

hellig ko. Jeg har slet ikke nogen hellige ejendele, og jeg har slet ikke køer, og min bil er ikke anderledes end min cykel og min jakke, og hvad som helst jeg har af værktøjer og redskaber til at forsøde og behageliggøre min og familiens hverdag, og det vil jeg have lov til at have, uden at ordet hellighed skal komme ind i den forbindelse. Men det er da et udmærket udtryk. Jeg kan bare konstatere, at det er et forkert udtryk i sammenhængen.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Jeg synes, det er en interessant diskussion, hvis den drejer sig om cykelstier. Jeg vil hverken udtale mig om bilister eller om cyklister, men hvis man vil fremme cyklismen – hvis det er en isme – så synes jeg ikke, at man fremmer cyklismen overhovedet ved, at man laver en cykelsti over Øresund på en bro. Mon de ærede medlemmer kunne tænke sig at køre på cykel fra Malmø til København i strid modvind på en bro, hvor der ikke er læ? Det ville ikke tiltrække så forfærdelig mange cyklister.

Hvis man vil fremme cyklismen, skal man hellere anvende de penge på land, for dér får de praktisk betydning. Der er alt for mange steder i Danmark, hvor det ikke er til at køre på cykel, fordi bivejene er for smalle og man hele tiden skal tage hensyn til, at der kommer en bil.

Derfor skulle man prøve at indrette sig, som vi har gjort på Bornholm, hvor vi har lavet flere veje med cykelstier, for så kan man fremme cyklismen. Men det kan man ikke ved at lave en cykelsti over Øresund, og hvis man endelig skal have cyklen med, må det være på de samme betingelser som andre steder. Når vi skal over Storebælt, og når vi skal til Bornholm, må vi betale for cyklen.

Hvis det er cyklismen, man vil fremme, skal man lave nogle flere cykelstier i København og Nordsjælland. Der mangler man cykelstier, skal jeg love for.

Det var bare sådan et bidrag fra en aktiv cyklist, der selvfølgelig også har en rigtig cykel. Jeg har nemlig en mountainbike med 21 gear, og så er det nemlig sjovt at køre på cykel, og det er derfor, jeg cykler.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Vi er da meget, meget taknemlige for det helt uventede tilsagn om at støtte adskillige anlæg af

cykelstier på Sjælland. Vi vil meget gerne have tilsagnet mere præciseret.

Det er imidlertid slet ikke det, det lovforslag, som vi behandler, handler om, men det gør ikke noget. Vi er glade for tilsagnet og vil gerne drage nytte af det senere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 61:

Forslag til folketingsbeslutning om fri konkurrence på Helsingør–Helsingborg-overfarten.

Af Ole Donner (DF) m.fl.
(Fremsat 14/12 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det beslutningsforslag, som Folketinget behandler nu, har en meget præcis tekst, der hedder, at Folketinget pålægger regeringen at sikre – at sikre – at der etableres fri konkurrence på Helsingør–Helsingborg-overfarten. Det kan være lidt vanskeligt at finde ud af ved læsning af forslaget til folketingsbeslutning, hvad der ligger i »at sikre«.

Jeg kan oplyse, at regeringens holdning er uforandret, og at regeringen arbejder for at skabe mulighed for konkurrence på Helsingør–Helsingborg-overfarten. For at skabe den mulighed på Helsingør–Helsingborg-overfarten

er det regeringens agt i løbet af kort tid at præsentere Folketinget for et anlægslovforlag, der bemyndiger trafikministeren til at foretage det fornødne med det formål at skabe mulighed for konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

Det er også regeringens agt at arbejde videre med sagen, for så vidt angår at skabe enighed mellem den danske regering og Europa-Kommissionen om, at det er den rette måde at gøre det på. Som kendt af Folketinget havde jeg i onsdags en drøftelse herom med konkurrencekommissær Karel Van Miert, og som konkurrencekommissæren udtrykte efter mødet, gjorde vi fremskridt. Det er naturligvis regeringens agt at fortsætte drøftelserne med Kommissionen med henblik på at søge at opnå enighed om modellen, hvorfor regeringen agter at foreslå Folketinget at bemyndige trafikministeren til at foretage de nødvendige dispositioner, der skal sikre muligheden for fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

Poul Andersen (S):

Jeg skal bare sige, at vi ganske kort før jul havde en stor forespørgselsdebat her i Folketinget vedrørende dette spørgsmål. Socialdemokratiet har ikke ændret opfattelse: Vi ønsker etablering af et selvstændigt færgeleje i Helsingør, sådan at der kan opnås reel og fair konkurrence.

Derfor skal jeg afvise det foreliggende forslag.

Svend Heiselberg (V):

Venstre har altid ønsket fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det har vi altid arbejdet for, og det vil vi fortsat arbejde for. Det gentog vi også i forbindelse med forespørgselsdebatten den 5. december sidste år, og det er det, vi har villet tilskynde til ved at lave en aftale med regeringen om at fremsætte en anlægslov, der vil gøre fri konkurrence mulig ved at tilbyde, at investorer kan anlægge et færgeleje ca. 300 m syd for det eksisterende færgeleje. Jeg håber, det kan være en længe tiltrængt løsning på det problem.

Kommissionens holdning betyder selvfølgelig noget for Venstre, og selvfølgelig fastholder vi, at en løsning skal kunne godkendes af Kommissionen, men det er min opfattelse, at vi her vil finde en løsning, som Kommissionen kan acceptere, og kan den ikke acceptere det foreliggende, skal vi selvfølgelig arbejde videre på at finde en løsning, som Kommissionen accepterer.

Stefan G. Rasmussen (KF):

I går aftes kunne jeg ikke undgå at se den underholdning, der var TV-Avisen, og jeg lagde bl.a. mærke til, at skibsræder Ole Lauritzen både i Danmarks Radio og i TV 2 udtalte:

»Det forslag, der er kommet frem nu« – og her henviser han selvfølgelig til det anlægsforslag, som vi endnu ikke ved hvad er – »er et, der sikrer, at der overhovedet ikke kommer konkurrence.«

Og han fortsatte:

»Jeg begynder at have betænkeligheder over, hvor seriøs man er« – underforstået: trafikministerens udspil er.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at den konklusion har jeg og mit parti draget for længst, for hvert eneste minut denne sag trækkes i langdrag enten for at drille eller for at gøre opmærksom på egen eksistens – eller hvad hulen den skjulte dagsorden er – er det de forbrugere, der daglig bruger forbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg, der betaler regningen.

Det vil Det Konservative Folkeparti ikke acceptere. Vi skal derfor ikke bruge megen tid på denne debat og blot meddele, at Det Konservative Folkeparti kan støtte beslutningsforslaget. Dog skal jeg understrege, at Det Konservative Folkeparti stadig er af den opfattelse, at fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten sagtens kan sikres ved optimal brug af de eksisterende havnefaciliteter.

Tommy Dinesen (SF):

Allerede i august, da Børsen første gang skrev noget om denne sag – og det har det jo gjort lige siden – sagde vi fra SF's side, at vi synes, det er udmærket, at priserne på DSB kommer ned. Det er de så kommet. Vi sagde også, at vi ikke har noget imod konkurrence, og derfor er der også kommet et forslag, som vi synes er udmærket, så der er andre, der kan gå ind, hvis de vil.

Det forslag, der foreligger fra regeringens side om et andet færgeleje, går vi, som vi har sagt det allerede i august, ind for. Vi mener, det er den rigtige måde at gøre det på.

Det er nu tredje gang, vi har diskuteret dette forslag her i salen, og jeg kan nu se, at der skal være et samråd med statsministeren. Efter statsministeren er der nu kun dronningen tilbage. Jeg ved ikke, hvor det ender henne. Det er vel femte eller sjette gang, vi diskuterer forslaget, men som jeg sagde under behandlingen af det andet, tager vi tingene seriøst op i SF og

behandler dem selvfølgelig, lige så længe de bliver fremsat; men der må vel være en grænse på et eller andet tidspunkt.

Jeg vil så lige knytte et par bemærkninger til De Konservatives holdning til det her. Den forbavser mig set ud fra, at De Konservative har sagt – og det har SF som sagt også – at DSB skal være et selvstændigt rederi, der skal gå ud og konkurrere. Det første, De Konservative så gør i denne forbindelse, er at medvirke til, at man forsøger at tage en del af indtægtsgrundlaget for DSB's rederi væk. Det er jo det, der er realiteten i det her. Det er oven i købet at ekspropriere. Hvis man fik held til at få et flertal til at sige, at en anden én bare skulle begynde at sejle for de eksisterende rederier, ville det altså være i strid med grundloven. Det er i strid med nogle ting, og samtidig vil ScandLines, der besejler det i dag, med rette kunne lægge sag an mod DSB, af hvem de har lejet arealerne. Det er simpelt hen imod alt.

Jeg var til et større møde med forskellige søfolk inden for færgebranchen, og de rystede på hovedet ad det her og fattede simpelt hen ikke, at vi kan blive ved med at diskutere noget, der ikke kan lade sig gøre i praksis. Så hvis man møder nogle, der går og ryster på hovedet, er det altså ganske givet søfolk, der stadig væk går og tænker over sagen.

Det her kan ikke lade sig gøre, og det er fantastisk, at det kan blive ved med at blive fremsat i den forn. Hvis det skulle kunne lade sig gøre, skulle det gøres på samme måde, som det er sket med CatLink på Århus–Kalundborg, hvor CatLink og DSB har indgået et samarbejde. Det er noget helt andet end det her, som er grundlovsstridigt. Det svarer jo til – og det sagde hr. Jan Kørpe Christensen sidste gang – at DSB begyndte at sejle fra Molsliniens havne; så ville de ryge i spjældet lige med det samme, for det er ulovligt. Det kan ikke lade sig gøre, og det her kan heller ikke lade sig gøre. Det burde man vide sådan et sted som her.

Vibeke Peschardt (RV):

Som flere har sagt, har vi jo den 5. december 1995 haft en debat af det indhold. Forslagsstillerne vil gerne have, at vi skal have den en gang til, men jeg mener ikke, at vi skal forlænge den.

Jeg vil bare sige, at vi støtter det forslag til anlægslov for et færgeleje nummer fire syd for de tre eksisterende, som trafikministeren og regeringen fremsætter i næste uge.

Vi kan ikke støtte det her fremsatte forslag.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Denne sag er jo en sag, der, som andre ordførere også har sagt, er diskuteret op til mange gange i denne sal. Det er en gammel sag for Fremskridtspartiet at få liberaliseret H–H-linjen.

Det foreliggende forslag er efter Fremskridtspartiets mening ikke vidtgående nok. Man burde have haft et beslutningsforslag, som var gået ud på også at liberalisere Århus–Kalundborg, Esbjerg–Fanø, Kalundborg–Samsø og Bøjden–Fynshav. Det har man åbenbart tilsidesat, og hvis man kun ønsker, at der skal liberaliseres ét sted her i landet, er Fremskridtspartiet naturligvis ikke med på den.

Vi kan måske så forvente, at der kommer andre beslutningsforslag – netop dem, som jeg her nævnte om at liberalisere disse ruter – så vi kan få debatten om det område fire gange.

Fremskridtspartiet ønsker selvfølgelig at liberalisere. Når vi har arbejdet så mange år for at liberalisere denne linje og for den sags skyld også andre, kan vi naturligvis ikke stemme imod det pågældende forslag.

Vi håber og tror så, at EU nok vil sætte regeringen på plads. Men principielt kan det jo være lige gyldigt, hvad Kommissionen siger. Når man har den grundlæggende holdning, at priserne skal i bund – ligesom Konkurrencerådet er inde på – og kun kan komme i bund ved, at vi får denne frie konkurrence, er det jo flintrende lige gyldigt, hvad EU siger i denne sag. At Konkurrencerådet bakker Fremskridtspartiets principielle holdning op, er selvfølgelig udmærket, men det er for den sags skyld også lige gyldigt, hvad det siger. Vi har altid ment, at fri konkurrence er det bedste, og at det også bliver billigst for forbrugerne, så derfor kan vi naturligvis støtte forslaget.

Man skal ikke have utak for, at dette forslag er fremsat. Vi er naturligvis positive over for det og vil sige, at vi ikke kan stemme imod, men selvfølgelig må stemme for forslaget.

Det interessante var jo, som den konservative ordfører også var inde på, den debat, der nu har kørt om, at Venstre har indgået et forlig med regeringen i denne sag. Jeg føler, at det efterhånden mere eller mindre er et spørgsmål om, at Venstre og De Konservative vil drille hinanden; jeg synes ikke, der er meget saglighed i det, der foregår. Det var efter Fremskridtspartiets mening forkert, at De Konservative indgik et finanslovforlig med regeringen, og det er også forkert, at Venstre nu ligesom for at drille Det Konservative Folkeparti indgår et delforlig om dette emne.

Det bliver meget interessant, når vi får denne tekst at se, for Venstres ordfører sagde jo her, at man fortsat vil arbejde for, at der bliver liberaliseret. Jeg mener ikke, Venstre bør fortsætte arbejdet for, at der bliver liberaliseret. Når Venstre mener, at det har indgået et forlig om liberalisering, behøver Venstres ordfører ikke at sige, at man fortsat arbejder for det, for i hvert fald efter de ting, der er kommet frem, er det jo på plads. Jeg kan forstå, at det så er således, at der er andre i Venstre, der har en anden opfattelse, og derfor havde jeg også troet, at der var to ordførere fra Venstre i dag; det er så ikke tilfældet, kan jeg forstå, men det er noget andet.

De bemærkninger, der har været også fra skibsreder Ole Lauritzen om, at dette ikke sikrer den fri konkurrence, kan vi støtte 100 pct. Vi tror ikke på, at i hvert fald det, der har været fremme i medierne, skulle være med til at give fri konkurrence.

Fremskridtspartiet vil konkludere, at der ikke kommer fri konkurrence, heller ikke med det skæve forlig, der nu er indgået mellem Venstre og regeringen; men vi vil naturligvis støtte det foreliggende forslag.

Jette Gottlieb (EL):

Hr. Ole Donners beslutningsforslag er udtryk for den ideologiske holdning, at fri konkurrence er en grundlov, der står over alt andet, herunder sund fornuft, rationalitet, langsigtet eller overordnet planlægning. Det er man ikke helt alene om, hvilket den hidtidige debat har vist.

Vi vil ikke gentage, hvad vi dér har sagt, men bare sige, at vi ikke kan støtte forslaget, for uanset alt det ideologiske udenomsvat er der ikke sund fornuft skabt i at påtvinge et snævert, stærkt trafikeret farvand med vanskelige indsejlingsforhold flere uafhængige operatører, hvilket også tidligere erfaringer har vist.

Men trafikministeren er jo ikke den eneste, der har fået problemer med denne sag. Rent faktisk var alle de partier, der var med til at stemme for at selskabssætte DSB og oprette DSB Rederi, med til at skabe problemerne, for da de stemte for den lov, stemte de samtidig for den forudsætning, at DSB Rederi skulle drive færgefarten Helsingør-Helsingborg.

Det er højst sandsynligt, at de derved har stemt for noget, der er i modstrid med deres egen holdning til konkurrence, men det har de immervæk gjort, og at ville lave om på det nu kan ikke andet end at udløse et kæmpestatskrav fra DSB Rederi, som alene kan indfri-

es af skatteyderne. Det vil vi så komme til at debattere, når der kommer til at foreligge en anlægslov på et eller andet tidspunkt, for også her vil man jo så sende regningen til skatteyderne.

Men det vil Enhedslisten i hvert fald ikke være med til.

Arne Melchior (CD):

Jeg synes, det var en fin iagttagelse af trafikministeren, da han spidede den korte tekst til dette beslutningsforslag, nemlig at regeringen skal sikre. Konkurrence kan der jo kun blive, hvis nogen lægger billet ind på at tage sådan en konkurrence op, og de hidtidige operatører har foreløbig ikke fremlagt nogen plan eller noget tilbud om, at de kan sejle til den og den pris under de og de forudsætninger. Jeg tror ligesom i tidligere, tilsvarende sager – også inden for luftfarten for øvrigt, hvor der hele tiden var nogle, der påstod, at de kunne gøre det billigere end dem, der var i gang med at gøre det – at det ender i det rene ingenting.

Jeg skal så henvise til, at tilhængerne – super-tilhængerne – af denne absolut frie konkurrence jo foranlediget af Trafikudvalget henvendte sig til Transportrådet med anmodning om, at dette råd skulle afgive en udtalelse om, hvorvidt der er mulighed for at give andre operatører lejlighed til at benytte de lejer, der findes i Helsingør. Den udtalelse fik vi et par måneder senere, jeg tror det var medio december, og den er klippekklar i, at det er der ikke mulighed for.

Så bliver den jo altså bare smidt i papirkurven af dem, der selv har taget initiativet til at bestille den. Så er den jo ikke noget værd. Hvis de ikke kan få ret, er det selvfølgelig forkert!

Jeg skal også minde om, at det var hr. Kaj Ikkast, der var trafikminister i 1991, da ministeriet afviste, at der var mulighed for andre operatører i de eksisterende lejer. På den baggrund virker det højst mærkværdigt, hvordan han og Det Konservative Folkeparti fører sig frem for øjeblikket i denne sag, også i lyset af, hvad fru Jette Gottlieb lige mindede om, nemlig lovgivningen fra i fjor om DSB Rederi A/S, som De Konservative også har stemt for, og hvor de også udmærket kendte forudsætningerne. Nu spiller de en slags sidste dages hellige, og det synes jeg ikke er spor morsomt.

CD støtter selvfølgelig det forslag, som trafikministeren har bebudet her i dag. Ligesom han erklærer vi os for tilhængere af, at der er konkurrence – i hvert fald mulighed for en sådan –

og det har der altså været arbejdet flittigt på, mere flittigt end i så mange andre havne, hvorfra der udgår færger.

Lad mig så endelig sige om EU, at som svoren EU-tilhænger mener jeg altså også, der er grænser for, hvad de herrer kommissærer skal blande sig i. De skal tilse, at der er mulighed for konkurrence, men de skal sandelig ikke give os detaljerede forholdsordrer om, hvordan vi så indretter det. Det skal dette hus her nok finde ud af selv.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Da jeg gerne vil sikre, at hr. Arne Melchior får en god weekend, vil jeg blot nævne, at Heraklit ca. år 500 f.Kr. sagde: Du kan aldrig gå ud i den samme flod to gange, for næste gang du går ud i floden, er både du og floden forandret. Det kunne vi politikere godt lære noget af.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Med behørig tak for hr. Stefan G. Rasmussens venlige interesse for mit velbefindende også i de kommende dage kan jeg forsikre ham om, at fra ved sekstiden i aften vil det være temmelig sikret takket være min kone, hvis der altså ikke indtræder uventede ubehagelige begivenheder. Men tak for det i alle fald!

Med denne tak vil jeg så sige, at det var en forbløffende oplysning, jeg fik dér. Det vil altså sige, at i Det Konservative Folkeparti evner man slet ikke at tage stilling til tingene, men bare lader floden skylle sig med. Det var jo i virkeligheden det, der lå i denne konstatering i en gammel udtalelse. I det mindste må man vel, når man laver argumentationen 180 grader om, være i stand til at begrunde hvorfor. Hvad er der sket, siden hr. Kaj Ikkast i 1991 havde samme opfattelse, som vi altså er mange der har i dag? Hvad er der sket siden 1995, da Det Konservative Folkeparti var vel vidende om disse lejers fremtidige benyttelse og betalingen herfor fra DSB Rederi A/S' side? Vi er jo ikke en sportsforening eller en naturdyrkerforening, som kaster sig ud i flodvandet, men vi er vel en tænkende og argumenterende forsamlings, hvor vi diskuterer med hinanden på basis af argumenter, og sådanne er ikke fremlagt af Det Konservative Folkeparti.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Nu er det som regel således, at når filosoffer udtaler sig, skal man tænke lidt over, hvad det er, de egentlig siger, og det er jo ikke altid, man skal tage ordene så bogstaveligt, som de er sagt. Så det er ikke noget med at ligge og plaske rundt i vandet eller drive ned ad en flod eller sådan noget.

Det kan måske siges endnu kortere, som én, lang tid før jeg blev født, sagde: Konservatisme er at forandre for at bevare.

Ole Donner (DF):

Det er altid uhyre interessant at følge debatterne i Folketinget. De er uforudsigelige, og forslag om, at man kan komme gratis over Storebælt med en cykel, kan være i timevis, mens andre forslag, som omfatter millioner eller milliarder, kan køre igennem på ingen tid!

Her har vi – som flere ordførere har været inde på – et forholdsvis kort beslutningsforslag, så kort, at hr. Melchior glædede sig over, at trafikministeren havde spiddet teksten. Bl.a. kom hr. Melchior ind på, at han var glad for, at ministeren havde sagt, at man pålægger regeringen, at den »skal sikre«. Nu gør jeg opmærksom på, at forslaget er på lige godt over én linje, og at der ikke står noget om, at regeringen »skal«. Så det er altså åbenbart alligevel svært at lave teksten så enkel, at hr. Melchior kan forstå den, selv om han kommer langt nede i ordførerrækken.

Men selv ministeren springer let og elegant ordene »fri konkurrence« over, og det er den frie konkurrence, vi gerne vil sikre. Ministeren siger, at han har nøjagtig den samme holdning, som han har haft hele tiden, og at han nu vil fremsætte et nyt anlægslovsforslag, som angiveligt skulle sørge for, at der kunne blive konkurrence på overfarten.

Det tror jeg også der kan komme. Jeg er altså helt sikker på, at det vil give konkurrence, hvis man vedtager en anlægslov om at lave et færgeleje, som ingen vil byde på, og som ikke vil blive etableret nogen sinde! Den eneste, der har mulighed for at indgå i sådan en konkurrence, er DSB, og de kunne såmænd også godt finde på at indgå i en konkurrence med sig selv deroppe, når man tænker på, hvordan de ellers opfører sig rundt om i samfundet.

Vi synes bare, det er urimeligt, at man ikke vil være med til at sikre den frie konkurrence, og Socialdemokratiet afviste jo kort og kontant forslaget. Så forstår jeg, at dele af Venstre har ind-

gået en aftale med regeringen om, at man nu skal fremsætte sådan et nyt forslag. Det er jo fantastisk at høre, at Venstre vil være med til at sikre, at hvis der skal være en form for konkurrence, må de private altså selv etablere og betale et færgeleje, mens DSB altså får mulighed for at benytte det gratis leje oppe i Helsingør. Det er en mærkværdig form for fri konkurrence.

Jeg er glad for tilsagnet fra Det Konservative Folkeparti om at støtte forslaget, og så kom hr. Stefan G. Rasmussen med den tilføjelse, at Det Konservative Folkeparti mente, at man bedst kunne gøre det ved at lade konkurrencen komme til udtryk på den måde, at man benyttede flere færger i de eksisterende lejer. Det er fuldstændig den samme holdning, Dansk Folkeparti har, men af hensyn til dem, der har svært ved at læse teksten, har vi netop gjort den så kort som muligt, men alligevel har den så ikke været kort nok. Vi har selvfølgelig den samme holdning som Det Konservative Folkeparti på dette område.

Hr. Tommy Dinesen nævnte i sit indlæg, at der måtte være en grænse for, hvor langt det her kunne gå, og det er jo rigtigt, at jeg har kaldt statsministeren i samråd i Trafikudvalget. Jeg vil da tage op til overvejelse, om Hendes Majestæt Dronningen skulle være næste instans. Hr. Tommy Dinesen siger, at der må være en grænse, og at det må slutte på et tidspunkt, og det gør det, når jeg har været med til at sikre, at der er kommet fri konkurrence, for så holder jeg selvfølgelig op med at fremsætte sådanne forslag.

Men der var en meget interessant betragtning i det, hr. Tommy Dinesen sagde, nemlig at det er grundlovsstridigt, og Enhedslistens ordfører var også inde på, at når man indskrænker DSB's indtægtsmuligheder, får man et kæmpe erstatningskrav. Så må jeg stilfærdigt spørge: Det forslag, vi behandlede for lidt siden, og som begrænsede DSB's indtægtsmuligheder, er altså også grundlovsstridigt, hvis det skulle være så galt, at det blev vedtaget? Det tror jeg nu ikke, for man vil nok kunne komme meget langt ved at fortælle om alle de fordele, som DSB har fået på Storebæltsforbindelsen og også heroppe, så jeg tror godt, man vil kunne klare en retssag, og jeg føler mig ret overbevist om, at det ikke vil være særlig grundlovsstridigt.

De Radikale støtter allerede det forslag, som ikke er fremsat endnu. Jeg må sige, at så kan man virkelig kalde sig et støtteparti.

Jeg fandt ikke rigtig ud af, om Fremskridtspartiet var en helhjertet støtte til dette forslag.

Ordføreren sagde flere gange, at man ikke kunne stemme imod, og da jeg jo ved fra tidligere tider, at Fremskridtspartiet aldrig stemmer gult, er det jo formentlig ikke helhjertet, at man går ind for det, men jeg er da glad for, at man ikke vil stemme imod. Det må så betyde, at hvis det kommer til afstemning, stemmer man for.

Så bliver der også sagt af Fremskridtspartiet, at forslaget ikke er omfattende nok. Det kan måske være rigtigt, at det ville være en god idé at rode det hele sammen og tage alle færgeruter i Danmark. Så ville teksten være blevet betydelig større og bredere. Jeg tror nu, at hvis man vil have en mulighed for at få indflydelse på politik i det danske samfund, vil det nok være klogt dels at tage enkelte ting op en gang imellem, dels bare at være positiv over for noget en gang imellem frem for hele tiden at blande det hele sammen og så i øvrigt tage afstand fra alt muligt.

Hr. Arne Melchior, som jo altså ikke havde forstået teksten rigtigt, sagde, at der nu var kommet en afgørelse fra Transportrådet, der sagde, at der ingen mulighed er for, at der kan være flere færger i de eksisterende lejer.

Nej, det er der jo heller ingen der forlanger at der skal være. Det, man forlanger, er, at der skal være fri konkurrence, vil jeg gerne sige til hr. Melchior, og det, man har sagt fra Konkurrencerådet og andre steder, er, at så må man indskrænke driften med de eksisterende færger fra DSB og Sweferry og give andre mulighed for at deltage på lige vilkår i fri konkurrence.

Så kunne man lade DSB og andre private investorer lave det ekstra færgeleje, som jeg ikke tror på, og som jeg mener vil blive farligt, som der vil blive dårlig sikkerhed omkring. Og jeg tror i øvrigt ikke, at der vil være nogen investorer, der vil være med til at anlægge det.

Men så kunne man jo lige så godt sige: Vi indskrænker driften for DSB og Sweferry i de eksisterende lejer og giver mulighed for, at der bygges et leje ekstra. Hvis det skulle komme, dette leje, så kunne også andre operatører sammen med DSB og Sweferry anvende det nye leje. Der er da ingen, der siger, at man skal have dobbelt belægning på de eksisterende lejer. Man skal bare åbne mulighed for fri konkurrence.

Så bliver der henvist til den forespørgselsdebat, vi havde i begyndelsen af december. Det er jo også rigtigt, at vi havde den, men når jeg allerede dengang fremsatte det her beslutningsforslag, var det i sikker forvisning om, at det her altid ville være aktuelt.

Nu har ministeren jo lige været nede og hilse på nogle nede i EU, og jeg er overbevist om, at de ikke stiller sig tilfreds med den anlægslov, som ministeren vil komme med – ud fra det, vi har fået at vide indtil nu.

Så jeg tror, at det her forslag er aktuelt i dag, og jeg tror desværre også, at det er aktuelt igen om et par måneder.

Men jeg glæder mig da til at se den nye anlægslov, som kommer, og som skal give mulighed for at anlægge et leje, hvor der ikke er nogen investorer, og hvor der ikke er nogen, der har nogen interesse i at opføre det.

Jeg synes, at man i stedet for skulle koncentrere sig om det her forslag, som vi har fremsat, og sørge for, at der bliver fri konkurrence i de eksisterende lejer. Det vil være meget, meget let. Ellers tror jeg, at EU kommer og fortæller trafikministeren og Folketinget, hvordan den her sag skal skæres.

Jeg forstod også på hr. Jan Køpke Christensen, at han er meget glad for EU og for, at EU nu vil komme og klare problemerne. Så bliver der ikke så store problemer for Fremskridtspartiet med hensyn til at tage stilling til det her.

Så vi må se, hvad der sker.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg ved ikke, om hr. Donner var uden for salen på et tidspunkt – det skal jeg lade være usagt – men jeg ved ikke, hvor hr. Donner har fra, at jeg skulle være glad for EU, og at Fremskridtspartiet skulle være glad for EU. Jeg tror nok, hr. Donner er den eneste, der har den opfattelse her i salen.

Men all right, jeg er da ganske enig med hr. Donner i, at man bør stemme gult, når man ikke har en holdning; det er klart. Nu har hr. Donner jo været i en god grundskole, så hr. Donner ved, at Fremskridtspartiet enten stemmer ja eller nej. Vi tager stilling, vi indtager en holdning til de forskellige forslag her i Tinget, og det er da kun godt, at hr. Donner har forstået, at det er den rigtige vej at gå.

Med hensyn til det med, at teksten i de forslag, man fremsætter, ikke må, hvad skal vi sige, have et større omfang – teksten skal være så kort som muligt, hørte vi fra hr. Donners side – vil jeg godt sige, at hvis man vil have indflydelse, kan det ikke være et argument, at teksten skal være så kort som muligt.

Det, Fremskridtspartiet gør opmærksom på, er, at vi har en holdning f.eks. til den her sag,

som Fremskridtspartiet har kæmpet for i mange år, og det er jo klart, at når vi ønsker den fri konkurrence, gælder det ikke kun H-H-linjen, så gælder det naturligvis også, som jeg sagde, Århus-Kalundborg, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav for den sags skyld, og der skal ikke mange ekstra ord til for at få fri konkurrence på alle ruter. Vi mener, at der må være konsekvens i det, man siger, og også i det, man så gør, og det har åbenbart ikke været tilfældet her.

Når hr. Donner åbenbart er i tvivl om, om vi vil stemme for forslaget, skal jeg bare sige – hvilket jeg også tror hr. Donner har forstået og måske bare spørger lidt drilsk – at naturligvis stemmer Fremskridtspartiet for. Det her er et skridt i den rigtige retning, det er da klart. Men vi ønskede, at det skulle gennemføres på hele feltet. Vi mener, at der skal foretages handling ud fra det, man går og siger, en handling, der får den konsekvens, at alle ruterne bliver liberaliseret, og at der bliver fri konkurrence.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg har lidt svært ved at forstå hr. Ole Donner, som siger, at de eksisterende færger bare kan ligge og sejle gratis, og at der så skal en konkurrerende færge ind, som skal betale for at etablere sig.

Det er jo ikke rigtigt, vil jeg gerne sige til hr. Donner, og rent faktisk er det vel ikke det, konkurrerende rederier ønsker.

Det er jo sådan, at staten har foretaget en investering på 460 mio. kr. i færgeløjerne. Det gjorde vi i forbindelse med anlægsloven i 1990, og der blev købt færger for 325 mio. kr. Og det forholder sig jo sådan, at den 5. december sidste år solgte vi rederiet til et aktieselskab med ret til at kunne bruge faciliteterne. Men det er jo ikke sådan, at rederierne ønsker, at vi skal opføre os sådan, at vi bare skal give konkurrerende virksomheder lov til at sejle.

Vi har fået et brev fra Stena Line, og jeg skal tillade mig at citere herfra (Trafikudvalget, folketingsåret 1994-95, alm. del – bilag 586):

»Fra Stena Lines side er man af den opfattelse, at sagen i Helsingør er principiel, idet imødekommelse af Mercandias ønske i Helsingør kan skabe en urimelig præcedens for andre færgerederier.

Færgedrift kræver betydelige investeringer i havnefaciliteter og færger. Disse investeringer skal forrentes og afskrives, hvilket sker med en

forretningsmæssig risiko. Går det rederiet godt, vil der naturligvis altid være en konkurrent, der ønsker at udnytte de allerede etablerede færgefaciliteter.«

Videre skriver de så:

»Stena Line har her i Frederikshavn lejet arealer af statshavneadministrationen. Her har vi deltaget i anlægget af 2 færgelejer, selv betalt ét færgeleje, opført terminaler etc. i alt for ca. 100 mio. kr. Hvis en konkurrent ønsker at sejle fra vore anlæg, er svaret nej. Man kan ikke pålægge en virksomhed at stille produktionsanlæg til rådighed for en konkurrent.«

Jeg tror, at det fortæller lidt om den opfattelse, konkurrerende virksomheder har af hinanden.

Og så vil jeg gerne sige, at den holdning, jeg har givet udtryk for: at vi ønsker fri konkurrence, at vi ønsker, at vi nu skal lave en anlægspier nr. 4, og at det skal godkendes af Kommissionen, er noget, som Venstre i går og i dag står hundrede procent bag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

For god ordens skyld. Hr. Donner citerede mig for at have sagt, at Transportrådet havde truffet en afgørelse. Det kan jeg umuligt have sagt. Transportrådet træffer nemlig ikke afgørelser; det er, som dets navn siger, et råd. I rådet undersøger de ting, de fremlægger resultaterne af deres undersøgelser, og så træffes afgørelserne i øvrigt her i huset. Jeg synes lige, at det skulle på det rene, og hr. Donner vil jo sikkert også nok give mig ret i, at det forholder sig sådan.

Men selvfølgelig ville det være interessant at kende argumenter imod det resultat, som rådet i sin undersøgelse er kommet frem til. Og det frittede jeg hr. Stefan G. Rasmussen ud om: Hvor er argumentet imod Transportrådets beretning om sagen? Det har vi ikke hørt noget om fra hr. Stefan Rasmussen.

Jeg frittede også hr. Stefan Rasmussen ud om argumenter for, at Det Konservative Folkeparti har ændret standpunkt fra hr. Ikasts afgørelse i 1991 og fra Det Konservative Folkepartis positive afstemning i forbindelse med lovforslaget om DSB Rederi i 1995.

Som svar spiste hr. Stefan Rasmussen Folketinget af med en forklaring på, hvad konservatisme betyder. Det har der ikke været spurgt om, og det har ingen relevans i sammenhængen. Men det undrer mig ikke, at hr. Stefan Rasmussen ikke kommer med nogen argumentation, for den lader sig ikke finde, vel?

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg skal kort kommentere de bemærkninger, der har været.

Jeg kan sige til hr. Jan Kørpe Christensen, at jeg ikke på noget tidspunkt har været ude af salen. Jeg har fulgt debatten med meget stor interesse og turde såmænd ikke engang gå på toiletet, for så var jeg bange for, at debatten var overstået, når jeg kom tilbage. Så jeg har fulgt meget med.

Og jeg kan sige, at ved at læse i Folketingets forhandlinger vil man kunne se, hvad hr. Kørpe Christensen sagde, men man vil selvfølgelig ikke kunne udlæde, med hvilken stolthed i stemmen det blev sagt. EU vil nok sætte tingene på plads, sagde hr. Kørpe Christensen med slet skjult stolthed, og det var det, jeg henviste til, da jeg sagde, at hr. Kørpe Christensen nok er særlig glad for EU.

Det er rigtigt, at vi – det har jeg kommenteret én gang – ikke har omtalt de færgeoverfarter i vores forslag, som hr. Kørpe Christensen nævnte. Jeg kan så ikke forstå, at han ikke tog de sidste med: over til Ærø og imellem Falster og Fyn. Man må jo nok have dem alle sammen med så.

Hr. Heiselberg havde svært ved at forstå Ole Donner. Ja, det tror jeg, når man ikke hører efter, hvad jeg siger. Hr. Heiselberg sagde, at færgerne ikke skulle ligge og sejle gratis. Nej, og det har jeg heller aldrig udtalt mig om. Jeg sagde, at de havde fået nogle gratis færgelejer på et tidspunkt.

Så henviser hr. Heiselberg til, at nogle private, der bygger nogle færgelejer, ikke behøver at stille dem til rådighed for andre. Nej, det behøver man såmænd nok ikke at spørge om. Hvis jeg køber en bil, har jeg jo ikke nogen pligt til at låne den ud til naboen. Sådan er det sikkert også med færger, uden jeg i øvrigt har undersøgt det.

Og så kommer hr. Heiselberg med noget om, at vi har solgt færgelejerne osv. til et privat rederi. Ja, og har bagefter sagt: Men I behøver i øvrigt ikke at betale nu, for de 1,2 mia. kr., vi skulle have haft nu, kan vi godt vente lidt med, for hvis der nu kommer noget konkurrence, er det ikke sikkert, at I skal af med så mange penge.

Jeg vil godt sige til hr. Melchior, at hvis jeg har brugt ordet afgørelse, beklager jeg, for jeg ved selvfølgelig godt, at rådet kun kommer med anbefalinger.

Men hr. Melchior efterlyste så argumentationen for, hvorfor man ikke vil følge disse anbefa-

linger. Det var jeg inde på i mit første indlæg ved at sige: Jamen så må man begrænse den sejlad, der er i øjeblikket på de eksisterende lejer, som DSB og Sweferry bruger, så må man begrænse deres sejlmuligheder og åbne for fri konkurrence.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det er rigtigt, at vi kunne bruge megen tid på at slå op i de grønne forhandlinger. Jeg tror også, at når vi gør det, vil man kunne se, at hr. Donner og hans parti absolut ikke er tilhængere af EU, men trods det har henvist til Kommissionen gang på gang i den her sag. Det er da klart, som jeg også sagde det i min ordførertale, at det principielt er ligegyldigt, hvad EU siger – og for den sags skyld også Konkurrencerådet. Men når man har den grundlæggende holdning, som Fremskridtspartiet har, at der skal fri konkurrence til, er det naturligvis lykkeligt, at også Kommissionen, ser det ud til – og Konkurrencerådet i hvert fald – er ganske enig med Fremskridtspartiet i, at det er den eneste måde, vi får priserne i bund på disse overfarter på.

Når jeg nævnte de pågældende ruter, som jeg også mente skulle have været med i sådan et beslutningsforslag, var det jo, fordi det netop er fire tabsgivende DSB-færgeruter, jeg taler om, altså Århus-Kalundborg, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav, og det er ruter, som regeringen ønsker at give statsstøtte til. Derfor nævnte jeg netop disse fire ruter. Jeg er godt klar over, at der er flere færgeruter, som burde liberaliseres, men sådan er der jo så meget. Når man ikke hører ordentligt efter, opstår der problemer.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal ikke blande mig så meget i de to fremskridtspartiets eller Dansk Folkepartis og Fremskridtspartiets interne slagsmål om, hvem der er vidtgående nok, men jeg synes, at det er noget mærkeligt at høre på, at man skulle fremsætte forslag om de ting. Det kan man jo så gøre fra Fremskridtspartiets side.

Hvem – af private – vil gå ind og give en underskudsdekning på 100 mio. kr. til Ask og Urd? Hvem vil gå hen og betale underskuddet til de danske øer? Samtlige småfærger giver jo underskud. Det er ikke bare staten. Hvilke private er der tale om? Så kom dog med et forslag, som pavisser, hvem der kan gå ind – uden at få

underskudsdekning. Eller skal samtlige danske småøer overhovedet ikke have nogen færger i fremtiden? Det er det rene volapyk, det, der bliver sagt her.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 140: Forslag til lov om ændring af lov om forsikring mod følger af arbejdsskade. (Indførelse af pludselige løfteskader som nyt arbejdsskadebegreb m.v.).

Af socialministeren (Karen Jespersen).
(Fremsat 14/12 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lone Møller (S):

Da vores ordfører på området ikke kan være til stede, skal jeg på Socialdemokratiets vegne kommentere forslaget.

Efter at jeg i en del år, før jeg kom i Folketinget, har behandlet arbejdsskadesager og specielt løfteskader for grupper, som er særlig udsat for løfteskader, er jeg utrolig glad for, at vi nu tager fat på at udvide arbejdsskadebegrebet – ikke godt nok, ikke klart nok, vil nogle sikkert sige, men jeg er dog af den opfattelse, at det vil være en stor forbedring til grupper, som i dag har svært ved at få anerkendt løfteskader efter den nuværende lovgivning.

Det nye skadebegreb er sammensat af elementer fra det hidtidige ulykkesbegreb og det