en ekstra gang, når nogle borgerlige partier er interesserede i at styrke den kollektive trafik.

Jeg ved ikke, hvorfra ministeren har belæg for at sige sådan noget. Jeg tilhører et af de borgerlige partier, og jeg føler, at kollegapartierne i den side af salen ligesom CD ikke mener, at der er tale om et enten-eller mellem individuel og kollektiv trafik, men om et både-og.

Jeg skal sådan set kun tale på egne vegne og vil gerne sige, at jeg ikke bare er en ven og tilhænger af kollektiv trafik, men også af, at den er god, at den er billig, at den er sikker, at den har gode frekvenser, at den har stor præcision, osv. Den er en absolut nødvendighed i samfundet, og alt, hvad jeg har sagt om trafik i de sidste 15 år, kan kun forstås på den måde. Derfor undrer ministerens indledning mig altså, og jeg antager, at hendes smil betyder, at hun egentlig slet ikke mente det, hun fik sagt. Det lød ganske flot, men det er bare ikke rigtigt.

Om selve vort forslag vil jeg gerne sige, at det er glædeligt, at ministeren kunne oplyse, at BornholmsTrafikken mener, at trafikken til Bornholm kan klare sig. Men der blev jo også udtrykkeligt sagt, at det var indtil den 1. april, og som hr. Ole Sohn var inde på, er det altså månederne april, maj og juni – altså indtil indvielsen af den faste forbindelse over Øresund har fundet sted – det for alvor drejer sig om. Om ikke af andre grunde kan vi alene af den grund ikke tjene ministeren og trække forslaget tilbage, for i udvalget må vi behandle sagen og følge med i, hvad der sker, for at klare dette problem, som jeg er sikker på at ministeren er lige så ivrig for at klare, som vi andre er.

I øvrigt vil jeg gerne tilslutte mig, hvad der er sagt om Dragørs borgmester, ikke mindst af hr. Kaj Ikast: Det er ikke til at begribe!

Så vil jeg slutte med at sige, at Bornholm og forbindelserne til Bornholm og fairness og hjælpsomhed over for Bornholm og Bornholms befolkning altid har ligget mit parti meget

stærkt på sinde. Bornholm ligger jo mildt sagt ikke på hjørnet af Sverige, som København gør, men nærmest inden for svensk område. Jeg synes, det er dejligt, at vi har Bornholm, men Bornholm har altså nogle helt specielle problemer, som andre øer ikke har, og derfor skal der være en beredvillighed til at hjælpe Bornholm i sådanne situationer og i mange andre for øvrigt. Det håber jeg der vil være enighed om i Folketinget, og det er altså det, der er hensigten med forslaget: at sikre, at vi ikke på ny svigter bornholmerne.

Jeg skal lige tilføje, at CD ikke har noget folketingsmedlem valgt på Bornholm og heller ikke har udsigt til at få det foreløbig, så det er altså ikke for at please de pågældende, at jeg er kommet med denne særlige kærligheds-erklæring til Bornholm.

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Det er godt at vide, at der ikke er bagtanker!

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil på Det Radikale Ventres vegne sige, at jeg egentlig ikke kan forstå, at man ikke har trukket dette beslutningsforslag. Det er jo sådan, at problemet med godstrafikken/gods-transporten til Bornholm er løst med indsættelsen af ekstra Bornholmsfærger, og jeg er overbevist om, at det også bliver løst efter den 1. april. Der er jo ikke uenighed og har aldrig været uenighed, og der er indgået brede forlig her i Folketinget om, at Bornholm har en særlig status og en særlig stilling – som naturligvis ikke skal overdrives, heller ikke fra Bornholms side.

Bornholmerne får faktisk, synes jeg, en rimelig særbehandling på grund af det, de altid påberåber sig, nemlig deres manglende motorveje. Det hører vi jo, hver eneste gang vi har noget med Bornholm her i salen. Så kommer der altid en herop og siger, at Bornholm har altså ingen motorveje, og derfor må man altså have et eller andet stort antal millioner kroner til transport på anden vis, og det er også lykkedes at få det hver eneste gang.

Med hensyn til det aktuelle beslutningsforslag støtter jeg det ikke, for jeg synes sådan set, det er overflødigt. Jeg mener, at problemet er løst, og jeg mener også, det bliver løst efter den 1. april. Men da jeg kan forstå, at forslaget ikke bliver trukket, vil jeg selvfølgelig deltage i udvalgsarbejdet med det.

Søren Søndergaard (EL):

Da vores ordfører på området, hr. Søren Kolstrup, for tiden befinder sig i New York, har jeg fået den ære at oplæse følgende:

Enhedslisten kan ikke støtte forslaget, som vi mener alene har til formål at genetablere en bilfærge på ruten Dragør-Limhamn. Så vidt os bekendt foregår der p.t. en række forhandlinger mellem Dragørs borgmester og mulige svenske partnere om at få etableret en ren passagerfærge, fordi man er træt af den voldsomme biltrafik, der har været i forbindelse med den gamle færge. Dette initiativ er Enhedslisten mere på linje med, og derfor siger vi nej til, at staten skal modarbejde de lokale kræfter for en bilfri forbindelse.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er helt klart, at bornholmere har krav på en ordentlig betjening, og det er også helt klart min opfattelse, at ministeren var optaget af det, før dette beslutningsforslag så dagens lys. Det havde jeg fuld tillid til, og derfor kan jeg ikke tilslutte mig forslaget.

Jeg mener, man har lavet en løsning, som måske ikke rækker hele vejen igennem, men at man er villig til også at få den til at række hele vejen igennem, til broen er klar. Derfor var jeg også glad for hr. Kaj Ikastrs indlæg, der ligesom kunne opfattes, som om han godt kunne se, at det her måske efterhånden var overflødigt.

Jeg var også helt enig i hr. Kaj Ikastrs forargelse over den holdning, man i Dragør har til sejladserne til Bornholm. Men det har også lidt relationer til den debat, vi havde tidligere på dagen, altså om privatisering og liberalisme og markedsøkonomi. Det er jo godt nok i princippet, men når det begynder at vise sig i realitetens verden, er det ikke altid, det er så nemt at leve med, og det er vel egentlig det, der er kendsgerningen: Det er en privathavn i Dragør, og vi har lavet en havnelov for nylig, som giver kompetence til noget, men når vi ser konsekvenserne af det, er det ikke så behageligt alligevel. Sådan er det med de principper, man har. De kan somme tider være lidt svære at leve med.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til de partier, der støtter forslaget, og så må jeg udtrykke min skuffelse over, at trafikministeren og Socialdemokratiet er totalt ligeglade med bornholmerne problemer, for det er det indtryk, man får.

Man tager overhovedet ikke hensyn til f.eks. pendlertrafikken. Den omfattende trafik, der tidligere var til Malmø-området, skal altså nu køre til Helsingør og køre ned til Malmø bagefter, og jeg kan så forstå, at Enhedslisten også støtter det synspunkt: Lad os få brændt noget benzin af ved at køre hele vejen op til Helsingør og hele vejen tilbage igen! Så siger hr. Søndergaard godt nok, at man ikke støtter biltrafikken, men nu kommer der jo en bro, og jeg går ud fra, at den skal bruges af bilerne, og derfor synes vi, det er kedeligt, at der bliver et ophold på nogle måneder.

Jeg vil godt sige til hr. Harald Kjøller, som var den første, der bragte på bane, at problemet med godstrafikken kun er løst til den 1. april, at det er jo helt rigtigt, og at det jo netop er sådan nogle ting, vi kan få ind i diskussionen i udvalget, når vi behandler forslaget.

Hr. Kaj Ikast har da ret i, at der er en anden situation lige nu, end dengang vi fremsatte forslaget. Men hr. Kaj Ikast bringer også på banen, om det er rimeligt, at en borgmester kan blokere, så en hel landsdel får dårligere forhold. Så må man altså sige, at lige så vel som der kan eksproprieres for at gennemføre motorveje eller andre ting, må der også kunne laves en eller anden form for ekspropriation for at sikre, at bornholmerne får deres trafik.

Hr. Ole Sohn var meget positiv over for forslaget, og han rejste også problemet med de sidste 3 måneder, hvor man ikke har løst spørgsmålet om fragten. Det var hr. Melchior også inde på. Jeg har ikke tillid til, at Trafikministeriet løser det uden politisk indblanding, så alene af den grund vil vi ikke trække forslaget, og vi kunne ikke drømme om at gøre det, for der er virkelig nogle problemer her, der bør og skal løses.

Med hensyn til, at borgmesteren blokerer for en løsning, er det selvfølgelig helt og aldeles forkert og forkasteligt, men når nu den liste, hun er valgt på, kun har ét programpunkt, nemlig bilerne ud af byen, forstår man jo godt, at hun holder fast på det og gør alt, hvad hun kan, for at modsætte sig den løsning. Her må jeg så sige, at jeg har ikke nogen bekymringer for, at det skulle gå ligesådan i Helsingør, for vi kender jo borgmester Per Tærsebøl, som har været medlem af Folketinget, og jeg er helt sikker på, at han aldrig ville sætte sig i den situation, og jeg synes heller ikke, der skulle være mulighed for at gøre det.

Med hensyn til bemærkningerne fra trafikministeren om de borgerlige partier vil jeg helt til slutte mig det, hr. Melchior sagde, nemlig at kollektiv trafik er en nødvendighed og i særdeleshed for øerne. Derfor går vi i Dansk Folkeparti ind for, at selvfølgelig skal Bornholm og alle andre øer i Danmark have den trafikbetjening, de har krav på. Det har bornholmerne ikke i dag, og derfor må man sørge for den kollektive trafik, og man må acceptere, at megen kollektiv trafik, ja, det meste af den, giver underskud. Derfor må man også understøtte en sådan trafik, for den skal være der.

Fru Peschardt var inde på, at hun mener, forslaget er overflødigt, og at man bare skal trække det, osv., og så siger hun samtidig, at problemet jo er løst. Ja, helt frem til den 1. april, men den 2. april kommer problemerne, og derfor synes jeg, det er godt, at vi har fået forslaget på banen. Nu kan vi i hvert fald i udvalget drøfte tingene, både forbedringerne for fragtrafikken og mulighederne for at stoppe vrangvillige borgmestre rundtomkring. Derfor synes jeg, der er rimelige ting at snakke om i udvalget, og jeg glæder mig til udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er bare med hensyn til, at hr. Donner mente, at Socialdemokratiet var ligeglad med, hvad der skete med trafikken til Bornholm. Det er aldeles ikke det, jeg har givet udtryk for her, hr. Donner, og det ved du også udmærket godt.

Det, det handler om, er, om der er tjek på de ting, som er foretaget fra ministeriets side, og det er der. Dels har ministeren været i udvalget og diskuteret, hvad der kunne gøres, og derudover ligger der også – sådan føler vi det i Socialdemokratiet – en forpligtelse for dem, der sidder i den politiske følgegruppe, til også at få problemet løst efter den 1. april, og det tager vi som en helt naturlig forudsætning. Men i den gruppe er hr. Donner selvfølgelig ikke med, og det ved jeg godt. Derfor er det også interessant at få det løst i den anden gruppe, og jeg føler også, det er helt naturligt, at det er dér, vi finder løsningsmodellerne.

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Jeg vil sige til hr. Poul Andersen, at det er sådan set tilladt at sige de græsseligste ting til hinanden fra Folketingets talerstol, men det er ikke tilladt at sige du og tiltale folk direkte.

Hr. Ole Donner for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg er selvfølgelig enig i formandens fortolkning af forretningsordene, men jeg skal sige til hr. Poul Andersen, at det gjorde ikke så meget, og jeg håber også, at hr. Poul Andersen i følgegruppen og i det udvalg, der er nedsat, vil arbejde for, at bornholmerne får så gode muligheder som muligt. Det tror jeg egentlig også hr. Poul Andersen vil.

Men det var, som om hr. Poul Andersen fastslog, at problemerne er løst, og jeg har nu sagt nogle gange, at de er ikke løst efter den 1. april. At hr. Poul Andersen så har større tillid til trafikministeren og Trafikministeriet, end jeg har, er en anden sag. Da Combust-sagen opstod, var der også en masse, der havde tiltro til, at man nok skulle styre det fra Trafikministeriets side, og hvis det her går nogenlunde samme vej, er jeg bekymret.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først vil jeg gerne gøre nogle enkelte bemærkninger om den frie færgenæring.

Det, der er lidt interessant i forbindelse med forslaget her, er, at vi jo har fri færgenæring i Danmark, og da de offentlige havne har modtagepligt, vil det altså sige, at man som færgeoperatør – hvis man i øvrigt kan blive enig med havnen om, hvad man skal betale for det – kan lægge til og drive sin færgetrafik derfra. Nu er det jo normalt, at vi ikke understøtter færgetrafikken, i hvert fald ikke den store færgetrafik, og hvis vi skulle det i dette tilfælde, ville det altså koste penge, og så skulle vi til at lette låget på statskassen, og det er vi jo ikke meget for, i hvert fald ikke, hvis det ikke er nødvendigt.

Det er min opfattelse, at det ikke er nødvendigt i denne sammenhæng, og derfor har vi fundet den løsning for trafikken, som klart tilgodeser det behov, Bornholm har, i hvert fald frem til 1. april. Men jeg ved godt, at også hos borgerlige politikere kan det være vanskeligt at få principper og praksis til at hænge sammen, når man ser konsekvenserne af principperne.

En enkelt ting om problemet med borgmestrene i Dragør: Jeg kan høre, vi er nogenlunde enige i bedømmelsen af, hvad det er for en beslutning, man har truffet i Dragør Kommune, men den afgørelse kan jo faktisk prøves. Hvis der er et færgerederi, der finder, at det ikke kan få adgang til at besejle havnen, selv om havnen har plads til færgesejlsden, men alligevel ikke vil give tilladelsen, har det altså mulighed for at

klage til Havneklagenævnet, og Havneklagenævnet er faktisk en instans, som er rimelig hurtig til at træffe beslutninger i de sager. Der er altså en mulighed for at få det prøvet, men spørgsmålet er, om der er et rederi, som vil prøve sagen, og det kan jeg selvfølgelig ikke blande mig i.

Det er altså ikke helt lovløst eller helt uden regler og helt uden muligheder på det område, så vi behøver ikke ekspropriere og alt muligt andet. Hvis der er et rederi, der vil sejle og ikke kan få havneadgang, kan det altså klage til Havneklagenævnet, og så er det op til Havneklagenævnet at vurdere, om det er et rimeligt afslag, eller om rederiet skal have adgang til havnen, for der jo er tale om en offentlig havn og dermed modtagepligt.

Så vil jeg gerne sige til hr. Harald Kjøller, at jeg ville nu foretrække, om man også i Venstre på Bornholm ville dømme regeringen på handlingerne og ikke på, hvad man læser i sin egen krystalkugle. Det er jo sådan, at vi på baggrund af et bredt flertal i Folketinget sidste efterår besluttede at etablere en hurtigfærge mellem Rønne og Ystad. Det har kostet ekstra bevillinger til BornholmsTrafikken ud over dem, vi havde givet i forvejen, og det kommer til at koste dyrt i den forsøgsordning, vi nu laver med den indchartrede færge.

Jeg mener faktisk, at den beslutning understreger, at der på basis af en klar opbakning fra partierne i Folketinget både er vilje og evne fra regeringens side til at løse problemet og imødekomme de behov, man har på Bornholm, og jeg mener ikke, det er fair, at man i den situation mener at vide, at regeringen ikke har vilje eller evne til også at løse opgaverne i fremtiden. Det er der ikke belæg for, og jeg så sådan set gerne, at hr. Harald Kjøller også havde lyst til at bekræfte, at indtil nu har bornholmerne ikke noget at klage over, når det gælder den imødekommenhed, der har været vist fra både regeringens og Folketingets side over for Bornholm, når det gælder BornholmsTrafikken.

Så skal jeg svare hr. Ole Sohn og de øvrige, der har været inde på: Hvad gør vi efter den 1. april? Det kan jeg ikke svare konkret på i dag, men jeg kan sige, at jeg har bedt styrelsen for BornholmsTrafikken, der jo som bekendt har amsborgmesteren for Bornholm i spidsen, om at vurdere, hvilket problem, der eventuelt opstår efter den 1. april for godstransporten på Bornholm, og jeg har også bedt dem om at komme med en indstilling til, hvordan man i

givet fald kan løse problemerne. Hertil kommer, at vi også har den følgegruppe, som hr. Poul Andersen nævnte, der følger hele forsøget med hurtigfærger osv., og som skal lægge op til en varig løsning, når forsøgsperioden med hurtigfærger løber ud.

Der er taget hånd om problemerne, der er fokus på problemerne, og jeg er også helt sikker på, at vi nok skal finde nogle fornuftige løsninger på området, så vi er sikre på, at bornholmerne ikke kommer i klemme med hverken gods eller passagerer, heller ikke efter den 1. april. Det er helt klart det, der er vores mål, for i regeringen er vi helt optaget at sikre, at der fortsat er gode forbindelser til Bornholm.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Det er til ministerens bemærkninger om den fri næring og færgepligt, og at man ikke ville understøtte rederier osv.: Så vil jeg bare stilfærdigt minde om, at DSB jo blev understøttet kraftigt, da de besejlede Helsingør, og hvad skete der nede ved Gedser med færgerne til Tyskland? I årevis forhindrede disse rederier andre i at komme ind på markedet, og de var understøttet af regeringen.

Og så vil jeg godt understrege, at Dansk Folkeparti altså går ind for, at bornholmerne skal have den færgeforbindelse, de har krav på, og det bør også være tilfældet for andre småøer. Der er altså et særligt problem, når man befinder sig på en ø, og det er det offentliges opgave at løse det.

(Kort bemærkning).

Harald Kjøller (V):

Jeg vil sige til trafikministeren omkring beslutningen om hurtigfærger til Bornholm: Fuld anerkendelse for det, og det har jeg aldrig sagt andet end godt om, men den færge må ikke medtage fragt.

Og det, jeg kritiserede, var manglende handling, da færgeruten Dragør-Limhamn stoppede, og ikke spor den i øvrigt gode beslutning, der er truffet omkring bornholmstrafikken.

Og så spurgte jeg, om ikke vi skulle handle i god tid nu og ikke vente til den 1. april. Det er væsentligt for erhvervslivet at have en vis sikkerhed for, at også fragten til og fra Bornholm kan komme frem og tilbage.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Margrete Auken):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 67: Forslag til lov om ændring af lov om Lønmodtagernes Garantifond. (Omlægning af finansieringen af Lønmodtagernes Garantifond). Af arbejdsministeren (Ove Hygum). (Fremsat 27/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ole Hækkerup (S):

Lønmodtagernes Garantifond sikrer lønmodtagerne i tilfælde af arbejdsgiverens konkurs. Der er således tale om en forsikringsordning. I Socialdemokratiet finder vi det afgørende, at lønmodtagere er sikret også i det tilfælde, at virksomheden går nedenunder og hjem.

Det nye ved dette forslag er, at Lønmodtagernes Garantifond fra næste år finansieres af bidrag fra de private arbejdsgivere frem for som nu af staten. For os er det rigtigt, at det er de private arbejdsgivere. Det er jo dem, der kan gå konkurs, der skal betale forsikringspræmien til Lønmodtagernes Garantifond. Det er ikke staten og dermed skatteyderne, der skal betale den forsikringspræmie.

Det er den ene del af dette lovforslag: princippet om, hvem der skal finansiere Lønmodtagernes Garantifond, og det princip, det nye princip, har fuldt ud vores støtte.

Den anden del af dette forslag er, at det jo er en del af den samlede finanslov for næste år. Det er simpelt hen en del af den samlede fordeling af ansvaret for, hvordan det skal hænge sammen sådan rent økonomisk også fremover her til lands. Det ansvar kan intet parti løbe fra. Det kan så være, at opskriften på, hvordan det skal hænge sammen, er forskellig fra parti til parti. Det må afgøres i forhandlingerne.

Men jeg vil gerne allerede nu gøre det helt klart, at vi i Socialdemokratiet mener, det er muligt både at have en rimelig og solidarisk finansiering af velfærdssamfundet, herunder også for arbejdsgiverne, og fortsat have et dynamisk og konkurrencedygtigt erhvervsliv. På den baggrund skal jeg anbefale forslaget til vedtagelse.

Kristian Jensen (V):

Da Venstres ordfører, hr. Jens Vibjerg, ikke kan være til stede, skal jeg på partiets vegne sige følgende:

Gang på gang fremsætter regeringen forslag, der vil flytte økonomiske byrder fra staten over på det erhvervsliv, som i forvejen er belemret med en lang række konkurrenceforvridende skatter og afgifter. Det her forslag er ingen undtagelse. Her har vi igen et lovforslag, der kun har det ene formål at lægge nye byrder over på erhvervslivet.

I Venstre er vi af den opfattelse, at et sundt og konkurrencedygtigt erhvervsliv er en væsentlig forudsætning for, at vi i Danmark kan sikre beskæftigelsen, øge valutaindtjeningen og altså i det hele taget sikre levevilkårene i Danmark. Derfor er vi skeptiske, når regeringen gang på gang fremsætter lovforslag, der på den ene eller den anden måde skubber nye økonomiske og administrative byrder over på erhvervslivet.

Såfremt lovforslaget vedtages, vil der være tale om en ekstraregning til erhvervslivet på 165 mio. kr. For Venstre er det vigtigt at slå fast, at lovforslaget altså ikke er et spørgsmål om at genindføre arbejdsgeberbidraget. Arbejdsgiverne betaler allerede i dag lønsumsafgift og tillægsmoms, som netop benyttes til finansieringen af Lønmodtagernes Garantifond.

Frem til finansloven for 1998 fremgik arbejdsgebernes bidrag direkte af finansloven som bidrag fra arbejdsgivere. Formuleringen blev imidlertid pillet ud af finansloven for indeværende år, dog uden at der skete nogen form for ændringer i forbindelse med finansieringen af Lønmodtagernes Garantifond. Ikke nok med at lovforslaget er en ekstraregning til erhvervslivet, forslaget betyder også, at staten lægger beslag på den reservefond, som Lønmodtagernes Garantifond har sparet op, og som ifølge bemærkningerne udgør ca. 150 mio. kr. Ved omlægning af finansieringen af Lønmodtagernes Garantifond i 1988 lovede man, at Folketinget skulle drøfte sagen igen om