

og om en sang, der vistnok hedder »I en lille båd, der gynger«. Jeg ved ikke, hvem der gynger, men jeg kan ikke fritage mig for den opfattelse, at hr. Stefan G. Rasmussen har gynet ganske alvorligt med: Hver gang dagbladet Børsen har fundet anledning til at fortsætte sin kampagne imod trafikministeren – og det er stort set, hver gang bladet udkommer – har hr. Stefan G. Rasmussen været villig til at stille op. Det har endda været drevet så vidt, at hr. Stefan G. Rasmussen i dagbladet Børsen har beskyldt trafikministeren for at lyve, idet hr. Stefan G. Rasmussen i dagbladet Børsen er citeret for at skulle have sagt – det er sikkert en misforståelse hos den pågældende journalist – at et svar fra trafikministeren er lodret løgn, og at trafikministeren ikke har modtaget en henvendelse fra skibsreder Ole Lauritzen, og dermed indirekte, at trafikministeren under et møde den 25. september, som nogle af trafikministerens embedsmænd havde med Europa-Kommissionen, skulle have oplyst Kommissionen om, at der forelå en ansøgning fra hr. Ole Lauritzen. Det er ingenlunde tilfældet. Det fremgår heller ikke af noget brev, ej heller fra den omtalte Temple Langs, tidligere direktør for et direktorat under Kommissionen. Det fremgår ej heller, at der skulle være tale om en endelig ansøgning.

Men i modsætning til hr. Stefan G. Rasmussens udtalelse er det rigtigt, at Europa-Kommissionen har stillet spørgsmål, og det er rigtigt, at Europa-Kommissionen har rykket for svar, og det er rigtigt, at Europa-Kommissionen med hensyn til visse strækninger, om jeg så må sige, har haft en anden opfattelse end Trafikministeriet. Det er også rigtigt, at Trafikministeriet ikke har delt enhver opfattelse, der er kommet til udtryk i den korrespondance, der har været mellem Trafikministeriet og Kommissionen.

Det fremgår jo klart af det brev, som jeg har oversendt til Folketingets Trafikudvalg og til ordførerne under debatten i dag, om de udtalelser, der er kommet fra advokat Karsten Hagel-Sørensen, at Trafikministeriet ikke er enigt i, at det uden videre uden at gribe ind i ScandLines økonomiske grundlag blot kan give adgang til alternative operatører på de færgelejer, som besejles af ScandLines.

Der er altså en diskrepans i forhold til de spørgsmål, der stilles, og de opfattelser, som gives til kende under den sagsbehandling, der foregår. Det er der ikke noget usædvanligt i. Det er sædvanligt, at man giver aktindsigt i de henvendelser, som Kommissionen retter til den

danske regering. Derimod er det sådan, at den danske regering af hensyn til, hvad der måtte følge af sagsbehandling, ikke offentliggør de svar, som den danske regering giver Kommissionen på de spørgsmål, Kommissionen stiller. Men det er forkert at fremstille sagen, som om Kommissionen har truffet nogen afgørelse. Det har Kommissionen ikke.

Den eneste afgørelse, der foreligger fra den samlede Kommission, er hr. Leon Brittans afgørelse om tiltrædelse af samarbejdet med henvisning til EF-Traktatens artikel 85, der som bekendt løber – hvis der ikke foretages anden beslutning fra Europa-Kommissionen – frem til 1998.

Vi er stadig væk glade for samarbejdet, vil jeg gerne sige til hr. Stefan G. Rasmussen. Jeg må forstå debatten i dag således, at hr. Stefan G. Rasmussen er en troværdig samarbejdspartner i og med, at hr. Stefan G. Rasmussen ved sin deltagelse i debatten og ved sin tillid til regeringen – demonstreret ved den afstemning, som kommer til at foregå om et ganske kort øjeblik – er og bekræfter at være en troværdig samarbejdspartner, der er til at stole på, en samarbejdspartner, som lever op til det ansvar, som Det Konservative Folkeparti naturligvis har i henhold til den aftale, som Det Konservative Folkeparti har med regeringen om DSB og DSB's økonomiske rammer bekræftet så sent som ved vedtagelse af lov nr. 231 om DSB Rederi A/S, hvor det af bemærkningerne til lovforslaget fremgik, at:

»Fortsat drift af DSB's nuværende overfarter, herunder de overfarter, der forestås af ScandLines A/S ... er således kernen i det nye selskabs virke, men der vil ske afvikling af en række færgeoverfarter i de kommende år, når de faste forbindelser over Storebælt og Øresund åbner.«

Det fremgik yderligere af bemærkningerne til lovforslaget, at Helsingør-Helsingborg-overfarten forestås af et dansk-svensk samsejlingssselskab. Ved aktstykke nr. 270 af 1. juni 1990 gav Finansudvalget således tilslutning til, at DSB sammen med det svenske selskab SFL, der ejes af de svenske jernbaner, etablerede et dansk aktieselskab SFL-DSB A/S, der senere fik navnet ScandLines A/S, med hjemsted i Helsingør. Under dette selskab er oprettet to helejede datterselskaber: ScandLines Danmark A/S og ScandLines Sverige AB.

Der er altså tale om, at Folketinget har vedtaget de betingelser, hvorunder samarbejdet fungerer. Jeg er glad for, at der har været så bred