

Derfor er der næppe tvivl om, at man i DSB Rederi A/S og i Trafikministeriet og i kredsen af de forligspartier, der bakker projektet op, har været gjort mange øvelser for at finde ud af, hvordan man vil være i stand til at få skaffet dette rederi en bedre egenkapital. Ministeren har i aktstykket beskrevet, hvordan man ikke er i stand til at overholde det solvenskrav, ministeren selv har fået vedtaget i Folketinget, nemlig et solvenskrav på 35 pct. Solvensen er i øjeblikket nede på kun 16 pct.

Der har vi en illustration af, hvad der sker, når en minister skal føre tilsyn med et rederi, han selv ejer. Hvis vi sammenligninger med den finansielle sektor, hvis det f.eks. var et pengeinstitut, som ikke overholdt lovens solvenskrav, ja, så ville Finanstilsynet være pligtig at gribe ind med det samme.

I dette tilfælde er den part, der skal gribe ind, ministeren. Men da ministeren selv ejer alle aktierne, kan han sidde på begge sider af bordet og løfte en pegefinger over for sig selv og sige: Uha, det er ikke godt, at man ikke overholder lovens solvenskrav.

Man vil med denne transaktion, dette apportindskud, lette på solvensproblemet, og så håber man også, at den forøgede markedandel osv. kan være med til at forbedre DSB Rederis økonomiske situation så meget, at man kommer op og overholder lovens solvenskrav.

Der er problemer i DSB Rederi A/S. Hvordan løser man så de problemer? Ja, det gør man altså ved at tage en række havnearealer, som i øjeblikket er bogført som værende DSB's ejendom; dem tilfører man så DSB Rederi A/S. Man har ladet et til lejligheden sammensat firma, International Port Development, foretage et skøn. I aktstykket kan vi læse, at Told og Skat, som ellers normalt er den part, man beder om at vurdere offentligt og privat fast ejendom, har meddelt, at de simpelt hen ikke er i stand til at vurdere disse havnearealer.

I alle andre sager, hvor der er tale om komplicerede vurderinger, lader man mindst to foretagender lave de vurderinger. Men i dette tilfælde lader man et enkelt til lejligheden sammenskrabet selskab foretage et skøn, og det skøn er markant forskelligt fra de vurderinger, der er noteret i kommunerne på de pågældende arealer. Og så får vi at vide, at begrundelsen er: Jamen der er tale om nogle havne, som i øjeblikket er i funktion, så der følger altså en vis goodwill med. Det er selvfølgelig fair nok, men der står ikke noget i aktstykket om, hvordan retstilstan-

den bliver, når DSB Rederi A/S, der jo er et privat aktieselskab – hvor ministeren godt nok ejer alle aktierne – overtager en goodwill. Skatteministeren har ganske særlige regler for handel med goodwill, men det har vi ikke fået oplyst noget som helst om.

Jeg kan forstå på ministeren, at hele Fremskridtspartiets vurdering bygger på misforståelser og fejlskøn og fejlslutninger; men ministeren nævnte bare ikke med ét eneste ord, hvori fejlslutningerne og misforståelserne består. Har Fremskridtspartiet misforstået, at DSB Rederi A/S skal overtage disse arealer? Har vi misforstået, at der, som ministeren selv sagde, er tale om en forøgelse af handelsværdien og dermed en markant forbedring af DSB Rederi A/S's økonomi?

Situationen er vel den, at hvis ikke man foretog det her, og hvis finansministeren holdt sit løfte til Finansudvalget om, at DSB Rederi A/S inden årets udgang skulle aflevere 1,2 mia. kr. i Finansudvalget, ville foretagendet gå konkurs. I den situation må man da meget præcist sige, at der er tale om konkurrenceforvriddning, for hvad med de andre rederier, som besejler nogle af de ruter? De får da deres konkurrencesituation forværret af, at staten nu indskyder kapital i form af disse DSB-havnearealer, så DSB Rederi A/S overlever. Hvis det ikke var tilfældet, ville de kunne overtage den markedandel, og det stykke bestillingsarbejde, ministeren har fået lavet hos Kammeradvokaturen om, hvorvidt reglerne er overholdt, imponerer os derfor ikke.

Det eneste, der kunne vække respekt hos os, var, hvis ministeren var i stand til at komme med et stykke papir, hvoraf det fremgik, at den relevante EU-kommissær har godkendt projektet. Det er det eneste, vi beder om, men det tør ministeren ikke. I stedet har vi i dag fået nogle mere eller mindre tilslørede forklaringer om, at Danmark selv skal bestemme, osv. Jo tak! Det hører vi fra de partier, som ellers er parat til på alle andre områder at afgive suverænitæt, så Folketinget skal reduceres til at være en sognerådssal, hvor vi kan hyggesnakke lidt.

Men i dette tilfælde kender vi jo Kommissionens holdning til DSB og området i øvrigt. Vi har set, hvordan den danske regering blev tvunget til at åbne for fri konkurrence på HH-linjen; vi har set, hvordan DSB med alle midler søgte at forhindre, at Mercandia kunne besejle HH-linjen, og alligevel får vi at vide i dag: Ja, godt nok overtager DSB Rederi A/S nu alle havnearealerne, men der vil selvfølgelig blive åbnet mulig-