

dér, hvor det nok ikke er gode venner, der driver de forskellige færgeelskaber, tror jeg, man på et eller andet tidspunkt får problemer.

En anden ting, der er nævnt i forslaget, er, at man med hensyn til færgerne stiller nogle krav til de operatører, der skal ind. Her vil jeg gerne sige, at »Tycho Brahe«-typen er en af de mest miljøvenlige færgetyper i hele verden, og at det, der nu kan ske, hvis der kommer andre ind, er, at man altså får en forøget forurening, og derfor vil vi selvfølgelig stille et ændringsforslag, der går på forureningen fra færgerne – det, at færger forurener, er jo et meget stort nummer, som har været brugt som argument for at bygge broer for milliarder af kroner her i landet – og her må EU også ind: Man må fra EU's side give udtryk for, at man er enig i, at de færger, der skal sættes ind, i hvert fald må være lige så gode som dem, der er der i forvejen – hvis de ikke skal være bedre. Det mener jeg er et krav, man må stille, og så er der ikke ret mange, der har færger, der kan godkendes, kan jeg godt sige med det samme.

Vi vil komme med et ændringsforslag, som går på, at man skal bruge Ole Lauritzen-lejet, og så mener vi, at man skal sende sagen videre til EF-Domstolen, så den kan køre dér i 3-4 år.

Det bedste, man kan håbe om det lovforslag, der ligger her, er, at man fra Helsingborgs side siger, at man slet ikke vil have andre operatører i Helsingborgs havn.

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Tommy Dinesen:

Jeg er ret enig med ham i, at det lille Ole Lauritzen-leje, som det hedder, ville have været en god løsning, men sådan er situationen desværre ikke. Hverken Helsingør Kommune eller Frederiksberg Amt – og Helsingør Kommune er jo konservativt ledet – har overhovedet været hjælpsomme i denne sag.

Det letteste havde i den aktuelle situation været at vælge Nordre Mole-løsningen, altså den løsning, der implicerer en genåbning af færgelejet nær Kronborg og fortidsmindefredningen. I Det Radikale Venstre er vi tilfredse med, at det ikke var den løsning, der blev valgt, og det er befolkningen i Helsingør og omegn også.

Om det aktuelle lovforslag er der kun at sige, at vi kan støtte det. Det er en rimelig løsning i den aktuelle situation.

Kim Behnke (FP):

Fremskridtspartiets ordfører, hr. Jan Køpke Christensen, er desværre forhindret i at være her i dag, og derfor er det faldet i mit lod at give en beskrivelse af, hvordan Fremskridtspartiet ser på denne situation.

Vores udgangspunkt er, at der skal være konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det skal være sådan, at man som bruger af overfarten har valgfrihed, ikke kun når det drejer sig om at blive fragtet over som passager, men også hvis man ønsker at få sin bil med.

Ministeren har jo i bemærkningerne til forslaget meget grundigt beskrevet, hvordan det er en af Europas mest befærdede færgeoverfarter – hvis ikke det er den mest befærdede færgeoverfart, der overhovedet findes. Og netop på et sådant sted er det aldeles u hensigtsmæssigt, at den monopoldannelse findes, som vi igennem mange år har været vidner til.

Fremskridtspartiet har ikke nogen som helst aktier i Mercandia, men jeg synes, der er grund til at takke et privat rederi for, at det så vedholdende og stædigt er blevet ved med at holde fast på sin ret til at komme videre i denne sag. Havde det givet op efter de mange afslag fra Trafikministeriet igennem årene, er det ikke sikkert, at vi havde været i den situation i dag, at der nu endelig er taget hul på problemstillingen.

Hvis det var sådan, at man i regeringen var hundrede procent sikker på, at man ikke var forpligtet til at give denne frie adgang eller i hvert fald denne mulighed for at få monopolet brudt, havde man vel med sindsro taget en sag ved EF-Domstolen, men det er jo nok udsigten til at blive dømt og udsigten til, at man så ad den vej alligevel ville blive tvunget til en eller anden løsning, der gør, at vi har lovforslaget her i dag.

Det lovforslag, der så ligger foran os, synes vi sådan set – med ministerens egne ord fra presseudtalelser – ikke er den bedste løsning. Jeg ved, at ministeren har den opfattelse, at det er den mindst dårlige løsning. Men nogle af de overordentlig subjektive argumenter, der er blevet brugt for, at man ikke vælger andre løsninger, er nu ikke nogle, der imponerer os forfærdelig meget. Vi synes, man i langt højere grad skulle have set på, hvad der var mest hensigtsmæssigt, frem for at se på, hvad der giver færrest skrammer og mindst ballade.

Alle er jo nok opmærksomme på, at på det tidspunkt, hvor vi får åbnet for biltrafik på en bro mellem Sjælland og Sverige, Øresundsfor-