

bestilt arbejde, som er lavet i går. Det er selvfølgelig meget interessant for udvalgsmedlemmerne og for Folketingets medlemmer så tidligt som muligt at blive orienteret om, hvad Kammeradvokaten mener, og jeg glæder mig selvfølgelig til – samtidig med, at ministeren svarer – at få mulighed for at læse de 12-14 sider igennem, inden jeg skal herop igen som ordfører for Dansk Folkeparti.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I dag er sagen om Helsingør-Helsingborg-overfarten ikke alene på dagbladet Børsens dagsorden, men også, idet det er en sag, der er blevet vendt og drejet i massemedierne, på Folketingets dagsorden. Jeg vil derfor her i dag slå fast, at reel konkurrence på overfarten skabes ved at åbne mulighed for etablering af et nyt færgeløje i Helsingør.

Visse medlemmer her i Tinget har i de senere måneder følt sig kaldet til at beskyldte trafikministeren for ikke så lidt. Men hvad er der egentlig mere præcist sket i sagen? Hvad er status?

For det første arbejder vi faktisk på at skabe en mulighed for konkurrence på overfarten ved, at der søges etableret et nyt færgeløje for eventuelle interesserede nye operatører.

For det andet har Scanlines bestyrelse besluttet at afskaffe det særlige sommerweekend-tillæg på 140 kr. for personbiler tur/retur fra sommeren 1996. Herved er den dyreste pris reduceret fra 595 kr. til 455 kr. Jeg skal tilføje, at i 1996 vil gennemsnitsprisen således for en tur/retur for personbiler blive reduceret til ca. 350 kr.

Vi arbejder altså på at skabe forudsætningerne for konkurrence på overfarten, og den nuværende operatør har skåret toppen af de højeste priser. Tingene går altså den rigtige vej. Det, man var utilfreds med folkeligt set, var jo primært, at priserne var for høje. Det er nu ændret.

Jeg mener derfor, når vi tager i betragtning, at vi som sagt arbejder på at skabe mulighed for nye interesserede operatører, at vi lever op til det, der er sagt.

Det er utrolig nemt for nogle at gå ind og kræve fuld frihed for enhver, der har lyst til at sejle på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det koster jo så lidt for dem, der ikke sidder med ansvaret. Som trafikminister kan jeg ikke være så flot og så stor i slaget som visse medlemmer af det høje Ting. Der er nogle hensyn, der skal

tages, og man kunne med rette bebrejde mig det, hvis jeg ikke tog dem.

Sagen er nemlig ikke så enkel, som mange prøver at gøre den til. Der er mange og modstridende interesser i denne sag. Vi skal kombinere trafikpolitik, miljøpolitik og konkurrencepolitik, og det hele skulle helst gå op i en højere enhed, hvor samfundets og forbrugernes interesser bliver tilgodeset – men ikke nødvendigvis ét bestemt rederis interesser.

Til Mercandia Rederiernes gentagne krav om at få adgang til de eksisterende færgeløjer i Helsingør vil jeg sige, at jeg synes, at det principielt ville være meget betænkeligt, hvis man bøjede sig for dette ene rederis krav. Kan Folketinget forestille sig, at andre rederier andre steder benytter sig af samme metode og kræver at komme ind på steder, hvor der ikke på objektive grundlag er plads? Hvad ville det føre til af usikkerhed for de mange færgerederier, der i øvrigt opererer i Danmark?

Vi har derfor i regeringen fundet, at den mest farbare vej til at skabe konkurrence på overfarten er at åbne mulighed for etablering af et nyt færgeløje, der udbydes til interesserede operatører på lige og fair vilkår. Der er nu sendt et projekt i høring, efter at Trafikministeriet har modtaget en ansøgning fra Ole Lauritzen om etablering af et nyt færgeløje ud fra DSB's terminalanlæg. Lad os nu slå det fast: Der er sendt et projekt til høring. Det er det centrale og intet andet.

Det foreslåede leje er ganske enkelt i sin konstruktion – for teknikere: et såkaldt link spanleje – og vil efter de foreliggende oplysninger kunne opføres relativt hurtigt og billigt. Et sådant leje vil udgøre et effektivt, konkurrence-dygtigt alternativ, og jeg kan oplyse, at projektansøgeren allerede har iværksat annoncering efter interesserede færgeloperatører.

Der er altså en proces i gang med det sigte at skabe mulighed for reel konkurrence på ruten. Det vil ikke være rigtigt af mig at foruddiskontere høringen, der nu foregår, men det er klart, at den sædvanlige høringsprocedure naturligvis skal følges. Det har været kendt af alle. Alt andet ville være forkert.

Det har vist sig, at der ikke har været andre realistiske placeringer af et nyt leje end ud for DSB's område. Det viser Ole Lauritzens to tidligere ansøgninger, der var baseret på etableringen af nye havneanlæg med opfyldning syd for DSB's terminalanlæg.