

ren, når vi gennem et seriøst udvalgsarbejde har fået acceptable svar på alle de ubesvarede spørgsmål, der stadig er i denne sag.

Til sidst kan jeg ikke lade være med at komme med et lille suk: At tænke sig, hvor meget vi alle kunne have undgået, hvis ikke ScandLines som eneoperatør havde presset overfartsprisen derop, hvor dråben lige netop fik bægeret til at flyde over!

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Der er jo ikke grænser for, hvor mange spørgsmål hr. Stefan G. Rasmussen mener, andre skal kunne besvare, men det ønske kan man jo altid have.

Trafikministeren burde bl.a. vide, hvad et erstatningsspørgsmål kommer til at ende med. I en sag, vi overhovedet ikke har indledt endnu, skulle ministeren altså allerede på forhånd kunne sige det. Ja, ja, det kan jo godt være, man kan have den slags forventninger til en minister, men vi var i hvert fald nogle stykker her i salen, der havde den forventning, at når Det Konservative Folkepartis ordfører gik på talerstolen, var det ikke bare for at få svar på nogle spørgsmål.

Når en ordførelse er til ende, kan man vel formode – sådan plejer det at være her i huset – at man ved lidt om det pågældende partis holdning til lovforslaget. Men jeg fik i hvert fald ikke den afklaring, selv om det burde have været tilfældet, for i debattens løb har der jo været tid nok til både at skrive sin ordførelse og sondere sit eget partis holdninger og meldinger i denne sag. Men jeg sad og undrede mig lidt over, hvilket parti ordføreren egentlig repræsenterede. Var det et parti, hvor en række konservative ledere har givet tilslutning til, at man fandt en fornuftig løsning, eller var det et helt andet parti?

Ordføreren mente også, at det burde være gået lidt stærkere. Det ville måske være gået lidt stærkere, hvis den tidligere konservative trafikminister ikke havde handlet over for Mercandia, som han gjorde. Det var vistnok i 1992, eller husker jeg helt galt?

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes nok, at det mest groteske i denne sag er, at den er kommet op på EU-plan. Tilsyneladende sidder der en kommissær, der har gjort det til sin store hobby at finde ud af, hvem der skal sejle på et eller andet lille færgeleje oppe i Helsingør, i Holger Danskes by.

Når jeg siger, det er grotesk, er det også, fordi vi i Trafikudvalget netop har fået tilsendt en fin hvidbog fra EU, der hedder »Borgernes Transportnet«, og det må jo være den samme kommissær, der står bag den. Der står i den, at Den Europæiske Unions rolle er blandt andet – og det er nævnt ikke mindre end tre gange, så det må være meget vigtigt – at alle beslutninger skal træffes på lokalt, regionalt eller nationalt niveau, og at Fællesskabets rolle er at informere, støtte og formidle. Men det er jo ikke ligefrem det, man gør her. Her dikterer man.

Så jeg vil da godt bede kommissær van Miert om at give en forklaring på, hvorfor der er forskel på, hvad man vil gøre andre steder i Europa, og hvad man skal gøre her.

En anden ting, der er fåbelig i denne her sag, er, at man nu tilsyneladende kan begynde at ekspropriere fra staten til private, for det er jo reelt det, der sker med det lovforslag, der ligger her. Hr. Kim Behnke har været inde på, at det gør man over for private, men det er vistnok aldrig før sket, at man gør det over for staten.

Og jeg har været inde på, at der i forvejen er konkurrence deroppe; Sundbusserne er der jo. Togfærgerne bliver vel det næste, der skal være konkurrence på, og så bliver der slet ikke plads.

SF's holdning, siden denne sag kom frem i august sidste år, har været: for det første, at der skal være konkurrence, for det andet, at det skal foregå fra et leje, som den pågældende selv må etablere, og det såkaldte Ole Lauritzen-leje, der har været fremme før, mener vi stadig væk er det rigtige, og det gør vi af flere grunde:

En af dem er, at jeg i hvert fald som mit partis ordfører, når jeg kigger på færgesikkerheden i Helsingør Havn, vil vaske hænder over for det forslag, der ligger her. Jeg tror, det var hr. Svend Heiselberg, der sagde, at det ikke betyder noget, at der kommer et par færger mere ind. Men det er jo ikke afgjort, at der kun kommer et par færger mere ind. Sagen er jo, at der for øjeblikket er ankomster og afgang i Helsingør Havn hvert 6.-7. minut, og hvis der kommer en anden operatør ind, vil vedkommende selvfølgelig tjene penge, når der er mulighed for at tjene penge, og derfor kan der godt blive flere færger, og det mener jeg er en kraftig tilsidesættelse af sikkerheden til søs, og jeg vil godt sige, at den dag, der sker et eller andet deroppe, så har jeg advaret her.

Jeg mener det alvorligt; jeg har trods alt nogle års erfaring inden for området: Når der først bliver konkurrence på den måde, som der bliver