

Formanden:

Jeg minder om, at en kort bemærkning er indtil 2 minutter.

Tommy Dinesen (SF):

Det er lige før man forventer, at Storebæltsforliget ikke gælder mere. Det kunne jo måske være meget rart.

Ellers vil jeg godt sige med hensyn til Kattegatrapporten, som har været inde i det her, at Kattegatrapporten helt klart lægger til grund, at der skal være nogle forhandlinger, hvor DSB er med. Der har været tale om, at DSB skulle overtage, eller at DSB's færger på Århus-Kalundborg skulle overgå i stedet for Molsliniens færger, som er ved at være for gamle. Det er nogle af de diskussioner, der har været. Kattegatrapporten har jeg også opfattet, som om det var helt stensikkert, at DSB skulle være med.

Men det, der er ved at ske nu, er det, jeg har kaldt en statsstøttet privatisering. Når Mercandia kommer ind nu på næsten alle ruter og også på Storebælt, så er der jo altså kun de private ruter tilbage. Det er det, der er sket. DSB er simpelt hen sønderlået efter det, der sker her.

Når så ministeren taler om fremtidens krav – ja, det kan alle fare rundt og sige, og det lyder da meget godt. Fremtiden, hvornår er det? Fremtiden kunne være 1993, det kunne også være 1996. Det, der er behov for nu, det er de færger, hvis man ville gøre noget ved det, også fra DSB's side.

Den serviceforringelse, jeg har været inde på, for ½ mio. mennesker, der nu skal over på Korsør-Nyborg, har ministeren ikke villet svare på; det ved ministeren måske heller ikke så meget om, og det er da også i orden.

Men man havde jo overhovedet ikke haft behov for at sælge disse færger. SF har stillet forslag, der kunne løse disse problemer. Også finansministeren har været i samråd i Trafikudvalget. Vi foreslog jo nemlig, at havneterminalen i Helsingør, der koster 300 mio. kr., kunne blive overtaget af Helsingør Kommune, hvad den godt ville. Så havde man været fri for at sælge færgerne. De to færger, der skal besejle Helsingør og Helsingborg, kunne have lånt penge i Skibskreditfonden, hvor der er 4,4 mia. kr. Det må DSB's konkurrenter, hvorfor må DSB så ikke? De første 4 år er endda rentefrie.

Så vi er kommet med nogle løsninger. Dem har regeringen af nogle ideologiske grunde

ganske givet ikke villet gå med til. Men vi har ikke bare sagt nej til dette her, vi har prøvet på at anvise nogle løsninger.

Jeg synes også, når der nu citeres fra Jyllands-Posten, at man bare kan læse svarene, vi har fået i udvalget. Så behøver man ikke at læse Jyllands-Posten, for dér står de ting, som ministeren var så venlig at ridse op her.

Når Århus-Kalundborg-ruten ikke giver mere overskud end de 25 mio. kr., så er det jo, fordi DSB's interne udregninger gør, at man udregner en tilbagepris på 40 kr. på Århus-Kalundborg-ruten, den samme, som man bruger på Korsør-Nyborg. Eftersom færgeoverfarten på Århus-Kalundborg-ruten er tre gange længere, så burde man reelt betale 120 kr. Billetpriisen er den samme. Havde man gjort det, så var overskuddet oppe omkring 100 mio. kr. på Århus-Kalundborg-ruten om året. Men det er det fidelifut, som det hedder på moderne dansk, som man laver internt, der er baggrunden for, at de borgerlige partier kan stille sig op og sige, at der er underskud. Det er der reelt ikke.

Arne Melchior (CD):

Jeg talte i mit indlæg i første runde om de tørre lommesmarter, og finansministeren fortsætter ikke ulogisk tankegangen derhen, at i den situation kan selv en børnealbyl måske hjælpe lidt på smerterne. Deri er jeg ikke enig. Jeg mener om det rent finansielle i det, at der er tale om en mildt sagt tvivlsom, i vore øjne en dårlig forretning.

Jeg er enig med hr. Tommy Dinesen i, at overskuddet i DSB's af trafikministeren bestilte beregninger er ansat alt for pessimistisk og ikke korrekt, og at salgsprisen i 1996 for de to færger er ansat helt urimelig pessimistisk. Kun derved kan man få det til at ligne noget.

Når jeg tillod mig at sammenligne med øvrige skøn om statens finanser, så mener jeg, at der også er logik i at sige, at når man på kort sigt på noget nemmere overskuelige områder, end hvad nogle færger kan indbringe i 1996, gang på gang og igen og igen skønner halve og hele snese milliarder galt, så må man da have lov til at sætte spørgsmålstegn ved denne meget negative ansættelse af salgsprisen i 1996.

Så beskæftigede ikke mindst hr. Hjortnæs sig en del med, hvad jeg havde sagt om Storebæltsaftalen. Det er rigtigt, som finansministeren siger, at jeg ikke har udtalt og ikke kan udtale, at