

Men i tilfælde af, at Mols-Linien og Tårs-Spodsbjerg så ikke kan klare det, skal de have penge fra A/S Storebæltsforbindelsen. Det står der altså i den lov, der foreligger med baggrund i vedtagelsen, og den ligger der stadig væk.

Nu udtrykker man det så på en lidt anden måde, idet man skriver, at man i tilfælde af, at f.eks. Mols-Linien ikke kan klare det mere, vil kræve licitation, og det kan man da godt, men man kan bare ikke bede nogle andre om at sejle ind i færgeløbet ved Sjællands Odde, for det er altså Mols-Liniens private færgeløbe, og man er vel ikke kommet så langt blandt de borgerlige partier i det her land – selv om man kan tro det med baggrund i vedtagelsen om Helsingør-Helsingborgruten, hvor man eksproprierede fra DSB og gav til private – at man siger ja til at ekspropriere fra Mols-Linien til en anden færgerute; så langt tror jeg trods alt ikke man er kommet. Så det her giver altså de færgefarter og dermed de arbejdspladser, der eksisterer i dag, store problemer.

Så kan man sige: Det gør det ikke, og det går nok, og så kan man sige som hr. Kaj Ikast: Ja, vi er nogle hårde bananer, men de dér rederier har tjent for mange penge, og det skal de ikke gøre i fremtiden, men dér vil jeg godt gentage over for hr. Kaj Ikast, at hvis ikke Halsskov-Knudshoved i sin tid havde tjent mellem 400 og 500 mio. kr. om året, som var gået i DSB's slunkne kasse, så var der sket én ting, og det var, at staten skulle have givet ½ mia. kr. mere til DSB. Og man kan ikke sige, at DSB har taget overpris, for der er syv andre færgeruter på området, som kæmper om de samme kunder. Så derfor kan man ikke klandre DSB for det; de har kørt efter markedsvilkårene.

Og som sagt siger vi nej til dette lovforslag, fordi det er udtryk for en skævvridning, og fordi det bl.a. ødelægger den kollektive trafik i Vestsjællandsområdet. Mols-Liniens årsberetning har f.eks. en meget talende beskrivelse af, hvor meget vejslid den har sparet de danske veje for. De skriver nemlig: Fordi så og så mange biler tager med Mols-Linien til Nordjylland, spares Danmark for vejslid i en størrelsesorden af 25 millioner km om året. Det er en ny måde at regne det ud på, men den er meget talende.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil tillade mig at sige her, at hr. Tommy Dinesen egentlig selv leverede bevismaterialet:

Alle disse sorte og uigennemsigtbare rabatter har vi nu fået fjernet! Og for mig er det en stor dag: At tænke sig, at vi ikke skal køre videre med det her! For som der tydeligt står i lovforslaget: Rabatterne skal være åbenlyse og på maksimalt 10 pct., og det er en meget stor gevinst for dansk erhvervsliv.

Og så vil jeg sige, at det er ikke så enkelt, som hr. Tommy Dinesen siger, for hr. Tommy Dinesen siger, at Storebæltsbroen skal overtage Mols-Linien, men det står der aldeles ikke noget om i lovforslaget; der står, at Storebæltsforbindelsen skal garantere én rute på Kattegat og én på Spodsbjerg-Tårs, og der står ikke noget som helst om Mols-Linien.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Min korte bemærkning går i samme retning som hr. Kaj Ikasts, så nu er vi også enige på det punkt, og det er jo pragtfuldt – sikke en trafikdag!

Det er da urimeligt, at hr. Tommy Dinesen fremstiller det, som om der gøres uret mod de små vognmænd, mod de små forretningsdrivende til fordel for de store, for jeg er helt sikker på, at ikke blot hr. Tommy Dinesen i sit private forbrug, men også alle firmaer og organisationer – vi hørte tidligere om, at hr. Tommy Dinesen har siddet forskellige i bestyrelser, og det må vel have været i ledelsen af fagforeningen og af Socialistisk Folkeparti – at hvem som helst, der skal købe stort ind, skaffer sig en rabat, og det er da ikke urimeligt. Og som sagt er jeg sikker på, at hr. Tommy Dinesen gør det samme selv, når han en gang imellem skal købe stort ind.

Og derfor er det da netop i de små vognmænds favør, når rabatgivningen til de store i denne aftale og i denne lov limiteres til 10 pct., og det synes jeg hr. Tommy Dinesen skulle hilse med fornøjelse og ikke ærgre sig over, at hans folkebevægelse imod Storebæltsforbindelsen led et sørgeligt skibbrud for mange år siden, eller se sig blind på teksten i det lovforslag, som vi behandler her.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er fuldstændig rigtig, at Mols-Linien ikke er nævnt, men alle, der har arbejdet med trafik her i Folketinget gennem nogle år, er dog klar over, at vi har været oppe at se på vejene deroppe adskillige gange, og at vi vel har givet folk deroppe visse forventninger om, at vejene skal