

lavere skatter i dette land, men de fleste privatiseringer giver også en salgssindtægt, som vi kan bruge til at få afdraget vores store statsgæld.

Dagens debat drejer sig om DSB's monopol på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og i den forbindelse havde jeg håbet, at der var kommet noget nyt frem fra trafikministerens side, eller i hvert fald en radikal ændring i forhold til tidligere. Men nej, alt er stadig væk stort set ved det gamle fra trafikministerens side. Trafikministeren ønsker åbenbart ikke at følge Fremskridtspartiets ønske om at sikre den fri konkurrence i Helsingør Havn, så alle rederier får lige vilkår.

Efter Fremskridtspartiets mening er det naturligvis ganske uacceptabelt, at en minister gang på gang overhører både Konkurrencerådets og Europa-Kommissionens opfattelse af, at den aftale, der foreligger, afskærer alle andre end det offentlige fra at deltage i den nævnte sejlads. Europa-Kommissionen mener som bekendt, at dette er i strid med reglerne. Sådan fortolker Fremskridtspartiet i hvert fald Europa-Kommissionens bemærkninger til sagen.

Regeringen arbejder tilsyneladende på at forhåle hele situationen, og for hver dag, der går, håber trafikministeren åbenbart, at sagen alligevel ikke bliver til noget, og at man får en eller anden løsning, som DSB kan leve med. Derfor handler hele denne sag efter Fremskridtspartiets mening om at beskytte DSB's monopol og intet andet.

Hvad er det, der gør, at regeringen bliver ved med at stritte så meget imod, kunne man spørge. Et af aspekterne må klart være den nye Øresundsforbindelse, idet det jo som bekendt er aftalt, at den dag, Øresundsforbindelsen åbner, skal bilisterne betale det samme i bropenge, som det koster at komme over med de danske monpolfærger, og lige siden man har truffet denne beslutning, er priserne som bekendt steget ganske uacceptabelt. Nu hører vi ganske vist noget andet fra ministeren i dag, nemlig at de skal reduceres. Men når priserne på færgeoverfarten stiger, får bilisterne også en højere pris at betale, når de til sin tid skal køre over broen.

Det er således, at regeringen har den holdning, at hvis andre kommer til i fri konkurrence i Helsingør Havn – både Mercandia og for den sags skyld også andre – bliver denne konkurrence medvirkende til, at priserne for overfarten falder, og så ved vi jo godt, at DSB også bliver tvunget til at sænke priserne og til sin tid også prisen for at køre over Øresundsbroen. Det vil altså få en afsmittende effekt på bropengene, og

så hænger broprojektet naturligvis ikke længere sammen i forhold til det oprindelige budget.

Kort sagt: Fra regeringens side handler det om, at den ikke vil acceptere den fri konkurrence, der kan være med til at sænke priserne, simpelt hen for at beskytte det tåbelige projekt, som kaldes Øresundsbroen. Det er naturligvis ganske rystende, men sådan hænger det efter Fremskridtspartiets klare overbevisning sammen, og det kan regeringen ikke bortforklare. Der er altså en skjult dagsorden, men hvorfor siger regeringen det ikke helt klart her i dag? Når regeringen bliver ved med at tilsidesætte EU's regler, bliver Danmark naturligvis dømt ved Domstolen til sin tid, så hvad det hele skal være godt for, er svært at sige.

Vi synes også i Fremskridtspartiet, at det er en kraftig underkendelse af Konkurrencerådet, når man ikke lytter til dets ord og under ingen omstændigheder vil efterleve det, rådet kommer frem med. Konkurrencerådet er trods alt nedsat som et acceptabelt organ, der efter vor mening ikke bare skal komme med udtalelser, men som man også må lytte til – netop for at tage hensyn til det frie, private erhvervsliv. Der er mange områder, hvor man ikke lytter til Konkurrencerådet fra regeringens side, jeg kan f.eks. bare nævne hele området inden for apoteksvæsenet. Der er mange aspekter i det, og jeg synes faktisk, det er på høje tid, regeringen begynder at acceptere Konkurrencerådet i større grad.

Det er på høje tid, at Trafikministeriet ophører med at beskytte DSB's reelle monopolstilling og f.eks. giver Mercandia adgang til at benytte terminalerne snarest muligt. Private firmaer har i flere år forsøgt at bryde DSB's monopol, men det er desværre ikke lykkedes at overbevise trafikministeren om det rigtige i, at det bør ske.

Vi håber, at trafikministeren efter debatten i dag endnu en gang tænker over situationen og opper sig, så ministeren lytter til både Europa-Kommissionen og Konkurrencerådet. Vi ved, at Konkurrencerådet har skrevet til ministeren og bl.a. har påpeget, at for så vidt angår overførsel af person- og lastbiler og busser, forekommer der stort set ikke konkurrence på Øresund. DSB og deres samarbejdspartnere dominerer altså markedet, fordi Trafikministeriet siger nej til at give alternative operatører adgang til havneterminalerne i Helsingør, selv om vi har brug for at sikre en fri og lige erhvervsudøvelse, og det kan kun ske ved at fremme konkurrencen og effektiviteten med hensyn til overførsel af person- og lastbiler. Så kan ministeren ikke klart og tydeligt