

Forhandling

Jens Løgstrup Madsen (V):

Under førstebehandlingen af beslutningsforslaget stillede jeg ministeren to konkrete spørgsmål. Det ene var, hvad der skete på de møder, som Trafikministeriet har holdt med Kommissionen, og det andet var, hvordan og hvorledes DSB Rederi vil være stillet, hvis Kommissionen efterfølgende underkender rapportskuddet.

Af de svar, vi har fået, fremgår det, at der har været afholdt et møde mellem Trafikministeriet og Kommissionen den 6. november, og da vi endnu ikke har fået et klart svar fra ministeren på det spørgsmål, jeg stillede under første behandling, vil jeg gerne gentage spørgsmålet.

Vil ministeren afkræfte, at van Mierts embedsmænd på mødet den 6. november rådede Trafikministeriets embedsmænd til ikke at foretage rapportskuddet, før Kommissionens godkendelse forelå?

Det fremgår nu også af de svar, vi har fået i Trafikudvalget, at havnene kan belånes. Det fremgår af svaret på spørgsmål nr. 51, hvor ministeren siger, at det er op til selskabets ledelse at træffe beslutning, om havnene kan belånes.

Derfor vil jeg godt spørge ministeren i opfølgning af det andet spørgsmål, jeg stillede under førstebehandlingen: Hvis havnene belånes, vil ministeren så holde långiver skadesløs, hvis Kommissionen finder, at der er tale om ulovlig statsstøtte?

Jeg vil gerne have et svar fra ministeren på disse to konkrete spørgsmål.

Kim Behnke (FP):

Det var tydeligt at fornemme under førstebehandlingen af vores beslutningsforslag, at der bredte sig en almindelig fornemmelse hos flere folketingsmedlemmer af, at, åh, det var da også irriterende, at Fremskridtspartiet skulle bringe den sag i Folketingssalen, for det hele lå jo så pænt i Folketingets Finansudvalg, og det kunne dér for en fjorten dages tid siden hurtigt have været afgjort på 30 sekunder i Finansudvalget, for der er et stort politisk flertal, der har indgået en politisk aftale, og så må det jo være dét.

Men det har vist sig under den proces, som er foregået i Folketingets Trafikudvalg, at der var mere end god grund til at bringe sagen ned i Folketingssalen, og jeg skal da sådan set takke ministeren for de to mødekommunikationer, som udvalgsarbejdet har udkrystalliseret. Dem havde vi jo ikke fået, hvis ikke det var, fordi sagen var blevet bragt ned i Folketingssalen.

Det første drejer sig om, hvorvidt det er rimeligt, at det bliver DSB selv, der skal forestå fordelingen af sejlattestelser til de havne, de nu kommer til at eje. Der er det sådan, at vi ikke har grund til at tro, at DSB Rederi A/S vil opføre sig specielt pænt og høfligt og venligt og kollegialt i de havne, de nu fremover selv skal eje.

Grunden til, at vi ikke har nogen som helst tillid til DSB Rederi A/S, er de erfaringer, som allerede er indhøstet i Helsingør. Det er nemlig sådan dér, at på trods af at Folketinget har vedtaget, at et andet rederi – og det blev så Mercandia – skal have lov til at besejle H-H-linjen med deres såkaldte »Sundbroen«, ja, så er det sådan, at da de skulle til at bruge havnefaciliteterne, afkrævede DSB Rederi A/S dem pludselig 1,2 mio. kr. for en særlig tilkørselsrampe. Det havde ikke været på tale før. Den skiltning, som DSB har lovet – og den skulle have været på plads inden den 1. juni i år, sådan at tilrejsende kan se, hvor »Sundbroen« overhovedet afgår fra – er på nuværende tidspunkt ikke stillet op endnu.

Det er også sådan, at Mercandia ikke engang har fået tildelt en postadresse deroppe, så de i deres brochurermateriale osv. er i stand til at fortælle, hvorfra »Sundbroen« afgår.

Derfor kommer så det daglige, men noget, der ikke er så nemt at dokumentere, at de medarbejdere, der er ved DSB, gør alt, hvad de kan, for at genere de kunder, der ønsker at betjene sig af »Sundbroen«. Det er oven i købet sådan, at hr. Per Henriksen selv er kørt derop for at konstatere, hvilken betjening hans kunder får, og den er mildest talt pinlig.

Ser man på det forhold, at ministeren nu vil have, at DSB selv skal til at forvalte hele dette område, kan man jo godt frygte, at det bliver den samme behandling, konkurrerende rederier får rundt omkring i alle mulige andre havne. Derfor glæder vi os selvfølgelig over, at ministeren nu i svar på spørgsmål nr. 32 til udvalget konstaterer, at efter råd fra Justitsministeriet er ministeren indstillet på, at der udformes og oprettes et særligt uafhængigt organ, som skal sørge for, at DSB Rederi A/S ikke kan benytte sig af alle disse ukollegiale og ikke særlig rimelige måder at behandle deres konkurrenter på.

Jeg synes, ministeren under behandlingen her i dag bør fortælle Folketinget, hvor langt han er med det arbejde, og hvordan et sådant uafhængigt organ tænkes udformet.

I det andet spørgsmål, hvor ministeren jo mildest talt må siges at have givet sig temmelig meget, er spørgsmålet, hvorvidt EU skal blan-