

Bemærkninger til forslaget

Trafikministeren har i aktstykke nr. 77 bedt om tilslutning til, at DSB Rederi A/S overtager en række havnearealer fra DSB i form af et apportinskud. Værdien af de pågældende havnearealer er i aktstykket opgjort til ca. 590 mio. kr. Opgørelsen af denne værdi er dog tvivlsom. Som det fremgår af B.T. fra den 25. november 1996, har de berørte havnekommuner noteret langt lavere værdier for arealerne end den værdi, der opgives i aktstykket. Værdien af Gedser Havn er eksempelvis i aktstykket opgjort til 62 mio. kr., mens den 20. alm. vurdering er på 1,8 mio. kr. Rødby Havn er opført til 234 mio. kr., mens den 20. alm. vurdering siger 64 mio. kr.

Der hersker derfor mistanke om, at DSB og DSB Rederi A/S har set en fordel ved at få arealerne opvurderet kraftigt. Fordelen derved vil være, at trafikministeren kan dække over det faktum, at DSB Rederi A/S har store økonomiske problemer. I aktstykket må ministeren da også erkende, at soliditeten i DSB Rederi A/S er helt nede på 16 pct. på trods af, at loven foreskriver 35 pct.

I Finansudvalget har ministeren i svar på spørgsmål 8 (der er optrykt på bilag 2 til nærværende beslutningsforslag) erkendt problemerne med soliditeten samt det forhold, at kun med apportinskuddet kommer rederiet til at overholde gældende lovgivning. Det er stærkt kritisabelt, at man vedtager et soliditetskrav på 35 pct., hvorefter ministeren bare kan se bort herfra. Hvorfor vedtog Folketinget et soliditetskrav, hvis ministeren til enhver tid bare kan gøre, som det passer ham? I den finansielle sektor sikrer Finanstilsynet, at lovens soliditetskrav overholdes. Her har vi en situation, hvor ministeren skal føre tilsyn med et selskab, hvor han selv ejer alle aktierne!

Fra første færd har projektet med DSB Rederi A/S været problematisk. De politiske partier bag projektet troede naivt, at DSB Rederi A/S kunne opretholde de samme monopolbegunstigelser, som DSB nød godt af i årtier. Første skud for boven blev, at EU forlangte fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Dernæst kom sagen om stop for statstilskud til Århus-Kalundborg-ruten («Ask» og «Urd»), og endelig kom et stop for monopol på Rødby-

Puttgarden-overfarten. Det er selvfølgelig alt sammen noget, der har påvirket økonomien i driften af DSB Rederi A/S, men ansvaret skal placeres hos de naive politikere, som forventede, at planøkonomien, monopolismen og statsstyret kunne fortsætte i Danmark.

Nu må det imidlertid være ved den tid, hvor der bliver ærlighed i sagen om DSB Rederi A/S. Ærlighed er ikke at overføre nogle havnearealer til oppustede værdier fra DSB til DSB Rederi A/S, eller at DSB får nulstillet et underskud i Nationalbanken på 153 mio. kr., hvilket jo er et direkte statstilskud.

Ærlighed er, at DSB Rederi A/S hurtigst muligt bliver udsat for ægte og fri konkurrence som et 100 pct. privat ejet rederi. Hvis rederiet da kan overleve, vil Fremskridtspartiet hilse det velkommen. Men hvis det viser sig, at rederiet ikke kan klare sig, så må markedskræfterne overlade ruterne til andre, rentable foretagender.

DSB Rederi A/S får med aktstykket adgang til at disponere over en række havne og faciliteter. Det er netop den type monopolsituationer, som påkalder sig EU's opmærksomhed. Ministeren har i svar på spørgsmål 6 (optrykt på bilag 2 til beslutningsforslaget) i Finansudvalget tilkendegivet, at sagen vil gå til »underretning« i EU-Kommissionen.

Men det er jo langt fra nok, når der ses på forløbet af HH-sagen og Rødby-sagen. Regeringen bør belært af de nævnte sager afholde sig fra at give DSB Rederi A/S monopol på disse havne. Løfterne om, at der skal gives plads til andre skibe i fornødent omfang, ved vi ikke vil blive efterlevet. Når man ser på de mange manøvrer, som blev udtænkt og udført omkring HH-linien og hindring af konkurrence, så tilsiger DSB's historie ikke, at man vil være venlig og imødekommende over for andre konkurrerende rederier.

Derfor skal DSB Rederi A/S ikke have monopol på havnene. DSB Rederi A/S må skaffe sin soliditet gennem andre aktiviteter end overtagelse af havnearealer fra DSB. Havnene bør i stedet omdannes til selvstændige foretagender, som har en kommerciel in-