

færdigt, hvis man havde to, der skulle starte på livets landevej sammen, og man så bandt en guldklump i rumpen af den ene og ikke af den anden. Det er da vist noget politik, som hr. Tommy Dinesens parti ellers godt kan forstå. Der er for lidt retfærdighed over for det private erhvervsliv, som DSB's rederi skal konkurrere med, men det er jo glædeligt, at det kan det.

Så kan jeg godt lide, at hr. Arne Melchior og hr. Søren Hansen snakker om det principielle i denne sag med hensyn til erstatningen. Lad os så tage det principielle sammen: Er det ikke således, at hvis vi skulle til at gøre det op, må vi sige, at der er nogle udgifter, men der er så sandelig også nogle indtægter, der skal modregnes? Da Konkurrencerådet allerede i 1993 sagde, at her er noget, der ikke dutter, kunne jeg da godt fristes til at sige: Overførsel af 1,2 millioner biler, 300.000 lastvogne og 50.000 busser pr. år. 12 millioner passagerer, hvoraf de 2 millioner godt nok er nede på Sundbusserne. Ganger man det op med en overpris på 100 kr., er det en indtægt på 200 mio. kr. Jeg vil ærligt indrømme, at der er mange principper i det her.

#### Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hr. Søren Hansen citerede i sin ordførertale det græske sagn om Odysseus' sejlads i Messinastrædet. Jeg skal langtfra sammenligne mig selv med Odysseus, men imidlertid mener jeg, at der er megen ræson i at nævne det gamle sagn, for min fornemmelse er ofte at stå mellem Skylla og Karybdis.

I al fald har det været en oplevelse at have med denne sag at gøre forstået på den måde, at næsten alle partier har forlangt en løsning, der skulle opfylde de to hovedkrav, som hr. Svend Heiselberg nævnte i sin ordførertale:

1. Der skal være reel konkurrence på overfarten.
2. En løsning skal accepteres af Kommissionen.

Det har der sådan næsten været bred enighed om. Imidlertid er der ikke nogen enighed at spore om, præcis hvorledes det skal opnås, så Skylla og Karybdis er et meget godt billede.

Når det er så svært at finde frem til en fællesnævner, skyldes det formentlig, at Folketinget i 1990 ved lov vedtog en organisering af færge-sejladsen i forbindelse med indretningen af færgeterminalen i Helsingør, som alle partier i og for sig syntes var en god og acceptabel løsning. Der har jo heller ikke inden for de senere år vist sig særlig stor vilje til at lave om på det arrangement, som er etableret efter vedtagelsen i Folke-

tinget, og senest er det bekræftet ved vedtagelsen af loven om DSB Rederi A/S i 1995, så derfor er det vel heller ikke så vanskeligt at forstå, at det er svært at finde en konkret løsning.

Imidlertid har regeringens bestræbelser hele tiden gået på at finde en løsning, der kunne leve op til Kommissionens krav: at gennemføre reel konkurrence, men på en hensigtsmæssig måde. Jeg har udtrykt det således, at jeg mener, at den løsning, der nu er fremlagt, er den mindst dårlige løsning.

Jeg havde også gerne set, at det havde været muligt at gennemføre andre løsninger, og som bekendt har der været arbejdet med muligheden for at gennemføre et fjerde færgeleje, men som alle ved, har det ikke kunnet gennemføres, ikke mindst på grund af lokal modstand, men naturligvis også, fordi der ikke var et tilstrækkeligt grundlag for en positiv beslutning af kommissær Karel van Miert.

Hr. Svend Heiselberg vil jeg gerne sige tak til. Han trak på Venstres vegne grundlaget for en positiv stillingtagen op således: 1. Der skal etableres reel konkurrence. 2. Det skal kunne accepteres af Kommissionen. Begge forhold kan opfyldes ved vedtagelse af regeringens lovforslag, og jeg måtte forstå hr. Svend Heiselberg således, at Venstre ville være positivt indstillet på at gennemføre lovgivningen, når den kommer til endelig behandling her i Folketingssalen.

Hr. Svend Heiselberg spurgte ligesom hr. Stefan Rasmussen og en række andre om erstatning. Det fremgår klart af regeringens lovforslag, at regeringen er indstillet på at forhandle en erstatning til ScandLines, i og med at den brugsret, ScandLines har frem til den 1. januar 1998, indskrænkes.

Imidlertid er det vigtigt at holde fast ved følgende: Det vil ikke være særlig klogt at bruge alle kræfterne i det kommende udvalgsarbejde på at dyrke det spørgsmål. Hvorfor vil det ikke være særlig klogt? For det første vil det tage utrolig lang tid at få en grundig forhandling af netop spørgsmålet om erstatning, idet det kræver mange lange, intense og grundige forhandlinger.

For det andet skal spørgsmålet til sin tid under alle omstændigheder behandles af Folketinget, idet der skal være bevillingsmæssig hjemmel for regeringen til ved materielle eller immaterielle aktiver at yde erstatning i forhold til den indskrænkning af brugsretten på færgeleje 1, der er tale om. Det vil altså sige, at Folketingets Finansudvalg får forelagt spørgsmålet til sin tid.