

Begrundelse

Årsagen til den danske værftsindustri stadig større vanskeligheder med at klare sig i den internationale konkurrence er ikke alene værfterne i Østasien, men også f.eks. værfterne i andre EU-lande, hvor der i strid med EU-reglerne stadig anvendes statsstøtte i betydeligt omfang.

I Tyskland er forbundsregeringens foretrukne metode statsgaranterede lån til skibsværfterne. Det gælder ikke alene i det gamle Østtyskland, men også i den øvrige tyske værftsindustri.

Kommissionen synes at savne mod og tilskyndelse til at gribe ind mod navnlig den tyske statsstøtte, men der synes ud fra det dårlige tyske eksempel også i andre EU-lande at være en stigende tendens til at redde lukningstruede skibsværfter med tilladelse fra Kommissionen.

Svar (5/2 96)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen): EU-Kommissionen har – på foranledning af den danske regering – besluttet at konsultere medlemsstaterne om en række omfattende sager vedr. statsstøtte til skibsværfter i Spanien, Tyskland og Frankrig på et multilateralt møde den 4. marts 1996. På dette møde vil der fra dansk side blive givet udtryk for, at konkurrenceforvriddende statsstøtte ikke kan accepteres, ligesom Kommissionen grundigt skal overvåge, at gældende internationale regler overholdes.

Jeg skal i øvrigt henvise til erhvervsministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1186 om samme emne, stillet til erhvervsministeren den 25. januar 1996 af Svend Erik Hovmand (V).

Spm. nr. S 1176

Til trafikministeren (25/1 96) af:

Klaus Hækkerup (S):

»Hvor stor en del af HT's kørsel er i 1995 udført af dels HT selv, dels af Linjebus og dels af andre private entreprenører?«

Begrundelse

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. S 142 den 9. november 1994.

Svar (6/2 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Hovedstadsområdet Trafikselskab (HT), der har oplyst følgende:

»Pr. 1. 1. 1995 blev HT's egenkørsel – der indtil udgangen af 1994 blev udført af HT's driftsenhed Busdivisionen – udskilt i et selvstændigt aktieselskab Bus Danmark A/S, hvis aktiekapital i dag ejes af de 5 kommunale enheder bag HT, dvs. Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksberg og Roskilde Amter.

Der er ikke sket udbud af buskørsel, der har haft driftsstart i 1995. Derfor er der heller ikke i 1995 ændret ved den fordeling af kørselsandelen pr. 1. 4. 1994, som fremgår af trafikministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 142 (folketingssamlingen 1994-95).

HT har imidlertid i efteråret 1995 afholdt sit 5. udbud af buskørsel og kan i denne forbindelse oplyse, at fordelingen af kørselsandelene fra 2. 6. 1996 vil være følgende:

Bus Danmark A/S	46%*
Linjebus	18%
Andre private entreprenører	36%
I alt	100%

*) Inkl. 2%, som Bus Danmark A/S vandt ved HT's 5. udbud.«

Spm. nr. S 1177

Til trafikministeren (25/1 96) af:

Klaus Hækkerup (S):

»Kan ministeren oplyse, hvorledes statens anlægsudgifter til motorveje m.v., hovedlandeveje m.v. og øvrige vejanlæg (broer m.v.) fordeles sig i 1994 og 1995 på hovedlandsdelene (Jylland, Fyn, hovedstadsområdet og øerne i øvrigt)?«