

ikke vil blive benyttet, før EU har godkendt projektet, så tror jeg, vi hurtigt kunne komme videre.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg forstår, at alt er i orden, hvis vi bare følger Fremskridtspartiets notifikationspolitik, der går ud på at få notificeret det, Fremskridtspartiet ikke bryder sig om, mens man ikke behøver at notificere det, Fremskridtspartiet bryder sig om. Det er da en underlig politik at have i forhold til de krav, vi skal leve op til i henhold til Traktatens bestemmelser om notifikation.

De krav, der er stillet i Traktaten, forsøger vi at leve op til efter bedste evne; men det er klart, det vil altid være et skøn, om der er tale om statsstøtte eller ej. Det er regeringens skøn, at der ikke er tale om konkurrenceforvridende statsstøtte i henhold til artiklerne 92 og 93 i denne sag, og det turde være ret indlysende, at det ikke er tilfældet.

Så må jeg sige til hr. Kim Behnke: Jeg synes, at niveauet er for lavt. Det er utroligt, at man her fra Folketingets talerstol skal høre, at der for den finansielle sektor er et meget fast og bestemt solvenskrav, som den skal leve op til på ethvert tidspunkt. Der er et minimumskrav i den finansielle sektor. Det er der ikke for andre selskaber, der er omfattet af lov om aktieselskaber, men det er der for den finansielle sektor. Der er et minimumskrav, men det er ikke det samme som et fast krav. Et minimumskrav er, som ordet antyder, et mindstekrav til soliditeten.

Så siger hr. Kim Behnke: Jamen det står jo i selve aktstykket, at der var forudsat en soliditetsprocent på 35 – nøjagtig de ord, jeg brugte på talerstolen for et øjeblik siden. Det, jeg siger er en misforståelse i hr. Kim Behnkes bemærkninger til forslaget, er, at DSB Rederis soliditet er nede på 16 pct., på trods af at loven foreskriver 35 pct.

Loven foreskriver ikke 35 pct. Loven forudsætter, at DSB Rederi A/S etableres med en soliditet på 35 pct., og det er et meget fornuftigt niveau, som vi gerne vil ligge på, og derfor foreslår vi at indskyde disse arealer.

Så siger hr. Kim Behnke, at trafikministeren var meget imod konkurrence på HH-linjen. Intet kunne være mere forkert. Jeg har altid udtrykt fra denne talerstol, at jeg gik ind for konkurrence på HH-linjen. Jeg var ikke helt enig med Kommissionen om, hvorledes den bedst kunne gennemføres, men af flere muligheder valgte vi én.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

For det første vil jeg gerne takke ministeren for svaret. Jeg har forstået ministeren således, at ministeren påtager sig det fulde ansvar for, at EU's regler om statsstøtte er overholdt. Anderledes kan de ord, ministeren sagde, ikke forstås.

For det andet vil jeg godt gentage mit spørgsmål med hensyn til Kommissionen. Mit spørgsmål lød: Hvilke råd har Kommissionen – og Kommissionen forstået bredt, ikke bare Kinnoek, men også f.eks. konkurrencekommissæren – givet regeringen, ministeren og dennes embedsmænd i denne konkrete sag?

Og der er et andet spørgsmål, som jeg også føler anledning til at trække op igen. Ministeren kan ikke svare på, hvilke konsekvenser det vil have for DSB Rederi A/S, hvis han ikke får medhold i Kommissionen. Det synes jeg er et overraskende svar.

Jeg havde egentlig forventet, at man havde gjort sig klart, hvilke konsekvenser det ville have, således at der var en rimelig klar retsstilling, hvis man kom i en sådan situation. Når ministeren ikke kan svare på det, synes jeg, der er god grund til spørge, om det så ikke var klogt at spørge først. Det er ikke et spørgsmål om at sige, hvad man skal, og hvad man ikke skal, men det er et spørgsmål om, hvad der er klogt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.