

Melchior holdt. Og det er naturligvis rigtigt, at der er mange, der gør en stor indsats inden for DSB. Det er også rigtigt, at det er nemt at hetze mod DSB. Jeg kender adskillige eksempler fra det private erhvervsliv, hvor man har lavet nogle fejltagelser, der i hvert fald ikke er blevet omtalt. Men når det er DSB, så bliver de omtalt.

Til hr. Jan Køpke Christensen, der var inde på, at for udliciteringer skal der være betingelser, vil jeg godt sige, at det jo er en almindelighed. Man går jo ikke hen og udliciterer noget som helst, uden at der er betingelser med.

Enhedslisten og SF er i hvert fald ikke enige i den aftale, der ligger her. Godt nok er vi måske enige i de nyinvesteringer, der ligger, men i lighed med det, fru Jette Gottlieb også sagde, har vi også den holdning i SF, at skulle der være nogle, der skulle betale for den faste forbindelse over Storebælt, så skulle det være bilisterne.

Man kan så også konstatere, at V og K altså er komplet ligeglade med DSB Gods. Og når hr. Kaj Ikast siger, at gods skal op på de lange afstande, så er det ganske givet rigtigt. Men når der peges på, at det skal være hele Europa, man skal køre i, så er der den hage ved det, at Europa desværre ikke har skinner til det. Og det koster milliarder at få etableret dem. Det er det, der er problemet med gods på skinner i Europa.

Trafikministeren var inde på de andre aftaler, der ligger med SF, og det er rigtigt, det gør der på dette her område. Vi vil også godt være med til forhandlingerne, når det drejer sig om DSB. Men det er da også rigtigt, at vi ikke ligesom De Radikale f.eks. har accepteret, at der er en billed på Storebælt – jeg kan godt se, den er der; den rager op, så man kan se den helt i Kalundborg. Men vi mener, at det er en forkert økonomi og investering, der ligger i hvert fald i Storebæltsforbindelsen.

Ellers vil jeg sige tak til ordførerne. Jeg vil ikke sige mere, for vi skal til at behandle en 5-6 andre forslag, og jeg har ikke tænkt mig at stå og sige de samme ting én gang til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Tommy Dinesen (SF) og Jette Gottlieb (EL) (se foran) forkastedes, idet 12 (SF og EL) stemte for, 94 (S, V, KF, RV, FP, CD og DF) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af lovforslag nr. L 94: Forslag til lov om Banestyrelsen m.v.
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 27/11 96).

Sammen med denne sag foretoges:
12) Første behandling af lovforslag nr. L 95: Forslag til lov om ændring af lov om DSE Rederi A/S.
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 27/11 96).

13) Første behandling af lovforslag nr. L 96: Forslag til lov om ændring af lov om DSB Bussers A/S.
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 27/11 96).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Som det gik med DSB, gik det ikke – i alle tilfælde ikke godt nok. Derfor måtte der ændringer til. Der måtte flere investeringer til, der måtte gennemføres en mere effektiv struktur, vi måtte sørge for at øge jernbanernes konkurrenceevne, og vi måtte også sørge for, at den internationale udvikling, som efterhånden er trængt ind også på jernbaneområdet, også fik en rimelig og ordentlig chance for at slå igennem i Danmark. Det er denne udvikling og disse udviklingstendenser, der nu manifesterer sig i form af de lovforslag, der er til behandling i dag.

Først forslaget om Banestyrelsen, der skal varetage den statslige jernbaneinfrastruktur. Banestyrelsen får en klart defineret opgave, som det bliver nemmere at overskue og forhåbentlig også nemmere at løse på en god og på en fornuftig måde, så man kan sikre, at også denne del af jernbanedriften bliver velfungerende.

Adskillelsen mellem jernbaneinfrastrukturen og operatørdelen kan Socialdemokratiet tilslutte sig; vi tror, det er et skridt i den rigtige retning. På samme måde kan vi tilslutte os de to lovforslag.

slag, der drejer sig om henholdsvis DSB Rederi A/S og DSB Busser A/S.

Svend Heiselberg (V):

De tre lovforslag, som er til behandling her i dag, kan Venstre støtte. Det er en opfølgning af rammeaftalen fra 1995-98 og senest aftalen fra oktober i år, hvor der gennemføres en adskillelse af DSB's virksomhed, således at DSB's ansvar for infrastrukturens forvaltning og udbygning overgår til Banestyrelsen. Det vil sige, at Banestyrelsen skal forestå drift og vedligeholdelse af statens jernbaneeandel og forestå udbygningen af jernbaneinfrastrukturen med styring af trafikken på jernbanenettet, tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter.

Det er ting, som vi synes det er rigtigt at vi nu får vedtaget, og vi tror også på, at den struktur, som vi nu har lagt op til at der skal være inden for DSB, vil være en struktur, som vil gøre det muligt, at DSB bedre kan klare sig i konkurrencen med de private. Vi mener og lægger vægt på, at det er af betydning, at der bliver en reel konkurrence imellem DSB og de private. Derfor vil vi også fra Venstres side sige, at når vi er gået ind i forhandling med regeringen om denne DSB-aftale, er det med det klare sigte, at vi får gjort DSB til en virksomhed, som vi kan forvente kan klare konkurrencen.

Vi kan støtte de foreliggende lovforslag.

Brian Mikkelsen (KF):

Med disse lovforslag går vi i gang med at diskutere de forskellige dele af den store tillægsaftale om DSB, som vi fra konservativ side indgik med regeringen og Venstre i dette efterår.

Vi synes selvfølgelig, at det er en rigtig god aftale, som alle kan være tilfredse med. Det gælder forhåbentlig alle forligspartierne, som dermed fik indflydelse på den kommende udvikling af den danske kollektive trafik, men det gælder også og selvfølgelig ikke mindst de mange, der dagligt bruger DSB. Det er derfor, vi går ind og laver aftaler. Det er, for at den enkelte bruger kan få et konkret udbytte af systemet.

Vi mener, det er godt at få lavet disse langsigtede planer, som rækker flere år ud i fremtiden, samtidig med at vi altså også har mulighed for at lave tillægsaftaler, som kan justeres på forskellige punkter. Det har jo været tilfældet for mange af de mindre ting i aftalen, men her skal vi koncentrere os om de afgørende, store ændringer i DSB's struktur.

Noget af det vigtigste må være at få styr på DSB. Det har vi vist alle måttet erkende her i 1996. Heller ikke dette år har været et rigtig godt år for selve DSB. Det kan man finde mange forklaringer på og lige så mange undskyldninger.

Det er imidlertid ikke dem, vi skal diskutere, men vi skal i stedet forsøge at finde en løsning, som alle kan være tilfredse med, og i Det Konservative Folkeparti tror vi på, at denne opsplittning af dels det at drive togdrift og så anlæg og vedligeholdelse af selve jernbanenettet kan være vejen frem. Når vi først får skabt to separate og økonomisk uafhængige virksomheder, vil det være meget nemmere at gennemskue, hvor det kører godt, og hvor det kører mindre godt.

Målet er selvfølgelig at nå i nærheden af Post Danmark, som har vist sig at være en bæredygtig model, når det kommer til statslige virksomheder. Man kan så altid diskutere, hvordan aktierne skal fordeles, og om der skal privatiseres eller ej, men det er ikke en diskussion, jeg mener vi skal gå i dybden med i dag.

Derimod vil jeg gerne tilføje, at vi ikke alene ønsker effektive jernbaner af hensyn til miljøet – for det gør vi, ingen tvivl om det – men vi ønsker også at styrke togdriften af hensyn til den store del af befolkningen, der med megen glæde kan benytte toget til og fra arbejde.

Derfor vil vi også i den kommende tid argumentere for en væsentlig styrkelse af pendlertrafikken på Sjælland. Det gælder både sydfra, fra Storstrøms Amt, og fra Vestsjællands Amt, hvor vi under forhandlingerne forsøgte at få gennemført et dobbeltspor imellem Vipperød og Tølløse, så man kunne få en mere glidende trafik på nordøstbanen. En bedre pendlertrafik på Sjælland vil betyde en enorm aflastning på vores vejnet, samtidig med at det vil gøre DSB meget mere rentabelt.

Jeg forstår – som et kuriosum – ikke, at DSB ikke har satset mere på pendlertrafikken på Sjælland, hvor der ligger en god økonomi i at få en forbedret togdrift.

Men for at vi kan overbevise befolkningen om det hensigtsmæssige i at tage toget, er det nødvendigt, at der er flere afgang og hurtigere transporttider. Selv tager jeg toget til og fra Holbæk, for det er det nemmeste og til tider også det hurtigste. Det giver mig mulighed for at slappe lidt af og læse dagens tekst uden at spille tid bag rattet. Derfor går vi fra konservativ side aktivt ind i debatten om et effektivt DSB til glæde for alle brugere.

Togdrift kan sagtens på nogle områder give overskud; det skal bare køres ind på det rigtige spor. Vi tror, at denne aftale rummer mange muligheder for at få effektiviseret de forskellige dele af driften, og for at vi i fremtiden vil være stolte af vores jernbaner, i stedet for at de er en konstant hovedpine, som de har været indtil nu.

Hvis vi tager rederidelen, som der har været lidt debat om de sidste par dage, er det jo en aftale, som har bred politisk opbakning, og som er blevet diskuteret en del. Vi mener ikke, der er kommet nye ting, som afgørende kan ændre vores holdning, nemlig i at vi skal fortsætte med privatiseringsprocessen.

Når jeg nu kalder det en privatiseringsproces, skal det forstås på den måde, at vi gerne ser DSB Rederi som et privat selskab eller noget, der ligner, og derfor har vi med tilfredshed noteret, at man fremrykker muligheden for aktiesalg med dette lovforslag. Vi skal have gjort DSB Rederi til noget, man gerne vil investere i, og hvor man kan få solgt de flest mulige aktier.

Tiden er også løbet fra DSB, som har alle disse forskellige dimensioner, for jeg tror, at DSB Rederi, eller hvad det så end kommer til at hedde, går en strålende fremtid i møde med disse lovforslag, som vi fra konservativ side selvfølgelig kan støtte.

Tommy Dinesen (SF):

De tre forslag, der ligger til behandling her, er jo en del af den aftale, som er indgået mellem regeringen og V og K. Vi har sagligt vurderet, om det er noget, vi kan gå ind for, og jeg kan sige, at vi er indstillet på i hvert fald at være positive med hensyn til lovforslag nr. L 94 om Banestyrelsen, for vi har ikke noget imod, at man deler området op i flere forskellige afdelinger, måske i mindre og nemmere overskuelige afdelinger.

Man har gjort det samme i Sverige, men det er jo ikke bare lykke, det, der er sket i Sverige. Man har haft nogle beklagelser over, at den ene hånd ikke vidste, hvad den anden gjorde, og sådan noget, men vi håber selvfølgelig på, at vi ikke ryger ud i de problemer.

Jeg kan selvfølgelig også tilslutte mig det, som hr. Brian Mikkelsen var inde på, at bygning af nogle dobbeltspor i området for nordvestbanen er ikke det dårligste, også fordi man så kan få bundet Nykøbing Sjælland sammen med Slagelseområdet. Sådan er det ikke i dag, og det vil være udmærket set ud fra et trafikmæssigt synspunkt.

Lovforslag nr. L 95 om DSB Rederi A/S er en aftale, som SF er med i, og den står vi selvfølgelig ved. Det drejer sig om, at det tilskud, som »Ask« og »Urd« før fik med baggrund i en anden vedtagelse her i Folketinget på 100-125 mio. kr. om året, nu bortfalder. Det betyder ikke, at »Ask« og »Urd« tages bort fra ruten, men derimod, at de nu bliver fragtfærger. Det ligger der noget fornuftigt i, også fordi der er kommet andre operatører, som det hedder i dagens Danmark, ind på området. Cat-Link og DSB er gået ind her, og de har taget en stor del af de passagerer, der før var med »Ask« og »Urd«.

Det, der bekymrer os lidt i disse lovforslag, er måske, at den offentlige indsigt ikke bliver så stor i fremtiden, men det er noget, vi vil vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Lovforslag nr. L 96 om DSB Busser A/S kan vi også støtte.

Jan Køpke Christensen (FP):

Fremskridtspartiet er af den opfattelse, at der på længere sigt kun er én vej til at forbedre hele DSB. Hvis der skal en forbedring til af DSB's muligheder, som den tidligere forespørgsel jo gik ud på, mener vi faktisk, at DSB bør privatiseres. Herefter er det så naturligvis ikke længere Folketingets opgave at afgøre, hvorledes DSB skal køre.

Da vi har erkendt, at vi ikke kan få privatiseret DSB, må vi naturligvis indgå et kompromis, og det kompromis er – selv om Fremskridtspartiet ikke er med i disse forlig – nok de foreliggende aftaler om opsplittningen af bl.a. DSB.

Dog er det sådan, at vi har visse forbehold. For det første: Forliget tager ikke stilling til lukningen af urentable småbaner, som mere optimalt kunne betjenes af busser. Busserne kunne løse opgaverne væsentligt billigere og med højere service.

For det andet: Er det sådan, at hvis S-togs- og Intercitydivisionerne udskilles som selvstændige selskaber, så skal de også ud og låne penge på de private betingelser? Eller er der i realiteten tale om, at de stadig kan opnå offentlig låntagning?

For det tredje: Hvis disse selskaber skal drives som en privat forretning, som der har været meninger fremme om, skal de vel helst give overskud. Hvorfor er der så hæftet et tilskud, kunne man spørge, fra staten i hælene på underskudsgivende ruter? Derved spænder man jo et sikkerhedsnet ud under selskabet og vil ikke opnå den ønskede effekt af en delvis

privatisering. Hvis et selskab skal drives som en privat virksomhed, skal man altså sige til selskabet, at selskabet skal stramme sig an, hvis det f.eks. i en periode går dårligt, og hvor man er på fallittens rand.

For det fjerde: Den struktur, der lægges op til i disse forslag, kommer til at mangle et af de væsentligste elementer for at underlægge statslige selskaber mere kommercielle vilkår, nemlig det, at medarbejderne får et incitament til at yde deres bedste. Der bliver jo ingen reel konkurrence med dette forslag, så hvorfor skal man yde sit bedste?

For det femte: Er det således, at ved kun at oprette Intercity A/S og S-tog A/S har man altså fået to aktieselskaber, som ikke konkurrerer med nogen? Så kunne man vel spørge: Hvor er incitamentet til at gøre noget ekstra? Hvad skal bestyrelserne for de to selskaber give sig i lag med, når selskaberne reelt i sidste ende stadig er styret af den store bestyrelse på 179 mennesker her i Tinget?

For det sjette kunne man også bringe på bane, om skatteyderne, efter at forliget er trådt i kraft, stadig skal betale for hele DSB Gods, og i bekræftende fald hvorfor.

For det syvende er det vel også værd at få at vide, hvad Socialdemokraterne reelt vil med DSB. Mener man reelt, at det stadig er således, at det skal være en statsopgave, eller ønsker man inderst inde, at DSB skal fungere på reelle markedssøkonomiske vilkår?

For det ottende vil jeg gerne have belyst, hvilke konkurrenceregler der skal gælde mellem offentlig og privat virksomhed, hvis Banestyrelsen stadig skal være en delvis statsopgave.

For det niende: Hvordan harmonerer alle disse forslag med EU's planer om at indføre konkurrence på togdriften? Og det sidste spørgsmål: Vil nedsættelsen af taksten for lastbiler på Storebælt reelt betyde, at staten vil til at yde miljøtilskud til de virksomheder, som sender deres gods med DSB Gods i stedet for med lastbil?

Det vil koste staten en investering på op imod 210 mio. kr. og et miljøtilskud på 30-35 mio. kr. årligt - med andre ord ca. 425 kr. pr. lastbil - at få virksomhederne til at bruge banen i det omfang, DSB Gods havde beregnet før forliget mellem regeringen, V og K. Efter Fremskridtspartiets opfattelse er det i hvert fald således, at godsdivisionen p.t. udøver konkurrenceforvridende aktivitet og ikke engang kan overleve med statsstøtte. Konklusionen må derfor være, at DSB Gods skal privatiseres hurtigst muligt.

Derudover må vi erkende, at Danmark generelt er et for lille land til, at jernbanegodstransporten er rentabel. Det har vi også været inde på tidligere i dag. Det må være langt mere smidigt at benytte lastvogne på korte afstande. I øvrigt vil en privateret godsdivision også kunne drage nytte af den åbenlyse fordel, der jo er ved jernbanegodstrafikken på lange afstande, specielt vil det gøre det attraktivt at drive ruterne ned gennem Europa. Disse er de eneste ruter, der reelt ubetinget kan drage fordel af jernbanegodstrafikken.

Vedrørende Banestyrelsen er det således, at den helt klart bør udlicitere så mange opgaver som overhovedet muligt. Vi erkender dog, at det fortsat er hensigtsmæssigt at beholde koordineringen på statens hænder, men al service kan med fordel udliciteres på visse betingelser.

Fremskridtspartiet ønsker altså helst, at også Intercity-, regional- og S-togtrafikken bliver 100 pct. privatiserede. Efterfølgende kunne enkelte strækninger eller landsdele blive udliciteret efter samme principper, som gælder for bustrafikken. Det skal altså være muligt at lade andre selskaber end DSB betjene strækningerne, langt mere end tilfældet er også efter dette oplæg. En model, hvor alle udbydere betjener samme strækning, kunne også være en mulighed på de mest trafikerede ruter.

All right, vi må erkende, at når vi ser samlet på de tre lovforslag, der ligger her, er det i hvert fald noget, der går i den rigtige retning. Det har vi tidligere meddelt, og derfor vil vi naturligvis støtte lovforslagene.

Vibeke Peschardt (RV):

De tre lovforslag, der samlet skal behandles her, er dels en følge af rammeaftalen fra oktober i år, der omstrukturerer DSB, dels en udmøntning af en aftale fra maj måned om de sociale færgeruter, hvori SF også deltager.

Lovforslagene og deres gennemførelse betyder, at der oprettes en banestyrelse under Trafikministeriet, der skal stå for anlæg, drift og vedligeholdelse af infrastrukturen, nemlig skinnenetstationer osv., der i dag ligger i DSB-regi.

Banestyrelsen er i dag en del af den store DSB-koncern, og den fortsætter altså i offentligt regi, forstået på den måde, at den nu bliver underlagt Trafikministeriet og dermed også Folketinget. DSB kobles hermed ud af anlægs- og driftsdelen på skinnenettet og infrastrukturen, og meningen med det hele er at gearere den sam-

lede kollektive trafik bedre til udviklingen både herhjemme og i EU.

Det er en meget stor organisationsændring, der skal til, men på den anden side tror vi, at disse omstruktureringer vil tvinge aktørerne i både det tilbageværende DSB og de nye selskaber, der skal tage sig af S-togs- og IC3-driften, til at forholde sig forretningsmæssigt til de øvrige aktører. Vi tror på, at disse konstruktioner, selv om der nok skal blive noget bøvl, vil komme til at virke.

DSB er i dag både administrativt og driftsmæssigt en mastodont. Det er en stor størrelse at svinge rundt med, og jeg synes, man må medgive, at DSB ikke altid har haft nemme arbejdsbetingelser. Det er svært at omstille en så stor og personaletung offentlig organisation med de politiske krav, der hviler på den om mere overskudsgivende drift. Kollektiv trafik har det jo med ikke altid at give overskud.

Forliget om de sociale færgeruter synes vi er fint. Vi er glade for, at SF deltager i det.

Endelig implicerer disse forslag og aftaler, at ejerskabet for aktieselskaberne DSB Rederi og DSB Busser også bliver lagt direkte ind under Trafikministeriet, altså endnu en konsekvens af den omfattende omstilling, DSB er ude i.

Vi kan støtte lovforslagene.

Jette Gottlieb (EL):

Lovforslaget om Banestyrelsen er et forslag, som Enhedslisten grundlæggende ville have været positiv over for, hvis det var blevet brugt i en rigtig sammenhæng, og sandt at sige har vi jo selv foreslået det for nogen tid siden.

Enhedslisten finder det således vigtigt, at det danske skinesystem til togtransporten er underlagt den samfundsmæssige styring og kontrol, og med den nuværende atomisering af DSB i forskellige aktieselskaber, som skal fungere på markedsvilkår, er der trods alt et lille lyspunkt, idet regeringen og de borgerlige partier har indset, at man ikke bør overlade selve skinelegemet til kapitalens frie forgodtbefindende. Men lad os nu se, hvor længe den erkendelse holder, for som vi kommer tilbage til senere, foreslås det jo allerede nu at overlade et særligt skinneanlæg til et aktieselskab, nemlig det skinnestykke, som hører til Storebæltsforbindelsen. Det er i sig selv hamrende inkonsekvent.

I hvilken sammenhæng kunne sådan en ændring fungere som en positiv ændring? Det kunne den, såfremt den var koblet sammen med en række forslag, hvor f.eks. amterne kom ind

og fik ansvar for den lokale jernbanebetjening og fik tildelt økonomiske muligheder til det, hvor takst- og afgiftspolitikken blev fastlagt sådan, at jernbanen fik forbedret sin konkurrenceevne over for privatbilismen og lastbilerne, og hvor der blev oprettet et overordnet kollektivt trafikråd og et godstransportråd, som fik til opgave at rådgive regeringen og Folketinget om, hvordan trafikpolitikken skulle udformes, såfremt miljømålsætningerne skulle overholdes.

Men det er ikke sådan en pakke, vi har fået på bordet. I stedet har vi fået en pakke, hvor sigtet er størst mulig nedskæring af det statslige tilskud til jernbanedriften i Danmark, størst mulig nedskæring på personalesiden og størst mulig tilpasning til kommende EF-direktiver om liberalisering og privatisering af jernbanedriften.

Resultatet af sådan en omstilling er forudsigelig: Jernbanedriften i Danmark koncentrerer om få overskudsgivende linjer med gennemkørende tog mellem de større danske byer. Regionale og lokale togforbindelser vil blive nedlagt, og al godstransport vil køre ad landevejene.

Miljømæssigt vil transportsektoren udvikle sig stik modsat de hensigtserklæringer, som regeringen gang på gang har sagt den står ved, nemlig en reduktion af transportens CO₂-bidrag. Regeringens faktiske politik virker lige modsat, hvortil kommer, at man svigter den store befolkningsgruppe, som stadig ikke har bil; nogle, fordi de af miljømæssige grunde ikke ønsker det, andre – selv om det uden tvivl med den nuværende nedprioritering af den kollektive transport ville være en stor lettelse i det daglige – fordi de ikke har råd til det. Jeg vil minde om, at det faktisk drejer sig om 56 pct. af de danske husstande.

De netop overståede finanslovforhandlinger har måske givet nogle håb om, at verden nu ser lidt anderledes ud, men storfinansens og bilindustrien kan ånde lettet op. Den socialdemokratiske ledede regering, som faktisk kunne vælge en miljørigtig transportpolitik med venstrefløjen, kunne ikke drømme om noget så perspektivrigt.

Lovforslaget om DSB Rederi er en direkte følge af, at man fra regeringens side tillader den miljøsvinende katamaransejls over Kattegat. Lovgivningen betyder, at man kaster håndklædet i ringen i stedet for at være sig miljøet bevidst og stoppe den fuldstændig uforansvarlige katamaransejls. Når regeringen ikke vil det, skal det selvfølgelig ses i en større sammenhæng. Netop ved at tillade den miljøsvinende katamaransejls opnår regeringen at få to kort

på hånden: For det første kan den opstille et miljøregnskab, hvor det nu pludselig er en fordel, at flere biler kører over Storebæltsbroen frem for at tage katamaranfærgen, hvilket det absolut ikke er, såfremt bilerne sejler med almindelige færger. For det andet kan man fjerne kravet om, at DSB Rederi skal betjene Århus-Kalundborg, og dermed sparer man 200 mio. kr.

I lovforslaget er regeringen endda så fræk at kalde indsættelsen af katamaranfærgerne for en udvikling i færgeteknologien, som betyder en væsentlig forbedring af trafikbetjeningen på ruten Århus-Kalundborg. Det er bestemt en meget endimensional betragtning.

Hvor langt kan regeringen egentlig synke i prostitution af sin egen erklærede miljøpolitik? Det er ikke bare pinligt for regeringen og de ordførere, som påberåber sig en miljøansvarlighed, det nærmer sig direkte svindel.

Med hensyn til DSB Busser-lovforslaget er formålet med det forslag, nemlig at sætte gang i aktiesalg af statens aktier i DSB Busser A/S, også et skridt på vejen til total privatisering af den kollektive trafik i Danmark, og det kan vi under ingen omstændigheder støtte.

Arne Melchior (CD):

Det bliver jo lidt kedeligt i forhold til den foregående ordfører. Jeg kan ikke svinge mig op og slet ikke ned til sådanne dybder som svindel og prostitution. Jeg kan slet ikke se, at de her foreliggende lovforslag, som er en følge af en med et bredt flertal i Folketinget indgået aftale, kan inspirere til sådanne voldsomheder, men jeg kan i al stilfærdighed oplyse, at CD kan støtte alle tre lovforslag, der jo har til formål at – som jeg tror det var den socialdemokratiske ordfører der sagde – at gøre DSB yderligere velegnet til løsningen af sine opgaver, således at dette tjenesteorgan også kan nyde den popularitet, som det fortjener.

I den forbindelse vil jeg gerne kvittere for trafikministerens positive reaktion på de spørgsmål, jeg stillede til ham under forespørgselsdebatten for lidt siden.

Under samme debat fik jeg den oplevelse at få ros både fra SF's ordfører og fra Fremskridtspartiets ordfører. Det morsomme eller det overraskende er, at SF gang på gang bliver overrasket over, at CD er tilhængere af en god, velfungerende, prisrimelig kollektiv trafik med god service, høj position og fin kadence i det hele taget.

Det er ikke noget at blive overrasket over, ligesom hr. Køpke Christensen heller ikke på ny kan lege, at han bliver overrasket over, at vi synes, bilerne er rigeligt beskattede her i landet. De to ting hænger sammen, for der er ikke tale om et enten-eller, men om et både-og. Jeg er en glad cyklist og en glad gågænger, når ellers mine fødder tillader det. Jeg er en lige så glad bilist og lige så glad tog-, bus-, flypassager, eller hvad situationen, forholdene, opgaven byder. Derfor ingen vanskeligheder med de tre her foreliggende lovforslag.

Må jeg så have lov at sige, at lovforslag nr. L 95 jo omhandler DSB Rederi A/S. Det er der også senere på dagsordenen et forslag om. Jeg tænker her på punkt 16 på dagens dagsorden, beslutningsforslag nr. B 70. Det vedrører også DSB Rederi A/S, og da jeg ikke vil kunne være til stede på det tidspunkt, mener jeg ikke, jeg går ud over sagligheden i lovforslag nr. L 95 ved allerede nu at oplyse, at vi ikke vil kunne støtte beslutningsforslag nr. B 70, og at vi altså ønsker det pågældende aktstykke hurtigst muligt færdigbehandlet i Finansudvalget.

Egil Møller (DF):

Det indgåede forlig om DSB løser ikke problemerne. Dansk Folkeparti har besluttet sig for at sige nej til størstedelen af indholdet i de tre lovforslag, der er til behandling i dag. Forliget løser nemlig ikke de omfattende problemer, DSB står med, som betyder, at skatteyderne fortsat hvert eneste år må punge ud med milliarder af kroner til nye økonomiske statskonstruktioner.

Tilmed bliver DSB nu taget ud af finansloven, og beslutningerne vil fremover blive taget bag lukkede døre i statsaktieselskaberne, hvor politikerne og dermed skatteydernes repræsentanter bliver sat udenfor, ligesom det er sket i Post Danmark-konstruktionen.

Dansk Folkeparti ønsker en total privatisering af DSB med rene aktieselskaber, hvor alle aktierne sælges til højestbydende, dog således at der sikres transport til de tyndtbefolkede områder og øerne. Hvis opsplittningen af DSB var blevet gennemført sådan, ville Dansk Folkeparti gerne have taget et medansvar for dele af forliget.

Forliget om DSB's fremtid øger behovet for, at der skabes større åbenhed ikke bare i DSB's økonomi, men i alle statsselskabers økonomiske forhold, for ellers mistes enhver kontrol med, hvad skatteydernes penge går til.

I Dansk Folkeparti glæder vi os til udvalgsbehandlingen, hvor vi forventer at kunne præge arbejdet i en gunstig retning.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne sige tak til de ordførere, der måske ikke så overraskende har været positivt indstillet over for de lovforslag, som vi også har forhandlet på plads i den nok så omtalte politiske aftale, og jeg skal blot tilsige et godt og konstruktivt udvalgsarbejde, således at vi kan få disse forslag færdigbehandlet.

Lad mig dvæle bare et øjeblik ved, hvor stor en strukturændring DSB har gennemgået og er ved at gennemgå på ganske få år. Det er jo formidable forandringer for organisationen, for politikerne i dette høje Ting og i virkeligheden også for de mange ansatte, der er tale om. Det er jo en mindre revolution, der er gennemført. Men efter min opfattelse er der ingen tvivl om, at det er den rigtige vej frem også at selvstændiggøre operatørdelen af den kollektive trafik på jernbaneskinne. At selvstændiggøre selskaber, der er i almindelig og kommerciel konkurrence som DSB Busser og DSB Rederi, har været en succes.

Jeg har meget vanskeligt ved at forestille mig, at DSB Rederi f.eks. ville have haft mulighed for at tage de nye initiativer, som rederiet har taget med henblik på at sikre sig fortsat indtjening i de kommende år, og for at gøre skaden så lille som mulig i forbindelse med de store nedskæringer i personaleantallet, der er en konsekvens af beslutningen om Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, hvis det havde været en statsvirksomhed. Kun fordi der har været mulighed for at gennemføre beslutninger efter en kommerciel vurdering i bestyrelsen, har der været mulighed for at tage disse nye initiativer. Jeg er i hvert fald glad for SF's støtte til dette lovforslag.

Det samme gør sig gældende for DSB Busser A/S, der har haft voldsom succes, har øget antallet af busser i drift, har øget antallet af beskæftigede. Det er bestemt en kommerciel succes, og det viser sig altså, at der kan være ganske megen fornuft i at lade statsvirksomheder operere på nøjagtig de samme betingelser, som er gældende for private vognmænd.

Det ærgrer mig, at fru Jette Gottlieb siger: Jeg er fuldstændig enig i lovforslaget om Banestyrelsen, vi har stillet det samme forslag fra Enhedslistens side, imidlertid synes jeg ikke helt, at den sammenhæng, forslaget stilles i, er tilfredsstillende, og derfor er jeg imod.

Sagen er jo den, at her får Folketinget værktøj til at kunne gennemføre den fornødne fornyelse af det danske jernbaneinfrastrukturnet. Enhedslisten er jo så glad for nye jernbaner og for

modernisering af de eksisterende. Det er vi også i regeringen. Vi har ofte lidt vanskeligere ved at finde penge til dem, end Enhedslisten tilsyneladende har. Imidlertid ligger det rigtige værktøj her. Det bliver en statsvirksomhed, det bliver statens ansvar, at infrastrukturen i de dele af landet, der skal have kvalificeret togbetjening, er til stede. Derfor er det, synes jeg, lidt brandærgeligt, at et parti, der er helt enig i intentionen og holdningerne, der ligger bag lovforslaget, er imod, fordi det er andre partier, der har lavet aftalen. Det synes jeg er en skam for dansk politik.

Lad mig tilføje til L 95, der er ændringslovforslaget om DSB Rederi, og som er en opfølgning af aftalen mellem regeringspartierne og Socialistisk Folkeparti, at forslaget indeholder bl.a. bestemmelser om licitation på ruten Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø, opretholdelse af sejladsen Esbjerg-Fanø og indstilling af tilskuddet på overfarten Århus-Kalundborg. Som opfølgning af aftalen tiltrådte Finansudvalget den 26. juni 1996, at DSB udbød overfarterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø i offentligt udbud. Et ekspertpanel har herefter bistået DSB med at se på opgaven, og det er således, at der har været udbud af de pågældende overfarter. Tilbudsfristen var den 15. november, og ved fristens udløb havde DSB modtaget to tilbud på hver rute.

For overfarten Bøjden-Fynshavs vedkommende har DSB efter indstilling fra det særlige ekspertpanel besluttet at søge at indgå en aftale med Nordisk Færgefart A/S om besejling af overfarten frem til den 1. oktober 2001. Beslutningen betyder, at færgefarten indstilles i januar måned på grund af den nødvendiggjorte ombygning af færgelejer. Og jeg skal tilføje, at Nordisk Færgefart A/S i dag også besejler ruten Faaborg-Gelting.

For Samsø-Kalundborg-overfartens vedkommende er sagen en anelse mere kompliceret. Det er således, at ekspertpanelet har indstillet og DSB besluttet at afvise de indkomne bud og gennemføre en ny udbudsrunde hurtigst muligt med besejling af ruten fra efteråret 1998. Det forudsættes, at DSB Rederi A/S på entreprenørbasis fortsætter besejlingen af ruten indtil dette tidspunkt. Ekspertpanelet har foreslået en ny udbudsrunde, bl.a. fordi de tilbud, der er indkommet, peger på, at det inden for et overkommeligt budget ville være muligt at betjene ruten fra Ballen Havn på østsiden af Samsø i stedet for fra Kolby Kås på vestsiden af øen,

hvor færgen nu lægger til. Derved nedsættes sejltiden til øen ganske betydeligt, og der gives mulighed for flere afgang. Ved at udskyde tidspunktet, hvor ruten skal besejles efter udbudet til efteråret 1998, kan man i givet fald nå at anskaffe en ny færge og foretage de nødvendige ændringer af Ballen Havn og etablere de nødvendige opmarcharealer i Ballen.

Der er ikke truffet nogen beslutning, skylder jeg at sige – jeg tror, jeg fortalte mig for et øjeblik siden – om, at den nye besejling af Samsø bliver en realitet, men ekspertpanelet har peget på denne mulighed. Jeg synes, at denne mulighed skal analyseres, diskuteres nøje i det udvalgsarbejde, der nu snarlig påbegyndes, og jeg vil straks fremsende en redegørelse til Folketingets Trafikudvalg om det nævnte forhold. Jeg vil desuden straks orientere Europa-Kommissionen om resultatet af udbudsrunderen.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil godt lige rette en lille misforståelse. Når vi siger, at vi er imod det her forslag, så er det jo ikke, fordi det er indgået sammen med nogle andre parter. Det er heller ikke, fordi det er en stram forhandlingsstrategi – synes jeg, jeg hørte. Der har jo ikke været tale om nogen forhandling, hvori Enhedslisten er indgået. Enhedslisten kan godt tilslutte sig de betragtninger, der står i § 2 i lovforslaget om, hvad det er, der er hensigten med det, men der er en lang række andre ting.

Det indgår jo samtidig med, at man atomiserer DSB fuldstændigt. Det indgår samtidig med, at der bliver lagt nogle bemyndigelser til trafikministeren om at tilpasse et hvilket som helst kommende direktiv fra EU, og det er den samtidighed af de ting, der gør, at forslaget ikke indgår i en ordentlig ramme. Det har ikke noget at gøre med, hvem det er forhandlet med. Det kan vi gøre, uanset hvem det er.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 97: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 27/11 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet er vi tilfredse med tillægsaftalen, der bevirker, at også aftalen om taksterne for bil- og togtrafikken nu kommer på plads, så DSB og erhvervslivet kan tilrettelægge fremtiden.

Det har været afgørende for os, at prisniveauet for den kollektive trafik blev kompenseret i forhold til det senere ibrugtagningstidspunkt. Der er således basis for en udvikling med tilbud om bedre togtilbud i fremtiden. Taksternes nedsættelse med 20 pct. for biler og mere end 50 pct. for den kollektive trafik ser vi som et godt resultat i forhold til de tog- og færgeforbindelser henholdsvis nord og syd for forbindelsen, der fortsat skal eksistere med et rimeligt servicetilbud.

Tilbagebetalingstiden med reguleringsmulighed for bilerne efter 1½ år og passagertallet på de 8 millioner er gode elementer til, at også økonomien bliver overvåget og eventuelt tilpasset.

Vi er positive over for det her forslag.

Svend Heiselberg (V):

Venstre har hele tiden sagt, at hvis det er sådan, at vi skal have ændret i den tidligere aftale om den faste forbindelse, så må det på forhånd sikres, at der kan laves en gennemgribende aftale inden for DSB. Det er så også lykkedes i forbindelse med aftalen at få de ting gennemført, som Venstre har fået præciseret og har præciseret tidligere, at nu skal vi til at have bragt orden i DSB's økonomi.