

over Storebælt tages i brug den 1. juni 1997, og en anden milepæl er august 1998, hvor der også forsvinder mange arbejdspladser og en ganske udmærket indtjening for DSB Rederi fra den ene dag til den anden. Der er problemer, og det er problemer, som vi skal forsøge at tackle på en ordentlig og hensigtsmæssig måde, både af hensyn til trafikbetjeningen af det danske samfund og af hensyn til selskabet og dets mange dygtige ansatte.

Jeg kan ikke på det grundlag, der foreligger, se nogen som helst grund til, at vi forud skulle søge at få noticeret dette forslag om indskud af havnearealer i DSB Rederi A/S.

Sagen er belyst grundigt. Kammeradvokaten har givet en redegørelse for, på hvilke vilkår der skal søges notifikation, hvor der skal gives underretning. Jeg er enig i vurderingen, der følger regeringen i denne sag. Det skal ikke skorte på oplysninger over for EU-Kommissionen, enhver henvendelse vil naturligvis blive besvaret, og ønsker EU-Kommissionen at forhandle spørgsmålet, så deltager jeg naturligvis i en sådan forhandling.

Jeg er glad for den holdning, der er udtrykt her i Folketingssalen, at det nu er muligt at komme videre med denne sag, således at vi får rustet DSB Rederi A/S til at tage konkurrencen op med en soliditet i selskabet, som er i overensstemmelse med det for branchen typisk gældende.

Kim Behnke (FP):

Ministeren nævnte i forbindelse med de såkaldte sociale overfarer – alene udtrykket lyder jo spændende – at der har været kontakter og forhandlinger mellem ministeren og EU-Kommissionen.

Men lige præcis de sociale overfarer, HH-linjen osv., er jo eksempler på, at regeringen har måttet ændre den holdning, den startede med at have, fordi EU har været uenig. Man blev ved med at pøse penge i Århus-Kalundborg-ruten og måtte belæres af EU om, at det gik altså ikke, fordi der ikke var tale om en social overfart, når der var masser af andre konkurrencemuligheder på lige præcis den linje.

Så ministerens succespulje er jo altså meget lille, ministerens referencer er meget få, når det gælder succeser over for EU. Tværtimod har ministeren gang på gang måtte belæres af EU om, at man måtte ændre den holdning, der har været lagt i regeringen. Det var jo heller ikke med ministerens gode vilje, at der blev åbnet for

fri konkurrence på HH-linjen; det var først efter, at han var blevet trukket meget langt i skægget af EU-Kommissionen.

Så bruger ministeren spørgsmålet om solvenskravet som eksempel på, at Fremskridtspartiet og jeg skulle have misforstået noget og have skrevet noget, der er forkert. Jeg skal minde om, at man på forsiden af aktstykket kan se følgende:

»De øgede hensættelser medførte, at soliditeten i regnskabet for 1995 faldt fra de i lov om DSB Rederi A/S forudsatte ca. 35 pct. til ca. 16 pct.«

Det er altså ikke noget, hverken Fremskridtspartiet eller hr. Kim Behnke påstår. Det er ministerens eget ordvalg, det er ministeren selv, der refererer til, at der i lov om DSB Rederi A/S er forudsat en solvens på 35 pct.

Dernæst siger ministeren, at det jo for en hvilken som helst erhvervsvirksomhed er umuligt at overholde solvenskrav, og det går op, og det går ned. Jeg skal minde ministeren om – idet jeg ved, at ministeren tidligere har været industriminister – at for hele den finansielle sektor er der ikke nogen som helst vaklen i geledet.

Vi har et Finanstilsyn, som har pligt til hver eneste dag at føre tilsyn med, at den finansielle sektor overholder de solvenskrav, der er. Og hvis et pengeinstitut, stort eller lille, ikke overholder de solvenskrav, der er, ja, så er reaktionen der med det samme f.eks. med krav om indskud af yderligere aktiekapital, krav om, at andre pengeinstitutter overtager, eller, hvad der også er sket i visse situationer, krav om, at den pågældende virksomhed bliver lukket. Det er derfor, man har regler om solvenskrav, og det er noget, som mange erhvervsvirksomheder lever med hver eneste dag.

Og hvorfor har man skrevet det i lov om DSB Rederi A/S, hvis det bare var en hensigtserklæring? Hvis jeg skal forstå ministeren ret, at det alligevel bare er noget, ministeren sådan fra dag til dag kan afgøre, om det nu ser rimeligt ud, kunne man lige så godt have ladet være med at skrive noget om de 35 pct. Selvfølgelig har der været en begrundelse for at indføje det solvenskrav og den begrundelse, går jeg stærkt ud fra, har været velformuleret og velbegrundet.

Ministeren har stadig væk ikke svaret på spørgsmålet om muligheden for at sende tingene til godkendelse, før dispositionerne foretages.

Hvis ministeren i dag giver tilsagn om, at den bemyndigelse, der bliver søgt om i aktstykket,