

Egil Møller (DF):

I bemærkningerne til lovforslaget er der redegjort for de mange gode begrundelser for denne lovændring, og disse er for et øjeblik siden blevet suppleret af ikke mindst hr. Brian Mikkelsen. Derfor skal jeg ikke yderligere gentage argumenterne.

Dansk Folkeparti kan varmt anbefale, at den nuværende ulovlige hastighed, som finder sted for en stor del af lastvognstrafikken, bliver mere lovlig i fremtiden. Dette vil ske, såfremt lovforslaget bliver vedtaget. Dansk Folkeparti vil anbefale, at hastigheden bliver maksimeret fra de foreslåede 80 km i timen til 90 km i timen, og så ser Dansk Folkeparti i øvrigt frem til en positiv udvalgsbehandling.

Erik Jacobsen (V):

Tak til de forskellige ordførere. Jeg føler trods alt, at forslaget fik en rimelig pæn behandling.

Til ministeren vil jeg sige, at vi er indstillet på under udvalgsarbejdet at gå ind i det forslag om en generel undersøgelse, som ministeren nævnte. Vi er indstillet på, at det skal tage sin tid, og vil afvente resultatet.

Til fru Margrete Auken: Hvis vi får disse hastighedsgrænser justeret, så vil vi undgå en del af de farlige overhalinger, som vi har på motorveje. Der vil blive åbnet mulighed for, at den tunge trafik vil trække over på de mere trafiksikre motorveje, og jeg tror, at der generelt vil ske en forøgelse af standarden.

Fru Jette Gottlieb sagde om lastbilerne: Bare de ville overholde de grænser, vi har nu. Jamen de er jo håbløst forældede, og derfor animerer de chaufførerne til at foretage disse ulovligheder. Lastbilerne har teknisk gennemgået en stor forandring, og vores motorveje er vel nok nogle af de bedste i Europa.

Derudover er jeg, som jeg nævnte, glad for den positive opbakning, som jeg trods alt følte der var, og jeg glæder mig til at komme i gang med udvalgsarbejdet, som jeg håber får en positiv udvikling.

Hermed sluttede forhandlingene.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 70:**Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktskykke nr. 77 vedrørende DSB Rederi A/S tilbage fra Finansudvalget.**

Af Kim Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 29/11 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Forslaget til folketingsbeslutning fra Fremskridtspartiet er, må jeg nok sige, baseret på en række fejlslutninger og misforståelser.

Fremsendelsen af aktskykket til Folketingets Finansudvalg er som bekendt en udmøntning af den aftale, som blev indgået i tilknytning til den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S. Denne aftale blev yderligere præciseret ved den politiske aftale af 24. oktober 1996, der var et supplement til rammeaftalen for DSB. Regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti står således sammen om beslutningen om, at ejendomsretten til DSB's havne overgår til DSB Rederi A/S.

Trafikministeriet har i den forbindelse fået vurderet havnene. Opgaven til vurderingsfirmaet International Port Development var at vurdere havnenes markedsmæssige værdi som de produktionsanlæg, de er. IPD har foretaget en dybtgående vurdering af havnenes værdi, som altså er opgjort til de omtalte 590 mio. kr. Jeg har ingen grund til at betvivle dette skøn, og de argumenter, der anføres i begrundelsen for beslutningsforslaget, for, at beløbet er overvurderet, bygger på misforståelser.

Et apportniskud i rederiet i den nævnte størrelsesorden må anses for en økonomisk hensigtsmæssig disposition forud for lånoptagelse, bl.a. for at sikre finansieringen af de nødvendige

investeringer. En forbedring af kapitalgrundlaget i selskabet er derudover især vigtig forud for det salg af aktier, som der også er enighed mellem aftalepartierne om at gennemføre.

Kapitalindskuddet ventes således ifølge Trafikministeriets finansielle rådgiver, Gudme Raaschou, mere at følge selskabets handelsværdi end værdien af havnene. Set fra statens side er der altså tale om en markedsøkonomisk hensigtsmæssig disposition.

Lad mig endvidere kort kommentere forslagsstillernes påstand om, at trafikministeren endnu en gang, som det hedder, søger at gennemtvinge monopolagtige tilstande i dansk færgesfære. Men indskuddet af havnene ændrer ikke ved muligheden for, at andre rederier kan få adgang til at benytte disse havne. I henhold til trafikhavneloven er der modtagepligt i alle de tre havne, hvis pladsforhold tillader det. Og denne pligt består uændret, også efter at DSB Rederi A/S overtager.

Endelig rejser man spørgsmålet om, at EU-Kommissionen forudgående skulle have været underrettet. Regeringen må i en sag som denne vurdere, om der er tale om statsstøtte. Hvis det ikke skønnes at være tilfældet og det er Trafikministeriets vurdering, skal sagen ikke anmeldes. Kammeradvokaten har bekræftet vurderingen i et responsum, hvori det i sammenfatningen hedder:

»Sammenfattende er det min opfattelse på baggrund af de oplysninger, der fremgår af aktstykket, at et apportindskud i DSB Rederi A/S med de nævnte havne ikke udgør statsstøtte«, og der står videre: »ligesom der heller ikke efter andre bestemmelser består pligt til at anmelde forslaget til Kommissionen med den virkning, at en gennemførelse heraf sættes i bero. Derimod består der en pligt til at underrette Kommissionen, jf. EF-Traktatens Art. 5, men en sådan underretning er også forudsat i aktstykket.«

Hvis Kommissionen efter underretning skulle ønske at gå videre i sagen, er jeg naturligvis rede til yderligere at dokumentere denne og i givet fald gennemføre en nærmere drøftelse med den ansvarlige kommissær.

Jeg må på denne baggrund konkludere, at regeringen ikke kan støtte det fremsatte forslag til folketingsbeslutning om at trække aktstykket nr. 77 vedrørende DSB Rederi A/S tilbage.

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet tilslutter vi os ministerens orientering om sagen og vil derfor afvise beslutningsforslaget.

Svend Heiselberg (V):

Fremskridtspartiet har forlangt aktstykket fra Finansudvalget i salen, og de har fremsat et beslutningsforslag, som Venstre ikke kan støtte.

Fremsendelse af aktstykket til Finansudvalget er alene en udmøntning af den aftale, som blev indgået i tilknytning til den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af DSB Rederi A/S, som er genforhandlet ved den politiske aftale af 24. oktober, hvor vi fastslår, at ejendomsretten til havne overgår til DSB Rederi A/S.

Det er vores opfattelse, at der er foretaget en dybdegående vurdering af havnenes og produktionsanlæggenes markeds-mæssige værdi. Det er Venstres opfattelse, at et apportindskud i rederiet i den størrelsesorden må anses for økonomisk hensigtsmæssigt forud for lånoptagning, for at rederiet kan betale de 1,2 mia. kr. tilbage.

Ligeledes nævner Fremskridtspartiet, at man forsøger at gennemtvinge monopolagtige tilstande i dansk færgesfære. I henhold til havnetrafikloven er der modtagepligt i såvel Helsingør, Gedser som Rødby. Det vil sige, at der ikke er tale om monopol, hvilket vi heller ikke ville acceptere i Venstre.

Endelig rejser spørgsmålet om, hvorvidt EU-Kommissionen skulle have været underrettet forudgående. Det spørgsmål har naturligvis været rejst over for trafikministeren, som har meddelt, at der er tale om et apportindskud, det vil sige et kapitalindskud, altså et indskud og ikke statstilskud, og at der derfor ikke består en pligt til at anmelde forslaget til Kommissionen.

Venstre støtter sig til ministerens opfattelse, og på baggrund heraf støtter Venstre også aktstykket, når det kommer tilbage til Finansudvalget.

Men jeg vil gerne spørge ministeren, om det forholder sig således, om ministeren eller departementschefen for Trafikministeriet af EU-Kommissionen er blevet tilrådet at anmelde forslaget før lovforslagets vedtagelse.

Jeg er ganske vist klar over, at Kammeradvokaten er af den samme opfattelse som ministeren, nemlig at der ikke består en pligt til at anmelde forslag til Kommissionen med den virkning, at en gennemførelse af aktstykket skal sættes i bero. Men nu skal Folketinget jo ikke forholde sig til Kammeradvokaten, men alene til ministeren, så Venstre kan ikke støtte beslutningsforslaget. Men jeg vil gerne høre ministerens kommentarer til det stillede spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Hr. Heiselberg var flere gange inde på at referere til den aftale, der er indgået 14. maj 1996 mellem regeringen og bl.a. partiet Venstre.

Af den aftale, som bl.a. er blevet optrykt af Finansudvalget til aktstykke nr. 394, fremgår det jo klart og tydeligt, hvordan der skal ageres i forhold til EU. Der tales netop om, at de elementer, der er i aftalen, skal til notifikation.

Mit spørgsmål til hr. Heiselberg er derfor: Mener Venstre ikke, at det er mest hensigtsmæssigt i forhold til vores EU-samarbejde, at vi spørger først, særlig når vi ser på den måde, hvorpå hele HII-sagen blev håndteret, og den måde, Danmark gebærdede sig på? Ville det ikke efter Venstres mening være det klogeste, at denne sag sendes til notifikation i EU, inden man gennemfører overdragelsen af havnearalerne, frem for efterfølgende at komme i problemer?

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan ikke støtte Fremskridtspartiet i denne sag. Jeg vil gerne fastslå, at vi har læst forslaget meget nøje igennem; ministeren har givet sine garantier, og vi har fået denne sag fuldt oplyst, både fra uvildige og andre, således at der ikke kan være mere tilbage at sige. For Det Konservative Folkeparti står det helt klart, at ifølge Traktatens artikel 5 har vi tilsluttet os, at vi underretter om aktstykket, efter at det er vedtaget.

Dette er et selvstændigt parlament, og dette parlament skal ikke ansøge EF-Kommissionen om noget på forhånd.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Jeg kan forstå på Det Konservative Folkeparti, at man heller ikke dér mener, at sagen skal forelægges til notifikation, inden man skrider til værks.

Men grunden til, at man har en notifikationsprocedure i EU – og det Det Konservative Folkeparti har været med til at støtte, at det skal være i EU – er jo at forhindre, at staterne udbetaler uberettigede statstilskud eller skjulte statstilskud.

Sagen er den, at her har vi godt nok ministeren og hans egen betalte advokat, nemlig Kammeradvokaten, som får penge for at støtte ministeren. Men vi har andre, vi har EU-eksperten Peter Vesterdorf fra Håndværksrådet, som f.eks.

til Børsen den 27. november i år udtaler, at efter hans vurdering bør sagen forelægges EU.

Bør vi ikke efter Det Konservative Folkepartis mening gøre os selv den tjeneste at lade tvivlen komme projektet til gode og sende det til notifikation? Og hvis både Venstre, Det Konservative Folkeparti, regeringen og Kammeradvokaten er så sikre på, at denne sag er uden problemer, hvorfor sender man den så ikke derned? Hvad er det, man er bange for?

Tredje næstformand (Margrete Auken):

Hr. Svend Heiselberg for en kort bemærkning. Det skal blive tilladt, selv om jeg går ud fra, at det er til hr. Kim Behnke og ikke til den sidste ordfører og altså dermed i strid med vores forretningsorden.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er jo lidt overraskende, at Fremskridtspartiet har den opfattelse, at vi ingenting kan vedtage i det danske parlament, uden at man skal spørge Kommissionen først, i betragtning af at Fremskridtspartiet jo er erklærede EU-modstandere.

Men vi er af den opfattelse, at når vi laver en sådan aftale, må vi selvfølgelig spørge ministeren. Det er ministeren, som har sagkundskaben; det er den, vi forholder os til, og det er ministerens ansvar. Det er klart, at anderledes kan det ikke være.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det ville da være en mærkelig procedure, at vi skulle spørge EU-Kommissionen. Er det ikke dette hus her, de folkevalgte, som har magten i dette land? EU består af 12 selvstændige stater, og der er overhovedet ingen grund til, at vi skal spørge dem.

Jeg vil gerne spørge hr. Kim Behnke: Hvilken paragraf henviser han til? Som tidligere medlem af Ministerrådet er det artikel 5 og intet andet, vi har brug for i dette tilfælde.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Altså jeg gjorde jo bare det, som man selvfølgelig skal passe på med: Den 14. maj 1996 er der indgået en politisk aftale mellem regeringen, Det Konservative Folkeparti, SF og Venstre. I den aftale er der et særligt kapitel, der omhandler forholdet til EU. Det er den aftale, som både

Venstre og Det Konservative Folkeparti selv har underskrevet, og der fremgår det, at trafikministeren på grundlag af nærværende aftale vil søge notifikation osv., osv.

Det er altså noget, man selv har aftalt den 14. maj. Nu spørger jeg så i dag, når vi har den konkrete sag: Hvorfor skal lige præcis det her element ikke til notifikation? Det må de to partier da kunne svare på. Det er jo ikke Fremskridtspartiet, der har indgået den aftale; det er Venstre og Det Konservative Folkeparti, som henholdsvis har indgået aftalen og nu også bakker ministeren op med hensyn til, at det ikke skal til notifikation.

For os er det meget klart. Ministeren har i dag beskrevet, at der er tale om at støtte DSB Rederi, altså statsstøtte, og det skal sendes til notifikation. Det er ikke noget, Fremskridtspartiet har fundet på. Det er de EF-aftaler, vi alle sammen har været med til at indgå – mere eller mindre.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Ja, så ved jeg snart ikke, hvordan jeg skal forklare det. For det skal foregå bagefter, når vi har vedtaget det. Hvad skulle vi ellers søge om?

Tommy Dinesen (SF):

Da denne sag kom frem, var der nogen uklarhed med hensyn til nogle af de tal, der lå i aftalen, og jeg har bedt om, at vi kunne få nogle oplysninger derom.

Jeg vil godt sige – jeg har været inde på det tidligere i dag – at der er lavet mange dårlige aftaler mellem regeringen og V og K. Det, man aftalte i sin tid, var jo, at DSB Rederi skulle betale 1,2 mia. kr. til DSB; de penge kan de ikke få, de kan ikke låne dem nogen steder.

Vi er indstillet på at hjælpe set ud fra, at vi jo nok synes, at DSB Rederi er blevet noget snydt i den her sag, og vi har også haft finansministeren i Finansudvalget for at diskutere det. Vi mener, at prisen for DSB Rederi er for høj, og det, der så er sket, er, at man laver det her med, at DSB Rederi får nogle af de grunde, hvor der ligger nogle færgeløjer, som de anløber. Det synes vi ærlig talt er fornuftigt, og jeg kan ikke se, hvorfor DSB skulle eje de dér grunde.

Så med baggrund i det og med baggrund også i HH-linjen, der er nævnt, mener vi ikke, at EU skal blande sig mere end højst nødvendigt, i hvert fald ikke, når det ikke er fornuftigt.

Vi kan derfor ikke støtte det forslag, der kommer fra Fremskridtspartiet.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten er af den opfattelse, at DSB Rederi har brug for denne kompensation i forhold til alle de omskifteligheder, de har været ude for.

Så vi kan heller ikke støtte tilbagetrækningen af aktstykket.

Egil Møller (DF):

Forslaget fra hr. Kim Behnke, har vi lige hørt fra ministerens side, bygger på misforståelser. Vi har samtidig fra talerstolen hørt, at ministeren har afgivet garantier. Vi ser hen til, at der i udvalget måske endnu en gang bliver sat fokus på de oplysninger, der skal til, og så er Dansk Folkeparti rede til at træffe beslutning i denne sag.

Jens Løgstrup Madsen (V):

Jeg vil gerne rette tre kontante spørgsmål til ministeren, som jeg også håber jeg kan få klare og kontante svar på. Jeg går ud fra, at trafikministeren ikke er tilhænger af statsstøtte og desuden loyalt vil arbejde for at overholde EU's statsstøtteregler.

Derfor vil jeg gerne spørge, om ministeren finder, at ministeren fuldt ud har undersøgt, at der ikke er tale om statsstøtte til DSB Rederi, når selskabet får forøget sin egenkapital med det apportindskud, som foretages fra DSB.

For det andet vil jeg gerne spørge ministeren, om trafikministeren, Trafikministeriets departementschef eller andre embedsmænd fra Trafikministeriet har drøftet spørgsmålet om forøgelsen af DSB Rederis egenkapital med et apportindskud fra DSB med EU-Kommissionen, og hvilke råd EU-Kommissionen i denne anledning har givet den danske regering.

Endelig vil jeg for det tredje godt have et svar fra ministeren på: Hvad er situationen for DSB Rederi, hvis Kommissionen efterfølgende underkender apportindskuddet og siger, at der er tale om statsstøtte? Hvilken juridisk situation befinder DSB Rederi A/S sig så i?

Kim Behnke (FP):

Vi har længe vidst, at der var problemer i DSB Rederi A/S, al den stund rederiet indtil to gange har fået udsættelse med at betale den gæld, rederiet har til staten. Staten har et tilgodehavende på 1,2 mia. kr.

Finansministeren har over for Folketingets Finansudvalg lovet, at dette beløb vil være betalt inden årets udgang. Der er ikke mange dage tilbage til at få den betaling foretaget, hvis det skal være inden årets udgang.

Derfor er der næppe tvivl om, at man i DSB Rederi A/S og i Trafikministeriet og i kredsen af de forligspartier, der bakker projektet op, har været gjort mange øvelser for at finde ud af, hvordan man vil være i stand til at få skaffet dette rederi en bedre egenkapital. Ministeren har i aktstykket beskrevet, hvordan man ikke er i stand til at overholde det solvenskrav, ministeren selv har fået vedtaget i Folketinget, nemlig et solvenskrav på 35 pct. Solvensen er i øjeblikket nede på kun 16 pct.

Der har vi en illustration af, hvad der sker, når en minister skal føre tilsyn med et rederi, han selv ejer. Hvis vi sammenligninger med den finansielle sektor, hvis det f.eks. var et pengeinstitut, som ikke overholdt lovens solvenskrav, ja, så ville Finanstilsynet være pligtig at gribe ind med det samme.

I dette tilfælde er den part, der skal gribe ind, ministeren. Men da ministeren selv ejer alle aktierne, kan han sidde på begge sider af bordet og løfte en pegefinger over for sig selv og sige: Uha, det er ikke godt, at man ikke overholder lovens solvenskrav.

Man vil med denne transaktion, dette apportindskud, lette på solvensproblemet, og så håber man også, at den forøgede markedandel osv. kan være med til at forbedre DSB Rederis økonomiske situation så meget, at man kommer op og overholder lovens solvenskrav.

Der er problemer i DSB Rederi A/S. Hvordan løser man så de problemer? Ja, det gør man altså ved at tage en række havnearealer, som i øjeblikket er bogført som værende DSB's ejendom; dem tilfører man så DSB Rederi A/S. Man har ladet et til lejligheden sammensat firma, International Port Development, foretage et skøn. I aktstykket kan vi læse, at Told og Skat, som ellers normalt er den part, man beder om at vurdere offentligt og privat fast ejendom, har meddelt, at de simpelt hen ikke er i stand til at vurdere disse havnearealer.

I alle andre sager, hvor der er tale om komplicerede vurderinger, lader man mindst to foretagender lave de vurderinger. Men i dette tilfælde lader man et enkelt til lejligheden sammenskrabet selskab foretage et skøn, og det skøn er markant forskelligt fra de vurderinger, der er noteret i kommunerne på de pågældende arealer. Og så får vi at vide, at begrundelsen er: Jamen der er tale om nogle havne, som i øjeblikket er i funktion, så der følger altså en vis goodwill med. Det er selvfølgelig fair nok, men der står ikke noget i aktstykket om, hvordan retstilstan-

den bliver, når DSB Rederi A/S, der jo er et privat aktieselskab – hvor ministeren godt nok ejer alle aktierne – overtager en goodwill. Skatteministeren har ganske særlige regler for handel med goodwill, men det har vi ikke fået oplyst noget som helst om.

Jeg kan forstå på ministeren, at hele Fremskridtspartiets vurdering bygger på misforståelser og fejlskøn og fejlslutninger; men ministeren nævnte bare ikke med ét eneste ord, hvori fejlslutningerne og misforståelserne består. Har Fremskridtspartiet misforstået, at DSB Rederi A/S skal overtage disse arealer? Har vi misforstået, at der, som ministeren selv sagde, er tale om en forøgelse af handelsværdien og dermed en markant forbedring af DSB Rederi A/S's økonomi?

Situationen er vel den, at hvis ikke man foretog det her, og hvis finansministeren holdt sit løfte til Finansudvalget om, at DSB Rederi A/S inden årets udgang skulle aflevere 1,2 mia. kr. i Finansudvalget, ville foretagendet gå konkurs. I den situation må man da meget præcist sige, at der er tale om konkurrenceforvriddning, for hvad med de andre rederier, som besejler nogle af de ruter? De får da deres konkurrencesituation forværret af, at staten nu indskyder kapital i form af disse DSB-havnearealer, så DSB Rederi A/S overlever. Hvis det ikke var tilfældet, ville de kunne overtage den markedandel, og det stykke bestillingsarbejde, ministeren har fået lavet hos Kammeradvokaturen om, hvorvidt reglerne er overholdt, imponerer os derfor ikke.

Det eneste, der kunne vække respekt hos os, var, hvis ministeren var i stand til at komme med et stykke papir, hvoraf det fremgik, at den relevante EU-kommissær har godkendt projektet. Det er det eneste, vi beder om, men det tør ministeren ikke. I stedet har vi i dag fået nogle mere eller mindre tilslørede forklaringer om, at Danmark selv skal bestemme, osv. Jo tak! Det hører vi fra de partier, som ellers er parat til på alle andre områder at afgive suverænitet, så Folketinget skal reduceres til at være en sognerådssal, hvor vi kan hyggesnakke lidt.

Men i dette tilfælde kender vi jo Kommissionens holdning til DSB og området i øvrigt. Vi har set, hvordan den danske regering blev tvunget til at åbne for fri konkurrence på HH-linjen; vi har set, hvordan DSB med alle midler søgte at forhindre, at Mercandia kunne besejle HH-linjen, og alligevel får vi at vide i dag: Ja, godt nok overtager DSB Rederi A/S nu alle havnearealerne, men der vil selvfølgelig blive åbnet mulig-

hed for, at også andre kan besejle havnene. Det er sandelig en nyhed, hvis det bliver tilfældet, når man ser på, hvordan DSB opførte sig på HH-overfarten, hvor man med alle midler forsøgte at holde konkurrenterne fra bordet, og derfor tror vi ikke et øjeblik på denne konkurrencesituation, man lægger op til.

Vi har en stærkt begrundet mistanke om, at når Kommissionen ser forslaget her og ser, hvad regeringen har tænkt sig at gøre, vil den være mere end skeptisk. Men når ministeren er så sikker i sin sag, når ministeren har hele sin embedsstab bag sig, når ministeren har Kammeradvokaten bag sig, burde ministeren gå herop og sige til Folketinget: Ja, selvfølgelig sender vi sagen til notifikation i EU, og hverken jeg eller DSB foretager noget yderligere, før projektet er godkendt, og så ville nærværende beslutningsforslag have været overflødig. Men det gør ministeren ikke; ministeren hævder, at man kan køre videre, som om intet var hændt. Man skal nok sørge for at få sin sag tromlet igennem, og man håber på, at det nok går glat gennem EU-maskineriet.

Den konservative ordfører fortalte, at det er helt normal praksis, at tingene først bliver sendt til notifikation, efter at beslutningerne er truffet. Jeg skal minde hr. Kaj Ikast om, at hvis vi tager erhvervsministerens område, f.eks. hele værftsområdet, vil hr. Kaj Ikast blive belært om, at selvfølgelig sender man tingene til godkendelse, inden man foretager de respektive retshandlinger og underskriver retsakterne.

Jeg kan forstå på SF, at SF mener, at det ikke er noget problem, at DSB Rederi A/S nu kommer til at eje disse havnearealer, og at det er bedre, end at DSB ejer dem. Vores opfattelse er, at disse havnearealer burde ejes af et selvstændigt selskab, så der ikke var nogen mistanke om nogen form for konkurrenceforvridning, hvor ikke alle har lige ret til at besejle havnene.

Hr. Egil Møller fra Dansk Folkeparti meddelte, at man ville være rede til at træffe beslutning, når beslutningen skal træffes. Jeg må bedrøve hr. Egil Møller med, at det får Dansk Folkeparti ikke lejlighed til, al den stund beslutningen er truffet i Folketingets Finansudvalg, hvor Dansk Folkeparti jo som bekendt ikke har sæde.

Hr. Svend Heiselberg mente, at den dybgående vurdering, der lå til grund for hele sagen, i alt væsentligt betød, at der ikke var nogen betænkeligheder i partiet Venstre. Jeg håber, hr. Heiselberg har ret, men kigger vi bare et halvt år tilbage i bakspejlet, må vi erkende, at Kommissio-

nen har haft grovfilen fremme over for DSB af og til, og det har også været berettiget.

Vi har den opfattelse, at regeringen begår en fejl ved at lade dette aktstykke godkende og lade DSB foretage dette apportindskud i DSB Rederi, uden at den på forhånd har sikret sig EU's godkendelse. Jeg forstår slet ikke, at regeringen, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Socialistisk Folkeparti har indgået en aftale den 14. maj 1996, der netop taler om, at man skal forsøge at få tingene notificeret, for derefter, når der er tale om et konkret projekt, at afholde sig fra at følge den aftale, man har indgået.

Fremskridtspartiet vil i det udvalgsarbejde, vi nu skal have, forsøge at få en lang række af disse små og store problemstillinger belyst. Vi håber, når ministerens forskellige svar er kommet, at vi kan overtale et flertal i Folketingets Finansudvalg til at kræve, at godkendelse af aktstykket bliver betinget af, at sagen skal gå til notifikation, inden handelen gennemføres.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg tror, at de, der lytter til debatten, er klar over, hvad der er op og ned rent politisk: Når EU-modstanderpartiet Fremskridtspartiet nu kerer sig så meget om, hvorvidt vi opfylder Traktatens bestemmelser om notifikation eller ej, er i hvert fald langt de fleste nok klar over, at sagen selvfølgelig handler om, at hr. Kim Behnke ikke kan lide konstruktionen et statsejet selskab.

Det eneste, hr. Kim Behnke kan lide i konstruktionen, er, at staten er indstillet på at sælge 25 pct. af aktierne; men selve konstruktionen er Fremskridtspartiet inderligt imod. Det er det, det handler om, og derfor skal vi nu have et aktstykke gennem en behandling i Folketinget, og det ser jeg naturligvis frem til. Det er hr. Kim Behnke i sin gode ret til.

Hr. Svend Heiselberg spurgte i lighed med hr. Svend Løgstrup Madsen, om trafikministeren eller Trafikministeriets departement har været i kontakt med Kommissionen i denne sag. Det er der ingen tvivl om; det har både trafikministeren og Trafikministeriets departement. Notifikationsspørgsmålet om de sociale overfarter er til behandling i Kommissionen, jeg har ført drøftelser med kommissær Neil Kinnock, og jeg er glad for, at vi er nået til enighed om, hvorledes vi skal håndtere den. Det er det, vi har set udmøntet i det forslag, vi behandlede tidligere på dagen.

Der er også stillet spørgsmål om, hvorvidt kommissæren har anbefalet ministeren at benytte en bestemt fremgangsmåde i bestemte sager. Det har der ikke været tale om. Den, jeg kommunikerer med i denne sag, er transportkommissær Neil Kinnock. Om der har været drøftelser på embedsmandsplan om en eller anden procedure skal jeg ikke kunne sige, men det, der er afgørende for Folketinget, er jo trafikministerens vurdering, og den er – i overensstemmelse med det, Kammeradvokaten har redegjort for i et responsum – at der ikke er tale om konkurrenceforvridende statsstøtte som omtalt i artikel 92 og 93 i Traktaten. Dermed er der heller ikke nogen grund til, at vi skal have notificeret dette apportindskud.

Men naturligvis skal Kommissionen underrettes. Kommissionen behandler jo sagen om DSB Rederis sociale overfarer, og derfor vil Kommissionen blive underrettet. Skulle der opstå spørgsmål, og skulle Kommissionen få lyst til at få uddybet indholdet i dette aktstykke, vil vi naturligvis underrette Kommissionen, som vi altid gør. Kommissionen skal ikke mangle oplysninger om denne sag.

Hr. Jens Løgstrup Madsen spurgte mig om statsstøtte og gik ud fra, at ministeren er imod statsstøtte. Dertil er svaret nej. Trafikministeren er ikke imod statsstøtte. Jeg har lige argumenteret for fordelene ved at yde statsstøtte til den kollektive trafik, jeg har lige argumenteret for, at det er fornuftigt at yde statsstøtte til betjening af Bøjden-Fynshavruten og Samsørutene. Der er mange partier, der i forhandlingerne om finansloven har givet udtryk for, at det er en vældig god idé, og efterhånden som forhandlingerne skred frem, blev den bevilget i øget omfang til Bornholmstrafikken.

Trafikministeren går også ind for statsstøtte til skibsbygning, kan jeg fortælle det høje Ting. Det er selvfølgelig klart, at jeg ikke går ind for konkurrenceforvridende statsstøtte, der ikke er i overensstemmelse med Traktatens bestemmelser, men der er efter regeringens vurdering ikke tale om konkurrenceforvridende statsstøtte i dette forslag om indskud til havnearealer i DSB Rederi A/S.

Hvad så, hvis det efterfølgende forholder sig anderledes, spørger hr. Jens Løgstrup Madsen. Hvad nu, hvis man forestiller sig, at Kommissionen er uenig i regeringens fortolkning og rejser en statsstøttesag? Ja, så må vi drøfte det med Kommissionen.

Og hvis Kommissionen nu træffer afgørelse i en sådan sag, hvad så? Hvorledes er DSB Rederi A/S så stillet? Her spørger hr. Jens Løgstrup Madsen om mere, end jeg kan svare på. I de sager, vi hidtil har set, hvor Kommissionen har afgjort statsstøttesager til ugunst for den part, der var anlagt sag imod, er der jo ikke nogen klar linje med hensyn til, om pengene skal betales tilbage, eller man får at vide, at det ikke må ske endnu en gang. osv., og derfor vil jeg ikke være i stand til at svare på det spørgsmål. Vi kan selvfølgelig lave et teoretisk studium af, hvad der er sket i andre sager, hvor der typisk har været tale om meget store sager. Det kan vi naturligvis gøre, men det eneste, jeg kan sige, er, at hvis Kommissionen måtte afgøre, at der skulle være tale om en konkurrenceforvridende statsstøtte – hvad jeg tror meget lidt på – vil vi selvfølgelig følge den afgørelse.

yr Hr. Kim Behnke spurgte, om jeg kan beskrive, hvor der er fejl og misforståelser i bemærkningerne til det beslutningsforslag, hr. Kim Behnke har fremsat for Folketinget. Der er en hel række, og en af dem handler om solvenskravene. Her siger hr. Kim Behnke, at trafikministeren har fået vedtaget et bestemt solvenskrav på 35 pct. her i Folketinget. Trafikministeren har ikke fået vedtaget et bestemt solvenskrav. Trafikministeren har ved dannelsen af DSB Rederi A/S forudsat, at solvensgraden skulle være 35 pct. Det var den også på daværende tidspunkt, men det er jo ikke nogen fast størrelse, der til enhver tid skal opfyldes. Det er fuldstændig umuligt i enhver erhvervsdrivende virksomhed at opfylde et bestemt solvenskrav. Det kan da ikke lade sig gøre, overskuddet kan være større eller mindre, og der kan være tale om underskud i visse år, og derfor bevæger solvenskravet sig selvfølgelig op og ned i alle virksomheder. Der er altså intet lovkrav om et bestemt solvenskrav for DSB Rederi A/S. Det er en misforståelse, det er forkert.

Der er problemer i DSB Rederi A/S, siger hr. Kim Behnke. Ja, det er der, og der er da ikke nogen medlemmer af dette Ting, der ikke er klar over det. Disse problemer består fortrinsvis i konsekvensen af de beslutninger, der er truffet her i Folketingssalen om etablering af de faste forbindelser over Storebælt og over Øresund, for det er da klart, at det er en vanskelig situation for rederiet at skulle neddrole fra mange, mange tusind ansatte til under tusind ansatte. Det skal oven i købet ske meget pludseligt, fra den ene dag til den anden. Jernbaneforbindelsen

over Storebælt tages i brug den 1. juni 1997, og en anden milepæl er august 1998, hvor der også forsvinder mange arbejdspladser og en ganske udmærket indtjening for DSB Rederi fra den ene dag til den anden. Der er problemer, og det er problemer, som vi skal forsøge at tackle på en ordentlig og hensigtsmæssig måde, både af hensyn til trafikbetjeningen af det danske samfund og af hensyn til selskabet og dets mange dygtige ansatte.

Jeg kan ikke på det grundlag, der foreligger, se nogen som helst grund til, at vi forud skulle søge at få noticeret dette forslag om indskud af havnearealer i DSB Rederi A/S.

Sagen er belyst grundigt. Kammeradvokaten har givet en redegørelse for, på hvilke vilkår der skal søges notifikation, hvor der skal gives underretning. Jeg er enig i vurderingen, der følger regeringen i denne sag. Det skal ikke skorte på oplysninger over for EU-Kommissionen, enhver henvendelse vil naturligvis blive besvaret, og ønsker EU-Kommissionen at forhandle spørgsmålet, så deltager jeg naturligvis i en sådan forhandling.

Jeg er glad for den holdning, der er udtrykt her i Folketingssalen, at det nu er muligt at komme videre med denne sag, således at vi får rustet DSB Rederi A/S til at tage konkurrencen op med en soliditet i selskabet, som er i overensstemmelse med det for branchen typisk gældende.

Kim Behnke (FP):

Ministeren nævnte i forbindelse med de såkaldte sociale overfarer – alene udtrykket lyder jo spændende – at der har været kontakter og forhandlinger mellem ministeren og EU-Kommissionen.

Men lige præcis de sociale overfarer, HH-linjen osv., er jo eksempler på, at regeringen har måttet ændre den holdning, den startede med at have, fordi EU har været uenig. Man blev ved med at pøse penge i Århus-Kalundborg-ruten og måtte belæres af EU om, at det gik altså ikke, fordi der ikke var tale om en social overfart, når der var masser af andre konkurrencemuligheder på lige præcis den linje.

Så ministerens succespulje er jo altså meget lille, ministerens referencer er meget få, når det gælder succeser over for EU. Tværtimod har ministeren gang på gang måtte belæres af EU om, at man måtte ændre den holdning, der har været lagt i regeringen. Det var jo heller ikke med ministerens gode vilje, at der blev åbnet for

fri konkurrence på HH-linjen; det var først efter, at han var blevet trukket meget langt i skægget af EU-Kommissionen.

Så bruger ministeren spørgsmålet om solvenskravet som eksempel på, at Fremskridtspartiet og jeg skulle have misforstået noget og have skrevet noget, der er forkert. Jeg skal minde om, at man på forsiden af aktstykket kan se følgende:

»De øgede hensættelser medførte, at soliditeten i regnskabet for 1995 faldt fra de i lov om DSB Rederi A/S forudsatte ca. 35 pct. til ca. 16 pct.«

Det er altså ikke noget, hverken Fremskridtspartiet eller hr. Kim Behnke påstår. Det er ministerens eget ordvalg, det er ministeren selv, der refererer til, at der i lov om DSB Rederi A/S er forudsat en solvens på 35 pct.

Dernæst siger ministeren, at det jo for en hvilken som helst erhvervsvirksomhed er umuligt at overholde solvenskrav, og det går op, og det går ned. Jeg skal minde ministeren om – idet jeg ved, at ministeren tidligere har været industriminister – at for hele den finansielle sektor er der ikke nogen som helst vaklen i geledet.

Vi har et Finanstilsyn, som har pligt til hver eneste dag at føre tilsyn med, at den finansielle sektor overholder de solvenskrav, der er. Og hvis et pengeinstitut, stort eller lille, ikke overholder de solvenskrav, der er, ja, så er reaktionen der med det samme f.eks. med krav om indskud af yderligere aktiekapital, krav om, at andre pengeinstitutter overtager, eller, hvad der også er sket i visse situationer, krav om, at den pågældende virksomhed bliver lukket. Det er derfor, man har regler om solvenskrav, og det er noget, som mange erhvervsvirksomheder lever med hver eneste dag.

Og hvorfor har man skrevet det i lov om DSB Rederi A/S, hvis det bare var en hensigtserklæring? Hvis jeg skal forstå ministeren ret, at det alligevel bare er noget, ministeren sådan fra dag til dag kan afgøre, om det nu ser rimeligt ud, kunne man lige så godt have ladet være med at skrive noget om de 35 pct. Selvfølgelig har der været en begrundelse for at indføre det solvenskrav og den begrundelse, går jeg stærkt ud fra, har været velformuleret og velbegrundet.

Ministeren har stadig væk ikke svaret på spørgsmålet om muligheden for at sende tingene til godkendelse, før dispositionerne foretages.

Hvis ministeren i dag giver tilsagn om, at den bemyndigelse, der bliver søgt om i aktstykket,

ikke vil blive benyttet, før EU har godkendt projektet, så tror jeg, vi hurtigt kunne komme videre.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg forstår, at alt er i orden, hvis vi bare følger Fremskridtspartiets notifikationspolitik, der går ud på at få notificeret det, Fremskridtspartiet ikke bryder sig om, mens man ikke behøver at notificere det, Fremskridtspartiet bryder sig om. Det er da en underlig politik at have i forhold til de krav, vi skal leve op til i henhold til Traktatens bestemmelser om notifikation.

De krav, der er stillet i Traktaten, forsøger vi at leve op til efter bedste evne; men det er klart, det vil altid være et skøn, om der er tale om statsstøtte eller ej. Det er regeringens skøn, at der ikke er tale om konkurrenceforvridende statsstøtte i henhold til artiklerne 92 og 93 i denne sag, og det turde være ret indlysende, at det ikke er tilfældet.

Så må jeg sige til hr. Kim Behnke: Jeg synes, at niveauet er for lavt. Det er utroligt, at man her fra Folketingets talerstol skal høre, at der for den finansielle sektor er et meget fast og bestemt solvenskrav, som den skal leve op til på ethvert tidspunkt. Der er et minimumskrav i den finansielle sektor. Det er der ikke for andre selskaber, der er omfattet af lov om aktieselskaber, men det er der for den finansielle sektor. Der er et minimumskrav, men det er ikke det samme som et fast krav. Et minimumskrav er, som ordet antyder, et mindstekrav til soliditeten.

Så siger hr. Kim Behnke: Jamen det står jo i selve aktstykket, at der var forudsat en soliditetsprocent på 35 – nøjagtig de ord, jeg brugte på talerstolen for et øjeblik siden. Det, jeg siger er en misforståelse i hr. Kim Behnkes bemærkninger til forslaget, er, at DSB Rederis soliditet er nede på 16 pct., på trods af at loven foreskriver 35 pct.

Loven foreskriver ikke 35 pct. Loven forudsætter, at DSB Rederi A/S etableres med en soliditet på 35 pct., og det er et meget fornuftigt niveau, som vi gerne vil ligge på, og derfor foreslår vi at indskyde disse arealer.

Så siger hr. Kim Behnke, at trafikministeren var meget imod konkurrence på HH-linjen. Intet kunne være mere forkert. Jeg har altid udtrykt fra denne talerstol, at jeg gik ind for konkurrence på HH-linjen. Jeg var ikke helt enig med Kommissionen om, hvorledes den bedst kunne gennemføres, men af flere muligheder valgte vi én.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

For det første vil jeg gerne takke ministeren for svaret. Jeg har forstået ministeren således, at ministeren påtager sig det fulde ansvar for, at EU's regler om statsstøtte er overholdt. Anderledes kan de ord, ministeren sagde, ikke forstås.

For det andet vil jeg godt gentage mit spørgsmål med hensyn til Kommissionen. Mit spørgsmål lød: Hvilke råd har Kommissionen – og Kommissionen forstået bredt, ikke bare Kinnoek, men også f.eks. konkurrencekommissæren – givet regeringen, ministeren og dennes embedsmænd i denne konkrete sag?

Og der er et andet spørgsmål, som jeg også føler anledning til at trække op igen. Ministeren kan ikke svare på, hvilke konsekvenser det vil have for DSB Rederi A/S, hvis han ikke får medhold i Kommissionen. Det synes jeg er et overraskende svar.

Jeg havde egentlig forventet, at man havde gjort sig klart, hvilke konsekvenser det ville have, således at der var en rimelig klar retsstilling, hvis man kom i en sådan situation. Når ministeren ikke kan svare på det, synes jeg, der er god grund til spørge, om det så ikke var klogt at spørge først. Det er ikke et spørgsmål om at sige, hvad man skal, og hvad man ikke skal, men det er et spørgsmål om, hvad der er klogt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 99: Forslag til lov om ændring af statsskatteloven, ligningsloven og andre skattelove. (Ændrede regler om skattefri rejsegodtgørelse og ligestilling mellem personer, der udfører offentligt hverv, og ansatte i private virksomheder samt ændring af 60-dages-reglen for befordringsgodtgørelse).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 29/11 96).

Sammen med denne sag foretoges:

18) Første behandling af lovforslag nr. L 100: Forslag til lov om ændring af ligningsloven og statsskatteloven. (Ligestilling mellem offentligt og privat ansatte ved udbetaling af skattefrie godtgørelser, ophævelse af Ligningsrådets kompetence til at fastsætte skattefrie godtgørelser og indførelse af ens satser for skattefrie godtgørelser).

Af Kim Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 28/11 96).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Carsten Koch):

Fremskridtspartiet foreslår, at bestemmelsen i ligningslovens § 9, stk. 5, ændres, således at der fastsættes satser for udokumenteret rejsegodtgørelse eller fradrag direkte i loven.

Satserne skal gælde for alle, og Ligningsrådets rolle som den instans, der fastsætter satserne, skal helt ophøre. Da satserne skal gælde for alle, foreslås det samtidig, at bestemmelserne i statsskattelovens § 5, litra D, og ligningslovens § 9, stk. 8 og 9, også ophæves, således at offentligt ansatte og andre, der udfører et offentligt hverv, også bliver omfattet af reglerne i ligningslovens § 9, stk. 5.

Jeg burde måske være glad for Fremskridtspartiets forsøg på at hjælpe på et område, som vi i ministeriet har arbejdet indgående med i hvert fald i det sidste halve års tid og med bistand både fra andre ministerier og arbejdsmarkedets parter såvel på lønmodtager- som på arbejdsgiversiden.

Som et resultat af dette arbejde har jeg netop fremsat lovforslag nr. L 99, som jeg klart foretrækker frem for Fremskridtspartiets forslag.

Formålet med rejsegodtgørelse eller fradrag har hidtil været at give mulighed for uden at samle bilag at opnå en rimelig godtgørelse for de merudgifter, man får, når man er på rejse.

Dette forudsætter for det første, at man kan se, hvornår der er mulighed for at få godtgørelse. Det kan man ikke i Fremskridtspartiets forslag. Det fremgår ikke af forslaget, om rejsen altid skal ses i forhold til et andet arbejdssted.

I forslaget tages der heller ikke hensyn til, at merudgifter ved en rejse altid er størst i begyndelsen, indtil man har tilpasset sig forholdene på det pågældende sted. Efter forslaget kan man være på rejse i evig tid til samme sats og uafhængigt af, hvor rejsen går hen, når bortses fra Danmark. Der tages ikke hensyn til, at der kan være forskelligt omkostningsniveau i de forskellige lande, og at også andre forhold kan have en skiftende betydning for udgifternes størrelse.

Man tager heller ikke hensyn til, at nogle grupper er tilgodeset i forvejen, f.eks. i kraft af andre særlige fradrag, eller at de i praksis ikke har særlige udgifter, men får alt betalt på rejsen.

Man skaber ikke ligestilling ved at give samme fradrag til alle. Der bliver kun ligestilling, hvis personer med ensartede forhold behandles ens. Hvis forslaget blev gennemført, ville det sikkert være overordentlig lukrativt for nogle, men en forringelse for andre.

De lovfæstede satser ville være ensbetydende med et meget ufleksibelt system. Den foreslåede ændring af formuleringen af § 9, stk. 5, medfører, at Ligningsrådets mulighed for at fastsætte satser for befordringsgodtgørelse efter § 9 B ophører, uden at der fastsættes en sats direkte i loven. Jeg går ud fra, at dette er en uheldig bivirkning af forslaget og ikke et bevidst forsøg på at genere lønmodtagere med skiftende arbejdspladser, som er berettiget til befordringsgodtgørelse efter den såkaldte 60-dages-regel.

Fremskridtspartiets lovforslag er ugennemtænkt og unuanceret og urimeligt i en række af sine konsekvenser. Regeringen kan ikke støtte det.

Jacob Buksti (S):

Jeg må sige, at man kan opleve meget i dansk politik, og ofte overgår virkeligheden fantasien med flere længder.

Nu har vi i mange år kunnet høre såkaldte ansvarlige borgerlige politikere med bekymret stemmeføring advare mod lønstigninger og stigninger i overførselsindkomsterne, vi har