

»Hvad har regeringen konkret foretaget eller tænkt at foretage sig for at få EU's strukturfonde afviklet eller tilpasset på en sådan måde, at EU er parat til udvidelse med yderligere medlemslande samt at forhindre misbrug/svindler med strukturfondenes midler?«
(Forespørgsel nr. F 33).

Medlem af Folketinget Kjeld Rahbæk Møller (SF) har meddelt mig, at han ønsker at udtræde som medlem af bestyrelsen for Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning. Som nyt medlem har den pågældende valggruppe udpeget medlem af Folketinget Kristen Touborg (SF).

Den pågældende er herefter valgt.

Fra statsministeren har jeg modtaget følgende skrivelse af 6. december 1996:

»Efter statsministerens indstilling er det ved kongelig resolution af 29. november 1996 besluttet,

»at sager i henhold til lov nr. 223 af 24. april 1974 om anvendelse af sommertid og Europa-Parlamentets og Rådets syvende direktiv 94/21/EF af 30. maj 1994 om bestemmelser vedrørende sommertid overføres fra Erhvervsministeriet til Trafikministeriet.«

Jeg tillader mig at anmode hr. formanden om at underrette Folketinget herom.

Poul Nyrup Rasmussen (sign.)
/Claus Nielsen (sign.)«

Den første sag på dagsordenen var:

1) **Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Bertel Haarder (V).**

Formanden:

Hr. Bertel Haarder har søgt om orlov i henhold til forretningsordenens § 41, stk. 3, litra c.

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betagte det som vedtaget, at der meddeles den pågældende orlov som ansøgt fra og med den 10. december 1996, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) **Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse.**

Forhandling

Eva Møller (KF):

Folketinget har nu vedtaget at meddele orlov til et medlem af Folketinget og at indkalde stedfortræderen.

Som ordfører for Udvalget til Valgs Prøvelse skal jeg herefter tillade mig at gøre indstilling om, at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem af Folketinget.

Hr. Bertel Haarder er valgt i Københavns Amtskreds, og i anledning af hans orlov indkaldes 1. stedfortræder for Venstre i denne amtskreds, læge Poul Brix.

Udvalget til Valgs Prøvelse har i et møde i dag behandlet denne sag, og jeg kan herefter afgive følgende indstilling:

Læge Poul Brix godkendes som midlertidigt medlem af Folketinget fra og med i dag, den 10. december 1996.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 107 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) **Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 70:**

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 77 vedrørende DSB Rederi A/S tilbage fra Finansudvalget.

Af Kim Behnke (FP) m.fl.

(Fremsat 29/11 96. Første behandling 3/12 96. Betænkning 6/12 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jens Løgstrup Madsen (V):

Under førstebehandlingen af beslutningsforslaget stillede jeg ministeren to konkrete spørgsmål. Det ene var, hvad der skete på de møder, som Trafikministeriet har holdt med Kommissionen, og det andet var, hvordan og hvorledes DSB Rederi vil være stillet, hvis Kommissionen efterfølgende underkender rapportskuddet.

Af de svar, vi har fået, fremgår det, at der har været afholdt et møde mellem Trafikministeriet og Kommissionen den 6. november, og da vi endnu ikke har fået et klart svar fra ministeren på det spørgsmål, jeg stillede under første behandling, vil jeg gerne gentage spørgsmålet.

Vil ministeren afkræfte, at van Mierts embedsmænd på mødet den 6. november rådede Trafikministeriets embedsmænd til ikke at foretage rapportskuddet, før Kommissionens godkendelse forelå?

Det fremgår nu også af de svar, vi har fået i Trafikudvalget, at havnene kan belånes. Det fremgår af svaret på spørgsmål nr. 51, hvor ministeren siger, at det er op til selskabets ledelse at træffe beslutning, om havnene kan belånes.

Derfor vil jeg godt spørge ministeren i opfølgning af det andet spørgsmål, jeg stillede under førstebehandlingen: Hvis havnene belånes, vil ministeren så holde långiver skadesløs, hvis Kommissionen finder, at der er tale om ulovlig statsstøtte?

Jeg vil gerne have et svar fra ministeren på disse to konkrete spørgsmål.

Kim Behnke (FP):

Det var tydeligt at fornemme under førstebehandlingen af vores beslutningsforslag, at der bredte sig en almindelig fornemmelse hos flere folketingsmedlemmer af, at, åh, det var da også irriterende, at Fremskridtspartiet skulle bringe den sag i Folketingssalen, for det hele lå jo så pænt i Folketingets Finansudvalg, og det kunne dér for en fjorten dages tid siden hurtigt have været afgjort på 30 sekunder i Finansudvalget, for der er et stort politisk flertal, der har indgået en politisk aftale, og så må det jo være dét.

Men det har vist sig under den proces, som er foregået i Folketingets Trafikudvalg, at der var mere end god grund til at bringe sagen ned i Folketingssalen, og jeg skal da sådan set takke ministeren for de to mødekommunikationer, som udvalgsarbejdet har udkrystalliseret. Dem havde vi jo ikke fået, hvis ikke det var, fordi sagen var blevet bragt ned i Folketingssalen.

Det første drejer sig om, hvorvidt det er rimeligt, at det bliver DSB selv, der skal forestå fordelingen af sejlattestelser til de havne, de nu kommer til at eje. Der er det sådan, at vi ikke har grund til at tro, at DSB Rederi A/S vil opføre sig specielt pænt og høfligt og venligt og kollegialt i de havne, de nu fremover selv skal eje.

Grunden til, at vi ikke har nogen som helst tillid til DSB Rederi A/S, er de erfaringer, som allerede er indhøstet i Helsingør. Det er nemlig sådan dér, at på trods af at Folketinget har vedtaget, at et andet rederi – og det blev så Mercandía – skal have lov til at besejle H-H-linjen med deres såkaldte »Sundbroen«, ja, så er det sådan, at da de skulle til at bruge havnefaciliteterne, afkrævede DSB Rederi A/S dem pludselig 1,2 mio. kr. for en særlig tilkørselsrampe. Det havde ikke været på tale før. Den skiltning, som DSB har lovet – og den skulle have været på plads inden den 1. juni i år, sådan at tilrejsende kan se, hvor »Sundbroen« overhovedet afgår fra – er på nuværende tidspunkt ikke stillet op endnu.

Det er også sådan, at Mercandía ikke engang har fået tildelt en postadresse deroppe, så de i deres brochurermateriale osv. er i stand til at fortælle, hvorfra »Sundbroen« afgår.

Derfor kommer så det daglige, men noget, der ikke er så nemt at dokumentere, at de medarbejdere, der er ved DSB, gør alt, hvad de kan, for at genere de kunder, der ønsker at betjene sig af »Sundbroen«. Det er oven i købet sådan, at hr. Per Henriksen selv er kørt derop for at konstatere, hvilken betjening hans kunder får, og den er mildest talt pinlig.

Ser man på det forhold, at ministeren nu vil have, at DSB selv skal til at forvalte hele dette område, kan man jo godt frygte, at det bliver den samme behandling, konkurrerende rederier får rundt omkring i alle mulige andre havne. Derfor glæder vi os selvfølgelig over, at ministeren nu i svar på spørgsmål nr. 32 til udvalget konstaterer, at efter råd fra Justitsministeriet er ministeren indstillet på, at der udformes og oprettes et særligt uafhængigt organ, som skal sørge for, at DSB Rederi A/S ikke kan benytte sig af alle disse ukollegiale og ikke særlig rimelige måder at behandle deres konkurrenter på.

Jeg synes, ministeren under behandlingen her i dag bør fortælle Folketinget, hvor langt han er med det arbejde, og hvordan et sådant uafhængigt organ tænkes udformet.

I det andet spørgsmål, hvor ministeren jo mildest talt må siges at have givet sig temmelig meget, er spørgsmålet, hvorvidt EU skal blan-

des ind i den her sag, og dér har ministeren jo i svar på spørgsmål nr. 8 klart tilkendegivet, at Kommissionen underrettes nu, og »nu« var altså et brev, der blev skrevet til Folketingets Trafikudvalg den 6. december, så vi må gå ud fra, at det arbejde allerede er sat i gang.

Det er jo lige præcis det, vi bad om under førstebehandlingen, men som blev fuldstændig afvist; der kunne ikke blive tale om at inddrage EU før på et tidspunkt, hvor sagen for længst er afsluttet.

Ministeren tilkendegiver også i svaret på spørgsmål nr. 8, at skulle Kommissionen have bemærkninger, ja, så ville de rettelser osv. – justeringer kalder ministeren det – der måtte blive nødvendige, blive foretaget. Jamen det var lige præcis det, vi bad om under førstebehandlingen – så også tak for den indrømmelse!

Så er der spørgsmålet om lånet, som DSB skal optage for at være i stand til at betale staten den gæld, man har på 1,2 mia. kr. Se, dér fremgik det nemlig af aktstykket, at formålet med at foretage apportinskuddet var, at det skulle give selskabet mulighed for lånefinansiering, og da vi så første gang spørger ministeren om det forhold, får vi at vide i udvalget i svar på et spørgsmål, der har nr. 17, at rederiet har oplyst, at »... havnene ikke vil indgå som sikkerhed for lån.« Klart og præcist. Der ville ikke blive tale om, at disse nye havnearealer skulle indgå i lånefinansieringen.

Men på et senere spørgsmål, det er spørgsmål nr. 46, svarer ministeren så:

»Da havnene ikke indgår i belåningsgrundlaget, jf. besvarelsen af spørgsmål nr. 17, bliver noget sådant ikke nødvendigt.«

Men nu taler man så om, at havnene ikke indgår i belåningsgrundlaget, og det er jo direkte i modstrid med de oplysninger, der var i aktstykket. Derfor er det fuldstændig rigtigt, som også den foregående taler gjorde opmærksom på, at nu har ministeren endelig i svaret på spørgsmål nr. 51 tilkendegivet, hvad der jo selvfølgelig er det helt rigtige, at det er ledelsen i DSB, der afgør, i hvilket omfang disse havnearealer vil indgå i lånefinansieringen.

Men tilbage er jo så det, der egentlig var udgangspunktet for denne diskussion, spørgsmålet om, hvorvidt det er rimeligt, at man overlader disse havnearealer til DSB Rederi A/S, hvorefter de efter eget skøn kan lade dem indgå i belåningen for at være i stand til at betale den store gæld til staten.

Og når disse havnearealer indgår i belåningsgrundlaget og bestyrelsen har muligheden for at gøre dette, ja, så er der jo god grund til at lade EU se på det forhold, for så er der efter vores mening tale om direkte statstilskud til DSB Rederi A/S. Men det overlader vi fuldstændig trykt til EU at tage stilling til nu, hvor vi kan forstå, at sagen faktisk allerede er sendt af sted til EU.

Så jeg vil sige tak til ministeren for de to indrømmelser. Jeg går ud fra, at det ikke er noget problem, at vi i Finansudvalget i den påtegning, der skal foretages på aktstykket, fastholder ministeren på de to indrømmelser. Og så glæder vi os endnu en gang over, at vi tog sagen ned i Folketingssalen. Det viste sig mildest talt at være nødvendigt.

Svend Heiselberg (V):

For at der ikke skal herske nogen misforståelse, vil jeg gerne sige, at Venstre, dog minus hr. Jens Løgstrup, ikke kan stemme for Fremskridtspartiets beslutningsforslag.

Vi har hele tiden sagt, at hvis der skulle være nogen fejl, f.eks. at man på forhånd skulle have spurgt EU, man skulle have spurgt Kommissionen, er det klart, at det selvfølgelig er ministerens ansvar, og det er ministeren selvfølgelig også parat til at tage.

Men jeg vil sige, at det jo er vanskeligt at lave aftaler her i Folketinget, hvis det er sådan, at man ikke kan bygge på den ekspertise, som er til rådighed. Og når vi har lavet aftalen, er ministeren, ministerens embedsmænd og Kammeradvokaten til rådighed. Kammeradvokaten har sagt, at der ikke er tale om statstilskud, og Justitsministeriet har sagt, at det var enigt med Kammeradvokaten og trafikministeren. På den baggrund har vi så ikke haft nogen betænkelighed ved at indgå den aftale og få vedtaget aktstykket.

Men jeg vil også gerne sige, at for læserne af Børsen er det jo lidt ærgerligt, at de ikke kan læse begrundelsen for det, at det skal holdes skjult, at både Kammeradvokaten og Justitsministeriet har sagt, at der ikke er tale om statstilskud. Det synes jeg altså at læserne af et anset blad burde have krav på, men det er måske sådan, at så ville historien ikke have helt den samme interesse.

Jeg nævnede det bare, fordi det er lidt ærgerligt, at man fremstillede en sag på en måde, som om vi nu tager stilling til den, uden at vi har været agtpågivende over for, at der eventuelt kunne være et problem.

Egil Møller (DF):

Under henvisning til mindretallets skriftlige bemærkninger skal jeg på Dansk Folkepartis vegne indstille beslutningsforslaget til vedtagelse.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg synes da, de mange spørgsmål fortjener en kommentar.

Hr. Jens Løgstrup Madsen stiller et spørgsmål, som der er givet et udførligt svar på i Folketingets behandling af beslutningsforslag nr. B 70, nemlig om, med hvem Trafikministeriets embedsmænd har holdt møde. Det er jo klart beskrevet i et svar på spørgsmål 8 fra Trafikudvalget, at embedsmænd fra Trafikministeriet havde et møde med Kommissionen den 6. november i år på initiativ af Trafikministeriet, og det er jo selvklart, at den kommissærs kabinet, vi holder møde med, naturligvis er den kommissær, der behandler sagen. Det vil altså sige, det er transportkommissær Neil Kinnock. Det fremgik også af første behandling, og min hukommelse er ganske vis på, at jeg nævnte, at sagen blev behandlet af kommissær Neil Kinnock, idet det er hans ansvarsområde.

Jeg er stadig ved første behandling. Jeg har ikke haft møde med kommissær Neil Kinnock. Vi har nu svaret, at det er ganske korrekt, at der har været en uformel drøftelse mellem mine embedsmænd og Kommissionens embedsmænd, der selvfølgelig i den her sammenhæng er fra Neil Kinnocks kabinet. Det turde være et udtømmende svar på hr. Jens Løgstrup Madsens spørgsmål.

Der blev spurgt om, hvad der vil ske, hvis Kommissionen nu tog denne sag op igen foranlediget af en eventuel klage, og der kom et eller andet krav fra Kommissionen. Kan man forestille sig en tilbagebetaling, eller hvad kan man forestille sig? Der er jo svaret helt klart på det spørgsmål – nu kan jeg ikke huske, hvilket nummer spørgsmålet har – at der ikke bliver behov for at tage hensyn til det. Det, der er vigtigt, er, at vi ikke har nogen pligt til at holde noget rederi skadesløs, men hvis Kommissionen træffer en afgørelse, er det som bekendt en afgørelse, som vi må følge.

Det, der er interessant, og dér vil jeg også gerne svare på hr. Kim Behnkes spørgsmål vedrørende belåning, er jo, at initialfinansieringen på de 1,2 mia. kr. naturligvis skal indbetales. Det lånetilbud, som långiver nu afgiver, eller det prospekt, som långiver nu giver tilbud på, kan

naturligvis ikke omfatte en værdi af selskabet, som selskabet endnu ikke er tilført, nemlig den værdi af dette apportindskud, som drøftes nu. Men det er da klart, at selskabets soliditet bliver forbedret, hvis aktstykket bliver godkendt i Folketingets Finansudvalg, og dermed bliver selskabets lånesituation alt andet lige også bedre.

Hr. Kim Behnke spørger om havnene og om modtagepligt, og som der også er svaret på spørgsmålene, har offentlige havne modtagepligt. Det vil altså sige, at hvis der er plads i havnene – det vil også gælde de havne, der nu overdrages til DSB Rederi – er der modtagepligt.

Jeg er glad for, at jeg nu i forlængelse af Justitsministeriets udtalelse om sagen kan svare, at jeg er indstillet på hurtigst muligt at etablere et uafhængigt organ, der får tillagt kompetence til at træffe afgørelser i sager om tildeling af havnefaciliteter til konkurrerende rederier i havne, hvor der er offentlig adgang.

Jeg synes, det er et ganske udmærket råd, vi har fået, og det agter jeg naturligvis at følge. Hr. Kim Behnke siger også, at det sandelig er godt, at vi nu er blevet enige om to ting. For det første, at Kommissionen bliver underrettet, og for det andet, at hvis der er spørgsmål, Kommissionen vil rejse i forbindelse med behandlingen af sagen, vil jeg naturligvis drøfte det med Kommissionen.

Jeg husker tydeligt, at jeg ved førstebehandlingen af denne sag gav udtryk for to ting: Naturligvis bliver Kommissionen informeret, det siger sig selv, når den behandler denne sag. Dernæst vil jeg naturligvis være indstillet på at drøfte sagen med Kommissionen, hvis der måtte være spørgsmål, som Kommissionen agter at drøfte. Det tilkendegav jeg også under førstebehandlingen, så der turde ikke være noget nyt i så henseende.

Jeg er naturligvis, skal jeg afslutte med at sige, helt tryk ved EU's behandling af også denne sag.

Tommy Dinesen (SF):

SF har hverken lod eller del i den aftale, der ligger til grund for denne sag, men vi støtter det forslag, som flertallet går ind for, nemlig ikke at trække sagen tilbage, og det gør vi på grund af konsekvenserne.

Sagen er jo, at det her er en del af forliget om de faste forbindelser på Storebælt. Her troede man, at der var 50 millioner kroner, og at der var nok til at sætte til side til tjenestemændenes

pension, fratrædelsesgodtgørelse osv. Det var der så ikke. Da DSB Rederi blev lavet, fandt man ud af, at man manglede 500-600 mio. kr. De penge er DSB selvfølgelig nødt til at have, og derfor laver man det her.

Når vi går ind for det, er det da, fordi de 21.000 ansatte i DSB ellers ganske givet ville nedlægge arbejdet inden ret længe, og trafikken vil bryde sammen mellem landsdelene, hvis de ikke får en garanti for deres pensioner.

Men jeg kunne godt tænke mig at få at vide, om det her er sådan et ideologisk felttog mod DSB. Går hr. Kim Behnke og hr. Løgstrup Madsen ind for, at de private havne, der er i Danmark, må DSB godt anløbe, lige så vel som man hele tiden føler, at private godt må anløbe DSB's havne? Det svar vil jeg meget gerne have. Der findes altså syv forskellige – tror jeg det er – private havne her i landet, og så er de altså ikke fredet mere. Nu vil DSB begynde at sejle på Molslinjen, på raffinaderiet i Kalundborg og mange andre steder.

Kan jeg få et kort svar på det for at finde ud af, hvad det her drejer sig om?

Kim Behnke (FP):

Et hurtigt svar til hr. Tommy Dinesen: Efter Fremskridtspartiets opfattelse bør alle havne være åbne for sejlads af dem, der måtte ønske at besejle de pågældende havne. Men det, der er interessant, er at følge den måde, DSB Rederi A/S har opført sig på, siden det blev etableret. Det har købt sig ind i 2, 4, 6, 8, 10 forskellige andre rederier. Det har monopol på at sejle på efterhånden 12 forskellige ruter rundt omkring, og det, vi frygter, er, at den behandling, DSB har givet Mercandia i Helsingør, er den behandling, det vil give andre rederier, der måtte ønske at besejle de havne, som DSB Rederi A/S nu mere eller mindre får monopol på.

Lige præcis i det spørgsmål viser det sig, at hr. Heiselberg tager fuldstændig fejl. Hr. Heiselberg går herop og siger, at Venstres folketingsgruppe stoler på, hvad Kammeradvokaten siger. Kammeradvokaten sagde i sit notat, som er dateret tilbage fra den 28. november i år, at med hensyn til markedspositionen var der ingen problemer, fordi man henholdt sig til loven om, at enhver skal kunne besejle en havn, hvis der ellers er plads.

Nu siger Justitsministeriet, at der ikke er belæg for bare at lade DSB Rederi A/S have det monopol, og at der bør nedsættes dette uafhængige organ, som ministeren også omtalte. På det punkt tog Kammeradvokaten altså fejl.

Til spørgsmålet om, hvad havnene og havnernes værdi skal bruges til, lægger Kammeradvokaten i sit notat på side 7 til grund, at kapitalindskuddet skal bruges til at forbedre DSB Rederi A/S' aktiekurser, sådan at det er nemmere at få en ordentlig pris for aktierne, når man vil sælge nogle af dem.

Nu viser det sig i øvrigt med det seneste svar, vi har fået fra trafikministeren, at DSB Rederi A/S' bestyrelse har kompetence til at bruge disse havnearealer som kaution i forbindelse med, at det skal optage et lån for at betale penge til statskassen.

Igen har Kammeradvokaten altså taget fejl og lagt noget til grund for sin vurdering, som ikke er virkeligheden. Derfor må jeg sige, at jeg ikke kan forstå, at Venstres gruppe bortset fra hr. Jens Løgstrup Madsen kan stole på denne Kammeradvokat, som, hvad angår de to ting, han blev spurgt om, ifølge sit notat af november måned i år har vist sig at tage fejl i begge sager.

Så er der ministerens udsagn om denne modtagepligt, som man udstiller som noget helligt. Bare det dog var tilfældet! Men den chikane, som Mercandia har været udsat for i Helsingør, vidner jo om, hvilke beskidte metoder DSB benytter sig af. Man lader være med at stille skilte op, de medarbejdere, der går rundt deroppe, lokker folk til at sejle med DSB, og når folk spørger, hvor Sundbroen er henne, svarer de: »Det kender vi ikke noget til. Hvis du skal til Sverige, skal du sejle med os.« Det er så beskidte metoder, at man må tage afstand fra dem.

Til hr. Tommy Dinesen: Det har intet med ideologi at gøre. Det har noget at gøre med, at DSB Rederi A/S opfører sig som den ubehagelige monopolist, det er. Og ministerens ønske om at få dette uafhængige organ op at stå – tak for det! Vi efterlyser bare, at ministeren også i dag materialiserer det en lille smule og fortæller hvornår, hvordan og hvorledes.

Med hensyn til EU er spørgsmålet: Skal EU orienteres, før man sætter det her projekt i gang? Det sagde ministeren nej til ved førstebehandling. Vi har i svaret på spørgsmål nr. 8 fået at vide, at Kommissionen nu underrettes, og så skriver ministeren, at hvis Kommissionen så i øvrigt har noget at tilføje, vil han rette i tingene, inden rapportindskuddet foretages.

Tak for tilsagnet.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

Jeg vil gerne takke ministeren for, at han klart svarer, at når det gælder havnene, vil ministeren ikke være med til at holde en eventuel långiver skadesløs.

Så er der spørgsmålet om mødet mellem Trafikministeriet og Kommissionen. Så vidt det er mig bekendt, er det van Mierts, der er konkurrencekommissær og derfor må være afgørende for, hvordan og hvorledes den endelige sag falder ud.

Jeg forstår det således, at ministeren ikke vil afkræfte, at van Mierts embedsmænd på mødet den 6. november i år rådede Trafikministeriet til ikke at foretage apportindskuddet, før Kommissionens godkendelse lå.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg bad om et svar fra hr. Løgstrup Madsen. Jeg kan notere, at det har jeg ikke fået.

Må jeg ikke godt sige, at det er noget af det mest naive, liberale fidusværk, jeg nogen sinde har hørt fra denne talerstol, at tro, at man kan ophæve ejendomsretten ved at gå op og sige, at DSB bare må sejle ind på Mols-Liniens ruter. Hvis de fik lov til det, som alle andre fik lov oppe i Helsingør, ville der lyde et ramaskrig fra højresiden her i Folketingssalen. Det er simpelt hen uladssiggørligt, fordi ikke engang grundloven lægger op til det.

Så vil jeg godt sige noget om beskidte metoder fra DSB. Der er ikke tale om beskidte metoder fra DSB. Der er derimod tale om beskidte metoder fra det flertal, der vedtog, at DSB skulle miste sejladsen på Helsingør-Helsingborg, og den regning, der en skønne dag kommer til skatteborgerne i dette land, og som meget vel kan blive, som de selv har sagt, på 500 mio. kr., må de borgerlige stå for.

Det er det mest naive, jeg har hørt på dette område. Jeg opfatter det simpelt hen som en gang hetz imod DSB, at de private skal have lov til at gå ind alle steder. Det svarer jo til, at danske apoteker kan gå ind og lave deres egne piller på Novo, eller hvad ved jeg, hvis det bliver sådan, man skal have det i fremtiden. Jeg imødeser et forslag fra de borgerlige om, at man skal ophæve alt i dette land. Ejendomsretten er væk. Det er jeg ligeglad med, vi anerkender den ikke alligevel – sådan en gang imellem da – men det gør de borgerlige da slet ikke, i hvert fald ikke højrefløjten i denne sal.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Inden hr. Tommy Dinesen bringer sig selv i endnu dårligere humør, end nødvendigt er: DSB og i dag DSB Rederi har igennem årtier fået tilført millioner efter millioner efter millioner fra flertallet i dette Folketing. På Kattegat har man tilført ekstra mange millioner til DSB. Selv i den situation har private rederier formået – tidligere fra Grenå til Hundested, i dag fra Ebeltoft til Odden – at opretholde konkurrencen. Hvis man aldrig nogen sinde havde tilført alle disse millioner til DSB til besejling, var de ruter, DSB forvalter, for længst gået konkurs.

DSB evner ikke at drive en fornuftig forretning uden at benytte sig af kunstige statstilskud, uden at benytte sig af beskidte tricks, som vi ser i Helsingør. De mennesker forstår ikke at drive en fornuftig privat forretning. Det er der nogle private, som er dygtige til, og det synes vi er dejligt, for det er med til at sikre Danmark en god infrastruktur.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

DSB Rederi har i de sidste mange, mange år haft et overskud på rederiet. Det er DSB's togdrift, der giver et underskud. Der er et overskud på DSB Rederi på 400-500 mio. kr. om året, som kommer ene og alene af Halsskov-Knudshoved. Sådan er det. Det overskud er der også i år, efter at rederiet er blevet udskilt fra DSB. Der findes tre sociale ruter, som ikke får overskud, men ellers har det kørt af sig selv igennem mange år. Det kommer det ikke til, når de faste forbindelser er færdige.

Jeg vil godt bede hr. Kim Behnke om at dokumentere og bevise, at DSB Rederi har haft underskud og har fået tilskud. Det har de fået på »Ask« og »Urd«, fordi et flertal i Folketinget har vedtaget det. Det er også alt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Tommy Dinesen kom før vistnok ved en fejltagelse til at sige, at hr. Jens Løgstrup Madsens model var udtryk for liberalisme. Det vil jeg bestride, skønt jeg i øvrigt er enig med hr. Tommy Dinesen i hans betragtninger. Jeg ser højst mulighed for at sige totalt misforstået liberalisme i det, hr. Løgstrup Madsen siger her.

Mén så kommer hr. Kim Behnke op og rakker ned på DSB på en ubehøvet måde og siger, at vi har øst millioner efter millioner ned i DSB. For

en uge siden stod jeg på denne talerstol og dokumenterede med faktuelle tal, at DSB har fået mindre i tilskud fra staten i 1995, end de fik 10 år tidligere, målt i faste priser. Tilskuddet til DSB er altså gået ned.

Jeg dokumenterede også, at det bidrag, statskassen og skatteyderne yder til DSB, ikke er højere end de fleste andre EU-landes, men lavere end mange EU-landes. Ikke desto mindre bruger hr. Kim Behnke nogle ord, og jeg skal ikke gentage det udtryk, hr. Kim Behnke benyttede tre gange. Det er a la skolegård, og jeg husker fra min skoletid, at der var et udtryk, der hed: Det, man siger, er man selv. Hr. Kim Behnke skulle tage at høre efter, hvad han selv siger.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det er meget muligt, at det, man siger, er man selv, men hr. Jens Løgstrup Madsen er ikke konkurrencekommissær. Det er fuldstændig korrekt, som hr. Jens Løgstrup Madsen oplyser over for dette Ting, at hr. Karel van Miert er konkurrencekommissær i Kommissionen. Det turde ikke være nogen nyhed, det er korrekt.

Det fremgår af svaret, jeg gav for et øjeblik siden, at Trafikministeriet har behandlet denne sag og har haft drøftelser på embedsmandsniveau med det kabinet, der hører under den kommissær, der behandler notifikationen af de sociale ruter i forbindelse med lovforslaget om dannelse af DSB Rederi A/S, nemlig kommissær Neil Kinnocks kabinet. Det er dem, mine embedsmænd har haft møde med den 6. november.

Hr. Kim Behnke understregede igen, at det er godt, Kommissionen underrettes. Jeg mener ikke, at der er nogen uoverensstemmelse mellem det, der er svaret, og det, jeg svarede under førstebehandlingen.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Til hr. Tommy Dinesen og hr. Arne Melchior: Folketingets Trafikudvalg har fået oversendt en beretning for årets første 6 måneder med hovedtal og nøgletal for DSB Rederi A/S. Heraf fremgår det, at det sidste afsluttede årsregnskab, nemlig 1995, som årsresultat gav minus 51,2 mio. kr. Det fremgår, at det, der hedder soliditetsgraden i DSB Rederi A/S, er på under 16 pct., på trods af at dengang man vedtog loven, havde man en forudsætning om, at den skulle være på 35.

Det er ikke et foretagende, der går særlig godt, hvis det har et årsresultat på minus 51,2 mio. kr. i 1995. Der er ikke tale om overskud, der er tale om, at de selv oplyser, at de har et minus på 51,2 mio. kr. i deres årsregnskab for 1995.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

Jeg forstår trafikministerens svar på den måde, at ingen af konkurrencekommissær Karel van Mierts embedsmænd har deltaget i mødet den 6. november med Trafikministeriet. Er det korrekt?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 7 (FP, DF og Jens Løgstrup Madsen (V)) stemte for, 106 imod (S, V, KF, SF, RV, EL og CD).

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden 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. Første behandling 3/12 96. Betænkning 6/12 96. Ændringsforslag nr. 2 og 3 af 9/12 96 uden for betænkningen af skatteministeren (Carsten Koch)).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 2 ændringsforslag af skatteministeren.

Formanden:

Skatteministeren har meddelt, at han ønsker at tage ændringsforslag nr. 1 i betænkningen tilbage.