

(Kort bemærkning).

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Det, der får mig herop, er hr. Melchior's bemærkninger om de priser, der er på overfarten. Jeg er ganske enig med hr. Melchior i, at sejltiden naturligvis også skal med i billedet, men mine oplysninger går ud på, at en bilplads på Helsingør-Helsingborg-overfarten koster en del mere, end den gør på f.eks. Århus-Kalundborg-overfarten, hvor den koster ca. 245 kr., og det er altså således, at turen mellem Århus og Kalundborg varer over 3 timer. Jeg synes ikke rigtig, sejltiden og prisen står i relation til hinanden på Helsingør-Helsingborg-overfarten, således som hr. Melchior var inde på. Jeg synes faktisk, det ser ud til, at den overfart, vi taler om i dag, er alt, alt for dyr i forhold til f.eks. Århus-Kalundborg-overfarten.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jamen det var det modsatte, jeg sagde. Jeg sagde, at det ikke kun drejer sig om sejltiden, og så opremsede jeg seks forhold, som er lige kostbare, hvad enten sejltiden er kort eller lang. Det var kun det, jeg ville minde om: at man ikke kan sige, at en sejltid, der er dobbelt så lang, koster det dobbelte, eller at en, der er halvt så lang, koster det halve. Det var kun det, jeg ville gøre opmærksom på, og det forstod jeg at der ikke var nogen modsigelse imod fra hr. Køpke Christensen.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

For udenforstående har det jo været en noget teknisk debat om plads i færgeløjer og om overfartstider, tror jeg. Ja, selv IC3-tog har været inddraget i debatten i dag. Og der har været mange insinuationer og mange forudindtagne meninger. Der har endda været den opfattelse, at der skulle være foregået konspiratorisk virksomhed i Trafikministeriet, og der har været en for partier repræsenteret i det danske Folketing helt usædvanlig holdning med hensyn til ukritisk at acceptere ethvert spørgsmål, der rejses af et direktorat under Europa-Kommissionen – det skal jeg komme tilbage til.

Hr. Ole Donner spurgte under debatten, om det er trafikministerens opfattelse, eller om trafikministeren er enig i, at priserne på overfarten har været for høje. Med hensyn til det spørgsmål vil jeg for det første endnu en gang gøre opmærksom på, at det ikke er trafikministeren, der fastsætter taksterne på Helsingør-Helsing-

borg-overfarten, men en selvstændig bestyrelse i et selvstændigt selskab. For det andet er jeg af den opfattelse, at taksterne naturligvis skal være konkurrencedygtige – sådan må man lede et selskab – og at vi også som repræsentanter for de trafikanter, som benytter Helsingør-Helsingør-overfarten, naturligvis må have den opfattelse, at tingene skal gøres så billigt som overhovedet muligt, og for at man kan eftergive, om taksterne er rigtige, er det hensigtsmæssigt, at der på fair og ordentlige vilkår kan skabes konkurrence. Det er det, som Trafikministeriet igennem lang tid har arbejdet på.

Hr. Ole Donner siger også, at det er helt urimeligt, som Trafikministeriet har teet sig i denne sag. Det synes jeg er en bemærkning, som kræver en kommentar. Det er noget usædvanligt af et medlem af det høje Ting at anvende så kraftigt et udtryk.

Jeg vil gerne understrege over for hr. Ole Donner, at trafikministeren administrerer den lovgivning, der er vedtaget her i Folketinget. Og den lovgivning, der er vedtaget her i Folketinget, er ikke alene vedtaget én gang i 1990, men også bekræftet ved lov af 28. marts 1995 om DSB Rederi A/S. Det er jo bemærkelsesværdigt, at et medlem af Folketinget, der måske er utilfreds med, at selve loven om etablering af DSB Rederi A/S blev vedtaget, tillader sig at karakterisere den holdning, som regeringen har haft til sagen, som et spørgsmål om, at regeringen har teet sig.

Det, regeringen har gjort, er at følge den lovgivning op, der er vedtaget i Folketinget, og som bekendt er det i den lovgivning nøje beskrevet, under hvilke betingelser ScandLines-samarbejdet foregår, hvilket jeg skal komme tilbage til.

Hr. Ole Donner spørger også om, hvorfor der ikke er gjort noget, hvorfor man ikke har fulgt Konkurrencerådets henstilling. For det første er der tale om, at Konkurrencerådet helt korrekt – som hr. Arne Melchior var inde på – giver henstillinger, men at der ikke er tale om nogen pligt til at følge dem.

Konkurrencerådets henstilling er en henstilling om, at der åbnes for mulighed for konkurrence, og Konkurrencerådet har rigtigt nok også sagt, at der er flere muligheder herfor, herunder at flere operatører kan besejle de samme løjer.

Det er imidlertid ikke Trafikministeriets opfattelse, at det er en farbar vej, hvilket også klart fremgik af min tale. Det ville være i strid med den lovgivning, der er vedtaget i Folketinget, og det ville være i strid med de konditioner, hvorunder DSB Rederi A/S er etableret. Derfor