

pension, fratrædelsesgodtgørelse osv. Det var der så ikke. Da DSB Rederi blev lavet, fandt man ud af, at man manglede 500-600 mio. kr. De penge er DSB selvfølgelig nødt til at have, og derfor laver man det her.

Når vi går ind for det, er det da, fordi de 21.000 ansatte i DSB ellers ganske givet ville nedlægge arbejdet inden ret længe, og trafikken vil bryde sammen mellem landsdelene, hvis de ikke får en garanti for deres pensioner.

Men jeg kunne godt tænke mig at få at vide, om det her er sådan et ideologisk felttog mod DSB. Går hr. Kim Behnke og hr. Løgstrup Madsen ind for, at de private havne, der er i Danmark, må DSB godt anløbe, lige så vel som man hele tiden føler, at private godt må anløbe DSB's havne? Det svar vil jeg meget gerne have. Der findes altså syv forskellige – tror jeg det er – private havne her i landet, og så er de altså ikke fredet mere. Nu vil DSB begynde at sejle på Molslinjen, på raffinaderiet i Kalundborg og mange andre steder.

Kan jeg få et kort svar på det for at finde ud af, hvad det her drejer sig om?

**Kim Behnke (FP):**

Et hurtigt svar til hr. Tommy Dinesen: Efter Fremskridtspartiets opfattelse bør alle havne være åbne for sejlads af dem, der måtte ønske at besejle de pågældende havne. Men det, der er interessant, er at følge den måde, DSB Rederi A/S har opført sig på, siden det blev etableret. Det har købt sig ind i 2, 4, 6, 8, 10 forskellige andre rederier. Det har monopol på at sejle på efterhånden 12 forskellige ruter rundt omkring, og det, vi frygter, er, at den behandling, DSB har givet Mercandia i Helsingør, er den behandling, det vil give andre rederier, der måtte ønske at besejle de havne, som DSB Rederi A/S nu mere eller mindre får monopol på.

Lige præcis i det spørgsmål viser det sig, at hr. Heiselberg tager fuldstændig fejl. Hr. Heiselberg går herop og siger, at Venstres folketingsgruppe stoler på, hvad Kammeradvokaten siger. Kammeradvokaten sagde i sit notat, som er dateret tilbage fra den 28. november i år, at med hensyn til markedspositionen var der ingen problemer, fordi man henholdt sig til loven om, at enhver skal kunne besejle en havn, hvis der ellers er plads.

Nu siger Justitsministeriet, at der ikke er belæg for bare at lade DSB Rederi A/S have det monopol, og at der bør nedsættes dette uafhængige organ, som ministeren også omtalte. På det punkt tog Kammeradvokaten altså fejl.

Til spørgsmålet om, hvad havnene og havnernes værdi skal bruges til, lægger Kammeradvokaten i sit notat på side 7 til grund, at kapitalindskuddet skal bruges til at forbedre DSB Rederi A/S' aktiekurser, sådan at det er nemmere at få en ordentlig pris for aktierne, når man vil sælge nogle af dem.

Nu viser det sig i øvrigt med det seneste svar, vi har fået fra trafikministeren, at DSB Rederi A/S' bestyrelse har kompetence til at bruge disse havnearealer som kaution i forbindelse med, at det skal optage et lån for at betale penge til statskassen.

Igen har Kammeradvokaten altså taget fejl og lagt noget til grund for sin vurdering, som ikke er virkeligheden. Derfor må jeg sige, at jeg ikke kan forstå, at Venstres gruppe bortset fra hr. Jens Løgstrup Madsen kan stole på denne Kammeradvokat, som, hvad angår de to ting, han blev spurgt om, ifølge sit notat af november måned i år har vist sig at tage fejl i begge sager.

Så er der ministerens udsagn om denne modtagepligt, som man udstiller som noget helligt. Bare det dog var tilfældet! Men den chikane, som Mercandia har været udsat for i Helsingør, vidner jo om, hvilke beskidte metoder DSB benytter sig af. Man lader være med at stille skilte op, de medarbejdere, der går rundt deroppe, lokker folk til at sejle med DSB, og når folk spørger, hvor Sundbroen er henne, svarer de: »Det kender vi ikke noget til. Hvis du skal til Sverige, skal du sejle med os.« Det er så beskidte metoder, at man må tage afstand fra dem.

Til hr. Tommy Dinesen: Det har intet med ideologi at gøre. Det har noget at gøre med, at DSB Rederi A/S opfører sig som den ubehagelige monopolist, det er. Og ministerens ønske om at få dette uafhængige organ op at stå – tak for det! Vi efterlyser bare, at ministeren også i dag materialiserer det en lille smule og fortæller hvornår, hvordan og hvorledes.

Med hensyn til EU er spørgsmålet: Skal EU orienteres, før man sætter det her projekt i gang? Det sagde ministeren nej til ved førstebehandling. Vi har i svaret på spørgsmål nr. 8 fået at vide, at Kommissionen nu underrettes, og så skriver ministeren, at hvis Kommissionen så i øvrigt har noget at tilføje, vil han rette i tingene, inden rapportindskuddet foretages.

Tak for tilsagnet.