

er vejen frem – og det er jeg sikker på også vil være tilfredsstillende for Konkurrencerådet – at der åbnes for, at alternative operatører i givet fald kan få mulighed for at operere.

Hr. Svend Heiselberg udtrykker partiet Venstres holdning meget præcist: Et nej til et diktat vedrørende den eksisterende operatør og en erkendelse af det medansvar, Venstre har for etableringen af DSB Rederi A/S, som er en del af den samlede aftale mellem regeringen, Det Konservative Folkeparti og Venstre om DSB's rammer for de fire år 1994–1998, samt en understregning af, at det, vi er på vej til, er betydelig mere konkurrence på Øresund, end vi nogen sinde havde forestillet os for få år siden, nemlig i form af etableringen af den faste forbindelse.

Jeg vil gerne her knytte en kommentar til det, fru Jette Gottlieb sagde:

Det er ikke korrekt, at en fast forbindelse over Øresund er baseret på, at de priser, der eksisterer på overfarten Helsingør-Helsingborg, for altid vil være gældende. Det er således, at der er sket en vedtagelse i Folketinget om den faste forbindelse over Øresund, der baserer sig på, at færgepriserne er udgangspunkt for takstfastsættelsen for Øresundforbindelsen, og det udgangspunkt er et fornuftigt og godt udgangspunkt, for det siger noget om, hvorledes man forventer, at konkurrencesituationen vil være til den tid, hvor broen er en realitet.

Imidlertid vil der jo, når broen er en realitet, være en konkurrencesituation, hvor der er et selvstændigt rederi, ScandLines, der fortsat besejler Helsingør-Helsingborg, og hvor der kan være tale om andre rederier, der opererer på Øresund, og hvor der så vil være en bro, der fastsætter sine takster i konkurrence med de rederier, der besejler Øresund. Og det betyder altså, at takstfastsættelsen til sin tid naturligvis må undergå overvejelser blandt de partier, der har taget ansvaret for forbindelsen.

Hr. Svend Heiselberg afslutter sit indlæg med en opfordring til trafikministeren om at etablere mulighed for, at der kan skabes konkurrence i form af en operatør, der for egen regning etablerer sig med et nyt færgeleje og nye opmarcharealer. Jeg er enig heri og kan bekræfte, at det er regeringens holdning, og at regeringen arbejder med sagen, men som bekendt har det ikke været nemt: Hver gang Trafikministeriet har foreslået en løsning, er denne løsning blevet forkastet af de myndigheder, der har ansvaret for planlovgivningen. Helsingør Kommune, Frederiksborg Amt og Miljø- og Energiministeriet har

forkastet de forslag til løsninger, som Trafikministeriet har arbejdet på. Alle løsninger lå syd for opmarcharealerne og syd for DSB's arealer og ville operationelt set være mere optimale løsninger end det, der nu er muligt.

Men vi må jo inden for de betingelser, der er eller bliver etableret af de myndigheder, der i øvrigt skal give tilladelser, finde en så hensigtsmæssig løsning som overhovedet muligt, og det er det, vi opererer med i øjeblikket.

Hr. Jan Kørpe Christensen stiller spørgsmål om Europa-Kommissionens holdninger til spørgsmålet eller tilkendegivelser om tilladelser til samarbejdet. Dertil kan man sige, at det for Fremskridtspartiet er en lidt usædvanlig holdning, der skal foregive at acceptere hvad som helst, der bliver foreslået af Kommissionen, eller hvad som helst, der bliver sat spørgsmålstegn ved fra et direktorat under Kommissionen. Det er ikke den normale EU-holdning, som karakteriserer Fremskridtspartiet. Jeg må sige, at det er ganske usædvanligt, hvis det er en principiel holdning, der her bliver udtrykt. Sagen er jo den, at Kommissionen har *behandlet* spørgsmålet, vil jeg sige til hr. Jan Kørpe Christensen og måske også til hr. Stefan G. Rasmussen. Men det skader jo ikke at gentage det, så jeg vil gentage det endnu en gang over for hr. Stefan G. Rasmussen:

Sagen er jo den, at Europa-Kommissionen har behandlet spørgsmålet om samarbejde mellem DSB og SFL. Det er således, at Europa-Kommissionen ifølge EØF-traktatens artikel 85 i en afgørelse af 15. maj 1992 har meddelt, at Kommissionen har besluttet ikke at gøre indsigelse imod samdriften, altså den færgeoperatørbetjening, der foregår på Helsingør-Helsingborg-overfarten, og at aftalen mellem SFL og DSB anses for undtaget fra forbudet i artikel 85, stk. 1, for en periode frem til den 14. februar 1998. Det er den eneste afgørelse, der foreligger fra Kommissionen.

Endvidere vil jeg sige til hr. Stefan G. Rasmussen:

Regeringen har et godt samarbejde med Det Konservative Folkeparti, og det er vi glade for. Regeringen har i dag behandlet to lovforslag, som vi just har forhandlet på plads med Venstre og Det Konservative Folkeparti og for det enes vedkommende også med SF. Vi er glade for samarbejdet med Det Konservative Folkeparti.

Så er det jo fantastisk at høre hr. Stefan G. Rasmussen i dag sige, at denne sag minder om en tv-serie, der hedder »Halløj på badhotellet»,