

steriets og Kammeradvokatens opfattelse savner juridisk grundlag.«

Jeg kan hermed konstatere ved kendskab til skrivelsen, at ud af EU-direktørens brev på seks afsnit er de fire afsnit afsluttende bemærkninger. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren: Forelå der noget juridisk responsum omkring de afsluttende bemærkninger i direktør Temple Langs brev af 29. september 1995, da ministeren skrev til Trafikudvalget? Eller skal vi nu her se, at der måske kommer et brev – det er måske allerede i huset – med en anden dato på?

Jeg forstår simpelt hen ikke den forskelligartede tolkning, der er imellem København og Bruxelles, og jeg tillader mig her over for trafikministeren at oversætte sidste afsnit i Temple Langs skrivelse af 29. september 1995:

»Jeg vil gerne minde Dem om, at tildeling af et nyt leje såvel som de eksisterende lejer må finde sted på fair, fornuftige og ikkediskriminerende vilkår og betingelser. Følgelig stoler Kommissionen på, at De vil sikre, at alle lejer bliver fordelt mellem alle de ansøgere, der er interesseret i at operere en færgefart fra færgeterminalen i Helsingør, således at konkurrence foregår på lige betingelser.«

Mener ministeren virkelig, at dette savner juridisk grundlag? Eller strider dette sidste afsnit imod ministerens opfattelse af fri konkurrence?

Den 1. november 1995 stillede jeg på baggrund af direktør Temple Langs konklusioner spørgsmål til trafikministeren om, hvem der skulle forestå bygningen af det nye færgeleje i Helsingør, der efter ministerens opfattelse skulle løse konkurrenceproblemerne på overfarten. I ministerens svar på mine spørgsmål dateret 14. november 1995 lyder det bl.a.:

»Som det vil være spørgeren bekendt, har Trafikministeriet modtaget henvendelse fra Ole Lauritzen om tilladelse til etablering af et færgeleje i området syd for DSB's færgeanlæg i Helsingør.«

Jeg går ud fra, at ministeren i den sammenhæng ved, at der er stor forskel på en henvendelse og på en ansøgning. For mig ser det noget mærkeligt ud, at hr. Ole Lauritzen kun to dage efter i et brev til undertegnede bl.a. skriver:

»Trafikministeriet har været i gang med store tiltag for at gennemføre mit projekt, og jeg håber meget at kunne indgive min ansøgning om et leje om ganske få uger.«

Kun få dage efter meddeler ministeriet, at der nu foreligger en projektansøgning. Dette får mig

til at bede ministeren om her fra Tingets talerstol at besvare følgende spørgsmål: Kan ministeren garantere over for Folketinget, at DSB eller andre instanser under Trafikministeriet ikke på den ene eller anden måde har sat penge i skibsreder Ole Lauritzens projekter?

Lad mig slutte mit indlæg af med at sige, at lige meget hvor mange gange jeg har vendt og drejet denne sag, er der noget, der ikke stemmer. Min foreløbige konklusion må være, og her vil jeg bruge et citat fra det for denne sag meget geografisk aktuelle Shakespeareskuespil »Hamlet«: »There is something rotten in the state of Denmark.« Hvilket jeg i dagens sammenhæng har tilladt mig frit at oversætte til: Der har vist været rotter i det danske Trafikministerium.

Jeg må i øvrigt meddele vores dagsordensfor-slagsstillere, at vi desværre på grund af datoen ikke kan tilslutte os, idet vi respekterer den sagsbehandling, der ligger i Transportrådet.

#### Tommy Dinesen (SF):

Ja, det er jo en meget speciel sag denne her. Det er jo også en meget speciel dag, og jeg sætter et kryds i min lommebog, for jeg var enig med hr. Svend Heiselberg, og det er i hvert fald ikke noget, der sker hver dag. Men de ting, der blev sagt af hr. Svend Heiselberg, som ellers kæmper for det liberale, er jeg enig i, og det er jo også det, der er lidt svært, for foreløbig er det jo ren socialisme, hr. Ole Donner og hr. Stefan Rasmussen står her og prædiker, nemlig at ejendomsretten nu ikke skal være der mere. Det er fantastisk.

Så skal jeg kort redegøre for SF's holdning, og hvad den har været hele vejen igennem. Allerede da Børsen rejste den her sag første gang, sagde jeg til Børsen: SF's holdning er den samme, som den var på Rødby-Puttgarden for et par år siden, da man havde en lignende sag dernede, nemlig at vi godt vil have konkurrence. Hvis man vil have konkurrence, så må man gå ind og bygge sine egne færgelejer og selvfølgelig også sine egne færger, for ellers så ruller det jo helt.

Den holdning har vi haft, og det er en selvfølge, når ellers man kender til, hvordan det fungerer i færgefarten, at man ikke kan gå ind og sejle en færge ind på et færgeleje, som ikke ejes af de pågældende eller er lejet af dem. Det vil være rent kaos. Lad mig bare pege på, hvis en af færgerne får motorstop, og de andre ikke kan komme ind, så vil der simpelt hen blive en ballade, som nok vil sætte sikkerheden til søs lidt ud på et sidespor.