

mere for anvendelsen af call-in bestemmelsen i planlægningslovens § 3, stk. 4 i et kommende samråd i Folketingets miljø- og planlægningsudvalg onsdag den 20. november 1996.

Det konkrete indhold af miljø- og energiministerens besvarelse i samrådet den 20. november 1996 om administrationen af planloven er selv sagt ikke forelagt mig.

Svar (10/12 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I tilknytning til den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S er regeringspartierne, Venstre og Det konservative Folkeparti enige om at undersøge mulighederne for, at DSB afhænder terminalerne i Helsingør, excl. leje 1, Gedser og Rødby til rederiet.

På baggrund af de foretagne undersøgelser er det vurderingen, at et apportindskud af ovennævnte terminaler i DSB Rederi A/S vil være en markedsøkonomisk fordelagtig disposition for staten, når målet – som der ligeledes er enighed om – er at sælge aktier i DSB Rederi A/S.

I forbindelse med undersøgelserne af afhændelsesspørgsmålet har det været overvejet, om overdragelsen af havnene til rederier kunne være til skade for konkurrencen. Sagen vedrørende konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg har vist, at EU's konkurrenceregler regulerer misbrug af dominerende stilling på havneområdet på en sådan måde, at det ikke af konkurrencemæssige årsager kan anses for fornødent at forhindre en operatør på færgområdet i at eje havne.

Hertil kommer, at de havne, der indskydes i DSB Rederi A/S, på linie med alle andre trafikhavne er omfattet af kap. 1, 3 og 5 i lov nr. 316 af 16. maj 1990 om trafikhavne mv, hvori der bl.a. er indeholdt regler om klageadgang, herunder vedrørende havnetaksterne. De pågældende havne er endvidere som andre havne, hvortil der er offentlig adgang, omfattet af det almindelige princip, at der er modtagepligt for skibe (herunder færger) i det omfang, pladsforholdene tillader det.

På den baggrund anser jeg det for fuldt forneligt med ønsket om konkurrence på færgområdet, at overdragelsen af terminalerne, som blev sat i værk med den politiske aftale fra maj, nu søges realiseret.

Spm. nr. S 750

Til statsministeren (4/12 96) af:

Niels Jørgen Langkilde (KF):

»Hvordan vil statsministeren leve op til sit løfte af 25. november 1996 afgivet i Ikast til farverierne i Danmark om at lette CO₂-afgiften?«

Begrundelse

Af flere af hinanden uafhængige referater fra mødet den 25. november 1996 på Midtjysk Farveri i Ikast fremgår det, at statsministeren lovede at lette CO₂-afgiften for farverier.

Svar (12/12 96)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

Jeg vil præcisere, at jeg vedrørende CO₂ afgiften tilkendegav, at farveriernes brændsel til varme i forbindelse med rensning, vaskning og farvning af nye tekstiler beskattes til den lave sats for let proces. Dette har adm. direktør A. Gehling, A/S Midtjysk Farveri, Ikast, i brev til mig af 29. november 1996 bekræftet.

Spm. nr. S 370

Til trafikministeren (31/10 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvorfor DSB's havne overføres til DSB Rederi A/S i betragtning af, at man må betragte havne som infrastruktur og derfor af hensyn til konkurrence burde holde dem adskilt fra operatøropgaver?«

Spm. nr. S 626

Til trafikministeren (25/11 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren oplyse, om DSB har overblik over hvilke af deres ejendomme, der reelt må betragtes som værdiløse som følge af forurening, og til hvilken pris disse ejendomme kan