

Nu har ministeren jo lige været nede og hilse på nogle nede i EU, og jeg er overbevist om, at de ikke stiller sig tilfreds med den anlægslov, som ministeren vil komme med – ud fra det, vi har fået at vide indtil nu.

Så jeg tror, at det her forslag er aktuelt i dag, og jeg tror desværre også, at det er aktuelt igen om et par måneder.

Men jeg glæder mig da til at se den nye anlægslov, som kommer, og som skal give mulighed for at anlægge et leje, hvor der ikke er nogen investorer, og hvor der ikke er nogen, der har nogen interesse i at opføre det.

Jeg synes, at man i stedet for skulle koncentrere sig om det her forslag, som vi har fremsat, og sørge for, at der bliver fri konkurrence i de eksisterende lejer. Det vil være meget, meget let. Ellers tror jeg, at EU kommer og fortæller trafikministeren og Folketinget, hvordan den her sag skal skæres.

Jeg forstod også på hr. Jan Køpke Christensen, at han er meget glad for EU og for, at EU nu vil komme og klare problemerne. Så bliver der ikke så store problemer for Fremskridtspartiet med hensyn til at tage stilling til det her.

Så vi må se, hvad der sker.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg ved ikke, om hr. Donner var uden for salen på et tidspunkt – det skal jeg lade være usagt – men jeg ved ikke, hvor hr. Donner har fra, at jeg skulle være glad for EU, og at Fremskridtspartiet skulle være glad for EU. Jeg tror nok, hr. Donner er den eneste, der har den opfattelse her i salen.

Men all right, jeg er da ganske enig med hr. Donner i, at man bør stemme gult, når man ikke har en holdning; det er klart. Nu har hr. Donner jo været i en god grundskole, så hr. Donner ved, at Fremskridtspartiet enten stemmer ja eller nej. Vi tager stilling, vi indtager en holdning til de forskellige forslag her i Tinget, og det er da kun godt, at hr. Donner har forstået, at det er den rigtige vej at gå.

Med hensyn til det med, at teksten i de forslag, man fremsætter, ikke må, hvad skal vi sige, have et større omfang – teksten skal være så kort som muligt, hørte vi fra hr. Donners side – vil jeg godt sige, at hvis man vil have indflydelse, kan det ikke være et argument, at teksten skal være så kort som muligt.

Det, Fremskridtspartiet gør opmærksom på, er, at vi har en holdning f.eks. til den her sag,

som Fremskridtspartiet har kæmpet for i mange år, og det er jo klart, at når vi ønsker den fri konkurrence, gælder det ikke kun H-H-linjen, så gælder det naturligvis også, som jeg sagde, Århus-Kalundborg, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav for den sags skyld, og der skal ikke mange ekstra ord til for at få fri konkurrence på alle ruter. Vi mener, at der må være konsekvens i det, man siger, og også i det, man så gør, og det har åbenbart ikke været tilfældet her.

Når hr. Donner åbenbart er i tvivl om, om vi vil stemme for forslaget, skal jeg bare sige – hvilket jeg også tror hr. Donner har forstået og måske bare spørger lidt drilsk – at naturligvis stemmer Fremskridtspartiet for. Det her er et skridt i den rigtige retning, det er da klart. Men vi ønskede, at det skulle gennemføres på hele feltet. Vi mener, at der skal foretages handling ud fra det, man går og siger, en handling, der får den konsekvens, at alle ruterne bliver liberaliseret, og at der bliver fri konkurrence.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg har lidt svært ved at forstå hr. Ole Donner, som siger, at de eksisterende færger bare kan ligge og sejle gratis, og at der så skal en konkurrerende færge ind, som skal betale for at etablere sig.

Det er jo ikke rigtigt, vil jeg gerne sige til hr. Donner, og rent faktisk er det vel ikke det, konkurrerende rederier ønsker.

Det er jo sådan, at staten har foretaget en investering på 460 mio. kr. i færgeløjerne. Det gjorde vi i forbindelse med anlægsloven i 1990, og der blev købt færger for 325 mio. kr. Og det forholder sig jo sådan, at den 5. december sidste år solgte vi rederiet til et aktieselskab med ret til at kunne bruge faciliteterne. Men det er jo ikke sådan, at rederierne ønsker, at vi skal opføre os sådan, at vi bare skal give konkurrerende virksomheder lov til at sejle.

Vi har fået et brev fra Stena Line, og jeg skal tillade mig at citere herfra (Trafikudvalget, folketingsåret 1994-95, alm. del – bilag 586):

»Fra Stena Lines side er man af den opfattelse, at sagen i Helsingør er principiel, idet imødekommelse af Mercandias ønske i Helsingør kan skabe en urimelig præcedens for andre færgerederier.

Færgedrift kræver betydelige investeringer i havnefaciliteter og færger. Disse investeringer skal forrentes og afskrives, hvilket sker med en