

**Spm. nr. S 1759**

Til trafikministeren (21/3 96) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Hvorfor vil ministeren først lade driften af de statsstøttede færgeruter Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav komme i udbud efter år 2000, og er det efter ministerens mening muligt at gennemføre et udbud af driften af disse færgeruter før år 2000?«

**Svar (9/4 96)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget om DSB Rederi A/S (L 143 af 18. januar 1995) vil besejlingen af Kalundborg-Kolby Kaas, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø fra 1. januar 2001 blive udbudt. Tidspunktet er valgt for at give rimelig tid til DSB Rederi A/S til at tilpasse sig de strukturændringer, som er en følge af den faste Storebæltsforbindelse.

Naturligvis er det teknisk muligt at gennemføre et udbud på et tidligere tidspunkt. Jeg har hermed ikke taget stilling til, om det vil være ønskeligt at ændre herpå.

**Spm. nr. S 1762**

Til trafikministeren (21/3 96) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Flytter DSB Rederi efter ministerens opfattelse statsstøttemidler til driften af færgeruterne Kalundborg-Århus, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav videre til driften eller etableringen af andre færgeruter?«

**Svar (9/4 96)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Ved lov om DSB Rederi A/S af 4. april 1995 overtog rederiet driften af den færgefart, der udførtes af DSB's redervirksomhed, men selskabets forpligtelse til drift af de samfunds-begrundede overfarter blev gjort betinget af, at staten yder betaling herfor. Denne tilskuds-ordning er omfattet af statsstøttebegrebet i EF-Traktatens artikel 92, hvorfor Europa-Kommissionen den 26. januar 1995 blev underrettet herom.

Da Europa-Kommissionens svar ikke forelå ved DSB Rederi A/S stiftelse, gav Finansudvalget ved akt 407 af 29. august 1995 tilslutning til, at DSB som en overgangsordning indgik aftaler med DSB Rederi A/S om besejlingen af de fire overfarter. I stedet for at yde et årligt driftstilskud til dækning af rederiets underskud indebærer ordningen, at DSB på statens vegne dels betaler et vederlag for driften af hver overfart, dels opbeholder samtlige indtægter. Overfarternes underskud er dermed DSB's.

For tiden drives overfarterne i overensstemmelse med finanslovens tekstanmærkning nr. 87 ad 28.61.08, der bemyndiger DSB til at stå for driften af overfarterne ved indgåelse af aftaler herom med DSB Rederi A/S, indtil Europa-Kommissionens afgørelse foreligger.

De indgåede aftaler for 1996 skal forelægges Trafikministeriet og Finansministeriet til godkendelse. I denne proces vil fastsættelsen af driftsvederlaget blive sammenholdt med budget og regnskab for 1995. Der skulle således ikke blive midler, som DSB Rederi A/S kan flytte til drift eller etablering af andre færgeruter.

**Spm. nr. S 1856**

Til økonomiministeren (29/3 96) af:

**Holger K. Nielsen (SF):**

»Det bedes oplyst og i givet fald begrundet, om det er korrekt, at der er sket en ekstraordinær omlægning af Den Sociale Pensionsfonds obligationsbeholdning og nedbringelse af statens indestående i Nationalbanken, samt hvad de økonomiske konsekvenser heraf er med hensyn til renteudgifter og -indtægter, risiko osv.?«

**Begrundelse**

Ifølge Berlingske Tidende den 29. marts 1996 er der i de seneste år sket en række betydelige omplaceringer af statens aktiver og passiver, angiveligt udelukkende for at Danmark kan nærme sig Maastricht-Traktatens grænse for statsgælden på 60 pct. af BNP. Det forekommer højst besynderligt, at der foretages sådanne omplaceringer for at opfylde et krav, som ikke gælder for Danmark, og som relaterer sig til et statsgældbegreb, som er uden økonomisk mening, jævnfør netop, at forskellige fiksfakserier kan nedbringe gælden.