

Lovforslaget er nu Folketingets sag. Regeringen vil naturligvis bestræbe sig på at svare så udførligt og hurtigt, som det overhovedet kan lade sig gøre, på de formentlig mange spørgsmål, der vil blive stillet under lovforslagets behandling.

Jeg håber, at det kan lykkes at gennemføre en behandling af lovforslaget så betids, at det kan vedtages, således at de tidskrav, som Europa-Kommissionen gerne ser overholdt, kan overholdes. Jeg siger tak for de positive bemærkninger, der har været, og jeg ser frem til en både interessant og spændende udvalgsbehandling.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Jeg skal gøre det ganske kort. Jeg er ikke vant til at få spørgsmål fra ministeren her i salen, men jeg skal da gerne besvare det.

Så vidt jeg ved, hersker der altså ikke nogen uoverensstemmelse mellem de holdninger, jeg her har tilkendegivet, og det, ministeren opfatter at ledende kræfter i Det Konservative Folkeparti skulle have givet udtryk for.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg måtte ikke gå op og svare hr. Stefan Rasmussen før på det med plimsollere.

IMO har på baggrund af »Estonia«-forliset lavet nogle nye bestemmelser, der betyder, at de af DSB's færges, der ikke er så nye som »Tycho Brahe« og andre, allerede fra 1. april næste år nok skal bygges om for adskillige millioner, måske adskillige hundrede millioner kroner.

Trafikministeren appellerer ligesom om, at man ikke stiller for mange spørgsmål om erstatningerne, og det er jeg ked af. Det bliver jeg i hvert fald nødt til at stille spørgsmål om, for det er jo det, der er det interessante. Forligspartierne, regeringen og De Konservative, skal have en samtale her, så derfor bliver det interessant, hvad De Konservative vil gøre på dette område.

Der er nogle andre ting, jeg synes, der er interessante, f.eks. Mercandia. Der er jeg enig med trafikministeren i, at fordi man har rejst en sag nede i EU, skal man da ikke automatisk begynde at besejle nogle færgelejer oppe i Helsingør. Så let skal det da ikke gå. Det drejer sig da også om, at færgerne ikke forurener, at de har ordentlig service for passagererne, at sikkerheden er i orden, at de kan klare passagerer, osv.

I et papir, Mercandia har sendt til udvalget, står der noget, som jeg også godt vil have belyst, for jeg synes, man drejer den lidt:

»Vi støtter os her bl.a. til de fire kendte færge-sager, der er afgjort i EU-Kommissionen: Stena-Rødby, Stena-Sea Link/Holyhead og Cernago i Spanien ...«

Det drejer sig om, at de har fået adgang til den ønskede havn, men så nemt er det altså ikke. Når man henviser til Stena Line på Rødby, sagde Europa-Kommissionen noget, der var fornuftigt – det hænder jo – nemlig, at skulle man ind og konkurrere på det område, måtte man lave sin egen havn. Det er jo det, man bør gøre, og det har været linjen for SF.

Men jeg kan altså garantere for, at der nok skal komme nogle spørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Det er dejligt med gensidig respekt og forståelse mellem nogle, der er uenige, som ministeren og jeg er i denne sag. Jeg takker for hans bemærkninger derom, og respekten og forståelsen består.

Når det er gjort, vil jeg ikke have debatten til at slutte uden lige at sige til ministeren, hvad jeg mener, der burde være sket.

Thi det foregår jo sådan, at det er Trafikministeriet, der spørger Justitsministeriet om en række juridiske forhold, som Justitsministeriet så besvarer den 13. februar i år. Under det afsnit, der hedder »Den EU-retlige baggrund«, kommer Justitsministeriet altså i sin overvejelse til det resultat, jeg citerede i dets helhed før, at Justitsministeriet ikke på det foreliggende grundlag har haft mulighed for at vurdere, hvorvidt eneretten til ScandLines A/S er i strid med noget i Unionstraktaten.

I den situation mener jeg, at regeringen skulle have udrustet en lille ekspedition af en eller to fra Justitsministeriet og Trafikministeriet og være rejst ned og have vist dette og diskuteret en gang til, om de i det hele taget var berettiget til at koste rundt med os på den måde, som de har gjort. Der var ikke sendt nogen åbningsskrivelse, ikke nogen notits eller noget som helst. Skulle det endelig være sket, kunne vi så have taget stilling til, hvordan vi skulle forholde os til det, men så langt var man slet ikke kommet. Man har ikke turdet – og det var derfor, jeg før talte om at dø af skræk – følge sit eget justitsministeriums påvisning af, at der ikke til dato for os foreligger noget om, at den hidtidige ordning har været en overtrædelse af EU's regler.