

hvorhenne, men efter, hvad der er behov for. Og så får vi forhåbentligt lov til at kigge på det sammen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg prøver også en sidste gang, om jeg kan fravriste ministeren et svar. Jeg tror, det ville skabe større tryk i f.eks. Aalborg og Århus, hvis ministeren kunne gå op og garantere, at nærbaneudbygningen fortsætter som planlagt i disse to store jyske byer. Det ville i hvert fald være horribelt, hvis det ikke var tilfældet. Derfor bekymrer det mig, at ministeren ikke svarer på det spørgsmål.

Jeg tror, det er et spørgsmål, der vil være meget interesse for at få belyst og skabt sikkerhed for i Århus og Aalborg, så jeg vil meget opfordre ministeren til at komme op og give en garanti for, at vi kan fortsætte nærbaneudbygningen.

Kl. 12.05

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jamen jeg skal gerne love ministeren, at jeg skal alt muligt for at puste mig selv ned igen. Jeg synes, at det er meget betegnende, at det, ministeren mener at ministeren har gjort for jernbanerne, er noget, som jeg er sikker på, ministeren gerne ville have været foruden, mens det, som ministeren burde have gjort, har vi ikke hørt noget som helst om.

Jeg er godt klar over, at vi i det tillæg til den trafikaftale, vi indgik, har lavet et tillæg, hvor man forudsætter, at jernbanestrækningen Lejre-Vipperød vil blive belyst i forbindelse med regeringens investeringsplan for perioden frem til 2010, men det er et fuldstændig tomt udsagn, for i forbindelse med de forhandlinger, vi var i gang med, er det jo belyst.

Det er fuldstændig belyst i det her notat fra den 23. august 2001, hvor der detaljeret står, hvad det koster, hvilke muligheder der er, hvordan det kan anlægges osv., osv. Så det ligger her, og hvis ministeren ikke har det – jeg tror nok, de har det ovre i ministeriet – må ministeren gerne låne det af mig.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 15 af Jacob Buksti (S), Margrete Auken (SF), Martin Lidegaard (RV) og Keld Albrechtsen (EL) (*se foran*) forkastedes, idet 46 (S, SF, RV og EL) stemte for, 59 (V, DF og KF) imod; 2 (KRF) hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

## Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.08

Kl. 13.00

Mødet genoptaget kl. 13.01.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 5) Forespørgsel nr. F 14:

#### Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke oplysninger kan ministeren give om DSB's fremtid, herunder navnlig om regeringens eventuelle planer om fremtidig udlicitering af togdrift i Danmark og om regeringens holdning til EU-forslag om yderligere udlicitering af jernbanedriften?«

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).

(Forespørgslen anmeldt 8/1 2002. Fremme af forespørgslen vedtaget 17/1 2002).

## Begrundelse

### Keld Albrechtsen (EL):

Når vi har bedt om en forespørgsel, der handler om ejendomsforholdene inden for dansk jernbane i de kommende år, et det på baggrund af den efter vores mening meget forkerte beslutning, ministeren traf om at lave kontrakt med Arriva. Det er en beslutning truffet på et forkert grundlag, byggende på en forskelsbehandling mellem DSB og Arriva og derfor muligvis også i strid med de grundlæggende principper omkring behandling af udbud, hvor vi så en klar sammenblanding af ministerens rolle som ejer og mini-

sterens rolle som udbyder. Vi har simpelt hen den bekymring, at man hermed i virkeligheden har myrdet DSB.

Det skal så ses i sammenhæng med, at man samtidig konfiskerer DSB's overskud, for hvad vil resultatet af forbedringer og bestræbelser på at gøre det bedre i DSB fremover være?

Det vil for det første være, at hvis man fremlægger et bedre driftsresultat, tager ministeren pengene og fylder dem i statskassen for at finansiere skattestoppet. For det andet vil det næppe være realistisk, at DSB nogen sinde vil kunne vinde et udbud, for de krav, der stilles til DSB, gør på forhånd, at de udsættes for en forskelsbehandling, der vil umuliggøre, at de kan vinde et udbud i konkurrence med private selskaber, som kan konkurrere med fremmede landes pengekasser i baglommen.

Hvis det, som regeringen var inde på under den foregående debat, nemlig at den ønsker at fortsætte med udliciteringerne, får lov til at fortsætte, myrder man DSB, og så mister vi muligheden for at have en landsdækkende, velfungerende jernbaneforsyning her i Danmark. Så får vi engelske tilstande på jernbaneanrådet.

Det er sørgeligt for dette land, hvis vi skal igennem det samme gigantisk fejlslagne jernbaneeksperiment, som vi har set Tony Blair-regeringen trække England igennem, med det resultat, som alle kender, at togene i store dele af England kører overordentlig dårligt, bl.a. ikke mindst på Arrivas strækninger.

Derfor har vi ønsket den her forespørgsel, og jeg håber også, at vi kan få en redegørelse for det beslutningsgrundlag, der førte ministeren til at forskelsbehandle DSB og påføre staten, altså skatteyderne, et tab på mange hundrede millioner kroner og samtidig påføre DSB et overordentlig stort tab de første år med det nye system.

Kl. 13.05

## Besvarelse

### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Fremtiden for DSB tegner positivt. Passagertallet er steget pænt i de seneste år. I perioden fra 1996 før åbningen af Storebæltsforbindelsen til år 2000 er antallet af rejser med tog mellem landsdelene steget med næsten 50 pct. I samme periode har der også været vækst i antallet af rejser med regionaltog; det gælder ikke mindst øst for Storebælt på den nye bane til Kastrup

Lufthavn og Malmø, der har givet regionaltoget helt nye markeder.

Fremgangen har medført større indtægter og har dermed haft en positiv virkning på DSB's økonomi. Samtidig har DSB's ledelse og medarbejdere gjort en stor indsats for at effektivisere DSB's drift.

Disse forhold har udløst væsentlig større årlige overskud i DSB, end det var forudsat ved virksomhedens stiftelse i 1999. I år 2001 forventer DSB således et overskud på omkring 1,1 mia. kr.; ved stiftelsen af DSB var forventningerne 0,5 mia. kr. Det er et flot økonomisk resultat, som afspejler, at DSB er blevet en meget veldrevet virksomhed. Samtidig afspejler resultatet, at DSB er i stand til at levere et attraktivt togprodukt, som borgerne vælger at benytte. Det kan ledelsen og medarbejderne i DSB være stolte af.

Samtidig er de positive resultater et godt udgangspunkt for DSB's fremtidige udvikling, for selv om det er gået bedre for DSB, venter der stadig væk en række store udfordringer i form af krav til bedre, mere pålidelig og mere effektiv togdrift.

I de kommende år er der lagt op til væsentlige forbedringer af især fjerntrafikken og den sjællandske regionaltrafik. DSB har 83 nye IC4-dieseltogsæt i ordre til fjerntrafikken. Togene forventes løbende indsat i trafik i perioden 2003 til 2006. Indsættelsen af IC4-togene giver mulighed for at køre halvtimesdrift mellem København og Aalborg. Samtidig opnås flere direkte forbindelser og kortere rejsetider i togtrafikken mellem landsdelene.

I den sjællandske regionaltrafik på Nordvestbanen København-Kalundborg og Sydbanen København-Nykøbing Falster vil udskiftning af det ældre, røde materiel blive indledt allerede i år. Senere vil overgangen til brug af IC3-togsæt også give mulighed for køreplansforbedringer i den sjællandske regionaltrafik.

Hermed er der lagt op til et væsentligt løft af den trafik, som er forhandlet med DSB i Danmark i de kommende år. I fremtiden vil det også blive en vigtig opgave for DSB at deltage i udbud i togtrafik som forudsat i jernbaneloven. Det gælder både herhjemme og i udlandet.

I forbindelse med DSB's eventuelle fremtidige kørsel i udlandet er der to hensyn, der skal overvejes. På den ene side er det i statens interesse, som ejer DSB, at virksomheden vokser, tjener penge og udvikler sig i en positiv retning. På den anden side er det i statens interesse som indkøber af togtrafik, at DSB's økonomiske og

jernbanefaglige ressourcer sættes ind til størst mulig gavn for de danske togpassagerer. Jeg lægger vægt på, at vi arbejder os frem til en fornuftig balance mellem de forskellige hensyn.

DSB overgik i 1999 fra at være en statsvirksomhed til at være en selvstændig offentlig virksomhed, og det kan være naturligt at overveje, om DSB på et tidspunkt bør omdannes til et aktieselskab. Såfremt man vil gå videre med en egentlig adskillelse fra staten, kræver det nøje overvejelser om, hvordan de vigtige dele af jernbanens produktionsapparat, der i dag ejes af DSB, skal håndteres fremover. Det gælder i første række tog og stationer, og det gælder også en række arealer, som DSB ejer i dag. Her er der behov for at tænke langsigtet. Vi skal sikre de nødvendige arealer til trafik anlæg til fremtidens betjening af både passagerer og gods.

Salg af DSB kan blive en mulighed, men næppe på kort sigt. Togdrift er kompliceret, og DSB's ansatte har en værdifuld jernbanefaglig viden og kunnen. Hertil kommer hensynet til det betydelige antal tjenestemænd i DSB. Her og nu bør fokus derfor rettes mod at sikre, at DSB bliver en stadig mere veldrevet og effektiv virksomhed.

Kl. 13.10

Jeg tror, at udbud af togdrift i Danmark er kommet for at blive. I første omgang bør fokus rettes imod regionaltrafikken. Her skal vi lære af de praktiske erfaringer med den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland, inden vi går videre med næste udbudsrunde. Samtidig skal der være god tid til forberedelsen. De næste udbud af regionaltrafik vil derfor tidligst få virkning fra år 2005 eller år 2006.

Udviklingen af trafikken på hovedstrækningerne ligger længere ude i fremtiden. Der er tale om et kompliceret system, som udgør ryggraden i den landsdækkende kollektive trafik.

I første omgang lægger regeringen derfor op til at konkurrenceudsætte landsdelstrafikken med tog gennem en åbning for fjernbusser.

Det er velkendt, at der i udlandet findes dårlige eksempler på større markedsorientering af jernbanesektoren. Derfor skal vi være bevidste om styrkerne ved det, man kunne kalde den danske model. Grundlaget for den danske model er en offentligt ejet infrastruktur og et landsdækkende takstsystem for tog.

Det landsdækkende takstsystem for tog er koblet til den kommunale og amtskommunale kollektive trafik via bus/tog-samarbejdet. Desuden er togoperatørerne på det statslige net forpligtet til at virke for et sammenhængende kol-

lektivt trafiksystem med koordination mellem tog og bus.

Regeringen vil lægge vægt på fortsat at arbejde med udviklingen af den danske model. Hermed skaber vi nemlig grundlaget for forsvarlige udbud af togtrafik, hvor vi løfter kvalitet og effektivitet op uden at sætte sammenhængen i jernbanesystemet over styr.

I det netop gennemførte udbud i Midt- og Vestjylland har vi en højere kvalitet, når MR-togene bliver afløst af nye miljø- og handicapvenlige og hurtigere tog. Samtidig kan Arriva afvikle trafikken billigere med nyt materiale, end DSB har gjort med ældre tog. Desuden giver udbuddet mulighed for i de kommende 8 år at indhøste erfaringer med forbedring af togbetjeningen i yderområderne, i Thy, langs med Vestkysten og i det sydvestlige hjørne af Sønderjylland.

I et lidt større perspektiv er der næppe tvivl om, at konkurrencen med andre jernbanevirksomheder har tilskyndet DSB til at gøre sin drift mere effektiv. I det perspektiv skal den statslige gevinst ved udbud af togtrafik måles i milliarder. Fordelene ved udbud af togtrafik er derfor ikke til at komme uden om.

Samtidig betyder den større markedsorientering af jernbanesektoren en større fleksibilitet. Det gør det lettere at tilpasse trafikken til kundernes behov. Et godt eksempel er det marked, der er opstået for udlejning af jernbanemateriel. Her kan DSB eksempelvis leje moderne og allerede gennemtestede dobbeltdekkervogne til indsættelse i den sjællandske regionaltrafik i en kortere overgangsperiode frem for at købe vognene og være bundet til dem i 20-25 år.

Ved udbuddet i Midt- og Vestjylland gjorde DSB sin første erfaring med deltagelse i udbud af togtrafik. DSB vandt ikke i denne omgang, men DSB afgav et tilbud med mange gode takter. DSB skal derfor se fremad og bruge de kommende år på at ruste sig bedst muligt på kommende udbud, for som jeg sagde før: Udbud af togtrafik er efter min bedste overbevisning kommet for at blive.

Spørgerne har endelig anmodet mig om at oplyse om regeringens holdning til EU-forslag om yderligere udlicitering af jernbanedriften. Jeg må for en god ordens skyld starte med at understrege, at det netop gennemførte udbud af togtrafik ikke blev besluttet på baggrund af EU-retslige eller andre internationale forpligtelser.

EU-retten, som den ser ud i dag, forpligter ikke Danmark til at udbyde jernbanedriften. Det

netop overståede udbud blev som bekendt aftalt allerede i slutningen af 1997, nærmere bestemt ved aftale af 21. november 1997 om lov om jernbanevirksomhed mellem den daværende regering, Centrum-Demokraterne, Venstre og Det Konservative Folkeparti.

Loven, som banede vej for udbuddet, blev vedtaget af et meget bredt flertal i Folketinget, der rakte fra SF til Fremskridtspartiet. I forbindelse med den tidligere regerings finansloftale med venstrefløjen i 1999 blev det aftalt at udmonte jernbanelovens udbudsmuligheder ved det udbud på 15 pct. af trafikken, som netop er gennemført.

Hvad angår EU-forslag om udlicitering, vil regeringens holdning hertil være bestemt af disse forslags nærmere indhold, og hvornår de måtte blive fremsat.

Kl. 13.15

Som det sikkert er spørgeren bekendt, fremsatte Europa-Kommissionen allerede i år 2000 et forslag til forordning om offentlig støtte til landtransport. Hovedprincippet i dette forslag var, at al offentlig støtte til bus- og togtrafik skulle gives på grundlag af kontrakter, som skulle i offentlig udbud. Med andre ord skulle næsten hele den danske togtrafik i udbud på én gang.

Dette forslag har indtil videre ikke kunnet vinde tilslutning i Rådet, og der er ingen udsigt til, at det vil kunne vedtages i de kommende år.

Danmark er et af de EU-lande, der med den fulde liberalisering af godstrafikken og det påbegyndte udbud af passagertrafikken er gået længst i retning af markedsorientering af jernbanen.

Regeringen er grundlæggende positivt indstillet over for udbud. Vi vil derfor med interesse følge udviklingen i vores nabolande og som udgangspunkt være positive over for forslag, der kan fremme en yderligere liberalisering af de europæiske jernbaner. Hermed følger vi regeringgrundlagets målsætning om, at liberaliseringen af jernbaneområdet skal fortsætte.

## Forhandling

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg må sige, at jeg synes, det mest opmuntrende ved ministerens besvarelse var oplysningen om, at der ikke for indværende er udsigt til, at forslaget til forordning om tvungen udlicitering af

jernbanedrift og passagertrafik – altså også busser – bliver vedtaget med det første. Det var da dagens gode nyhed, men jeg savnede nu alligevel lidt ministerens lidt mere konkrete holdning til forslaget, for vi skulle jo nødig risikere, at det så om 2 eller 3 år blev vedtaget.

Det, som jo har vist sig gennemgribende som erfaring i forbindelse med udlicitering og udbud på jernbaneområdet, er helt entydigt – med erfaringer først fra USA, og så fra England og Holland – at det er en meget dårlig idé. Jernbanedrift er ganske enkelt ikke egnet til udlicitering, hvis der overhovedet er noget, der er det, men det er en langt større diskussion. Jernbanedrift er det i hvert fald ikke.

Arriva og andre selskaber i England har kørt banedriften ned på et niveau, så det kan blive et hovedtema i en kommende britisk valgkamp, hvis ikke Tony Blair-regeringen får gjort en meget alvorlig indsats for at få togene op på skinnerne igen.

Derfor må vi stille spørgsmålet: Hvorfor i alverden skal vi igennem den tur i Danmark, når man nu har set, hvordan det virkede i England? Det synes vi er besynderligt.

Så siger ministeren, at DSB har gjort det godt; DSB er et veldrevet selskab. Hvorfor i alverden vil man så ikke tro på det tilbud, DSB kom med? Det eneste grundlag, ministeren havde for at afvise DSB's tilbud, var en påstand om, at det ikke var troværdigt. Ministeren har ikke hverken under udvalgsbehandlingen eller i offentligheden været i stand til at dokumentere, at DSB's tilbud var utroværdigt. Det har ministeren ikke.

Til gengæld har vi dokumentation for, at Arrivas tilbud er langt, langt dyrere end DSB's. Ud over at DSB direkte taber penge, fordi der følger udgifter med som følge af, at man valgte Arriva, så mister skatteyderne, nu ved jeg ikke præcis hvor meget, måske 0,5 mia. kr. på ministerens beslutning, fordi DSB jo altså påviselig var langt, langt billigere end Arriva i udbuddet.

Nu bliver der jo så forskellige undersøgelser, der skal vise, hvordan hele den her sag er skruet sammen, og om ministerens beslutning var i strid med de forvaltningsretlige principper, fordi han som minister var både udbyder og ejer og gik ind og forskelsbehandlede.

Vi vil fra Enhedslistens side gerne i dag have en hel principiel debat om ejendomsforholdene i jernbanedriften. Derfor vil jeg på Enhedslistens vegne fremsætte følgende:

## Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til at arbejde for, at DSB forbliver i offentligt eje, og at der sættes en stopper for udliciteringer på jernbaneområdet. På den baggrund opfordrer Folketinget regeringen til

- at sige nej til EU-regler om tvangsudlicitering af passagertrafik,
- at undersøge muligheden for at ophæve aftalen med Arriva samt
- at fremlægge forslag om en forbedret offentlig togdrift efter en model, der bygger på bedre materiel, hyppigere afgang, kortere rejsetid, tilstrækkeligt personale og lokal brugerindflydelse med brugerråd på de enkelte strækninger.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 16).

Kl. 13.20

### Første næstformand (Svend Auken):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

### Martin Lidegaard (RV):

I Det Radikale Venstre er vi ikke for udlicitering, fordi udlicitering er et mål i sig selv. Vi er heller ikke for en privatisering af DSB, fordi privatisering er et mål i sig selv. Men jeg kan ikke lade være med at spørge hr. Keld Albrechtsen, om han aldrig nogensinde mener, at udlicitering i nogle situationer rent faktisk kan fremme det gode formål.

Hvis hr. Keld Albrechtsen mener, at det ikke er tilfældet, hvordan vil han så forklare, at DSB rent faktisk i løbet af en ganske kort årrække har forbedret sin egen drift på en måde, der gør dem i stand til at afgive et tilbud, der ligger under en tredjedel af det, som DSB brugte på de samme strækninger for ganske få år siden?

Mon ikke det også bl.a. skyldes, at der er kommet lidt mere konkurrence, og at DSB vidste, at der ville komme et udbud, og er det derfor ikke forræderi imod den kollektive trafik, hvis man helt afskærer sig fra også at benytte udlicitering?

(Kort bemærkning).

### Keld Albrechtsen (EL):

Svaret er faktisk temmelig enkelt. Det har vist sig, at DSB under offentlig ejendomsform har været i stand til at gennemføre en meget stor

forbedring af sin drift med et pænt overskud, som ministeren nu har stjålet til statskassen. Det understreger jo faktisk mit argument: at offentlig drift er den rigtige driftsform, når vi snakker jernbane.

For hvad er så erfaringen med udlicitering? Ja, det er, at et selskab som Arriva kører så tæt på personalemæssigt osv., at de faktisk ikke har personale nok til at holde togene kørende. Det kender vi fra England. Hvis man går den kontrakt igennem, som ministeren har underskrevet, kan man se, at den også giver mulighed for, at Arriva i lange perioder kan køre med nedsat drift uden at miste kontrakten af den grund. Så er staten magtesløs.

Det er jo indlysende, at det er en elendig situation netop på sådan et område, hvor togene faktisk skal køre til tiden, at man ved udbud fraskriver sig muligheden for at sikre en ordentlig, velfungerende togdrift. Og det er det, der sker.

(Kort bemærkning).

### Kaj Ikast (KF):

Nu er alt det, hr. Keld Albrechtsen kommer med om Arriva, jo ren ønsketænkning fra hans side. Vi har jo ikke set noget af det endnu. Der er musefældeklausuler i, som er ganske skræppe.

Men jeg vil gerne spørge hr. Keld Albrechtsen om noget andet: DSB vil nu gerne byde på togstrækninger i Norge, og om ganske kort tid kommer der en togstrækning fra Flensborg til Hamburg, som det jo er i Danmarks store interesse at komme ind og køre på. Vil Enhedslisten også gå imod, at DSB byder på dem i udlandet og eventuelt vinder dem?

(Kort bemærkning).

### Martin Lidegaard (RV):

Jeg er enig med hr. Keld Albrechtsen så langt, at jeg heller ikke ser nogen grund til at privatisere endside udlicitere det arbejde, som Banestyrelsen i dag står for – det er en fejl, man har gjort i England, den bør vi ikke begå i Danmark – men må jeg så spørge helt konkret: Hvad tror hr. Keld Albrechtsen, at effektiviseringen i DSB skyldes, den effektivisering, vi har set inden for de sidste 5 år?

Når det her ligger mig lidt på sinde, er det, fordi jeg synes, det er utrolig vigtigt, at der ikke går ideologi i det her på nogen af siderne. Vi kommer senere tilbage til, hvad der sker, når der går ideologi i den i forhold til ministerens valg måske osv., men det er jo altså også vigtigt, at der ikke går ideologi i den fra venstrefløjens si-

de, her hvor man rent faktisk har et godt redskab, som man bruger. Det drejer sig jo ikke om, om det er offentligt ejet eller ej; det er simpelt hen et redskab, som fungerer.

Kl. 13.25

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Bare for at der ikke skal herske myter, vil jeg godt bede hr. Keld Albrechtsen bekræfte, at SF og Enhedslisten er uenige på dette punkt, sådan at vi ikke havner i et eller andet fordomsfyldt mos: Venstrefløjen, de borgerlige og sådan noget.

Altså vi er meget uenige, og jeg er spændt på at høre hr. Keld Albrechtsens svar på f.eks. hr. Kaj Ikastrs spørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg må sige først til hr. Kaj Ikast, at det jo altså er en kendsgerning, at kontrakten med Arriva ikke giver staten effektive muligheder for at gribe ind, hvis Arriva, ligesom det er tilfældet i England og Holland, kører dårligt. Der er nogle minimale bodspålæg, man kan lægge på, op til 5 pct., men det er ikke noget, der gør indtryk på Arriva; det viser erfaringerne fra de andre lande.

Skal DSB nå ud på verdensmarkedet og køre tog i alle mulige andre lande? Jeg er såmænd ikke overbevist om, at det er nogen ret god idé, vil jeg gerne sige til hr. Ikast. Jeg tror, det vil være bedre, hvis vores togselskab her i Danmark koncentrerer sig om at køre tog her i Danmark; det er det, de er gode til og bliver stadig bedre til. Og jeg tror ikke på, at DSB får fair play ude i den store verden – det tror jeg ikke på.

Vi har en minister, der gerne vil forære vores togdrift væk til andre, men at de skulle være af samme, havde jeg nær sagt, tossegode natur i vores nabolande, tror jeg altså ikke på, vil jeg gerne sige til hr. Ikast. Jeg tror simpelt hen, man er på vej til at opløse DSB og kaste sig ud i noget, der vil underminere det hele.

Så skal jeg bekræfte over for fru Auken, som er bange for at blive sat i bås med Enhedslisten og blive stemplet som modstander af udlicitering, at hun har ret; det er korrekt, SF og Enhedslisten er ikke enige på dette punkt. Dermed håber jeg, at fru Margrete Auken kan sove roligt i nat.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det er jo netop det interessante her, vil jeg gerne sige til hr. Keld Albrechtsen, de fem jernbanelpartier, vi hørte om i formiddag, er dybt uenige.

Når hr. Keld Albrechtsen ikke ønsker udlicitering i andre lande, som både DSB og de andre jernbaneforligspartier gør, så er det, man står i den anden del af Folketingssalen og undrer sig en lille smule over, hvordan det så skal komme til at gå, når man ikke engang kan holde sammen om det punkt.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Til hr. Kaj Ikast: Derfor var det jo så godt, at vi fik lavet to forespørgsler, for derved fik vi klart det frem, vi ønskede, nemlig at jernbanelpartierne er enige om, at jernbaneldriften i Danmark skal være bedre, langt bedre end det, regeringen har fremlagt. Det havde vi en debat om før middag. Nu har vi en debat om ejendomsforholdene, og der er det korrekt, at der er vi ikke enige, det har vi ikke været på noget tidspunkt, men jeg tror, vi bliver det, for jeg tror, at det ene parti efter det andet i denne sal vil komme til besindelse, inden – håber jeg da – det er gået helt galt. Ministeren sagde, at det trods alt vil tage nogle år, inden det næste udbud kommer, heldigvis da, og det giver jo så tid til, at vi kan fortsætte den her debat.

Jeg må sige, at jeg tror, Enhedslisten her har fat i den lange ende, og efterhånden som togdriften går ned ad rampen i England, vil den opfattelse sikkert også brede sig i det danske samfund. Så jeg er egentlig optimist, vil jeg gerne sige til hr. Ikast, jeg skal nok få de andre med også.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Hr. Keld Albrechtsen sagde i sit indlæg, at DSB, efter det, der er sket i Vestjylland, ikke vil kunne vinde fremtidige licitationer. Det står jeg totalt uforstående over for. Det er da klart, at når man som udbyder får et tilbud, som ligger på under 25 pct. af, hvad man hidtil har betalt for en ydelse, må man da gå til en kraftig evaluering af det tilbud.

Kl. 13.30

Hr. Keld Albrechtsen sagde også, at Trafikministeriet ikke har udvist troværdighed. Jeg synes da, at den rapport, vi har modtaget i Trafikudvalget, med al tydelighed viser, at der var en

god begrundelse for det. Men det er vi åbenbart ikke enige om.

Hr. Keld Albrechtsen sagde ligeledes, at skatteyderne har lidt et stort tab. Nu får vi jo aldrig svar på, hvad tabet ville være, da Arriva skal udføre jobbet, men man kunne jo også stille det modsatte spørgsmål: Hvor meget har staten så tabt på den trafikydelse, DSB har ydet indtil dato?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg tror, der er et par misforståelser i spørgsmålet. Den ene misforståelse er omkring skatteydernes tab. Det er jo sådan, at ministeren har bekræftet, at skatteyderne taber en masse penge. Ministeren mener, at han var nødt til at træffe den beslutning; han har sagt, at han syntes, han var nødt til at træffe den beslutning ud fra noget jura, men han har aldrig bestridt, at den beslutning, han traf, koster skatteyderne en masse penge. Det vil han formentlig også komme op og bekræfte til sidst her i debatten.

I den forstand er det altså sådan, at den forskselsbehandling, som er indbygget i reglerne i dag, og som gør, at man stiller en række krav til DSB, som de private selskaber, der konkurrerer med DSB om udbuddet, ikke skal opfylde, samtidig med at man løbende fratager DSB dets overskud, således at man underminerer DSB's muligheder for at gå ud virkelig aktivt og bygge op til et offentligt udbud, alt i alt gør, at det er urealistisk at forestille sig, at DSB nogen sinde, uanset hvor meget de anstrænger sig, vil kunne vinde et udbud. Det er situationen.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Sven Buhrkall som ordfører.

**Sven Buhrkall (V):**

Jeg vil igen starte med at understrege transporterhvervets samfundsmæssige betydning, for transport er nu engang en forudsætning for den velfærd, der udspringer af den internationale arbejdsdeling, og transport gør arbejdsmarkedet større og mere fleksibelt.

Når jeg nævner de her kendsgerninger, er det jo for at understrege, hvor vigtigt det er, at vi har et bredt udbud af transportmuligheder i hele landet, og at det udbud bliver tilvejebragt med så få omkostninger som muligt, samtidig med at kvaliteten nøje svarer til det, som kunderne ønsker og har behov for.

Jeg mener, vi kan slå fast, at jernbanesektoren i Europa er præget af statslige monopoler, og det hindrer konkurrence. Konsekvensen af det er samfundsmæssige tab, og det gælder også for Danmarks vedkommende. Derfor skal vi se på den danske trafik i en europæisk sammenhæng, og vi skal have realiseret det indre marked på banedrift. Der er alt for mange tekniske standarder rundt omkring i Europa. Det gælder trafikregler, signalsystemer, uddannelse, strømsystemer og sågar sporvidde. Det virker som barrierer for den fri konkurrence, og det er til skade for borgerne.

Jeg tror også, vi kunne udtrykke det sådan, at hele det europæiske jernbanesystem står over for en kraftig strukturforandring, hvor vi vil se helt nye samarbejds- og ejerstrukturer på tværs af traditionelle nationale og kulturelle grænser.

I hvidbogen om EU's fremtidige trafikpolitik tales der direkte om en regulær kulturrevolution, og derfor tror jeg ikke, at der er nogen tvivl om, at såvel ledelse som medarbejdere i DSB fortsat vil stå over for store udfordringer, hvor nytænkning, forandringsvillighed og kundefokusering vil være helt afgørende succeskriterier.

Heldigvis har vi i Danmark en stor erfaring og kompetence inden for transport, det gælder på rederisiden, hvor vi er i verdenseliten, men det gælder bestemt også danske vognmænd, speditører, luftfartsselskaber og også DSB, og jeg er sikker på, at DSB vil vide at gøre brug af den kompetence. Jeg er også overbevist om, at udsigten til øget kompetence i sig selv virker motiverende for DSB.

På et liberaliseret marked skal operatørerne have adgang til på forretningsmæssige vilkår at deltage i udbud, det være sig herhjemme eller i udlandet. De samme muligheder skal selvfølgelig være til stede for DSB-aktiviteter uden for landets grænser. Det kan være med til at skabe vækst og derved også være med til at skabe den rigtige driftsstørrelse.

KI. 13.35

Med en målsætning om lavere omkostninger og en forbedret kvalitet blev togtrafikken i Midt- og Vestjylland udbudt i licitation. Der var stor interesse for tilbuddet, og der er nu indgået en aftale med Arriva, hvilket indebærer nye tog på strækningen og visse stationsforbedringer. Det indebærer også en besparelse vel i størrelsesordenen ca. 30 pct. i forhold til det beløb, som via finansloven var gået til DSB.

Så det er positivt, at der er kommet gang i udlanceringen, og Venstre er overbevist om, at det

er til gavn for både brugere og skatteydere. Nu skal der indhøstes erfaringer, inden nye delstrækninger skal udliciteres.

Til sidst vil jeg godt understrege, at det er vigtigt, at konkurrencen sker på de indre linjer for at skabe sammenhæng og overskuelighed i forhold til brugerne. Derfor er det vigtigt med fælles billetsystemer, gennemgående billetter og en effektiv koordinering. Så Venstre vil fortsat arbejde aktivt for liberalisering og konkurrence til gavn for brugerne og skatteyderne.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg synes, det var en lidt mærkværdig beskrivelse af togforholdene i Europa, hr. Sven Buhrkall var fremme med. Jeg ved ikke, om hr. Sven Buhrkall har undersøgt, hvordan man f.eks. har det i Frankrig med det, han kalder et stort nationalt monopol. I Frankrig kører togene jo i visse tilfælde endda fremragende. Tager man nord for Kanalen kører de mildt sagt ikke fremragende, der kører de faktisk meget, meget dårligt.

Så hvis man skal til at inddrage europæiske erfaringer og sammenligne, hvem der gør det godt, og hvem der gør det dårligt, så er resultatet af den sammenligning fuldstændig entydigt, at den offentlige drift giver gode resultater og den private elendige. Sådan er de faktuelle forhold ude i Europa, må jeg sige til hr. Sven Buhrkall. Det kan der jo være ideologiske grunde til, at hr. Sven Buhrkall ikke har lyst til at se i øjnene, men jeg synes alligevel, at Folketinget fortjener at få et retvisende billede af, hvordan det rent faktisk ser ud ude i det store udland.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Som jeg hørte hr. Sven Buhrkall, kunne man godt have en friere konkurrence, uden at det behøver at betyde, at man skal have privatiseringer. I forlængelse af det vil jeg godt spørge hr. Sven Buhrkall om noget, vi ikke er blevet klar over. På hovednettet har DSB jo ikke monopol. De har selvfølgelig en forrang, fordi de har en public service-forpligtelse og skal klare tingene. Men hvis der f.eks. er en ledig kanal, kunne Deutsche Bundesbahn for den sags skyld godt tilbyde at tage en rute og komme igennem med det.

I forbindelse med den kritik, der har været – jeg tror, det var i går i Information – af, at Arriva har droppet myldretidstogene af grunde, jeg ikke helt kan gennemskue, bortset fra at det er

dyrt at køre med myldretidstog, kunne DSB så eventuelt få lov til at sige: Jamen vi har et tog til overs, vi vil gerne køre myldretidstogene på den strækning? Det kunne egentlig være interessant. Da vi lavede udbudsbetingelserne, fik vi ikke kigget på spørgsmålet om myldretidsforpligtelsen, den ligger ikke i de udbudsbetingelser, så det er en fejl fra vores side, men derudover ved jeg ikke engang, om vi har givet monopol til Arriva.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg har to ganske korte, konkrete spørgsmål. Mener partiet Venstre og dets ordfører, at der også er grænser for udliciteringen? Når jeg spørger, er det, fordi man jo godt kunne frygte, at hvis vi får splittet det nuværende DSB op i alt for mange atomer, så bliver det svært at få glæde af stordriften. I Det Radikale Venstre går vi i hvert fald og overvejer, hvor smertegrænsen går mellem effektiviseringen og det at nyde stordriftsfordelene. Har Venstres ordfører nogle tanker om det?

Det andet er: Den udbudsrunde, der har været, og som Arriva har vundet, har det givet anledning til overvejelser i Venstre i form af, at det måske ville være hensigtsmæssigt på sigt at adskille ejerskabet af DSB og ansvaret for det og ansvaret for udbudsrunder, sådan at man ikke får blandet kasketterne? Og vil Venstre være med til at støtte Det Radikale Venstre i, at det skal vi på en eller anden måde, som vi så kan diskutere, have adskilt i fremtiden?

Kl. 13.40

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

I det udbudsmateriale, som blev udarbejdet, blev der ikke vist bekendt stillet krav omkring en speciel planstruktur som sådan. Der blev stillet krav om antal tog. Og der ligger bestemt ikke i det her, at jeg vil bebrejde den tidligere minister, at der ikke var udarbejdet en køreplan, for det er ikke noget, man skal sidde og gøre på Christiansborg. Det må være op til Arriva, og jeg er sikker på, at netop fordi det er privat, får man en køreplan, som matcher det, der er brug for. Derfor vil jeg også sige: Giv nu Arriva arbejdsro til at få opgaven løst.

Omkring spørgsmålet, rejst af fru Margrete Auken, omkring et eventuelt samarbejde, er der mig bekendt ingen problemer i, at man kunne have et samarbejde der, hvor det kunne være na-



turligt at gøre det, hvor man kunne sige, at DSB var underleverandør til Arriva. Jeg er ikke sikker på det, men mig bekendt er jeg ikke stødt på en sådan formulering.

Omkring spørgsmålet offentligt/privat vil jeg gerne understrege, at for Venstre er det ikke afgørende, om det er offentligt eller privat, det afgørende er, at kvaliteten og prisen er ret.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil gerne sige tak for svaret med hensyn til, om DSB kunne være underleverandør, for der skal jo kunne lejes tog af dem også osv., ved jeg godt, men det, jeg ikke er klar over, er, om Arriva har monopol, forstået på den måde, at Banestyrelsen ikke kan gå ind og sige, når der er plads til et myldretidstog, og DSB har togkapaciteten til at kunne gøre det, at vi sætter de myldretidstog ind, som Arriva har sagt, at de ikke kan magte.

Jeg er enig med hr. Sven Buhrkall i, at man ikke kan lave alt for stramme betingelser. Det var vi jo godt klar over. Ellers gav det jo ikke mening at lave udbud. Vi skulle måske have overvejet at medtage nogle myldretidsbestemmelser i de betingelser, vi lavede. Det gjorde vi nu ikke, og derfor kan vi højst bebrejde os selv, at det ikke kom med.

Jeg ved ikke, om DSB overhovedet har interesse i det, det er slet ikke det, jeg spørger ud fra, men det ville være interessant at høre, om de overhovedet ville kunne gøre det.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Hr. Sven Buhrkall var ikke indstillet på en konkret debat om forholdene for togdriften ude i Europa, men kom så med en bemærkning om det hjemlige med Arriva og oplyste, hvad der jo er korrekt, at der ikke er nogen køreplansforpligtelse.

Er hr. Sven Buhrkall enig med mig i, at det naturligvis vil medføre, at befolkningen på de banestrækninger, der har det mindste befolkningsunderlag, dvs. i Vestjylland, står til at få forringelser?

Det er muligt, at der kan komme lidt bedre forhold for dem, der bor i nærheden af Århus, det må vi da håbe, men det bliver sandsynligvis på vestjydernes bekostning.

Så skal jeg gøre hr. Sven Buhrkall opmærksom på, at han for lidt siden hævdede, at staten havde en besparelse på 30 pct. i forbindelse med

Arriva, men er det ikke også korrekt, at hvis man havde valgt DSB, var besparelsen blevet dobbelt så stor for staten, altså 60 pct.?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil såmænd bare gentage mine to spørgsmål til hr. Sven Buhrkall. Det første var: Er der grænser for, hvor store dele af DSB det kan betale sig at udlicitere?

Det andet spørgsmål var, om det vil være hensigtsmæssigt at overveje en eller anden form, hvorpå vi kan adskille ejerskabet af DSB fra ansvaret for udbud i fremtiden?

Kl. 13.45

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

Til hr. Martin Lidegaard vil jeg sige, at når jeg ikke svarede sidst, var det simpelt hen af tidsmæssige årsager.

Jeg deler den opfattelse, at man skal se udliciteringen i overensstemmelse med den kompleksitet, der eksisterer. Derfor er det også fornuftigt, at man starter med nogle delområder, og at man i givet fald fortsætter den vej. For tager vi nogle af de store hovedstrækninger, så har de en kompleksitet med skift af togstammer og andre ting, som gør, at det skal være af en vis størrelse og en vis tyngde og en meget stor kompleksitet. Derfor er der nogle hensyn, som skal tages, og derfor er det også vigtigt, at vi nu gør os nogle erfaringer med udliciteringen i de kommende år.

Så vil jeg til fru Margrete Auken sige, at det jo ikke er Venstre, som har lavet udbudsmaterialet, så derfor vil det egentlig være mest korrekt at stille det spørgsmål til den tidligere trafikminister.

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige, at køreplanen er forpligtende i forhold til brugerne på de pågældende strækninger, og det er markedsmechanismens styrke, at den er forpligtende, for den måde, som Arriva tjener penge på, er ved at indfri brugernes behov. Sådan virker markedsmechanismen. Det er en god garanti. Den samme garanti har vi ikke i den offentlige sektor på alle områder.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg har forståelse for, at hr. Sven Buhrkall skal svare på mange spørgsmål. Jeg vil dog alligevel gerne spørge for tredje gang, om hr. Sven Buhrkall mener, at det vil være hensigtsmæssigt at

overveje en måde eller en form, hvorpå man kan adskille ansvaret for ejerskabet af DSB fra ansvaret for fremtidige offentlige udbud.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Når nu det er markedsmekanismene, der kommer til at styre køreplanerne, og ikke som vi f.eks. har set det på Svendborg-Odense-banen, hvor det har været et samarbejde mellem et brugerråd og DSB, og hvor det offentlige stadig væk har haft indflydelse, så vil Arriva sætte flere afgangene ind dér, hvor de mener, de får mest økonomi ud af det. Men dér, hvor de mener, at de ikke har en umiddelbar gevinst, kommer der naturligvis færre afgangene.

Og er det ikke korrekt, at staten står magtesløs, hvis Arriva svigter f.eks. jernbanen op gennem Vestjylland? Det er da indlysende. Det er da den direkte virkning af at privatisere det.

Så hvis man gerne vil sikre et samlet nationalt dækkende togsystem, der også yder retfærdighed til de tyndere befolkede egne, så er det da helt uforsvarligt at lægge det over på markedsmekanismen. Man kan så af ideologiske årsager ville have, at det skal være markedsmekanismen, fordi man er liberal og Venstremænd, o.k., det er en holdning. Men man kan da ikke sige, at det er af hensyn til passagererne.

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

Til hr. Martin Lidegaard vil jeg sige, at jeg ikke har set nogen problemer i den udliciteringsrunde, som har fundet sted, med den ejerstruktur vi har i dag.

Med hensyn til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige, at jeg synes da, at brugerråd, som DSB har gjort brug af, er en fremragende ting, og jeg har også tidligere her rost DSB, fordi man har fået en bedre kvalitet og bedre økonomi. Jeg har også sagt, at jeg tror, at en af de afgørende forudsætninger og det, som har skabt den her udvikling, er den faktiske og den latente konkurrence. Igen, tilstedeværelsen af et effektivt marked er med til at skabe de gode rammer.

Og endelig omkring udbud og udbudsmateriale ligger de ting beskrevet i selve licitationsmaterialet som sådan, udarbejdet af den tidligere minister.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så går vi over til ordførerne, og det er hr. Poul Andersen.

**Poul Andersen (S):**

Jeg skal allerførst takke ministeren for gennemgangen af status, og hvor vi er henne i forhold til hele EU-problematikken, men det er jo ligesom en gentagelsesernes gentagelse, denne forespørgselsdebat også.

Kl. 13.50

Jeg vil også gerne sige til Enhedslisten, at det, man har sendt til trafikordførerne med hensyn til, hvad man gerne vil opnå med den fremtidige trafikpolitik, er vi ikke uenige i, og det ved hr. Keld Albrechtsen også godt. Det er faktisk det, Socialdemokratiet har arbejdet for gennem 1990'erne, netop opdelingen af DSB, så vi kunne få klarhed over, dels hvad vi bevilgede penge til, hvad var det, der var besluttet, dels hvilke servicemål vi ville opstille, og hvilke afgangene osv. vi ønskede på de enkelte strækninger. Det synes jeg faktisk, vi langt hen ad vejen har opnået.

Det er egentlig også baggrunden for det, der ligger tilbage med hensyn til det med udbud, som vi ønskede en fortsættelse af. Her var vi også enige med SF i, at vi går ind på konkrete strækninger og får beskrevet, hvad det er for en service, vi vil opnå for den økonomi, der stilles til rådighed.

Der må vi alt andet lige sige, at den proces har gjort, at det samlede personale i DSB har arbejdet utrolig positivt med omkring tingene. Det har været en ren fornøjelse at se. Det har også givet medarbejderne mulighed for at kunne være mere medlevende i deres hverdag. Det har været utrolig positivt, og det er netop vores formål med udbuddet.

Så vil jeg gerne prøve at gå lidt mere ind omkring det, der er Enhedslistens opdrag her i dag, nemlig hvad var det, der skete. Hvorfor fik netop Arriva kontrakten og ikke DSB? Hr. Keld Albrechtsen ved godt, at det har vi i Socialdemokratiet og ikke mindst jeg selv en klar holdning til, og det har vi haft ministeren i samråd omkring. Det har været fortroligt stof, der har været lagt frem. Nu ligger den altså hos Rigsrevisionen, og nu må vi få klaring på, om der er gået noget galt i den proces her.

Vi ønsker ikke at privatisere DSB. Jeg vil godt henlede opmærksomheden på, at den tidligere ordfører måske glemte, hvad hans egen statsminister sagde ved tiltrædelsen, nemlig at man ønskede at privatisere DSB. Det har vi ikke glemt i Socialdemokratiet. Men vi ønsker altså ikke med det, vi har indgået i 1997-98 med Venstre og De Konservative, at køre den så langt ud.

Det er også baggrunden for, at vi ikke kan stemme for det forslag til vedtagelse, der er fremsat af Enhedslisten i dag. Intentionerne er rigtige, også i forhold til det med Svendborg, som vi er meget enige om, hvor vi kunne gå hen og lave den konkrete beskrivelse.

Men når vi er ved Arriva, så er der ligesom noget, der tyder på, hr. minister, at vi måske skal være lidt opmærksomme på, hvad der sker. Jeg er vidende om, at der skal være et møde med pendlerne i Århus på søndag, og jeg tror, at man fra ministeriets side alvorligt skal overveje at følge med på linjen her. Jeg vil også gerne have ministerens kommentar til, om man går med til det møde for netop fra starten af at se, om der skulle være nogle problemstillinger, om Arriva er i gang med at tilrettelægge noget andet end det, vi har skrevet kontrakt med dem om. Det er i hvert fald noget, vi fra Socialdemokratiet side vil følge meget opmærksomt.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil gerne takke hr. Poul Andersen for den meget klare tilkendegivelse af, at Socialdemokratiet ikke ønsker en privatisering af DSB. Det synes jeg er et godt signal, i hvert fald noget, som vil være med til at gøre samarbejdet mellem Enhedslisten og Socialdemokratiet endnu bedre på jernbaneområdet, end det faktisk allerede har været tilfældet.

Med hensyn til Arriva og den sag, som hr. Poul Andersen også var inde på, er jeg glad for de bemærkninger omkring, hvordan man netop gennem de erfaringer, DSB har med brugerråd, virkelig kan løfte jernbanedriften, som vi har set eksempler på. Der er det min meget store bekymring, at det kan blive meget vanskeligt i forhold til Arriva. Derfor synes jeg også, at det er en meget god opfordring, der kommer til ministeren, om at gå ind i en dialog med pendlerne.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Ja, for det er netop her, hr. Keld Albrechtsen og vi er meget enige. DSB og modellen, som vi lavede omkring Odense-Svendborg, er utrolig god og effektiv, og derfor skulle vi gerne have videreført de holdninger og intentioner også med den anden aktør, der er kommet ind, nemlig Arriva.

Kl. 13.55

Derfor er det også vigtigt for os i Socialdemokratiet, at vi får fulgt op på det her. Hvis der allerede nu, som det er blevet tilkendegivet fra

pendlerne side, skulle være problemer, er det utrolig vigtigt at få det her løst så hurtigt som muligt. Så når det går i gang deroppe, skulle det helst være problemfrit, for vi har også været meget opmærksomme på Arrivas ageren i andre lande, og derfor følger vi det her meget nøje.

Derfor vil jeg gerne gentage, at vi ikke er med til udbud, før vi får analyseret bedre på det, der foregår med Arriva. Det er ikke noget, der står lige for døren, og derfor har vi også været meget opmærksomme på, hvad ministeren har meldt, at det bliver tidligst i 2005, 2006. Vi ser gerne, at vi vurderer hele forløbet, men lad os vende tilbage til det.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Poul Fischer som ordfører.

**Poul Fischer (DF):**

DSB blev pr. 1. januar 1999 etableret som en selvstændig virksomhed ejet af staten og på aktieselskabslignende vilkår og med egen bestyrelse. DSB's rolle var at levere den trafik, det offentlige ønskede på jernbanenettet mod betaling, såvel passagertrafik som godstransport.

Godstransporten er senere frasolgt, således at DSB i dag udelukkende beskæftiger sig med passagertrafik gennem DSB og det helejede DSB S-tog.

DSB har daglig gennem de seneste år effektiviseret virksomheden dygtigt og forbedret de økonomiske resultater i forhold til budgetterne. Medarbejderstaben er over perioden reduceret fra ca. 10.500 til 8.000 medarbejdere, og heraf udgjorde DSB Gods ca. 700.

DSB har gennem de senere år tiltrukket flere passagerer, og det skyldes ikke mindst effekten af broforbindelserne, der har været en succes på såvel hovednettet som forbindelsen til Sverige, ligesom befolkningen generelt efterspørger mere transport.

Til at trimme DSB til fremtiden er der afsat store beløb til indkøb af nye togsæt, nye S-tog, Øresundstog og IC4-tog.

Udfordringerne i fremtiden er store, ikke mindst med en eventuel yderligere liberalisering af togtrafikken i EU, en liberalisering vi i Dansk Folkeparti har det udmærket med. Og på det seneste har vi jo kunnet læse, at DSB byder på trafik i Tyskland, Sverige og Norge.

På sigt vil vi se DSB som operatør i såvel Danmark som i udlandet. Derfor er det vigtigt, at DSB fortsat udvikler sig og trimmer sig til et selvstændigt selskab, herunder får løst proble-

matikkerne omkring tjenestemandsansættelserne og de faste besiddelser. Målsætningen må være dannelsen af et aktieselskab med en privatisering for øje.

Når Dansk Folkeparti er positiv over for liberalisering og hermed udlicitering, er det vigtigt for mig at sige, at der er vigtige forudsætninger, der skal opfyldes.

Det er utrolig vigtigt, at der udbydes trafik med et serviceniveau og en frekvens, der til enhver tid som minimum lever op til det, vi kender i dag, også i jernbanenettets yderområder. At et udbudsmateriale sikrer borgerne dette serviceniveau og regularitet, og at der er alvorlige økonomiske konsekvenser, såfremt en operatør ikke lever op til dette.

Det er igennem sådanne udliciteringer, vi sikrer borgerne den bedste trafikbetjening for billigst mulige skattekroner.

Efter udliciteringen i Vestjylland er der mulighed for at evaluere og eventuelt regulere til fremtidige licitationer, der ifølge trafikministeren først vil komme i 2005, hvilket vi er enige i.

Der er indgået aftale med Arriva om transport på de vestjyske baner. Vi har tillid til, at Trafikministeriet og trafikministeren har udført en grundig evaluering af de indkomne tilbud og har truffet den rigtige konklusion, nemlig at det var overvejende sandsynligt, at transporten for DSB ville give tab, og der derfor blev tale om krydssubsidiering, hvilket ikke må finde sted, og dette medførte, at man måtte afslå tilbuddet.

Med det materiale, der har været tilgængeligt, kan jeg ikke undlade at sige, at da tilbuddet var så lavt, og det er et tilbud, der har passeret bestyrelsens bord i DSB, burde det have haft konsekvenser for den siddende bestyrelse. Det er ikke nok, at den administrerende direktør stoppede af den ene eller den anden grund. Vi har naturligvis sanktioneret, at statsrevisorerne gransker det sagsforløb, der skal være.

Kl. 14.00

Med hensyn til det fremsatte forslag til vedtagelse fra Enhedslisten kan jeg oplyse, at Dansk Folkeparti vil stemme imod med baggrund i, hvad jeg allerede har sagt.

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg tror nok, at samtlige partier i det danske Folketing ser, at vi har en stærk jernbane i Danmark. At vi måske ser lidt forskelligt på den, det kan godt være. Den forrige regering, vi havde, sendte dele af jernbanenettet ud til amterne. Det kan nok også være rigtigt, vi protesterede i hvert

fald ikke, da privatbanerne overgik til drift i amternes regi. Men det er jo en mærkelig form i forhold til den måde, det tidligere har kørt på.

Nu har vi så haft det første udbud, som har været udsat for stor kritik. Jeg er alvorlig bange for, når Danmark skal byde på f.eks. Flensborg-Hamburg eller i Norge eller i Sverige, at visse fjernsynsselskaber og visse blade begynder at beskrive, hvordan strækningen Helsingør-København egentlig kører og lægger den til grund for DSB's omdømme.

Det vil faktisk være meget uheldigt, for det kører ikke godt i øjeblikket. Det ved vi alle sammen, og vi ved også godt, at vi prøver at rette på det. Derfor synes jeg, man skal passe på med at angribe Arriva så kraftigt, som man gør. Jeg har intet med Arriva at gøre, jeg siger bare, at man skal passe på med at angribe et selskab, før det begynder at køre i dette land.

Store dele af dette Folketing har jo været enige om udbudsmaterialet, derfor synes jeg, de skal have mulighed for at udnytte hele den tid de har – de har jo helt frem til juni – til at holde deres møder osv., og i den tid kan de sagtens nå at få rettet mange ting til. Der skal også være mange høringer. Derfor siger jeg: Pas nu på med ikke at angribe dem for hårdt, for hvis vi får den omtale i Frankfurter Allgemeine, at DSB overhovedet ikke kan køre mellem Helsingør og København, så er det svært for DSB at komme ud og byde i udlandet. Det vil jeg gerne slå fast.

Man taler så meget fra hr. Keld Albrechtsens side om England, og det er meget prisværdigt, det har jeg stor fornøjelse af, men prøv engang at se til Sverige. Se, hvorledes de har fået omlagt hele deres jernbanenet, hvor det statslige er det overordnede, til en struktur af meget høj kvalitet og til en betydelig lavere pris, end det før var tilfældet.

Det kan vi måske lære noget af, og derfor er jeg ikke så bange for, at DSB kommer til at køre i Sverige og får nogle input med hjem. Heller ikke at de kommer til at køre i Norge, eller at de kommer til at køre i Tyskland og får noget med hjem til moderselskabet. Det har jo aldrig været meningen, heller ikke denne regerings mening, at DSB skal sælges som helhed, men det kan jo godt være, at DSB kommer og siger: Ja, nu må vi prøve med udlicitering af nogle strækninger i Midtjylland og Vestjylland, skulle vi ikke tage den del der og den del der, så kan vi være stærke på hovedstrækningen.

Det er den fleksibilitet, der skal til. Når jeg nu læser, at et større møbelfirma har lavet en særlig

aftale med Øresundsforbindelsen, med DSB og Storebæltsforbindelsen om transporter gennem Danmark, jamen så er det godt, vi får mest mulig trafik igennem, når der er plads på skinnerne. Den smidighed skal da være til stede, hvis vi mener noget med jernbanen.

Hvis vi ikke mener noget med jernbanen, så skal vi bare kaste os ud i yderkanterne og så duellere om alt muligt andet. Men hvis det er jernbanedrift, det drejer sig om, så synes jeg, vi skulle tage og se på den danske model, som slet ikke er så dårlig. Når jeg taler om den danske model, så skal vi holde fast i, at infrastrukturen er stats-ejet. At der er fælles takstsystemer for bus- og tog og pligt til koordination mellem amtskommunale jernbaneselskaber og statslige og andre, så vi fastholder det system, uanset hvem der er operatør på linjen. Det system kan vi komme langt med, og i de lande, der har gennemført det, viser det sig, at det er betydelig bedre, end man har set før.

Vi har måske nogle problemer i øjeblikket med at få Jernbanestyrelsen til at køre på den måde, som vi gerne vil have det i dette hus, men det er jo småting, som vi får rettet hen ad vejen.

Jeg vil gerne sige, at udlicitering kan være lige så positivt for DSB, som nogen kan finde det negativt. Det kan være en fordel at få udliciteret visse ruter, som kræver for meget af et stort aktieselskab, og så give dem til et mindre selskab, som så plejer dem og får et forhold til deres brugere ude i området.

Kl. 14.05

Derfor skal jeg gerne sige, at jeg ser frem til, at vi går i gang med den næste udlicitering. Vi lærer sikkert en masse af denne her, og det kan vi bruge. Og for mig er der ingen begrænsninger i det. Jeg tror, vi vil få en betydelig bedre jernbane i Europa, hvis vi er naturlige over for hinanden og kan samarbejde – særlig på tværs af landegrænserne.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg kan forstå, at hr. Kaj Ikast beklager nogle af de kritiske røster, der har været fremme i forhold til hele Arriva-sagen.

Der vil jeg gerne spørge hr. Kaj Ikast, om han deler den opfattelse med Det Radikale Venstre og i øvrigt med ministeren, at det kunne være hensigtsmæssigt, inden vi så går i gang med de næste udbud, at finde en model, hvor man på en eller anden måde får sikret, at ejerskabet af DSB som selskab og ansvaret for udbudsrunderne

bliver skilt ad, sådan at man slet ikke behøver den slags kritiske diskussioner af, hvorvidt ministeren været uselvsk osv., om selskaberne, om der går ideologi i det osv., så der er en helt klokkeklar adskillelse mellem de to ting.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Der er ingen, der skal tro, det er sjovt at være minister altid – og slet ikke trafikminister. At starte med en udlicitering som den her har ikke været nogen fornøjelse for ministeren, det kan jeg godt sætte mig ind i.

Så jeg er ganske sikker på, at vi bliver enige om det, og at vi efter hele vurderingen af denne udlicitering finder den rigtige måde. Det er vi simpelt hen nødsaget til, for det er ligegyldigt, om det er en socialdemokrat eller en konservativ, der er minister. Vi skal have nogle ordentlige forhold, således at det er i orden.

Vi har accepteret fra starten af, at det kører, som det har gjort både under den socialdemokratiske regering og under den konservative. Men vi kan jo blive klogere, og så lad os, når der nu er gået noget tid, se på, hvordan ejerforholdet og udbud skal finde sted. Det er vi klar til at forhandle.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Til hr. Kaj Ikast: Mener hr. Kaj Ikast ikke, at det må være den til enhver tid siddende regering, der selv kan opdele sine ressortområder i forhold til, hvor selskaberne skal være placeret? Vil det ændre nogen som helst status i forhold til, om man flytter DSB fra Trafikministeriet og til Finansministeriet? Vil det ikke stadig væk være staten, der står som den, der skal administrere og derfor også er ejer?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det er klart, at det ikke er noget, vi skal løse i den her debat, men jeg vil da godt spørge hr. Kaj Ikast, om han mener, at Finansministeriet er et mere betryggende sted at anbringe trafikselskaber, når vi nu tænker på hele fornøjeligheden, hvor jeg ved at hr. Kaj Ikast og jeg i hvert fald har fundet nogle fælles takter med hensyn til forbløffelsen, der opstår, når Finansministeriet, som jo er det dyreste, vi overhovedet har, går i gang med tingene. Det er virkelig et ideologisk ministerium, et holdningsministerium, der vil noget; det er jo ikke et, der sådan går og tager

blødsødne hensyn til penge og sådan nogle ting. Så bliver den kørt igennem.

Det kunne måske være en fordel for DSB, men det kan også være en ren katastrofe.

Jeg tror ikke, at vi skal arbejde med modeller her, i hvert fald ikke fra talerstolen, når vi ikke har tænkt os godt om, for, hvordan man eventuelt skal lave andre ejerskaber, da vi jo ellers – de fleste af os – er enige om, at vi ikke vil have privatiseret DSB. Så tror jeg, vi skal lade denne her snak ligge.

Bare tanken om, at det skulle være Finansministeriet, der overtog det, kan fylde mig med ret stor rædsel.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

De fleste i denne sal kender mit forhold til Finansministeriet. Det er jo således, at ressortministerierne jo netop skal have den kompetence, som de er tildelt af dette høje Ting, og derfor vil det være ganske utænkeligt, at jeg sagde ja til, at man lægger sådan noget over til Finansministeriet. Det siger jeg rent ud.

Man har de ministre, man udpeger, med de arbejdsområder, de har, og den indblanding, der sker fra Finansministeriet, synes jeg ikke er denne sal værdig.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så går vi til fru Margrete Auken som ordfører.

Kl. 14.10

**Margrete Auken (SF):**

SF støttede udliciteringen, og det gør vi fremdeles, og derfor kan vi ikke stemme for Enhedslistens forslag til vedtagelse.

Men det er klart, at mishandlingen af udliciteringen af togdriften i Vestjylland kommer til at koste skatteyderne rigtig mange penge, mellem ½ og 1 mia. kr., og den her togsag viser, hvor forsigtig man skal være med at have ideologiske reaktioner på det i stedet for at have saglige.

Det er naturligvis ikke kun sagt til Enhedslisten, det er også sagt til de borgerlige, som jeg, da jeg sad og skrev min tale her, åbenbart selv havde haft flere fordomme imod, end der viste sig at være grund til, det tilstår jeg så gerne. Jeg troede, at der ville komme for meget privatiserings snak, men det er der heldigvis ikke kommet. Det har der været meget lidt af.

Min bemærkning ville nemlig have været, at her kan man se, at et offentligt selskab som DSB kan være enormt meget mere effektivt, dygtigt

og kompetent. Deres udbud var på et fremragende niveau, og der synes jeg, vi skal glæde os over, hvor effektive de kan være.

Men der er en anden påstand, som desværre ikke er blevet dementeret i hele det forløb her, og det er, at udlicitering er egnet til skabe et sikkert beslutningsgrundlag hos udbyderen.

Ekspertisen kommer altså ikke af sig selv, bare fordi man laver udbud. Trafikministeriet har tydeligt dokumenteret, at deres ekspertise langt fra er tilstrækkelig til at håndtere en sag som den her. DSB er blevet bortdømt på et mildt sagt meget tyndt grundlag.

Så spørger man sig selv, hvad løsningen er. Det er jo det, vi står over for, og det vigtige er, hvad vi gør fremover.

Der er stærke argumenter for – og de er også kommet frem her i dag – at DSB forbliver en statsvirksomhed, nok med en selvstændighed, som har været større end den, ministrene og altså ministeriet har undt dem. Man har været meget fortørnet, når DSB har taget del i debatten. Det har den nuværende minister ikke været, men der har været toner tidligere. De har ikke rigtig fået lov til at være så selvstændige, som de jo sådan set burde have lov til at være i forløbet.

Men det, som det nok trods alt vil være godt at vi siger, er, at hovedlinjerne i Danmark, altså København-Esbjerg og Frederikshavn-Sønderborg, skal ligge hos DSB og skal være statslige. Men det er ikke det samme, som at der ikke kan komme frihed på linjen, altså at der godt må være andre, der må køre på linjen, hvis der er plads til det; det synes jeg vi skal holde fast ved.

Jeg tror, vi også skal være forsigtige med at lave en udlicitering, hvor linjerne ikke længere hænger sammen. Noget af det, der er gået galt i England, er jo, at konkurrenterne kan have en vis interesse i, at det går skidt henne hos naboen. Derfor laver man noget, som er elendigt til forbindelse.

Hvis man har hovedlinjen hos DSB, kan eventuelle senere udliciteringer gøre det attraktivt også for dem, der kommer ind – hvis det er andre – at der kommer gode forbindelser til DSB, fordi det medvirker til, at alle får en bedre jernbanedrift. Så alle parter kan være interesserede i det. Det var bl.a. derfor, jeg spurgte lidt til DSB's muligheder for at lave myldretidstog, for de kan have brug for at sikre, at de ikke taber passagerer på den strækning, som Arriva har nu.

Spørgsmålet er så, hvad vi gør for at få det her til at fungere, hvis vi ikke skal forfalde til Fi-

nansministeriet, og det er jeg glad for at høre at der ikke er opbakning til.

Jeg har tre forslag. Det første er, at Trafikministeriets ekspertise på jernbaneområdet opbygges. Der er altså en tendens til, at man kun har generalister, DJØF'er siddende der, og så køber man ekspertise udefra. Hvis man skal have sådan en bedømmelse ind, så skal der altså også være noget fagkundskab oppe i hovedet på folk selv i det ministerium.

Det andet kunne være, at man for at undgå beskyldningerne om, at der er krydssubsidieringer hos DSB – det er jo noget af det, der har belastet os i det her forløb – kunne sige: Jamen kunne vi ikke lave et system, hvor økonomien blev mere gennemsigtig i DSB, eventuelt på en måde, så vi får bedre gennemsigthed i regnskaberne? Så kunne man forestille sig – det er et udspil til videre overvejelse – at man f.eks. havde datterselskaber til at køre de strækninger, der bliver udbudt.

Det tredje er – og det er altså det sørgeligste i forhold til det, regeringen er i gang med – at man kvæler det uafhængige organ, man kunne have brugt i denne her situation også, nemlig Transportrådet. Altså at man havde haft nogen, der kunne levere den uafhængige forskning, også prognoser, også vurderinger af trafikpolitiske virkemidler, sådan at vi sad med redskaber, også uden for os selv, som vi kunne trække på i sådan en situation her.

Det er faktisk en temmelig omfattende katastrofe, at man har kvælet det eneste organ, vi havde, som agerede selvstændigt og indimellem til gene for både venstre- og højresiden i salen, men det var jo så tegn på, at det også fungerede uafhængigt og leverede et ordentligt stykke forskningsarbejde til os.

Jeg kan sige, at de penge, man ville spare ved bare at undgå ét mislykket trafikprojekt, ville finansiere Transportrådet for evigt. Så det ville være klogt at gøre det.

Kl. 14.15

Så kunne man endelig – og det er lige den sidste linje – tænke i: Kunne vi få konkurrerende trafik købere? Kunne det f.eks., hvis det skulle ske på Sjælland, være HUR, der var trafik køber i stedet for staten? Kunne man have tænkt sig, at Svendborgbanen kom under Fyns Amt osv.?

Nogle af de overvejelser kunne man tage ind i stedet for bare at sige, at vi begynder at lave en eller anden lidt giftig opsplitning.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken: Under de fem jernbaneelskeres forlig lavede man et trafikforskningsinstitut. Jeg troede, det var dem, der skulle overtage opgaverne.

Har jeg misforstået det fuldstændig? Lavede man netop det, for at hele forskningen skulle samles ét sted? For så har den udvikling, som regeringen har stået for, jo været naturlig.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Der er et ord, jeg ikke må bruge på Folketingets talerstol, så jeg vil oversætte det til folketingsprog. SF blev i den sammenhæng haleløbet, og det blev vi noget så gedigent. Og det må jeg godt sige, det har jeg fået lov til at sige flere gange.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hvad var det, medlemmet sagde?

**Margrete Auken (SF):**

Haleløbet! Og det har jeg fået lov at bruge flere gange, for jeg kan ikke finde et dækkende ord for det der med, at man både bliver snydt og tromlet.

Vi blev både snydt og tromlet i den sag. Vi anede da ikke, at det institut skulle bruges til afspadsering i sagen. Det anede vi da ikke. Det var da ikke faldet os ind, at man havde de der planer. Helt frem til aktstykket skulle det foregå efter sektorforskningsens regler, helt frem til aktstykket, til og med aktstykket, og så pludselig, da vi så opslaget, kunne vi jo godt se, at det var en saga blot. Der havde man jo gjort det, at man i opslaget til den stilling kun havde valgt formand, og så havde man kun sat folk, der var ansat i Trafikministeriet, til at være bedømmere. Og så er det klart, at når departementschefen søger, kan vi jo godt se, hvor den lander henne. Og så var der ingen, der protesterede.

Så skal jeg gerne sige til hr. Kaj Ikast, at jeg minsandten da havde håbet, at Venstre og De Konservative, som var lige så bestyrkede, som jeg var, og sad og grinede hånligt og med god grund af, at jeg var blevet det der ord, ikke foretog sig noget som helst, men tværtimod nu kvæler det uafhængige kvalificerede institut, Transportrådet, for at forgyldte eller overlade det hele til den der skandale, der hedder Danmarks Transportforskning.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ja, formanden kan ikke påtale ord, han ikke kender.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg deler på mange punkter fru Margrete Aukens holdninger til forskellige ting, herunder også til Transportrådets nedlæggelse, dog ikke i forhold til at det primære problem i den udbudsrunde, vi havde her i sidste runde, i forbindelse med ministeriets ekspertise, for så vidt jeg faktisk har forstået på alle dem, der har været involveret i udbuddet, er selve udbudsmaterialet og den måde, det er udformet på osv., i og for sig ganske fornuftigt. Det er, hvad både DSB og Arriva og flere andre har sagt. Næh, problemet ligger i den sammenblanding af kasketter, som gør, at ministeren ikke *kan* være uvildig, for han er ejer af et af de selskaber, der byder. Og det påpeger fru Margrete Auken jo også meget rigtigt.

Derfor skal mit spørgsmål til fru Margrete Auken lyde, om fru Margrete Auken vil være med til, inden vi skal ud i et udbud igen – og jeg snakker ikke privatisering her, det er slet ikke mit ærinde – at sikre, at vi får løst det problem på en eller anden måde.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Hvis det generelt bare hedder, at vi skal have løst problemet: Jo, det kan jeg godt være enig i, men jeg havde faktisk nogle andre forslag.

Jeg har ikke sagt, at udbudsmaterialet ikke var kvalificeret, men det var vurderingen, hvor det virkelig var sådan, at man på trods af en enig bestyrelse, på trods af en række andre ting, sad med nogle meget, meget, meget vage skøn. Det kan vi jo ikke gå nøjere ind i her, men der havde vi et langt samråd om det, som bestemt ikke var pynteligt, og det tror jeg hr. Martin Lidegaard er enig med mig i.

Jeg vil sige, at problemet altså er, at der ikke sidder fagfolk i det Trafikministerium. Der sidder DJØF'er og DJØF'er og DJØF'er – og al respekt for dem, de sidder jo overalt efterhånden, men det betyder jo i stigende grad, at vi skal meget, meget langt ned i hierarkiet, før vi finder nogen, der har begreb om tog. Og det kunne altså godt være, for det er svært, det med tog, at det var gavnligt, at Trafikministeriet opbyggede sin egen ekspertise med hensyn til tog.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Op til julen 2001 befandt trafikministeren sig i en yderst vanskelig situation.

Kl. 14.20

Ministeriet har gennemført en udbudsrunde for en række jernbanestrækninger, og ministeriets eget selskab, DSB, havde afgivet tilbud, der lå væsentligt lavere end de øvrige bud. Efter at have gransket tilbuddet mente ministeriet, at tilbuddet lå unormalt lavt, men det var ikke nogen entydig enkel opgave at påvise, at det forholdt sig sådan.

Det satte ministeren i en kattepine. Hvis han valgte DSB og dermed sparede de danske skatteydere for adskillige hundrede millioner kroner, ville han med det samme blive beskyldt for at favorisere DSB, og hvis DSB's beregning ikke holdt stik, ville han blive holdt politisk ansvarlig.

Hvis ministeren omvendt valgte at forkaste DSB's tilbud, risikerede han at blive beskyldt for forskelsbehandling, ikke mindst i betragtning af at selv de mest negative vurderinger af DSB's tilbud stadig placerede selskabet flere hundrede millioner kroner under de andre tilbudsgivere, og at indtil flere revisionsfirmaer stod inde for DSB's beregningsgrundlag.

Ministeren risikerede, at ubehagelige typer fra oppositionen ville påstå, at ministeren var ude i et ideologisk felttog, og derudover ville han kunne blive beskyldt for at sammenblande sin rolle som ejer af DSB med sin rolle som udbudsgiver. Og hvad skulle han gøre med DSB's bestyrelse, hvis han forkastede deres tilbud som fup og fidus?

Det var altså et svært valg, ministeren stod over for, og han valgte så det, som i hans øjne forekom som det mindste af to onder: at forkaste ministeriets eget selskab.

Jeg vil ikke her påstå, at ministeren dermed traf det forkerte valg. Jeg vil heller ikke påstå det modsatte. Trafikprognoser er noget af det mest usikre og vanskelige at beskæftige sig med, for ganske små ryk i forudsætningerne kan give dramatiske konsekvenser i de langsigtede beregninger. Selv om jeg synes, at ministeren i dette tilfælde har gjort sig endog meget umage med at komme frem til at bestemt resultat, tør jeg ikke sige, hvis tal der er mest troværdige, og om ministeren som udbyder vitterlig havde fået et juridisk problem, hvis han havde valgt DSB.



Jeg er derfor godt tilfreds med, at Rigsrevisionen kigger på det spørgsmål og ikke mindst på hele processen. Det er alle parter, ikke mindst ministeren, godt tjent med, og dermed er der ikke meget mere at sige om den sag lige nu.

Til gengæld mener jeg ikke, der kan være tvivl om, at denne sag med al tydelighed har vist, at vi bliver nødt til fremover at adskille statens funktion som ejer af DSB og rollen som udbudsgiver på trafikområdet. Historien om Arriva viser, at uanset hvilket valg ministeren havde truffet, ville han kunne beskyldes for forskelsbehandling.

Den nuværende sammenblanding af kasketter risikerer simpelt hen at lægge en bombe under hele udliseringen på dette område, fordi det er et helt grundlæggende princip i udbud, at der skal foretages en uvildig vurdering. Det er ikke muligt, uanset hvor dygtig en minister man er, at være uvildig, hvis man er ejer af et af de bydende selskaber.

Jeg ved, at ministeren er enig i dette synspunkt, men at han ligesom Det Radikale Venstre og de fleste andre partier er usikker på, hvordan vi bedst løser dette problem. Men løses skal det.

Derfor fremsætter Det Radikale Venstre et blødt forslag til vedtagelse, der ikke binder ministeren eller nogen af de andre partier til noget som helst andet end at løse dette problem på en hensigtsmæssig måde, inden vi skal have det næste udbud. Det vil vi så i øvrigt opfordre ministeren til at gøre med den bredest mulige forligskreds, og forslaget til vedtagelse lyder derfor i al enkelthed således:

### Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til at sikre, at der inden det næste offentlige udbud på jernbaneområdet sker en klar adskillelse af statens ejerskab af DSB og statens rolle som udbyder.« (Forslag til vedtagelse nr. V 17).

Der ligger ikke nogen skjulte planer om privatisering i det her, alle muligheder er åbne, men lad os sikre os, at vi får gang i den proces.

### Første næstformand (Svend Auken):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se foran). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

### Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, det er lidt ærgerligt, at der i det radikale forslag indgår formuleringen »at der inden det næste udbud«. Deri ligger jo, at man sådan set tager stilling til, at der kommer et udbud.

Det vil vi altså ikke medvirke til i Enhedslisten, hverken direkte eller indirekte. Når jeg siger, at det er lidt ærgerligt, så er det, fordi jeg jo godt kan se, at hr. Martin Lidegaard peger på noget, som bør drøftes.

En af mulighederne er jo, at en minister, der sidder i den situation, som den nuværende minister, lægger til grund, at de oplysninger, DSB kommer med, er lige så respektable som de oplysninger, Arriva kommer med. Det gjorde ministeren jo ikke. Ministeren godtager blankt alt, hvad Arriva kommer med af oplysninger, og hvorfor skulle de være specielt mere troværdige end DSB's? Men der lægger vi altså til grund, og det er den sammenblanding af de to kasketter, at når det er DSB, der kommer og siger noget, så er det nok ikke rigtigt.

Det er jo meget enkelt at afskaffe den forskelsbehandling, for man kan bare indføre det princip, at DSB må stå til ansvar for, at de oplysninger, DSB giver sine ejere, naturligvis skal være korrekte, og det er de nok også, og så ville det problem jo ikke være opstået.

Kl. 14.25

(Kort bemærkning).

### Margrete Auken (SF):

Jeg synes, at det fremsatte forslag i bedste fald er meget uklart. Jeg kan simpelt hen godt blive bekymret ved det. Nu har vi lige fået hr. Kaj Ikasts ord for, at han minsandten heller ikke vil have det i Finansministeriet, og når det så heller ikke skal privatiseres, kan man sige, at jamen så er det så ufarligt, at det måske bare betyder, at problemet skal være løst, inden vi kommer videre. Og for så vidt som det bare betyder, at problemet skal være løst, kunne vi godt stemme for det, men i og med at der står, at man skal opsplitte ejerskabet, synes jeg, at det er for giftigt og vil derfor anbefale min gruppe, at vi undlader at stemme til det.

Der er ingen garanti mod hverken privatiseringen eller Model Finansministeriet, og jeg forstår simpelt hen ikke, at Det Radikale Venstre så frejdigt bare er gået ind og har åbnet en ladeport for disse ulykker. Vi undlader at stemme.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg skal på Socialdemokratiets vegne tilkendegive det samme som SF, at vi også vil undlade at stemme her, netop med baggrund i teksten:

Hvor er det, den lander henne?

Alle er klar over, at der er nogle problemfelter, og det er derfor, vi ligesom har bedt en uvildig instans om at gå ind og se på de ting her. Jeg har også noteret mig, hvad hr. Kaj Ikkast også har sagt her i dag, og hvad jeg heller ikke er i tvivl om, at det ikke er Finansministeriet, der skal have rollen, men hvem skal så? Jeg vil godt tage stilling til et konkret forslag, derfor undlader vi at stemme her i dag.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg sige, at hvis ikke der ville være nogen offentlige udbud, så var det her jo slet ikke relevant at drøfte, så selv om vi tog det med det offentlige udbud ud af forslaget, og der bare stod »staten som udbyder«, så havde man jo også indirekte bekræftet, at staten ville udbyde. Jeg forstår godt, at Enhedslisten ikke ønsker flere udliciteringer, men det kommer der, og det, det her forslag handler om, er, at hvis der kommer flere, så skal det foregå på en ordentlig måde, uanset om man så er for eller imod flere udbud i øvrigt, så jeg forstår ikke helt argumentationen, må jeg sige.

Til fru Margrete Auken og hr. Poul Andersen vil jeg bare sige, at når der står her, at der skal ske en adskillelse af statens ejerskab, så er det jo netop indirekte at sige, at dette ikke handler om privatisering.

Det fremgår jo sådan nogenlunde tydeligt. Det er rigtigt, at Det Radikale Venstre ikke er gået ind og har sagt: Det skal i hvert fald ikke være Finansministeriet, der overtager. Altså vi vil slet ikke ind i de konkrete løsningsmodeller, for jeg er da meget enig med de to ordførere i, at vi selvfølgelig skal drøfte det på et ordentligt grundlag. Jeg vil bare sikre mig, at vi får det grundlag, inden vi pludselig står med fletninger i postkassen næste gang og ikke kan nå det, for det skal være, før hele denne her proces går i gang.

Jeg må sige, at jeg har utrolig svært ved dette her, ja, det kunne dårligt formuleres mere åbent. Jeg vil bare sikre, at ministeren bliver holdt fast på det, han har udtalt, nemlig at det her vil han gerne kigge på, og derfor venter jeg også, at regeringspartierne stemmer for det. Men jeg synes

da også, at det ville klæde Socialdemokratiet og SF at stemme for det, for der er jo intet ondt i det, andet end at nu må vi kigge på det og tage det her problem alvorligt.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg kan da godt forstå, at regeringspartierne og ministeren stemmer for, for uanset hvad kan man jo gøre, hvad man har lyst til, og køre i den retning, som fru Margrete Auken netop tilkendegiver her i dag, at der er åbnet mulighed for her. Men det, der er essensen for mig, er, at processen omkring alt det her ikke er kørt færdig. Vi har sendt noget over til Rigsrevisionen. Vi i Socialdemokratiet afventer at få materialet tilbage, så vi får en klarere belysning af, hvad der er sket i den sag her, og så ruller vi videre i processen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Hvis vi skal diskutere det klædelige, er det jo sådan noget, vi skal have stylisten med på. Min stylist siger mig, at jeg altså er bedst tjent med, at jeg støtter noget, hvor jeg nogenlunde har greb om, hvad det er for noget, jeg støtter. Og da jeg virkelig ikke føler, at jeg har greb om, hvad det her er for noget, og jeg altså faktisk oven i købet har en fornemmelse af, at det kunne gå ravende galt, så synes jeg ikke, det er klædeligt at tage det på sig, derfor undlader vi.

Kl. 14.30

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti kan heller ikke stemme for det fremsatte forslag til vedtagelse fra Det Radikale Venstre. Det betyder jo, at DSB, når det skal være adskilt fra statens ejerskab, reelt skal være privatiseret og ude af statens hænder. Og jeg ser ikke mulighed for, at DSB dels er blevet et aktieselskab og dels er blevet privatiseret inden for den årrække, hvori vi forventer at skulle have nye udbud på området.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Lad mig starte med at sige til hr. Poul Fischer, at der jo ikke står, at statens ejerskab skal skilles fra DSB. Der står, at ansvaret for at forvalte statens ejerskab af DSB skal adskilles fra forvaltningen af fremtidige udbud. Det er noget ganske andet.

Der ligger ingen skjulte hensigter i det her. Med hensyn til, hvad der er klædeligt eller ikke

klædeligt, vil jeg ikke blande mig i fru Margrete Aukens smag, men jeg vil dog sige, at jeg tror, vi har en fælles interesse i, at vi på en eller anden måde sikrer, der bliver taget hånd om det her problem. Og hvis hr. Poul Andersen mener, at han helst først vil stemme for det her, når Rigsrevisionen har kigget på en sag, som i øvrigt mest handler om, hvorvidt DSB's tilbud er troværdigt eller ej, så for min skyld ingen alarm. Vi genfremsætter det gerne, hvis det er det, der skal til. Men det kan vi jo tale om.

#### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil gerne takke Folketingets partier for en god debat. Jeg synes, den har været præget af mindre ophidselse end det, jeg har oplevet, når vi før har diskuteret banedriften og Arriva, og hvad der ligger oppe omkring det. Jeg vil endda tillade mig at gå så vidt som til at sige, at jeg synes, det har været en yderst saglig debat, og det har jeg været meget glad for, og det har jeg ligefrem længtes efter. Så jeg takker af hele mit hjerte Folketingets partier.

Jeg skal nemlig sige, at da jeg tiltrådte som minister, var der et venligt menneske, der sagde til mig, at jeg skulle være opmærksom på, at næst efter seksualdriften var jernbanedriften den vanskeligste at styre. Og jeg skal erkende, at jeg i de 10 første uger her har gjort mig mange overvejelser om, hvorvidt han nu formulerede det rigtigt eller han mente det omvendt. Men det vil jeg fortsat være opmærksom på.

Til de enkelte ordførere vil jeg sige – og jeg synes, hr. Buhrkall sagde det meget befriende og meget klart, og hr. Ikast gjorde i øvrigt det samme senere: Giv nu Arriva arbejdsro. Og dermed også: Lad os dog nu være fair over for en ny medspiller på markedet. Hvis ikke de klarer deres forpligtelser, så skal vi nok komme efter dem alle sammen. Men giv dem dog en fair og en ordentlig behandling.

Til hr. Poul Andersen vil jeg – og det skal specielt ses på baggrund af den debat, vi havde under F 11 – sige tak for et godt indlæg præget af stor saglighed. Hr. Poul Andersen anerkender DSB-medarbejdernes meget, meget store engagement, og det er jeg enig i. Hr. Poul Andersen taler om et pendlermøde, der skal være mellem Arriva og pendlernerne, og der kan jeg kun sige, at der deltager ingen fra ministeriet, naturligvis, men også dér må gælde: Lad nu Arriva klare den sag, de er kontraktligt forpligtet til.

Hr. Poul Fischer er glad for udbudstanken og mener også, at den skal have lov at udvikle sig i

den retning, som regeringen har lagt op til. Det er vi glade for. Hr. Poul Fischer siger, at gennem udbud sikrer vi borgerne mest muligt for deres skattekroner, og det er vel også noget af det, som fædrene til udbuddene, der har været – det var jo længe, før jeg kom i ministeriet – i virkeligheden har haft i tankerne.

Så siger hr. Kaj Ikast, at det første udbud har været udsat for stor kritik, og det er jo rigtigt. Men hr. Ikast siger også: Lad nu Arriva få fred. Og han siger meget fornuftigt: Lad være at angribe dem for meget, for det kan i sidste ende – og det synes jeg er vigtigt – komme til at skade DSB i den kommende tilbudslovgivning. For folk andre steder i verden læser jo også, hvad der bliver sagt fra denne talerstol.

Kl. 14.35

Fru Margrete Auken støttede udliciteringen, og det noterede jeg mig. Det var en god bekræftelse. Fru Margrete Auken synes ikke, at vores ekspertise er tilstrækkelig i ministeriet. Jeg vil gerne sige, at jeg er yderst fortrøstningsfuld, og jeg bemærkede også hr. Martin Lidegaards bemærkninger om, at han ikke var enig med fru Margrete Auken. Det er jeg glad for.

Så må jeg også sige – og nu håber jeg ikke, jeg kommer til at hidse fru Margrete Auken op – at i forhold til fru Margrete Aukens meget voldsomme udfald tidligere mod beslutningerne og hele debatten omkring Arriva, synes jeg, at det var et meget afbalanceret indlæg, fru Margrete Auken havde, og det kunne jo godt give mig anledning til bekymring. Men det vil jeg undlade at lade skinne for kraftigt igennem.

Hr. Martin Lidegaard sagde, at ministeren er i en vanskelig situation. Ja, det er klart, men det er vel derfor, man er sat til jobbet. Beskrivelsen af min situation var interessant, og jeg beder om, at hr. Martin Lidegaard ikke har ondt af mig, for det er frivilligt, jeg har sagt ja tak.

Så var hr. Martin Lidegaard inde på diskussionen om at adskille funktionerne, og nu kommenterer jeg så begge vedtagelser på én gang. Der er megen fornuft i hr. Martin Lidegaards forslag, og jeg har selv udtrykt nogle tanker, der er gjort. Men jeg har samtidig sagt meget udtrykkeligt, at jeg vil ikke binde mig til, i hvilken retning vi skal gå. Jeg kan se, der er en problemstilling, som på en eller anden måde skal løses, og den arbejder vi faktisk med i ministeriet. Derfor vil jeg ikke binde mig til noget, og derfor kan regeringspartierne ikke støtte hr. Martin Lidegaards forslag til vedtagelse.

Jeg skal så sige til hr. Martin Lidegaard, at i Finansministeriet foregår der i øjeblikket en meget grundig vurdering af bestyrelsesansvaret i offentlige selskaber. Det er nemlig aldrig rigtig blevet klarlagt: Hvordan er egentlig bestyrelsesansvaret i offentlige virksomheder? Jeg kan sige, at selskabsenheden i Trafikministeriet deltager meget ihærdigt i dette arbejde. Vi synes, det er vigtigt at få problemet belyst, men vi kan ikke støtte forslaget.

Vi kan, naturligvis havde jeg nær sagt, heller ikke støtte hr. Keld Albrechtsens forslag til vedtagelse. Bare med hensyn til tanken om at skulle ophæve kontrakten med Arriva kan jeg med sikkerhed sige, at min pengepung ikke kan slå til. Jeg tror heller ikke, at hr. Keld Albrechtsens kunne, og vores pengepunge tilsammen kunne nok heller ikke. Vi har indgået en aftale, og den står vi ved som voksne mennesker.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg bliver nødt til ganske kort at spørge ministeren: Hvis han er fuldstændig enig i formålet med vedtagelsen, og eftersom der ikke er nogen som helst retning i vedtagelsen – den beder i al sagtomdighed kun ministeren om at komme med et udkast til, hvordan vi løser problemet, og det kan jeg forstå ministeren vil under alle omstændigheder – forstår jeg slet ikke problemet. Der er ikke nogen retning i den.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil bede hr. Martin Lidegaard om at høre godt efter. Jeg sagde ikke, at jeg var fuldstændig enig. Jeg sagde: Jeg har også gjort mig mine overvejelser, men jeg vil ikke bindes op i mine overvejelser eller i ministeriets overvejelser ved at stemme for en sådan vedtagelse.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det fru Margrete Auken for en kort bemærkning, og så vender vi tilbage til ordføreren.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Bare for at der skal være klarhed vil jeg sige, at fristelsen i SF til at stemme imod denne vedtagelse er stor. Men undervejs fik vi sagt, at det vigtige er at få signaleret, at vi har et problem, vi skal have løst. Det er bare den adskillelsesmodel, som jeg er bekymret for, for jeg kan ikke se, den handler om andet end enten privatisering

eller Finansministeriet, og det er altså pest eller kolera. Derfor er vi mest fristet til at stemme nej, men vi undlader at stemme, fordi vi har fået den radikale ordfører til at sige, at det handler om, at problemet skal løses.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører for forespørgerne.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Også jeg vil gerne sige tak for, at det har været en saglig debat; det er jeg enig med ministeren i.

Kl. 14.40

Enhedslisten var meget dybt og er meget dybt uenig med ministeren i den afgørelse, ministeren traf vedrørende Arriva, ingen tvivl om det. Men så meget desto bedre er det jo, at vi kan debattere det på saglig vis, så det er jeg enig i.

Men jeg har et spørgsmål til ministeren, og det er i forlængelse af et spørgsmål, som hr. Poul Andersen tidligere har stillet, nemlig om det møde med pendlerne, som skal afholdes. Jeg har forstået på oplysninger, som stod i Information i går, at Arriva har fremsendt udkast til ny køreplan, hvoraf det fremgår, at man vil skære myldretidstog væk, bl.a. på Silkeborgstrækningen, og man vil tynde ud i køreplanerne til Esbjerg. Det vil altså sige, at vi allerede er inde i det problem, som vi frygtede kunne opstå, nemlig at der ville komme forringelser for passagererne.

Så siger ministeren, hr. Kaj Ikkast og også andre borgerlige ordførere, at nu skal vi lade Arriva være i fred, og nu skal de have tid til at finde ud af det. Men der er altså noget, der tyder på, at det ikke kan hjælpe noget bare at lade Arriva være i fred, i hvert fald ikke hvis de oplysninger, som er kommet frem i Information, er rigtige, så man allerede nu, næsten før blækket på kontrakten er tørt, oplever, at pendlerne stilles over for forringelser.

Derfor skuffer det mig lidt, hvis ministeren virkelig mener, at det ikke har nogen betydning for ministeriet, hvad der foregår på det pendlermøde. Jeg håber, ministeren vil svare på, om ministeren vil undersøge, om de oplysninger, der er i Information om forringelser på strækningerne, er korrekte, og om regeringen vil acceptere, at der sker sådanne forringelser.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det trafikministeren, og der skal være mere ro.

**Trafikministeren** (Flemming Hansen): Trafikministeriet vil ikke blande sig i diskussionen mellem Arriva og pendlerne. Vi har indgået en kontrakt med Arriva, og Arriva har et ansvar over for pendlerne. Det fremgår tydeligt af kontrakten, og derfor har Arriva allerede nu tilbudt at holde det første møde med pendlerne.

Dér, hvor jeg tror, kæden er hoppet lidt af, er på spørgsmålet om, hvornår køreplanen skal være færdig. Køreplanen skal først være færdig til sommer og ikke, som det fejlagtigt er oplyst, allerede den 16. februar. Det er dér, kæden er hoppet af, og om den er hoppet af hos Information eller andre steder, kan jeg ikke af- eller bekræfte. Men det er først til sommer, planen skal være færdig, så der er masser, masser af tid.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen** (EL):

Jamen det er jo godt nok, hvis der er lidt tid til at diskutere det, for det ser da ud til at kunne blive i allerhøjeste grad nødvendigt.

Jeg vil godt spørge ministeren: Hvis disse oplysninger om, at man fjerner myldretidstog, og at man tynder ud på de sene afgang til Esbjerg f.eks., er rigtige, finder ministeren så, at det er acceptabelt? Det kan vel ikke være sådan, at nu er passagererne overladt til Arrivas forgodtbe- findende.

Jeg synes, oplysningerne er bekymrende. Det er muligt, at der er en misforståelse med hensyn til, hvornår planen skal være færdig, det noterer jeg, og så har vi også tid til at stille spørgsmål om det til ministeren. Det vil vi også gøre, men jeg håber, ministeren kan komme med den tilkendegivelse, at man ikke vil acceptere fra regeringens side, at der bliver tyndet ud i køreplanerne i myldretiden og i de sene timer til Esbjerg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Kl. 14.45

## Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 16 af Keld Albrechtsen (EL) (*se foran*) forkastedes, idet 3 (EL) stemte for, 104 (V, S, DF, KF, SF og RV) imod; 1 (KRF) stemte (ved en fejl) hverken for eller imod.

Forslag til vedtagelse nr. V 17 af Martin Lidegaard (RV) (*se foran*) forkastedes, idet 5 (RV) stemte for, 62 (V, DF og KF) imod; 44 (S, SF, EL og KRF) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 6) Første behandling af lovforslag nr. L 67: Forslag til lov af ændring af ferieloven.(Renteafkast af FerieKonto).

Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).

(Fremsat 29/1 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Freddy Dam** (V):

L 67 er en ændring af ferielovens § 32, stk. 2, hvorefter renterne af de beløb, der er indbetalt til FerieKonto, anvendes ....

**Tredje næstformand** (Kaj Ikast):

Undskyld et øjeblik. Hvis der skal være chancer for, at det skal kunne høres, hvad ordføreren siger, skal der være mere ro i salen.

Værsgo.

**Freddy Dam** (V):

Lovforslag nr. L 67 er en ændring af ferielovens § 32, stk. 2, hvorefter renterne af de beløb, der er indbetalt til FerieKonto, anvendes til administration af FerieKonto, mens restbeløbet udbetales til Arbejdsmarkedets Feriefond. Det er sådan, at der hvert år optjenes ca. 110 mio. kr., men i år 2000 var det 172 mio. kr.

Fremover vil det være således, at indtægten i FerieKonto fortsat forlods anvendes til administration af FerieKonto. Der har i de forløbne år været brugt imellem 60 mio. og 70 mio. kr. pr. år til denne administration, og derefter overføres et overskydende rentebeløb op til 150 mio. kr. til statskassen. Skulle der herefter være et beløb til overs, er det meningen, at det skal tilfalde Arbejdsmarkedets Feriefond.

Venstre er principielt af den opfattelse, at lønmodtagerne bør have udbetalt ikke hævede fe-