

[Henry Christensen.]

ikke jage dette lovforslag igennem. Men der er to andre problemer, og det ærede medlem hr. Horn var inde på det ene af dem. Det første er spørgsmålet om tarifpolitikken. I overenskomsten mellem de to lande lover DSB, at de vil tilrettelægge deres trafik og tarifpolitik bl. a. med hensyn til Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved overfarterne under hensyntagen til den fælles dansk-tyske interesse i fugleflugtlinjens rentabilitet.

Jeg forstod i udvalget på den højtærede minister, at dette ikke pålægger os nogen som helst forpligtelser med hensyn til den tarifpolitik, vi vil anvende i Danmark, og jeg beder ham bekræfte denne udtalelse her i tinget. Hvis dette er rigtigt, erkender jeg, at jeg ikke forstår, at man så har formuleret en sådan bestemmelse i overenskomsten mellem de to parter. Hvad skulle man så have den for, og hvad kunne der ellers tænkes at ligge i den? Vel sagtens det stadig at have forholdsvis høje tariffer på Halsskov-Knudshoved overfarten, og at ingen tager hensyn til, at den nye sejlroute er blevet kortere end den gamle. Hvis vi fandt det rimeligt, at den kortere sejlroute gav anledning til nedsættelse af taksterne her, har vi da moralsk forpligtelse til at undlade nedsættelse, eller har vi overhovedet ingen forpligtelse til det?

Det er klart, at vi kan have en vis dansk interesse i at handle fornuftigt med hensyn til de planer, vi selv er med i. Hvorfor skal det stå i en overenskomst mellem de danske og de tyske myndigheder, hvis det overhovedet ingen som helst betydning skal have? Vi forstår det ikke. Vi vil råde til, at man ikke fremover sætter en lignende passus ind i sådanne overenskomster. For hvis det ingen betydning skal have, er det efter min mening mere vildledende end vejledende.

Men værre er i virkeligheden den anden del af overenskomsten, bestemmelserne om de såkaldte særtakster. Efter det, vi har fået oplyst, er jeg ikke helt overbevist om det rimelige i, at de skal deles i forholdet 1:2. Den bro, der skal gå fra Femern til det tyske fastland, og som for en stor del skal finansieres gennem disse særtakster, er i forvejen en så udpræget tysk interesse — efter dansk målestok i hvert fald — at det

efter vor opfattelse ikke er rimeligt, at disse særtakster skal være med til at finansiere den. Bestemmelserne er formuleret sådan, at vi skal have betalt bestemte investeringsudgifter af særtaksterne, at disse særtakster i princippet skal løbe i 20 år, og at hvert af landene derefter kan forlange særtaksterne ophævet. Det er i sin orden til den tid. Men det angribelige er, at hvis der forinden sker det, at ruten virkelig bliver en succes, at der kommer vældig trafik og derfor vældig indtjening gennem disse særtakster, er overenskomsten formuleret sådan, at selv om alle investeringer er betalt i løbet af f. eks. 10 år, vil Tyskland have i sin magt fortsat at kræve to tredjedele af særtaksterne, selv om vi ønsker denne bestemmelse ophævet. Sådan som overenskomsten er formuleret, har vi intet retligt krav på ophævelse af særtaksterne. Det er efter vor opfattelse helt forkert, at man har sluttet overenskomst på det grundlag; formuleringen burde være klarere, og jeg vil opfordre ministeren til at forsøge at få genoptaget forhandlingerne for at få dette rettet. Bestemmelserne burde være formuleret sådan, at når de på forhånd nøje aftalte udgifter og den fornødne forrentning helt er betalt — og det er jo et simpelt regnestykke at finde ud af det — burde hvert af landene have et afgjort retligt krav på at sige: fra dette øjeblik holder særtaksterne op. Men sådan er det jo ikke.

Vi har tidligere givet udtryk for det synspunkt, at der er argumenter både for og imod forslaget. Det, som de burde afvejes med, er, som vi har sagt, alle de øvrige investeringsopgaver, Danmark står over for i disse år. Vi mener i og for sig, at spørgsmålet er mindre påtrængende nu end tidligere. Vi mener derfor også, at det var rigtigt at sige: kunne vi på dette grundlag have tilført en speciel investeringskapital udefra, efter vor opfattelse naturligt fra Sverige og Norge, så havde vi ikke belastet de øvrige danske investeringer dermed.

Og når projektet i øvrigt nu hviler i sig selv og betales af disse særtakster, kunne det have været lettere at acceptere det, hvis spørgsmålet var set i en større sammenhæng, som vi har forlangt. Det har altså ikke været muligt.

Jeg forstår, at der er nogle overvejelser