

[Tommy Dinesen]

og begynde at losse eller laste korn. Det vil simpelt hen trække gultvæppet væk fra samtlige havne betydelig mere, end dette lovforslag prøver at hjælpe på. Det andet vil da ødelægge de danske havne. Det er derfor, jeg udtrykker betænkelighed ved det.

Vi er i mit parti enige om, at dette lovforslag skal have en seriøs behandling. Det er vel også derfor, at det er kommet nu, og at det skal være færdigt til sommerferien.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg lyttede meget til hr. Tommy Dinesen, om jeg kunne finde nogen uenighed. Den eneste er måske, når vi bedømmer tiden.

Når jeg siger, at man skal give sig god tid, har jeg H-H-overfarten i mine tanker, hvor jeg er presset af, at vi skal åbne i efteråret 1991.

Dette forslag har vi god tid til, hvis det bliver vedtaget inden sommerferien, hvad jeg sigter mod. Så synes jeg vi har haft god tid til at behandle det. Mange af de relevante spørgsmål, som er stillet, er meget egnede til at diskuteres i udvalget, og det er jeg meget parat til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 162:

Forslag til lov om ændring af lov om DSB.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 17/1 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søgaard (S):

Dette forslag er et led i den politiske aftale,

som er indgået mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet. Det skulle give en forbedret status for den kollektive trafik – idet man bryder med de tidligere principper og forskrifter og får en smidigere takstpolitik, men naturligvis også forøger forpligtelserne – og er med til, at man har en god forretningsmæssig drift.

DSB vil kunne ændre i prisfastsættelsen, således at de kan tilpasse sig skiftende markedsvilkår under en generelt skærpet konkurrencesituation og dermed sikre det bedst mulige driftsresultat. Disse ændringer berører dog ikke rejser inden for hovedstadsområdet kollektive persontrafik, som fortsat skal varetages af HT's bestyrelse, men publikum kan bl.a. ved køb af reglementer og tarif- og prislister se, hvilke ændringer der måtte foretages i den øvrige del af trafikken.

Man skal også fortsat have en godkendelse i Finansudvalget, såfremt priserne går ud over den forventede omkostningsstigning. Eventuelt forventede ændrede omkostningsstigninger vil i øvrigt komme til at fremgå af finanslovsforslaget. Også i tillægsbevillingsloven vil man redegøre for den realiserede prispolitik for det år, der er gået.

Der vil således også være nogle grupper medborgere, som fortsat af sociale grunde skal have rabatter. Også det er der her taget højde for, idet der allerede pr. 1. januar i år er sket den ændring, at det er de respektive myndigheder, som efter forhandling med DSB skal fastlægge og godtgøre eventuelle rabatorbninger. Således vil eventuelle ændringer i DSB's prispolitik ikke medføre utilsigtede sociale bivirkninger.

Samtidig vil der også ved afslutningen af hvert finansår blive udarbejdet en status, som forelægges Finansudvalget. Vi har således medvirket til, at man nu får en forhåbentlig forbedret status med hensyn til, hvad man kan inden for DSB med sin prispolitik, uden at det generer de grupper i samfundet, som har visse ting, de skal have varetaget.

Helge Adam Møller (KF):

Da mit partis ordfører, hr. Ikast, er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne udtale følgende:

Loven, vi behandler, giver mulighed for, at DSB selv kan fastsætte sine priser inden for visse rammer. Dette medfører, at DSB ved et sådant smidigt prissystem mere effektivt end nu

[Helge Adam Møller]

kan tilpasse sine priser såvel nedad som opad til skiftende markedsvilkår. Det er et godt system. Kort kan man vel sige, at hovedideen i forslaget er frihed og fleksibilitet til DSB, men begge dele under ansvar for at leve op til de øgede resultatkrav, der i disse år stilles til DSB, og som uden tvivl ikke vil blive mindre i de kommende år.

På baggrund af dette kan jeg anbefale lovforslaget og anbefale det til en hurtig behandling.

Ole Henriksen (SF):

Forslaget er en del af DSB-forliget mellem regeringen og Socialdemokratiet. Dette med billterne er vel også efter min opfattelse den mindst kontroversielle del af forliget, som her er kommet som forslag. Det betyder ikke, at vi hermed siger god for det forlig, som er indgået mellem Socialdemokratiet og regeringen, for vi kan kun give en betinget støtte til dette forslag, men vi vil da gerne kigge nærmere på det i udvalget.

DSB-forliget rummer i sin helhed en mindre nedskæring, end der var forudsat i finanslovsforliget med Fremskridtspartiet; det vil sige, at de 1.200 mio. kr., som var aftalt her over en 4-årig periode, nu kun bliver ca. 600 mio. kr., der skæres ned over en 4-årig periode.

Alt i alt er der altså tale om nedskæringer for DSB i denne 4-årige periode og ikke, som offentligheden ofte får indtryk af, at der gives 1 mia. kr. mere til DSB. Det passer ikke. Det er noget sludder, der er kommet frem i pressen. Jeg ved ikke, hvem der har stået fadder til sådanne udtalelser. Men det, der er problemet i første omgang, er, at man f.eks. om pensionister og rabatordning til pensionister ikke rigtig ved, hr. minister, om denne ordning, som ifølge fremsættelsestalen er trådt i kraft den 1. januar 1990, i virkeligheden er trådt i kraft, om DSB i dag rent faktisk giver ældre rabatter. Det vil jeg godt have at vide. Men hele dette rabatsystem, som har et socialt sigte, skulle, efter hvad der er blevet sagt i tidligere debatter, sådan set overgå til at være under Socialministeriet og socialkontorerne, så man kunne få nogle rabatter den vej rundt. Jeg ved ikke, hvor langt man er kommet med de ordninger.

Det er da helt utilfredsstillende, at DSB ikke må give rabatter på de afgang, der ikke er belagt ordentligt, at man ikke må tilbyde pensionisterne for en billig penge at rejse på disse tyndt belagte afgang.

Jeg ved heller ikke, om ungdomsrabatter er socialt betingede rabatter. Det vil jeg også godt have at vide. Jeg synes, at det gælder for DSB om at få fyldt alle togene op mest muligt. Den trafik bruger man jo i Danair f.eks., hvor der er grønne afgang, som man kan komme med for en billig penge. Det gælder også pensionister. Man har altså lov til at være socialt bevidst inden for Danair. Derfor er det jo mærkeligt, at man ikke må have en social holdning inden for DSB.

Det synes jeg at vi skulle have afklaret, om ikke her så i hvert fald i udvalget, hvordan det egentlig står til med begrebet »sociale rabatter«. Ministeren kunne måske også svare på, om der som følge af DSB-forliget er andre nødvendige lovinitiativer på vej for at realisere dette forlig.

Svend Heiselberg (V):

Det er rigtigt, at de må noget i Danair, som de ikke kan i DSB. Jeg må sandelig også sige, at der er forskel på, hvordan de to forretninger drives. Det kan der vist ingen tvivl være om. Danair skal selv betale for sine fly og bygninger osv. Der er mange ting til forskel.

Men dette forslag er en del af den 4-årige aftale, der er indgået mellem regeringen og Socialdemokratiet, CD og Kristeligt Folkeparti. Vi synes, det er godt, at DSB får de muligheder, som de får ved en fleksibel prispolitik.

Lad mig straks sige, at det ikke er meningen, at prispolitikken skal bruges til at udkonkurre private ruter. Der skal være sammenhæng i økonomien, og hvis det er sådan, at der ikke er det, må vi se, om der er andre ting, vi kan tage i anvendelse. I det mindste er det ikke Venstres ønske, at vi hermed skal være med til at lave en udvidet konkurrence for at kunne tage passagerer fra de private.

Skulle det ske, er det klart, at der så er andre ting, man kan kigge på senere. Man kunne også godt spørge efter, om det er en nødvendighed, at DSB skal have de mange busser. Det kunne lige så godt have været private, der skulle have det, stykgods osv. Det er klart, at hvis man oplever, at loven her bliver udnyttet til en ublid konkurrence over for de private, er det ting, man eventuelt senere kan vende tilbage til.

Men Venstre skal anbefale lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Ole Henriksen (SF):

Jeg ved godt, at der er forskel på Danair's og DSB's økonomiske vilkår, men nu har jeg fået den opfattelse efter at have hørt på hr. Svend Heiselberg i mange år i trafikdebatter, at hr. Svend Heiselberg gerne ser privatiseret så meget som muligt og givet andre vilkår til DSB. Hr. Svend Heiselberg taler meget om, at DSB skal være en konkurrencevirksomhed.

Det er også i orden, men hvordan bliver man en konkurrencevirksomhed med DSB-aftalen, kan man spørge om. Hvordan bliver man en konkurrencevirksomhed, i det øjeblik man f.eks. på centralværkstederne rationaliserer og mange gange laver ting billigere end i det private erhvervsliv? Hvordan kan det så være, at disse offentlige virksomheder, når de bliver så dygtige og gennemrationaliserede, ikke må konkurrere med det private erhvervsliv? Jeg ved, at inden for P&T's område har man bilværksteder, som meget nemt kunne konkurrere med private værksteder, men disse værksteder må ikke tage andre biler ind end P&T's egne biler, selv om de kan gøre det billigere end private værksteder. Er det lige konkurrencevilkår og for offentlige virksomheder?

Når jeg snakker om, at disse værksteder er konkurrencedygtige, er det ud fra almindeligt bestemt omkostningsniveau regnet ud på samme måde, som de private værksteder gør det på. Det er der dokumentation for.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Lad mig sige det straks: Der skal ikke tages større hensyn til det private, end der skal til det offentlige. På ingen måde. Hvis det er sådan, at de private ikke kan klare sig i konkurrencen med det offentlige, må de private lukke deres forretning. Sådan er vilkårene.

Men modsat må man også sige til det offentlige, at det må være i stand til at konkurrere med de private. Det er det, vi må konstatere de ikke gør, for man kan ikke drage nogen sammenligning. Det kan man ikke, fordi de private må forrente både store bygninger og materiel og mange andre ting, som det offentlige mange gange er fri for. Derfor er det, at man siger, at man ikke med statsmidler kan begynde at udkonkurrere private virksomheder, som skal betale for den virksomhed, som de har bygget op.

Det er det eneste, vi ønsker. Vi ønsker ikke, der skal tages nogen specielle hensyn til de private. Kan de private ikke klare sig over for det offentlige, har de kun én ting at gøre, at lukke deres butik.

(Kort bemærkning).

Ole Henriksen (SF):

Hr. Svend Heiselberg ved – også fordi han selv har skubbet på – at der i dag stilles resultatkrav, som det hedder i ny sprogform, til de offentlige virksomheder, og at de også budgetmæssigt bliver styret med, man kan kalde det bloktilskud, altså ved at man har divisioneret ud. Inden for disse økonomiske rammer stilles der resultatkrav. For at kunne konkurrere med private virksomheder er det da klart at man også kalkulerer, hvad en arbejdstime for at reparere et eller andet stykke køretøj koster. Det kan selvfølgelig også være i DSB. Hvad koster det i arbejdstid med omkostninger inden for dette område, hvor man får dette bloktilskud?

Sådan foregår det faktisk i dag på statslige virksomheder. Det kan måske glæde hr. Svend Heiselberg at høre. Men det er måske gået videre, end hr. Svend Heiselberg selv er blevet klar over. Så skal jeg i hvert fald ved senere lejlighed dokumentere det.

Ernst B. Schmidt (FP):

Lovforslaget her er en følge af den aftale, der er indgået mellem regeringen og nogle partier om at støtte DSB. Det har Fremskridtspartiet været modstander af at man gjorde. Da det er en følge af den aftale, ønsker vi heller ikke at støtte dette lovforslag.

Larsen-Ledet (RV):

Man hører ofte, at medlemmer af denne forsamling taler varmt om selvforvaltning, om decentralisering, om uddelegering af kompetence og ansvar. Her står vi med et forslag, som på et enkelt område er i god overensstemmelse med de nævnte gode mål.

Forslaget imødekommer desuden kritiske røster om offentlige virksomheders evne til at handle hurtigt og hensigtsmæssigt, og det er den slags forslag, vi ikke ser alt for tit.

Med forslaget afgiver Folketinget bemyndigelse over nogle detaljer vedrørende DSB-priser, men Folketinget bevarer indsigt over dets

[Larsen-Ledet]

styring, fordi vi efter forslaget stadig skal involveres, hvis der ønskes gennemført takstforhøjelser ud over, hvad man kan kalde et normalt niveau.

Men jeg kan varmt støtte den tankegang, der præger forslaget og i øvrigt store dele af den politiske aftale om DSB. Jeg tror, den er sund og rigtig, også for Folketinget.

Jeg deler ikke den frygt, som nogle har, med hensyn til misbrug af frihed, som gives under ansvar. DSB har en klar interesse i øget frihed, men de ved også, at den kun gives, hvis den forvaltes forsvarligt.

Der er tale om en meget inspirerende udfordring til DSB. Man ved nu, hvordan relationerne bliver til staten både i økonomisk og administrativ henseende. Man kan nu disponere mere langsigtet og mere forretningsmæssigt end nogen sinde tidligere. Med andre ord hilser vi fra radikal side lovforslaget om DSB velkommen.

Den indgåede aftale med DSB, hvor regeringen og forligspartierne gav tilsagn om at fremsætte nærværende forslag, er altså i dag indfriet af trafikministeren.

Det Radikale Venstre støtter forslaget, og jeg kan endvidere på hr. Arne Melchior's vegne meddele, at CD også støtter forslaget.

Jeg kan ikke lade være med at komme med en enkelt bemærkning til hr. Svend Heiselberg, som taler om konkurrence mellem den offentlige og den private sektor. Hr. Svend Heiselberg må ikke glemme, at vi fra samfundets side og også fra Folketingets side stiller nogle særlige krav til den offentlige, kollektive trafik, altså med hensyn til områder, der skal betjenes, måske ikke altid 100 pct. forretningsmæssigt, men man mener ud fra et helhedssynspunkt, at det er forsvarligt.

Hvis man skulle anlægge en anden vurdering, udelukkende en kynisk, hård og kold forretningsmæssig vurdering, har jeg på fornemmelsen, at der er strækninger både i Nordjylland og i Vestjylland, som vil komme til at undvære trafikken på DSB.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, det er ikke de museumstog, man kører med i Vestjylland, der ødelægger DSB's økonomi. Men vi er selvfølgelig glade for, at vi har dem, og vil også forbeholde os ret til fortsat at kræve, at der skal være togforbindelser dér.

Vi indrømmer, at DSB har nogle særlige krav, der skal opfyldes, men jeg vil så sandelig også sige, at der bliver udvist nogle særlige hensyn til dem, og det skal der også. Vi skal have et velfungerende DSB, helt sikkert, men det er ikke ensbetydende med, at man ikke også må diskutere økonomi, når vi taler om DSB.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Som vi har hørt tidligere, måske ikke kraftigt nok, vil jeg gerne understrege, at det, vi taler om i dag, er et forlig mellem regeringen, Socialdemokratiet, CD og Kristeligt Folkeparti, for at der ikke skal herske tvivl. Når jeg gerne vil understrege det, er det ikke, fordi vi måske som de to småpartier ikke har den store betydning, men fordi vi i den sammenhæng har andre aftaler på trafikområdet, ikke mindst Storebælt.

Vi mener fra Kristeligt Folkepartis side, at det er uhyre vigtigt og godt, hvis de partier kan stå sammen og være med til at arbejde for den sag. Derfor har vi lagt uhyre stor vægt på fra Kristeligt Folkepartis side, at vi også var med i denne sammenhæng, også selv om vi skal være med til at bære nogle udgifter i forbindelse med det.

Man har diskuteret lidt om DSB, om konkurrence og formål. Her er det helt klart fra Kristeligt Folkepartis side, at DSB har særlige forpligtelser. Derfor kan man ikke se rationelt på alle ting. Det betyder ikke, at DSB ikke skal rationalisere og gøre, hvad de kan. Det tror jeg også at man gør.

Jeg har nævnt de områder tidligere i dag, hvor det ikke kan lønne sig for private at sørge for befordring af mennesker og gods. Derfor må andre have en forpligtelse, og derfor kan man ikke forlange, at det skal kunne forrente sig. Ellers måtte man jo tage meget højere priser på de ruter, der var gode.

Vi kan sige ja til forslaget, og vi håber også på, at vi hurtigt kan få det igennem, og at vi kan få det igennem til gavn ikke alene for DSB.

Jeg vil også gerne lige understrege, at det at give længere aftaler finder vi også uhyre vigtigt. Vi tror, at det på dette og andre områder kan være med til at give bedre arbejdsvilkår for de institutioner og ting, vi arbejder med, og at man kan planlægge bedre. Vi får ikke de evindelige slagsmål, som gør, at man ikke kan disponere fornuftigt og slå til, når muligheden er til stede. Så vi er enige i forslaget.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

De faldne udtalelser synes jeg ikke kan fremkalde noget langt indlæg fra min side. Der er ikke stillet spørgsmål, som kræver direkte svar her i salen.

Jeg kan da besvare allerede nu nogle af de spørgsmål, som hr. Ole Henriksen ønskede besvaret i udvalget. Jeg kan sige, at der er ingen ændringer for unge. Jeg kan også sige, at bestemmelserne om postering af de sociale hensyn er trådt i kraft pr. 1. januar. Jeg kan sige, at børn fortsat vil kunne rejse til halv pris. Der vil fortsat være særlige pristilbud til børnefamilier, men ikke nødvendigvis i den samme form, som kendes nu. Efter de nugældende takster yder DSB rabat til pensionister og handicappede af sociale årsager, og det gør man fortsat.

Jeg skal ikke gå ind i den mere ideologisk betonedede debat, som har fundet sted, men jeg kan ikke forstå, at nogle ikke kan indse, at det faktisk er en ændring, som alle, føler jeg, må kunne tilslutte sig, at man giver DSB større frihed. Da man havde loven i 1977, da stillede man krav til generaldirektøren, uden at han havde nogen mulighed for at leve op til de krav, som man stillede. Nu har man en mulighed, men man har selvfølgelig også lagt en begrænsning ind, nemlig at man ikke må gå ud over omkostningsstigningen. Jeg synes, at det, at man giver frihed til en af vore allerstørste virksomheder og institutioner og samtidig stiller krav om rationalisering, vil være et gode både for kommende passagerer, for skatteyderne fremover og for den arbejdsplads, som DSB er i det daglige, hvor de får en større inspiration til at yde en større indsats.

På den baggrund vil jeg gerne takke alle, der har været positive over for lovforslaget, og tilsige min fulde medvirken til at få det gennemført.

Ole Henriksen (SF):

Jeg ved ikke, hvordan ministeren definerer begrebet sociale rabatter. Nu har man altså valgt ikke at give det til de ældre, og så kan man så spørge, om rabat til forældre med småbørn eller ungdomsrabat til studerende, eller hvad det nu kan være, er en socialt betinget rabat. Men lad os undersøge i udvalget, hvordan den definition skal klares.

Det, jeg ville anke over, er, at det ikke bare er disse rabatorbninger, som der er tvivl om. Spørgsmålet er vel, om DSB kan disponere så-

ledes, at de kan få fyldt togene på afgang, der er tyndt besatte i forvejen, således at også pensionister ad denne vej kan blive tilskyndet til at bruge disse afgang. Det har sådan set været formålet med det.

Jeg ved ikke, om ministeren kan svare på – måske igennem udvalget – hvordan en pensionist i dag skal søge rabat til at rejse med DSB. Hvis man er meget dårligt bemidlet, skal man så gå op på sit bistandskontor og sige: Jeg skal til Jylland og besøge noget familie, og derfor vil jeg gerne have et tilskud til denne rejse. Er det den fremgangsmåde, som bliver anvendt her pr. 1. januar 1990?

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Nej, hr. Ole Henriksen, sådan er det ikke. Fremgangsmåden er den, som det har været hidtil, nemlig at det er på stationen, man får billetten. Men regningen præsenteres til syvende og sidst i et andet ministerium end Trafikministeriet.

De enkelte detaljer har jeg sagt jeg er villig til at gøre rede for, og jeg har også sagt, at jeg ikke vil garantere for, at man fremover har nøjagtig det system, man har i dag. Men jeg vil selvfølgelig møde op i udvalget og redegøre nærmere herfor.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 122:

Forslag til lov om ændring af lov om radio- og fjernsynsvirksomhed. (Statslig finansiering af kortbølgevirksomhed).

Af kommunikationsministeren (Torben Rechen-dorff).

(Fremsat 17/1 90).