

bindelsen, vil behovet for færgetrafik mellem Helsingør og Helsingborg i hvert fald være mindre, end det er i dag, og derfor er det jo lidt kunstigt, at man puster spørgsmålet om, hvorvidt færgerne må kunne ses fra Kronborg osv., op til et omfang, som slet ikke hører hjemme nogen steder. De mennesker, der kommer deroppe omkring, kunne jo nok i det par år, det drejer sig om, affinde sig med at se, at der sejler en færge forbi i ny og næ.

Så er der de enkelte bestemmelser i lovforslaget:

Vi synes ikke, det er særlig hensigtsmæssigt, at man nedsætter det udvalg, som skal forestå denne licitation. Udvalget som sådant har vi ikke så meget imod – vi ved jo ikke rigtig, hvem der kommer til at sidde i det, men det kan vi måske få indsigt i under udvalgsarbejdet – det er mere de meget subjektive kriterier, som man skal bruge som grundlag for at afgøre, hvem der skal være operatør på stedet. Hvis ikke vi sørger for at holde den proces i særdeles stram snor, kan vi meget vel blive vidner til, at det ikke er den bedste, der vinder, men den, som man er gode venner med, og som man helst ser som operatør. Jeg kunne f.eks. forstå på SF, at man ønsker, at miljøkravene bliver så stramme, at der ikke er nogen, der er i stand til at overholde dem. Det vil vi godt advare imod.

Og så er der det, som jeg har haft en række korte bemærkninger om tidligere, nemlig spørgsmålet om statens erstatning til ScandLines A/S:

Vi har klart og utvetydigt forstået budskabet fra direktøren for ScandLines A/S, da han i TV-Avisen erklærede, at man forlanger ½ mia. kr. i erstatning. I første omgang havde vi svært ved at forstå, hvorfor det var et beløb i den størrelsesorden, men ved nærmere eftertanke er vi som sagt ikke i tvivl om, at det er her, hunden ligger begravet, at det er her, det skjulte statssubsidium skal overføres på en måde, som er legal, og som ikke giver anledning til bemærkninger fra EU, og det vil vi simpelt hen ikke være med til.

Vi mener ikke, at der skal være en paragraf, der er formuleret, som det er tilfældet, og derfor vil vi stille et ændringsforslag, der går ud på, at staten selvfølgelig kun skal udbetale erstatning, hvis domstolene godtgør, at der er et erstatningsansvar, og domstolene nærmere bestemmer, hvor stor erstatningen skal være. Vi ønsker ikke, at domstolene kun skal tage stilling til erstatningens størrelse.

Så er der flere – senest SF – der har nævnt, at man håber på, at svenskerne vil sige nej. Men Sverige er altså også medlem af EU, og derfor vil Sverige jo være forpligtet af de samme EU-bestemmelser, som Danmark er.

Det korte af det lange er, at Fremskridtspartiet ikke kan tilslutte sig lovforslaget i præcis den ordlyd, som forslaget foreligger i her i dag, men vi håber med et par gode ændringsforslag at få forslaget gjort spiseligt og vil så kunne støtte det ved tredjebehandlingen.

Jette Gottlieb (EL):

Forslaget om tvangskonkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten er et interessant eksempel på en politisk proces i dagens Danmark. Hele sagen har fra starten været en ikkesag, der aldrig ville været opstået, hvis ikke der havde været tale om en ualmindelig provokerende politisk prisfastsættelse på overfarten.

Enhedslisten har intet imod politisk prisfastsættelse, hvis sigtet er at fremme en overordnet transportpolitisk målsætning, men det er der jo ikke tale om her; det er snarere nogle skumle hensigter om at sikre en vaklende rentabilitet på en Øresundsbro, hvis takstpolitik er gjort afhængig af H-H-overfarten.

Enhedslisten har heller ikke tvangskonkurrence som en grundlov og vil i dette konkrete tilfælde gøre opmærksom på det usædvanlig uhensigtsmæssige i at have to operatører i det smalle og vanskelige farvand.

Enhedslisten har altså ikke nogen drivkraft til at være med til at løse det problem, som regeringen har bragt sig i. Det er da heller ikke hidtil lykkedes konkurrenceideologerne at komme igennem med projektet. Det er ganske enkelt ikke fornuftigt at gennemføre det, så få år før man selv gennemtvinger en fast forbindelse, der radikalt vil ændre transportforholdene over Øresund.

Ydermere har man selv for kun et år siden været med til at medvirke til en række DSB-love, der som forudsætning har de eksisterende færgeforbindelser med alt, hvad det indebærer af efterfølgende erstatningssager.

Man har altså ikke kunnet gennemføre denne tvangskonkurrering ved egne kræfter, men så kan man jo appellere til noget, som man tror er højere magter i EU: I direkte modstrid med subsidiaritetsprincippet påbyder Europa-Kommissionen med minutøs nøjagtighed konkurrence på overfarten, for Kommissionen vil jo ikke bare gennemtvinge konkurrence som sådan; konkur-