

Der er også stillet spørgsmål om, hvorvidt kommissæren har anbefalet ministeren at benytte en bestemt fremgangsmåde i bestemte sager. Det har der ikke været tale om. Den, jeg kommunikerer med i denne sag, er transportkommissær Neil Kinnock. Om der har været drøftelser på embedsmandsplan om en eller anden procedure skal jeg ikke kunne sige, men det, der er afgørende for Folketinget, er jo trafikministerens vurdering, og den er – i overensstemmelse med det, Kammeradvokaten har redegjort for i et responsum – at der ikke er tale om konkurrenceforvridende statsstøtte som omtalt i artikel 92 og 93 i Traktaten. Dermed er der heller ikke nogen grund til, at vi skal have notificeret dette apportindskud.

Men naturligvis skal Kommissionen underrettes. Kommissionen behandler jo sagen om DSB Rederis sociale overfarer, og derfor vil Kommissionen blive underrettet. Skulle der opstå spørgsmål, og skulle Kommissionen få lyst til at få uddybet indholdet i dette aktstykke, vil vi naturligvis underrette Kommissionen, som vi altid gør. Kommissionen skal ikke mangle oplysninger om denne sag.

Hr. Jens Løgstrup Madsen spurgte mig om statsstøtte og gik ud fra, at ministeren er imod statsstøtte. Dertil er svaret nej. Trafikministeren er ikke imod statsstøtte. Jeg har lige argumenteret for fordelene ved at yde statsstøtte til den kollektive trafik, jeg har lige argumenteret for, at det er fornuftigt at yde statsstøtte til betjening af Bøjden-Fynshavruten og Samsørutten. Der er mange partier, der i forhandlingerne om finansloven har givet udtryk for, at det er en vældig god idé, og efterhånden som forhandlingerne skred frem, blev den bevilget i øget omfang til Bornholmstrafikken.

Trafikministeren går også ind for statsstøtte til skibsbygning, kan jeg fortælle det høje Ting. Det er selvfølgelig klart, at jeg ikke går ind for konkurrenceforvridende statsstøtte, der ikke er i overensstemmelse med Traktatens bestemmelser, men der er efter regeringens vurdering ikke tale om konkurrenceforvridende statsstøtte i dette forslag om indskud til havnearealer i DSB Rederi A/S.

Hvad så, hvis det efterfølgende forholder sig anderledes, spørger hr. Jens Løgstrup Madsen. Hvad nu, hvis man forestiller sig, at Kommissionen er uenig i regeringens fortolkning og rejser en statsstøttesag? Ja, så må vi drøfte det med Kommissionen.

Og hvis Kommissionen nu træffer afgørelse i en sådan sag, hvad så? Hvorledes er DSB Rederi A/S så stillet? Her spørger hr. Jens Løgstrup Madsen om mere, end jeg kan svare på. I de sager, vi hidtil har set, hvor Kommissionen har afgjort statsstøttesager til ugunst for den part, der var anlagt sag imod, er der jo ikke nogen klar linje med hensyn til, om pengene skal betales tilbage, eller man får at vide, at det ikke må ske endnu en gang. osv., og derfor vil jeg ikke være i stand til at svare på det spørgsmål. Vi kan selvfølgelig lave et teoretisk studium af, hvad der er sket i andre sager, hvor der typisk har været tale om meget store sager. Det kan vi naturligvis gøre, men det eneste, jeg kan sige, er, at hvis Kommissionen måtte afgøre, at der skulle være tale om en konkurrenceforvridende statsstøtte – hvad jeg tror meget lidt på – vil vi selvfølgelig følge den afgørelse.

yr. Kim Behnke spurgte, om jeg kan beskrive, hvor der er fejl og misforståelser i bemærkningerne til det beslutningsforslag, hr. Kim Behnke har fremsat for Folketinget. Der er en hel række, og en af dem handler om solvenskravene. Her siger hr. Kim Behnke, at trafikministeren har fået vedtaget et bestemt solvenskrav på 35 pct. her i Folketinget. Trafikministeren har ikke fået vedtaget et bestemt solvenskrav. Trafikministeren har ved dannelsen af DSB Rederi A/S forudsat, at solvensgraden skulle være 35 pct. Det var den også på daværende tidspunkt, men det er jo ikke nogen fast størrelse, der til enhver tid skal opfyldes. Det er fuldstændig umuligt i enhver erhvervsdrivende virksomhed at opfylde et bestemt solvenskrav. Det kan da ikke lade sig gøre, overskuddet kan være større eller mindre, og der kan være tale om underskud i visse år, og derfor bevæger solvenskravet sig selvfølgelig op og ned i alle virksomheder. Der er altså intet lovkrav om et bestemt solvenskrav for DSB Rederi A/S. Det er en misforståelse, det er forkert.

Der er problemer i DSB Rederi A/S, siger hr. Kim Behnke. Ja, det er der, og der er da ikke nogen medlemmer af dette Ting, der ikke er klar over det. Disse problemer består fortrinsvis i konsekvensen af de beslutninger, der er truffet her i Folketingssalen om etablering af de faste forbindelser over Storebælt og over Øresund, for det er da klart, at det er en vanskelig situation for rederiet at skulle neddrole fra mange, mange tusind ansatte til under tusind ansatte. Det skal oven i købet ske meget pludseligt, fra den ene dag til den anden. Jernbaneforbindelsen