

Særlig på grund af opfyldningerne har disse ansøgninger ikke kunnet finde opbakning i hverken Helsingør Kommune, Frederiksborg Amt eller hos Miljø- og Energiministeriet. Det blev endeligt klart i september måned i indeværende år, 1995. Andre placeringer andre steder i havnen, f.eks. hvor de gamle lejer lå ud for Kronborg, har heller ikke – af gode grunde, vil jeg tilføje – kunnet accepteres af kommunen.

Især miljømæssige hensyn vejer tungt i denne sag, herunder hensynet til Kronborg og Helsingør Kommunes ønske om at friholde den indre by for tung trafik. Netop det sidste ønske var et afgørende punkt, da Folketinget i 1990 vedtog anlægsloven om udbygning af færgeterminalen i Helsingør. Formålet var at samle terminalbetjeningen af DSB's og Scandinavian Ferry Line's, SFL's, færgefart mellem Helsingør og Helsingborg, men i høj grad også at imødekomme ønsket fra Helsingør Kommune om at friholde den indre by for tung trafik.

Færgelanlægget er altså skræddersyet til ScandLine's besejling af overfarten. Dette må siges at være bekræftet igen af et flertal i Folketinget, da lov om DSB Rederi A/S blev vedtaget den 28. marts 1995.

Herudover har Kommissionen i maj 1992 godkendt ScanLink-samarbejdet, hvilket indebærer, at Kommissionen anser samarbejdet for at være ikkekonkurrencestridigt, og det er således undtaget fra konkurrencereglerne. ScandLine har hvert år siden 1992 indsendt de oplysninger, som Kommissionen har forlangt. Kommissionen har ingen bemærkninger haft hertil.

Skiftende trafikministres holdning siden 1991 har været, at der vitterlig ikke er plads. Der er ikke plads i selve statshavnen, og der er heller ikke plads i DSB's havneanlæg. Som bekendt er Transportrådet af Trafikudvalget anmodet om en bedømmelse af mulighederne for, at yderligere operatører kan besejle det eksisterende færgeløje i Helsingør havn inklusive DSB's havneanlæg, idet der tages udgangspunkt i ScandLine's sejlplan. Denne redegørelse venter vi stadig på.

Således kommer vi tilbage til udgangspunktet, nemlig en afvejning af modstridende hensyn. Regeringen har fundet, at den mest farbare vej til reel konkurrence på ruten er at åbne mulighed for etablering af et nyt færgeløje. Det er regeringens klare holdning i denne sag.

Forhandling

Ole Donner (DF):

Jeg takker ministeren for den forholdsvis korte redegørelse, som gjorde, at jeg ikke fik tid til at komme i gang med det lange brev fra Kammeradvokaten; men det vil jeg så få lejlighed til under de øvrige ordføreres indlæg.

Trafikministeren siger, at en del MF'ere har følt sig kaldet i de seneste måneder til at komme bl.a. Mercandia til hjælp. Jeg vil oplyse trafikministeren om, at jeg i ca. 5 år har kæmpet for, at der skulle være fri konkurrence, ikke med Mercandia som den eneste mulige operatør, men med alle mulige andre, som kunne have interesse i at besejle den pågældende rute.

Nu siger ministeren, at man søger at skabe fri konkurrence ved at gennemføre et projekt med at lave en eller anden ny form for et leje, og ministeren oplyser glædestrålende, at nu har man fået en ansøgning. Jeg forstod også, at det var et forholdsvis luftigt forslag, der var til behandling i starten, men det er altså blevet omformet til en ansøgning, og det er jo selvfølgelig rart, for så kan syltekrukken komme i gang med høringer, udskydelser og nye undersøgelser osv.

Det er helt sikkert, at skiftende trafikministre har forsøgt at hæmme den frie konkurrence, som ministeren rigtigt sagde. Ministeren siger, at der er mange modstående interesser i denne her sag, der er miljø, trafik og konkurrence, og at man ikke skal give fordele til et bestemt rederi, her som nævnt Mercandia.

Nej, ministeren har ikke haft modstående interesser, han har haft én interesse, og det er at favorisere det eksisterende selskab deroppe i allerhøjeste grad, og det har så udmærket kunnet forenes med de andre synspunkter, nemlig miljø og trafik. Jeg er helt overbevist om, uanset hvem der kommer til at besejle den pågældende rute, at de lige så godt som DSB ville kunne gå ind og opfylde de krav, der er.

Og så oplyser ministeren, at nu er der sket en nedsættelse af priserne. Ja, det er jo i hvert fald rart, når man har verdensrekord i priser: sådan små 600 kr. for 20 minutter; man kan dårligt nå at handle toldfrit, inden man er ovre på den anden side.

Jeg synes, det er forkasteligt, og jeg vil gerne spørge ministeren, om han ikke er enig i, at de priser har været alt for høje i alt for mange år, og om ministeren virkelig er tilfreds med den lille nedsættelse, som man nu har følt sig tvunget eller kaldet til at lave.