

Til beslutningsforslag nr. B 70. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 6. december 1996

Betænkning

over

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.]

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, miljø- og energiministeren og skatteministeren, som disse har besvaret skriftligt.

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og skatteministeren og disses svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets og Venstres medlemmer af udvalget med undtagelse af Jens Løgstrup Madsen (V) samt Det Konservative Folkepartis, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres, Enhedslistens og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets og Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret* og udtaler i den anledning:

Det er fornuftigt og nødvendigt, at det gamle DSB er blevet delt op i selvstændige selskaber. Det er derimod ikke fornuftigt, at aktierne i disse selskaber alle ligger hos trafikministeren. Det giver anledning til mange uheldige situationer, når samme minister både ejer et firma og er den tilsynsførende offentlige myndighed. I den konkrete sag er situationen den, at DSB, der er en statsvirksomhed under ledelse af trafikministeren, ønsker at bortgive for 590 mio.

kr. havnearealer til DSB Rederi A/S, hvor samme trafikminister har alle aktierne. Det er jo ikke nemt at få sådan en handel på plads, når trafikministeren sidder på begge sider af forhandlingsbordet!

Sagens udvikling under behandlingen i Folketinget viser, at ministeren har svært ved at holde styr på, hvilken hat han skal have på. På den ene side hævder ministeren, at DSB Rederi A/S ikke har evne til at overholde soliditetskravet på 35 pct. (soliditeten er nede på 16 pct.), hvorfor DSB Rederi A/S skal have tilført værdier, således at rederiet kan gå på lånemarkedet og låne de 1,2 mia. kr., rederiet skylder staten. På den anden side hævder ministeren, at DSB Rederi A/S ikke vil lade havnearealerne indgå som sikkerhed for det store lån. Hvad skal man tro? De som bilag optrykte spørgsmål 17 og 46 og svarene herpå er interessante sammenholdt med aktstykkets bemærkninger om, at arealerne netop skal tilføres for at gøre DSB Rederi A/S i stand til at få soliditeten op.

Det er et særligt afsnit for sig, at regeringen og forligspartierne ikke vil lade sagen gå til notifikation i EU, før projektet sættes i gang. Det er utrolig dumt af den danske regering at lade hånt om det faktum, at når DSB Rederi A/S får kapital tilført, så er der tale om et element af statsstøtte. Argumentet om, at der ikke er tale om statsstøtte, når DSB Rederi A/S ikke opnår noget kapitaloverskud ved gaven, holder næppe set med EU-rettens øjne.