

En anden ting, man ikke må glemme, er, at overfartsprisen størrelse på ruten Helsingør-Helsingborg hænger nøje sammen med, hvor stor en succes vi får med den kommende Øresundsbro. Trafikministeren kan derfor regne med, at vi i Det Konservative Folkeparti gerne vil gøre alt, hvad der står i vores magt, for at fremme det principielle i lovforslaget, nemlig at der åbnes op for fri konkurrence, og at dette gøres hurtigst muligt.

Men samtidig er jeg dog nødt til at sige, at Det Konservative Folkeparti har meget store problemer med erstatningen, for hvad taler vi om? Vi mener, ministeren har haft rigelig tid til at kunne forudsige det eventuelle erstatningsbeløbs størrelse. Er det 10 mio. kr.? Er det 50 mio. kr.? Er det 100 mio. kr.? Er det 500 mio. kr. eller måske 1,2 mia. kr.? Vi føler, at dette punkt er for uklart, og personlig kunne jeg godt fristes til at kalde det et tagselvord, og det bryder jeg mig ikke om i den sammenhæng.

Et punkt, jeg også dvælede lidt ved, var ministerens krav til en ny operatør. Hvorledes vil ministeren bedømme et rederis soliditet, hvis et sådant rederi f.eks. ikke er i stand til at udrede sine gældsforpligtelser rettidigt? Jeg spørger bare!

I det hele taget mener jeg, at lovforslaget lægger op til betydelig flere spørgsmål, end det giver svar og reelle løsninger. Således beskriver ministeren de gældende kontraktforhold i Helsingør Havn, herunder de kontraktlige forpligtelser over for virksomheden Sundbusserne A/S. Men har ministeren noget bud på, om et kontraktbrud med Sundbusserne vil afstedkomme et større erstatningskrav end det, ministeren formoder, der vil komme fra ScandLines, og hvorfor skulle et sådant erstatningskrav eventuelt kunne blive større? Ville en sådan løsning ikke alt andet lige genere ScandLines meget mindre?

Og hvad med de svenske udmeldinger i sagen? Selv om ministeren skriver i sine bemærkninger, at det er tilkendegivet fra Helsingør Havn, at der vil være plads til et nyt færgerederi, er der andre udtalelser, der peger i retning af, at ministeren endnu en gang er blevet overhalet af virkeligheden. Således har sagen ikke bare svensk bevågenhed, men også EU's bevågenhed, og jeg vil derfor gerne vide, om ministeren kan forsikre over for Folketinget, at lovforslaget, som det foreligger nu, ikke er i konflikt med den gældende EU-ret.

Ligeledes vil jeg også gerne have ministerens svar på, hvorledes ministeren har tænkt sig at imødekomme den af kommissær Karel van Miert fastsatte frist, altså den 1. juni 1996. Det fremgår tydeligt af kommissærens skrivelse af 6. marts 1996, at han mener, at et nyt færgerederi under alle omstændigheder skal kunne starte ikke senere end 1. juni 1996. Jeg ved godt, at ministeren så at sige har spillet ansvaret for nøl i denne sag videre til Folketinget med ministerens svar til Karel van Miert den 6. marts 1996, men dette lovforslag kunne velsagtens have været fremsat få dage efter Konkurrencerådets anbefaling den 26. maj 1993, og ministeren kan vel ikke benægte, at Karel van Miert den 1. juni 1996 kan anlægge EU-retssag mod Danmark.

En ting er regeringens opfattelse af EU-retlige risici, men noget andet er, hvad der reelt vil ske. Kan ministeren f.eks. garantere, at hans lovforslag ikke afstedkommer et erstatningsansvar over for dem, der har verserende klager eller sager angående konkurrenceforholdet på Helsingør-Helsingborg-ruten? Ministeren påpeger jo selv i sine bemærkninger til lovforslaget, at Europa-Kommissionen tilkendegav i september 1994, at tidligere afslag kunne være i strid med Traktatens konkurrenceregler, artikel 90, jf. artikel 86.

En anden ting, der melder sig, er spørgsmålet om, hvorledes ministeren vil imødekomme de krav, man fra Helsingør Kommune stiller vedrørende parkeringspladser. Ganske vist bemyndiger lovforslaget ministeren til at ekspropriere den kommunale parkeringsplads ved færgelejet, men det løser jo ikke parkeringsproblemerne for Helsingør som handelsby.

Men nu skal det ikke bare være betænkeligheder og ubesvarede spørgsmål. Der skal også lyde ros til ministeren. Lovforslaget er nemlig det udspil fra ministeren, der bedst har respekteret de miljømæssige aspekter, de to tidligere miljøministre, fru Lone Dybkjær og hr. Per Stig Møller, så inderligt kæmpede for. Det var deres bestræbelser, som bidrog væsentligt til, at det prægtige Kronborg nu fortjener at komme på verdenskortet over kulturelle skatte.

Som ministeren måske kan fornemme, bliver det nogle lange arbejdsdage frem til den 1. juni, og han kan roligt tælle Det Konservative Folkeparti med blandt dem, der på en fair og ikkediskriminerende måde vil lukke op for konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Men en helt konkret stillingtagen til lovforslaget kan Det Konservative Folkeparti først give ministe-