

Men lad os få uddybet det under udvalgsbehandlingen.

Jeg kan konstatere med glæde, at der ser ud til at være flertal for forslaget, og så finder vi ud af resten under udvalgsbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:
12) Første behandling af lovforslag nr. L 216: Forslag til lov om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg.
 Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
 (Fremsat 28/2 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Da Odysseus i år 1200 før vor tidsregning skulle hjem fra Ithaka efter krigen i Troja, skulle han passere Messina, et smalt sund i det græske øhav. På hver side af sundet var som bekendt et uhyre. På den ene side sad Skylla, på den anden side sad Karybdis. Odysseus kom igennem, men Skylla med de seks hoveder havde snuppet seks af Odysseus' gode mænd – her ryger kun færgeleje 1.

Uden ret megen sammenligning til vores eget lille, smalle Øresund kom jeg alligevel til at tænke på Messina og på Skylla og Karybdis. Nogle lighedspunkter er der i hvert fald. Det er, kan vi så konstatere, ikke første gang i verdenshistorien, at sejlads på et smalt sund kan volde både problemer og vanskeligheder. Nok er Europa-

Kommissionen og Konkurrencerådet og Mercandia og Ole Lauritzen og Kronborg og færgeleje 1 og ScandLines A/S ikke så slemme som hverken Skylla eller Karybdis, men helt nemme har de nu ikke været at have med at gøre.

I øvrigt tilslutter Socialdemokratiet sig forslaget, herunder at den fri konkurrence etableres, at ruten udbydes, og at et uvildigt panel behandler ansøgningerne. Og så håber vi, at den høje standard på ruten kan bevares.

Svend Heiselberg (V):

I Venstre har vi aldrig ønsket at forsømme nogen lejlighed til at følge Traktatens bestemmelser om fri konkurrence. Det har vi ønsket på HH-overfarten, og det ønsker vi også på lignende områder.

Vi indrømmer, at det burde være sket langt tidligere. Vi er af den opfattelse i Venstre, at reel konkurrence er den måde, man betjener borgerne bedst og billigst på.

Vi må kritisere regeringen for, at den ingen notits tog af Konkurrencerådets henstilling i 1994 om at åbne op for fri konkurrence på HH. Monopoler fører aldrig til noget godt. Det burde regeringen snart erkende.

For at finde en løsning på et problem, som vi selv har været med til at skabe, tilbød vi fra mit parti at være regeringen behjælpelig med at finde en udgang på problemet; men vi gjorde det klart fra begyndelsen, nemlig at løsningen skulle indebære reel konkurrence, og at løsningsmodellen skulle kunne accepteres af Kommissionen ud fra en konkurrencemæssig synsvinkel. Det var de to hovedkrav, vi stillede.

Når vi har lagt vægt på, at Kommissionen blev hørt, er det ud fra den betragtning, at tilsynet med fri konkurrence er meget vigtigt for at få Fællesskabet til at fungere. Det er jo en opgave, som Kommissionen har over for alle medlemslande, eksempelvis subsidierede flyselskaber og skibsværfter osv.

Vi måtte acceptere, at det første forslag til det fjerde færgeleje syd for de eksisterende færgelejer ikke var konkurrencedygtigt. Dernæst var så et af de eksisterende færgelejer eller Nordre Mole, som stort set er klar til ibrugtagning, på tale. Der er færgelejer, der er parkeringspladser. Hvad de sidste angår, må vi konstatere, at der ikke vil være et flertal herfor i Folketinget.

Derfor har vi alene tilbage ved lov at beslutte, at vi vil inddrage et af de tre allerede benyttede færgelejer, og her er vi af samme opfattelse som ministeren, at så vil det rigtigste være at inddra-