

Bet. o. f. t. beslutn. vedr. aktstykket nr. 77

Der er også EU-problemer i forhold til det faktum, at DSB Rederi A/S med sit nye ejerskab af havnene kommer til at bestemme, hvem der må besejle havnene. Ministerens mekaniske referat af, at de internationale havne-regler siger, at alle skal kunne besejle en havn, er uinteressant i denne sag. De samme regler gjaldt jo også, da et andet DSB-selskab søgte at hindre Mercandia i at besejle Helsingør-Helsingborg-overfarten. Nu er det de samme monopolister, der får ejerskab til en række havne. Historiens spor skræmmer. Derfor bør EU's indvendinger over for såvel HH-liniens og Rødby-liniens monopolstillinger også give sig udslag i, at EU retter søgelyset mod det nye monopol, DSB Rederi A/S nu opnår på en række havne.

Den rigtige løsning ville selvfølgelig være, at havnene blev privatiseret 100 pct., og at ejerne bag dette private selskab blev alle andre end rederier. Det vil give tryghed og garanti for fri konkurrence.

Mindretallet er komplet uforstående over for det forhold, at regeringen og dens forligspartier har haft så travlt med at få denne sag gennem Folketinget. Det virker betænkeligt, at spørgsmål og andet normalt parlamentarisk virke omkring et beslutningsforslag i den grad bliver betragtet som unødigt tidsspilde. Hvad er det, der haster? Blot fordi en række partier har et forlig, behøver det vel ikke at betyde, at Folketinget bare skal gummistemple sagen?

Sandheden om DSB Rederi A/S er antagelig, at uden denne gave fra DSB så vil rederiet få store problemer med at kunne fortsætte. Det manglende forretningstalent hos de folk, som driver virksomheden, taler sit tydelige sprog.

Med trafikministeren som eneaktionær er der ikke tilført nogen kommerciel viden. Staten bør sælge aktierne i DSB Rederi A/S og vel at mærke ikke kun symbolske 25 pct., men alle aktierne. Staten kan eventuelt beholde en

symbolsk – gylden – aktie og en særlig aktionæroverenskomst, der forhindrer selskabet i at blive ødelagt.

Det er mindretallets opfattelse, at DSB Rederi A/S skal have lov til at vokse til en god forretning. Men det skal ikke ske ved hjælp af tvivlsomme ejendomsoverførsler fra DSB til DSB Rederi A/S. Det må ske gennem fair konkurrence og erobring af kunder. Faktisk er det specielt for regeringen og forligspartierne, at de ikke evner at få DSB Rederi A/S til at overleve, uden at DSB skal forære rederiet for 590 mio. kr. havnearealer.

Regeringen har lagt al sin prestige i, at firmaet IDP stod for vurderingen af havnearealerne. Vurderingsrapporten fra 11. november 1996 viser imidlertid, at der ikke er anvendt samme tal fra regeringens hånd i aktstykket. Det vidner om, at der er behov for at få arealerne vurderet af en anden uvildig part. Told- og Skattestyrelsen, der normalt forestår disse vurderinger, har afstået. Der henvises til trafikministerens svar på spørgsmål 38, der er optrykt som bilag til betænkningen.

Mindretallet skal i øvrigt bemærke, at det er glædeligt, at ministeren i svarene på spørgsmål 8 og 32, der ligeledes er optrykt som bilag til betænkningen, nu imødekommer ønskerne om at underrette EU og et uafhængigt organ.

Mindretallets samlede vurdering er, at gaveoverførslen ikke bør finde sted. Derfor skal nærværende beslutningsforslag støttes.

Et andet mindretal (Jens Løgstrup Madsen (V)) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret* og skal herved bemærke, at det påtænkte apportindskud til DSB Rederi A/S fra DSB muligvis er statstøtte. Derfor er den korrekte procedure, at apportindskuddet først foretages, når EU-Kommissionen har godkendt det.

Helge Mortensen (S) nfm. Jytte Wittrock (S) Børge Bakholt (S) Søren Hansen (S)

Tove Lindbo Larsen (S) Tommy Dinesen (SF) Vibeke Peschardt (RV) Jette Gottlieb (EL)

Arne Melchior (CD) fmd. Svend Heiselberg (V) Jens Løgstrup Madsen (V)

Kim Behnke (FP) Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF)

Niels Jørgen Langkilde (KF) Egil Møller (DF)