

mundfuld, men lad os da starte med skatteårsbegrebet. Det tror jeg vil være fornuftig i hvert fald.

Der er et enkelt kapitel i lovforslaget, hvis bestemmelsers endelige virkninger vi er lidt usikre på, og det er med hensyn til andelselskaber. På dette område synes vi det er lidt uigennemsigtigt, hvad de samlede virkninger af dette lovforslag bliver, og derfor er det noget af det, vi er nødt til at se lidt på under udvalgsarbejdet.

#### **Kristian Thulesen Dahl (FP):**

Det er sagt flere gange heroppefra af de forskellige ordførere, at der er mange tekniske tilretninger, som foretages via dette lovforslag.

Sådan har jeg også læst lovforslaget. Så langt så godt. Vi har dog nogle opklarende spørgsmål vedrørende de tekniske tilretningers konkrete virkninger i bestemte situationer, som vi vil stille under udvalgsarbejdet.

Vores overordnede holdning til lovforslaget er, at vi vil støtte det, men at vi ønsker – på trods af den socialdemokratiske ordførers indvendinger – at få besvaret nogle spørgsmål vedrørende de argumenter, der har været fremført for, at man skulle have dette skatteårsbegreb i skattelovgivningen, nemlig for de virksomheder, som er meget sæsonbetonede, f.eks. virksomheder, hvis indtjening alene ligger i en sommerperiode, osv. Det har jo været en af grundelserne for, at man kunne køre med et skatteårsbegreb i skattelovgivningen.

Vil vi gerne høre nogle bemærkninger fra skatteministeren om, hvordan dette vil indvirke på disse virksomheder, idet begrundelsen for, at man skulle have dette begreb, netop var at tage hensyn til disse former for virksomheder.

#### **Elisabeth Arnold (RV):**

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

#### **Frank Aaen (EL):**

Jeg skal helt tilslutte mig dem, der har sagt, at det er tungt stof, der rejser mange forståelses-spørgsmål, men det må vi prøve at klare i udvalget.

Generelt er vi positive over for lovforslaget. Der var dog ét sted, hvor jeg helt klart kunne forstå, hvad der stod. Det var, at familiefonde skal have nogle lettelser. Det forstår jeg ikke, så det vil jeg også spørge om i udvalget.

#### **Skatteministeren (Carsten Koch):**

Ja, det er tungt stof, og det er et arbejde, som er utrolig velegnet for lige præcis udvalgsarbejde, så frem for at stå og svare på tekniske spørgsmål her vil jeg henvise til udvalgsarbejdet.

Det er lidt paradoksalt: Det er en meget kompliceret tekst med meget lange bemærkninger, men alligevel er resultatet en forenkling. Men sådan kan livet nogle gange være lidt mærkeligt. Der er tale om en forenkling, og det er nok det vigtigste. At man så skal igennem en meget kompliceret proces for at komme til denne forenkling, er denne gang nødvendigt.

Jeg håber på et godt arbejde i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### **Afstemning**

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

#### **Tredje næstformand (Margrete Auken):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Første behandling af lovforslag nr. L 142: Forslag til lov om styrelsen af DSB m.v.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 18/1 95).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 12 og 13 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

**12) Første behandling af lovforslag nr. L 143: Forslag til lov om DSB Rederi A/S.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 18/1 95).

**13) Første behandling af lovforslag nr. L 144:****Forslag til lov om DSB Busser A/S.**

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).

(Fremsat 18/1 95).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Forhandling****Søren Hansen (S):**

De tre lovforslag er et svar på de ændrede vilkår, som udviklingen stiller DSB over for.

Jeg er glad for, at det har været muligt at samle et bredt flertal her i Folketinget bag en løsning, som giver et godt svar på de ændrede vilkår, og som giver DSB bedre og nye muligheder for at løse den meget vigtige opgave, det er at give privatbilismen et kvalificeret modspil, en kvalificeret konkurrence.

Privatbilismen er jo nok i nogle situationer nødvendig, men på mange, mange områder bør den erstattes af den kollektive trafik. Det bør ske både af hensyn til miljøet, og ikke mindst fordi den kollektive trafik er langt mere sikker end den private.

Øget kollektiv trafik vil være en klar fordel for den del af privatbilismen, som er nødvendig, og vil være en stor gevinst for især byområderne, som nu lider under al for hård trafik og under alt for hårdt pres på parkeringsområdet.

De foreslåede ændringer stiller store krav til 4 grupperinger. Den første er os herinde. Folketinget skal nu lære at acceptere, at DSB får en bestyrelse, der reduceres fra 179 til 9. Jeg håber, at det kan medføre meget godt, og blandt dette meget godt også, at mængden af onsdags-spørgsmål, samrådsspørgsmål osv. vil blive mærkbart reduceret, når og hvis disse lovforslag vedtages.

Den næste gruppering, der stilles krav til, er de ni, der skal sidde i DSB's bestyrelse og sikre, at DSB bliver en veldrevet, moderne og konkurrencedygtig virksomhed, men også en virksomhed, der loyalt kan løse de krav og de forventninger, som samfundet stiller til DSB om betjening af hele landet, også de steder, hvor både folk og gods kun findes i relativt små mængder.

Jeg håber, at det ministeransvar, der stadig væk er tale om i forhold til DSB's jernbanedel, de instruktionsbeføjelser og den omstændighed, at jernbanestrækninger jo kun kan nedlægges ved lov, kan gå smukt hånd i hånd med den nye bestyrelses muligheder.

Den tredje gruppering, der stilles krav til, er ledelsen af de tre selskaber. Dem må vi stille det krav til, at de gør, hvad de kan for, at DSB bliver en fornøjelse, med en toggang, en busdrift og en færgedrift, der er præget af præcision – jeg siger det bare – sikkerhed, komfort og god service. En forudsætning er, at der skabes et ordentligt og godt samarbejdsklima mellem ledelse og medarbejdere. Det er også ledelsens ansvar.

Jeg vil føje én ting mere til, nemlig DSB's stolte traditioner som banebrydende på området design og arkitektur. Også disse opgaver hører efter min mening til blandt det, ledelsen skal sørge for at føre med sig i den nye struktur.

Den fjerde og sidste gruppe, der skal stilles krav til – på mange måder, når det kommer til stykket, den vigtigste gruppe – er medarbejderne i de tre virksomheder. De skal også yde deres til det nødvendige og gode samarbejdsklima. Korpsånden – en anden af DSB's stolte traditioner – skal medarbejderne se at få fat i igen for deres egen skyld, men også for kundernes og for at genskabe den almindelige respekt for DSB.

For at skabe forudsætningerne for et nyt og bedre DSB har vi i kredsen af regeringspartier sammen med V og K indgået et forlig om DSB for årene 1995 til 1998. Men jeg vil gerne føje til, at døren står helt åben for, at andre partier kan tilslutte sig disse forslag, og jeg har et særligt parti i tankerne i denne sammenhæng.

Forliget, som glædeligvis er blevet vel modtaget af de forskellige medarbejdergrupper, giver DSB langt bedre mulighed for at udvikle sig, for at følge med tiden, end man har haft tidligere. DSB får en ny ledelsesstruktur, der er penge til anlæg, drift, en styrkelse af togdriften i hovedstadsområdet, hvor presset er størst, og til den faste forbindelse. Alt sammen giver det bedre muligheder for at øge konkurrenceevne og indtjening.

Rederiet står over for store ændringer. Den skabes en række ændrede forudsætninger; den faste forbindelse er én af dem, det reducerede toldfrie salg en anden, og der kommer mere til. Det kunne føre til en opgivende attitude, men sådan har DSB og rederiet gudskelov ikke reageret. Tværtimod har man søgt at tænke nyt – og i sine situationer såmænd også fantasifuldt – i forhold til det at finde veje, der er andre end de traditionelle.

Den nye struktur giver rederiet bedre mulighed og ikke samme risiko for, at der kommer nogen og stikker en kæp i hjulet, når man har fået planer om at udvikle rederiet på nogle nye

og lidt utraditionelle måder. Og det synes jeg vil være en styrke.

Jeg håber, det lykkes at bevare og udvikle rederiet. Dels for at fastholde den ekspertise, man har i det store rederi, dels for at bevare de mange gode arbejdspladser.

De 25 pct. af aktierne i de to selskaber, rederiet og busdivisionen, der kan sælges, er ikke nogen udpræget socialdemokratisk idé, og derfor er den heller ikke rigtig god. Men den er nu altså med i forslaget, og når det er sagt, som jeg lige har sagt, vil jeg dog tilføje, at det giver mulighed for, at medarbejderne kan tegne aktier. Det giver jo også mulighed for, at andre sympatiske investorer – sådanne findes faktisk – kan tænkes at være med i kredsen af dem, der byder på de 25 pct.

Men grundlæggende hæfter vi os ved, at der bliver tale om en statsvirksomhed og om to statslige aktieselskaber, og det er vi ganske godt tilfreds med, hvorfor Socialdemokratiet kan støtte de tre lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Meget af det, hr. Søren Hansen har sagt, kan CD tilslutte sig. Men jeg er nødt til at gøre indsigelse imod den opfattelse, som hr. Søren Hansen gav udtryk for, da han omtalte den første af de fire ændringer, der sker, som en nedsættelse af antallet af bestyrelsesmedlemmer fra 179 – hvorved han altså mener Folketingets medlemmer – til 9.

Jeg tror, at jeg kender etaten og materien ret godt – jeg må hellere sige, jeg burde gøre det. Jeg har været minister for DSB fra 1982 til 1986 og siden 1986 med et års undtagelse medlem af Trafikudvalget og medlem af Jernbanerådet. Jeg har det på huden. Jeg holder meget af den etat som af andre og ønsker den alt godt.

Men som folketingsmedlem – eller som minister – har jeg aldrig følt, at Folketinget har opkøbt sig til bestyrelse og har blandet sig. Der skal nok være et enkelt eksempel, hvor det kunne være sket på en anden måde, eller måske slet ikke skulle være sket, og så er det ét eksempel på 15 år. Men det er ikke rigtigt, at Folketinget har hindret DSB eller for den sags skyld DSB's til enhver tid værende minister i at gøre DSB's funktioner maksimale på alle de områder, som hr. Søren Hansen omtalte. Jeg mener ikke, der har været hindringer eller forsinkelser eller utidig eller ubehagelig indblanding fra Folketingets side. Jeg erindrer det ikke, men der skal nok

være et enkelt eksempel, men det har ikke noget at gøre med hovedsagen.

Jeg tror heller ikke, mine kollegaer i dette Folketing, hverken de, der til enhver tid har været medlemmer af Trafikudvalget, og som altså har haft direkte med lovgivningen og med etatens anliggender at gøre, eller andre medlemmer af Tinget har opfattet sig på den måde, som hr. Søren Hansen her skildrede.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Hr. Melchior tror så godt om denne forsamling, også med bagudvirkende kraft. Der har aldrig været indblanding. Denne forsamling har aldrig været årsag til forsinkelser eller til indgreb af nogen slags over for DSB. Nuvel. Lad mig nævne to navne for hr. Melchior. Hvad er det nu, de hedder – »Peder Paars« og »Niels Klim«?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Disse to færger kender jeg udmærket til. Og det er korrekt, at det var et flertal uden om den daværende regering – et flertal, som hr. Søren Hansens parti deltog i – som tvang regeringen og dermed DSB til bygge de færger. Det er en kendsgerning, så dér ved jeg ikke hvor meget hr. Søren Hansen har at slå sig for brystet for, men disse færger var to glimrende færger, to fremragende færger. At de blev sat i drift lidt for tidligt, og at man skulle have ventet med den officielle premiere, indtil begyndervanskelighederne var overstået, er en helt anden ting. Det har man lært af.

Disse færger burde aldrig have været solgt, og dér stemte hr. Søren Hansens parti og jeg ens om, at de ikke burde have været solgt. Det var så et andet flertal, der gjorde det alligevel. Det beklager jeg, men hr. Søren Hansen tager helt fejl, hvis han tror, at Folketinget i fremtiden vil undlade at blande sig i dispositioner af så overordnet art, både trafikalt og økonomisk.

Det er jo stadig væk ministeren, der er chefen, uanset at der er en indskudt bestyrelse, og da ministeren er ansvarlig over for Folketinget, vil det aldrig blive anderledes. Må jeg minde om – og det er meget vigtigt – at der i loven om Storebælt udtrykkeligt står i bemærkningerne, at uanset at Storebælt er organiseret som et aktieselskab, skal Folketingets medleven og indflydelse på dette store bygningsværk ikke være ringere end på andre større offentlige anlægsarbejder. Sådan vil det også i fremtiden være med

DSB, det kan jeg godt garantere og forudsige på kommende folketings vegne.

Så var der, som jeg udtrykkelig sagde, en enkelt undtagelse. Men denne sag var en så stor sag, at Folketinget, når det ønskede det, selvfølgelig måtte have ret til at blande sig. Jeg ved, at DSB's ledelse ikke græd over Klim og Paars, men tværtimod var glade for dem.

(Kort bemærkning.)

**Kaj Ikast (KF):**

Det er meget morsomt, dette her. For det allerførste indlæg, som Socialdemokratiet har med nye ledelse, viser, at de ikke har forstået spor af det. Ikke en døjt. Dette forum, der hedder Folketinget, skal stadig væk kontrollere en hvilken som helst statsinstitution og holde fast i ministeren. Vi giver en bedre ledelse og mulighed for, at etaten kan blive endnu bedre, end den er i dag, men vi fratager ikke ministeren ansvaret over for dette høje Ting, og det vil jeg gerne præcisere: Det er den aftale, vi andre har lavet med ministeren. Om Socialdemokratiet er med i den, er jeg ikke klar over, men vores aftale med ministeren er sådan.

(Kort bemærkning.)

**Søren Hansen (S):**

I anledning af det sidste indlæg kan jeg vist bare henvise til mine bemærkninger om ministeransvaret, bemærkningerne om, at ingen sporstrækninger kan nedlægges uden Folketingets bestemmelse osv. Så er det vist sat på plads.

Men så er der spørgsmålet om Folketingets Trafikudvalgets indblanding i stort og småt. Nu nævnte jeg ét eksempel – hr. Melchior misforstod det, oven i købet med vilje, tror jeg, men lad det nu ligge. Det var begribeligvis ikke indkøbet – det meget fornuftige indkøb – af de to færges, jeg talte om. Det var begribeligvis det ulyksalige salg af de to meget stolte skibe, jeg talte om, som ét eksempel ud af utallige store og små.

Dette var en stor sag med en uklog indblanding fra dette hus i forhold til DSB, men når man tager antallet af samrådsspørgsmål og onsdagsspørgsmål, kan man jo se, hvad der er af stort og specielt småt gang på gang på gang, og derfor var det om ikke noget fromt ønske, så dog et ønske, at denne forsamling accepterer, at der nu kommer en bestyrelse på 9 medlemmer, der har den funktion at løse den opgave, det er at få DSB, de tre virksomheder, til at fungere på en ordentlig facon. Det overordnede ansvar er vores, og det løber vi ikke fra.

(Kort bemærkning.)

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er en meget interessant diskussion, men jeg må nok sige, at jeg er en af dem, der har den opfattelse, som hr. Søren Hansen har givet udtryk for, og det har hr. Kaj Ikast også adskillige gange, at Folketinget har oprådt som bestyrelse, og det er også Folketinget, der nedlægger og opretter jernbaner osv. Den holdning har jeg, og den vil jeg blive ved med at have, men forskellen på dette område bliver, at Folketinget for fremtiden over for bestyrelsen skal bestille en vare, som bestyrelsen skal levere, og Folketinget skal så gennem finansloven betale det, det koster. Det er det nye i det her.

Men det er da rigtigt, at man har rejst spørgsmål om stort og småt, og jeg ved da ikke, om det holder op. Det skal jeg ikke sige noget om. Men man kunne godt håbe, at i hvert fald nogle af tingene holder op.

Det er da en selvfølge, at vi skal vise interesse, men jeg vil gerne sige, at DSB har været brugt adskillige gange af lokalpolitikere til at fremføre lokale problemer. F.eks. er det måske vigtigt, at IC3-toget stopper i Ringsted. Det mener i hvert fald de, der er valgt dér, og sådan har der været en masse ting undervejs. Om de fortsætter, vil tiden vise. Vi må også se, hvordan bestyrelsen arbejder. Der kan i hvert fald ikke gives nogle garantier for, hvordan det bliver i fremtiden.

(Kort bemærkning.)

**Arne Melchior (CD):**

Selvfølgelig misforstod jeg ikke hr. Søren Hansen med vilje. Hvad er det for en mistanke? Kritisér, hvis jeg kommer med forkerte synspunkter, men klandr ikke mine motiver. Det er vi alt for gode kolleger til at pådutte hinanden.

Jeg skal så ikke gå videre med hensyn til Paars og Klim; det er historie. Vi så ens på sagen dengang.

Men hr. Søren Hansen er alligevel ikke – og der må jeg sige, at jeg er ked af det, for jeg hører jo i regering sammen med hr. Søren Hansens parti, men jeg er mere enig med hr. Kaj Ikast – helt opmærksom på, hvad den nye ordning betyder, når han taler om, hvad Folketinget i fremtiden skal blande sig i eller ej. Ethvert folketingsmedlem kan vel nok såvel som enhver anden borger ytre sig om enhver ting. Og også gøre det inden for Folketingets forhandlingens rammer.

Må jeg også minde om, at vi i går på dagsordenen havde en forespørgsel om, hvilken strate-

gi regeringen har for udviklingen af dansk svineproduktion. Vil det så sige, at det må Folketinget gerne diskutere, skønt den vist er ret privat? Det er klart, at der er visse offentlige reguleringer og EU-mæssige hensyn at tage, men skulle Folketinget og det enkelte folketingsmedlem være afskåret fra at fritte ministeren og i fremtiden stille spørgsmål om DSB, som har vital betydning for enhver borger ude over vort hele lille land?

Det er ganske utænkeligt, og det er et – jeg tror, hr. Søren Hansen selv kaldte det et fromt ønske – det er et mildt sagt lammefromt ønske; det er uopfyldeligt, for hverken hr. Søren Hansen eller nogen anden kan eller skal kunne binde noget som helst nuværende eller fremtidigt folketingsmedlem til, hvad han eller hun må blande sig i.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Jeg skrev engang under på, at jeg ville holde grundloven, og det agter jeg at gøre, herunder naturligvis også at sikre folketingsmedlemmers ret til at blande sig i hvad som helst.

Det er jo ikke det, jeg har talt om. Det, jeg har talt om, var altså – som sagt ikke noget fromt ønske, men et ønske om, at mængden af indblanding, graden af indblanding, mængden af onsdagsspørgsmål, mængden af samrådspørgsmål kunne reduceres.

Og det kan da godt være, at det kun bliver til et ønske, men, men, men – når vi nu ser, hvordan det er gået med Det Kgl. Teater, som har fået en ledelse på samme måde, som DSB nu får, da har vi jo set en afgørende dæmpning af de spørgsmål, der rejses her i huset, og det synes jeg har været rigtigt – at sige, nu har vi en ledelse, lad nu dem ordne tingene, og lad os så her i huset interessere os for de overordnede, generelle linjer. Det er jo det, dette hus er sat til at klare.

Og de her lovforslag tror jeg medvirker til at understrege den dér deling mellem det daglige, det lidt mere principielle på den daglige drift, og så de overordnede retningslinjer, som vi som sagt ikke kan løbe fra at have ansvaret for, det påtager jeg mig gerne. Men det dér med at blande sig i detaljens detalje, det vil jeg gerne se reduceret.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det glæder mig meget, at Socialdemokratiet nu – efter flere års intense kamp for at få en ny ledelsesstruktur – også begynder at forstå det. Så er vi nået langt.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil godt sige til hr. Søren Hansen, at uanset hvad hr. Søren Hansen tror på og hvilke visioner hr. Søren Hansen har, så vil Fremskridtspartiet love, at vi fortsat vil holde et vågent øje med DSB og de kommende aktieselskaber, og vi vil til enhver tid forbeholde os ret til at tage det herind i salen.

Det er mere, for at der ikke skal være tvivl om, at vi stadig væk er vagthund.

**Tredje næstformand (Margrete Aukén):**

Så går vi tilbage til ordførerrækken. Hr. Svend Heiselberg.

**Svend Heiselberg (V):**

Med den ordveksling, der har været, føler man jo tydelig betænkelighed ved, at folketingsmedlemmerne skulle gå hen og slippe friheden løs. Man vil fortsat have hånd i hanke med, hvad der skal ske, kan man jo tydeligt høre.

Men i forbindelse med finanslovsaftalen indgik Venstre og De Konservative en rammeaftale for perioden 1995-98, og samtidig aftaltes principperne for en strukturændring af DSB.

Det er den aftale, som nu udmøntes i tre lovforslag, hvor vi sammen med regeringen indgik en aftale. Forud herfor har der været mange møder, og selv om vi har forsøgt at vende hver en sten, kan der under den kommende udvalgsbehandling selvfølgelig godt dukke spørgsmål op, som vi ikke har taget højde for, og skulle det ske, må vi selvfølgelig også være åbne heroverfor.

Jeg er selvfølgelig også klar over, at strukturændringen inden for DSB fra flere sider vil blive mødt med betænkelighed, men der vil altid være en helt naturlig skepsis over for alt nyt.

Herefter vil jeg gerne præcisere, at Venstre grundlæggende er af den opfattelse, at vi skal have et velfungerende og tidssvarende DSB, som vi betragter som en vigtig del af det danske transportsystem. DSB vil i de kommende år have en stigende betydning for infrastrukturen ikke blot i Danmark, men også generelt inden for det europæiske transportsystem.

Men samtidig har vi også, synes vi selv, forsøgt at være realistiske og påpeget, at transportsektoren og hele det danske erhvervsliv ville være dårligt stillet, hvis vi ikke investerede i udbygningen af vores vejnet. Og her er god læsning og vejledning at hente i regeringens egen rapport Trafikplan 2005.

Det, som vi med anlægsaftalen har fået påbegyndt, er, at driftstilskuddene allerede fra 1995 vil falde fra 1,3 mia. kr. til 900 mio. kr. i 1998, altså en vigtig begyndelse til, at DSB's virksomhed ændres fra en stor underskudsgivende virksomhed til måske med tiden en overskudsgivende virksomhed, der må klare sig i konkurrencen med den private transportsektor.

Det er det, der ligger bag Venstres ønske om påbegyndende opdeling af DSB's forskelligartede virksomheder. Vi havde gerne set, at godssektionen var kommet med nu, men her har vi jo i forbindelse med rammeaftalen aftalt en hensigtserklæring, så det vil blot være et spørgsmål om tid, inden DSB's godssektion også her må forsøge at stå på egne ben.

Jeg tror, det er en rigtig beslutning, der er taget, at DSB får en bestyrelse med den nødvendige faglige og erhvervsmæssige kunnen, som skal samarbejde med DSB's ledelse. DSB har brug for og trænger til en sådan bestyrelse. DSB må stå for præcision. Der må genskabes respekt omkring DSB.

Jeg tror, at der vil være større muligheder herfor med ni bestyrelsesmedlemmer, som vi går ud fra vælges ud fra forretnings- og erhvervsmæssig baggrund og ikke blot ud fra politisk tilhørsforhold. En sådan bestyrelse tror vi er et større aktiv, sådan som hr. Søren Hansen også har været inde på, for DSB end 179 folketingsmedlemmer, der vel helt naturligt vil blande sig i både stort og småt. Sådan skal det vel også være. Hermed er der ikke givet DSB en blankocheck. DSB skal selvfølgelig fortsat tage såvel samfundsmæssige som geografiske hensyn; og hvis Folketinget stiller krav om ekstraordinære foranstaltninger, må vi være villige til at lade statskassen betale. Folketinget er altså ikke sat ud af funktion vedrørende DSB.

Venstre går også ud fra, at DSB's bestyrelse sammen med revisionen vil vogte over og holde sig til fair konkurrence. Og lad mig præcisere, at vi vil ikke acceptere krydssubsidieringer. Sker det, må vi forlange aftalen taget op til revision.

Vi håber også, at den private transportsektor vil tage DSB's strukturændring som en udfordring. Det, vi gennemfører her, er jo et skridt i

den retning, som den private transportsektor altid har talt for: En mulighed for i højere grad at kunne konkurrere uden om statskassen. Det er det, der er lagt op til, men den private sektor skal også gøre sig klart, at der er indbygget gensidighed i forslagene, nemlig øget konkurrence, som til syvende og sidst skal tjene borgernes interesser.

Derfor til sidst tak for et godt samarbejde omkring lovforslagene. Venstre vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet om de tre lovforslag.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Nu er hr. Søren Hansen jo så pænt uden for talerstolens rækkevidde. Han siger, at jeg jo skulle have gennemført det, dengang jeg selv var minister. Jeg vil gøre hr. Søren Hansen opmærksom på, at det jo faktisk på daværende tidspunkt kun var Socialdemokratiet, der var imod, at der skulle være en bestyrelse.

Derfor synes jeg egentlig, det er dejligt, at vi med den minister, vi har i øjeblikket, kan viske tavlen ren og sige: Nu skal vi finde den bedste løsning for vores store virksomheder i dette land, vores store offentlige virksomheder. Og så har vi taget dem én efter én og har forsøgt at finde den bedste struktur, så de virkelig kan markere sig og løse de opgaver, som dette høje Ting ønsker, på bedste og billigste og mest effektive måde.

Det er for os alle sammen en stor forandring, vi vedtager i dag. Det ved vi godt. Men det er det også for DSB og de ansatte. Men vi gjorde det jo ikke, hvis ikke vi troede på, at det var det rigtige for fremtiden. Jeg mener, at det er så væsentligt i det fremtidige samfund, at vi har en jernbanedrift, der virkelig siger sparto til alt muligt andet, vi har kendt før.

Det er også et krav til DSB om at komme op på dupperne og leve op til de aftaler, vi har lavet af international karakter. Det er high speed train system, og det er samspillet mellem Centraleuropa og Skandinavien, hvor vi er den akse, der er den væsentlige – netop forbindelsen via Storebælt, via Øresundsforbindelsen til Norge, Sverige og Finland og i modsat retning til Centraleuropa.

Jeg er lykkelig for de aftaler, som DSB har fået lavet med Svenska Järnvägar og Deutsche Bundesbahn, og Deutsche Reichsbahn var for så vidt også med. Men for at det kan komme til at fungere optimalt, må organisationen i DSB også være tidssvarende. Og jeg vil sige til hr. ministeren, at vi her har set, at vi kunne finde frem til

det, der var bedst for firmaet og de ansatte og kunderne; jeg tror virkelig på det. Jeg tror, det bliver et større, bedre DSB, end vi nogen sinde har haft. Men de skal vide, at dette hus fortsat vil have kontrollen med hver eneste offentlig foreteelse.

Det, der ligger bagved fra vores side, er, at DSB primært skal beskæftige sig med jernbaner. Og det skal være således, at enhver ansat i DSB genvinder den gamle korpsånd; det er et og alt. Så må vi se, at jernbanen må sige lidt farvel til busselskaberne; dog i samspil, men de bliver separeret ud i selvstændige selskaber med egen bestyrelse. Det gælder også færgerne: med en selvstændig bestyrelse – i samarbejde og alene. Jernbanerne bliver det bærende i den kollektive trafik, og derefter skal de andre samarbejde.

Det vil virke ud over alle grænserne i Europa og på det samspil, vi skal have med de øvrige europæiske lande, for at aftalen fra juni 1991 om opdeling i selve skinnenettet og den øvrige kørende trafik kan komme til at fungere på rette måde og samarbejde. I konkurrence med flyverne, i konkurrence med skibene, i konkurrence med bilerne giver vi EF's borgere et ordentligt tilbud: at den offentlige togtrafik kommer op på et niveau, der tilhører 2000-tallet og ikke 1980'erne. Med dette ønske går vi ind i et særdeles positivt samarbejde i udvalget og siger tillykke til ministeren med, at vi er nået så langt.

#### Tommy Dinesen (SF):

Jeg må nok sige, at jeg ærgrer mig i dag over de forslag, der ligger her, for for et års tid siden havde SF og den daværende regering indgået en fireårig aftale, som jeg synes er betydelig bedre end det, der lægges op til her.

Der er flere grunde til at sige det, og vi har selvfølgelig også været med i ret mange forhandlinger, og efter Bernsteinrapporten, som jo var meget kritisk over for DSB, var jeg en af dem, der gik ud og sagde, at jeg mente, løsningen på det måtte være, at DSB fik en bestyrelse.

Det håber jeg også det er. Og det forslag, der ligger med hensyn til lov om styrelse af DSB, kan vi fra SF's side godt støtte. Men jeg tror ikke, det er løsningen på alt. For den aftale, der blev indgået under finanslovforhandlingerne, giver ikke penge nok til nogle af de ting, der burde investeres i i DSB.

Nogen vil måske på et senere tidspunkt komme og sige til mig: Du var en af dem, der foreslog, at man fik en professionel bestyrelse. Nu kan du se, hvordan det er gået. – hvis der er

noget at kritisere, selvfølgelig; jeg håber da det modsatte. Men så må jeg sige: Det er, fordi de 179 bestyrelsesmedlemmer – eller over halvdelen af dem i hvert fald – ikke har bevilget penge nok til DSB. For bestyrelsen alene gør det ikke.

Man kan heller ikke, synes jeg, drive en så stor butik, som DSB er – med en omsætning på 16 mia. kr. og med 21.000 ansatte – på den måde, som det er foregået, hvis man samtidig vil have, at DSB skal leve op til at kunne konkurrere og være lige så god som så mange andre i hvert fald, men også kunne tjene nogle penge en gang imellem; og det kunne jo være meget godt, selv om der er en stor statsstøtte i DSB. Som sagt: Vi kan godt støtte lovforslag nr. L 142.

Så kommer vi til de punkter, hvor jeg er dybt skuffet. Det gælder bl.a. forslag til lov om DSB Rederi A/S. Hvis SF havde været med til det forslag, var der i hvert fald ikke kommet det ud af det, som ligger her. Det siger jeg, fordi jeg har fulgt det her gennem mange år. Det er 5 eller 6 år siden, SF stillede et forslag, der gik på, at rederiet skulle udskilles og skulle have lov til at låne penge i Danmarks Skibskreditfond ligesom deres konkurrenter osv. Og det er rigtigt, som det har været diskuteret: Bestyrelsesmedlemmerne – og altså et flertal af de 179 – viste jo klart med salget af Europas mest moderne færges og købet af nogle andre, knap så gode, at de ikke har meget forstand på dette.

Bernsteinrapporten siger ikke noget om, hvem der er skyld i det, undtagen politikkerne. Og derfor mener jeg også, at det har været en bestyrelse. Det var jo daværende finansminister Dyremose, som stod bag det og fik et flertal for det.

Jeg har mange spørgsmål med hensyn til DSB Rederi, og jeg er vidende om, at der er en hel del af besætningsmedlemmerne, der i dag er gået til fagligt møde for at tage en drøftelse om de her ting. De føler ærlig talt – selv om de har fået tilsendt lovforslaget eller måske netop derfor – at de er blevet snydt. Et af de spørgsmål, man kunne stille, er: Hvorfor skal DSB stadig væk eje havnene på Halskov og Knudshoved, når de ikke skal drive færgefart mere?

Men det, der er det afgørende for, at vi ikke er med i det her, er den privatisering, der ligger i det. Det er V's og K's store sejr. 25 pct. skal rederiet privatiseres med – godt nok i 1998, for det kan ikke lade sig gøre før – men det betyder så også, at her bliver indflydelsen i hvert fald for folketingsmedlemmer meget lille, for så bliver det et aktieselskab. Det, vi var gået ind for, var

et statsaktieselskab, for så havde Folketinget bl.a. stadig væk haft noget med det her at gøre. Det har man ikke mere.

Når repræsentanter for de 900 overenskomst-ansatte holder fagligt møde i dag, er det, fordi de kan se ud af det lovforslag, der ligger, at der ikke bliver brug for dem mere. Det gør der derimod for statstjenestemændene, og det gælder også, når vi snakker om busserne, hvor der er tjenestemænd; de skal til specielle samtaler.

I rederiet og i busselskabet får man tjenestemænd, som ikke har strejkeret. Det vil altså sige, at DSB nu får et rederi, der godt kan gå ud og konkurrere – og det vil jeg godt bede de borgerlige ordførere være lidt opmærksom på. Hvad vil man sige oppe på Molslinjen? Der har personalet jo sin strejkeret. Men i DSB, som nu bliver et selvstændigt rederi, har de ikke nogen strejkeret, fordi man bevarer tjenestemændsansættelserne som sådan. Det er da absolut en fordel for DSB's rederi, men jeg synes ikke, det er en fordel, hvis man skal se fagligt på det.

I bemærkningerne til lovforslaget står der et sted, at DSB nu kan gå ud og drive færgefart i udlandet. Jeg deltog i et stort møde med flere hundrede DSB-folk, hvor en af DSB-cheferne sagde: Om nogle få år skal I ikke være overraskede, hvis I ligger og sejler ude på Stillehavet. Og jeg fik ligefrem lyst til at søge ind i DSB. Men nu kan jeg så se, hvad det drejer sig om. Det er med udenlandsk besætning, DSB vil have lov til at sejle, eller man vil kunne chartre DSB-skibe ud. Det kan man få en indtægt af. Jeg ved ikke, om det er Kina, man tænker på; her har der været nogle forhandlinger. Men jeg tror nok, at jeg vil synes, og det er der mange med mig der vil synes, at det vil være noget af et tilbage-skridt, hvis DSB's, De Danske Statsbaners, rederi går ud og begynder at ansætte udenlandske søfolk, og det får man altså lov til efter lovforslaget.

Det er lidt forbavsende, at et af Venstres medlemmer, hr. Svend Erik Hovmand, der nu har udsendt utallige pressemeddelelse og har haft utallige samråd om, hvad der vil ske nede på Lolland-Falster, ikke er til stede i dag. Det, der sker, når DSB Rederi skal ud og konkurrere, er altså, at de kun kan besejle de ruter, der giver overskud, for i fremtiden får de ikke nogen hjælp fra staten. De skal konkurrere.

Som sagt, vi synes, det er i orden, men jeg synes, at nogle af dem, der stemmer for det her, også burde sige fra, når vi behandler lovforslagene her, og ikke bare gøre det i lokalområdet.

Prisen, som man overtager både busserne og færgerne for, synes jeg til dels er udmærket; den kan de nok fortsætte med at konkurrere for. Vi har som sagt ikke noget imod, at man laver noget samarbejde med tyskere, med svenskere, med alle andre; men ligefrem at gå over til at begynde at bruge filippinere, som man bruger meget inden for dansk søfart, synes vi ærlig talt er for meget.

Når det her er sagt, kommer det vel ikke bag på nogen, at vi er imod de to lovforslag nr. L 143 og L 144. Og selv om hr. Søren Hansen gerne så, sådan forstod jeg det, SF med i det her – og vi har deltaget i mange af de forhandlinger – må jeg sige, at vi ikke er med på disse to forslag.

Det ærgrer mig i dag, at vi var så flinke, at vi sagde til den nye trafikminister – det er det jo ikke mere – at vi godt ville afvente, at trafikministeren satte sig bedre ind i disse ting. Det var naturligt. Desværre er vi så blevet hængt af, og jeg må sige som vores konklusion, at det er forslagene også blevet dårligere af; det er der mange af de ansatte der er enige med os i.

Jeg har et sidste spørgsmål til trafikministeren. Jeg vil godt spørge, om man her kan give en garanti for, at den aftale, der er indgået, om en søjobgaranti efter jernbaneforbindelsen, stadig væk gælder. Det står der ikke i lovforslaget, og det er der nogle der er meget interesseret i at få noget at vide om. Det er bl.a. derfor, de faglige møder bliver holdt i dag.

**Ole Donner (FP):**

De tre lovforslag, som vi her behandler samlet, skyldes jo igen en aftale mellem regeringen og V og K. Det vil sandsynligvis sige, at det går, lige som det gjorde med postloven, som vi behandlede tidligere i dag; man har lavet en aftale; og uanset hvor fornuftige argumenter, der end måtte komme, er der ikke mulighed for at ændre i aftalen. Det beklager vi selvfølgelig fra Fremskridtspartiets side, for vi er tilhængere af nogle af de ting, der foreslås, men så sandelig også skeptiske over for andre ting.

Lad mig først vende mig til lovforslag nr. L 142 om styrelsen af DSB. Det kan vi ikke gå ind for. Vi mener ikke, at det bliver ret meget bedre med det forslag, der ligger her. Det er en virksomhed under Trafikministeriet, hvad det så end måtte være, og vi synes ikke, det giver ret meget forbedring i forhold til det eksisterende. Vi havde hellere set det lagt om til et aktieselskab med mulighed for at få aktierne solgt også til private.



Men vi vil komme med en lang række spørgsmål – og det forstod jeg at SF også ville – i forbindelse med L 142. Det forslag er vi ikke meget for.

At man foreslår DSB Rederi og DSB Busser omdannet til aktieselskaber er vi i princippet tilhængere af, fordi det er en eller anden form for begyndende privatisering, selv om der jo ikke lægges op til, at aktierne skal sælges, som vi mener de burde.

Men jeg synes alligevel, der også er en lang række spørgsmål her, og der er mange ting, som vi er betænkelige over for. Hvordan laver man f.eks. disse åbningsbalancer? Der er ingen tvivl om, at hvis man ansætter værdierne alt for lavt i disse aktieselskaber, så laves der en konkurrenceforvriddning, som er helt uacceptabel.

Det ser også ud til, at man heller ikke her vil oplyse noget særligt. Tværtimod har man direkte skrevet, at noget af det i stiftelsesfasen er undtaget fra aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen; så det er ikke synderlig betryggende. Det er heller ikke særlig betryggende, at disse tre lovforslag først er udsendt til berørte organisationer samtidig med, at de er fremsat her i Folketingssalen. Nu har f.eks. Landsforeningen for Danske Rutebilejere først fået det på et meget sent tidspunkt, men de har alligevel nået at stille en halv snes meget relevante spørgsmål til lovforslaget om DSB Busser. Og jeg tror, der vil komme både mange deputationer og der vil komme rigtigt mange henvendelser til Folketingets Trafikudvalg omkring specielt de to lovforslag L 143 og L 144.

Vi er også betænkelige, ligesom hr. Tommy Dinesen gav udtryk for, ved ejerforholdet for havnene. Vi er også utrygge over, at der ikke sker en større liberalisering af den måde, som havnene må besejles på. Vi har jo haft adskillige henvendelser, hvor DSB direkte har blokeret for, at private rederier har kunnet komme ud at sejle.

Jeg er heller ikke særlig tryk ved, at der ikke rigtig tages stilling til det private firma med færgerestauranter og tax-free shops. Det har stadig væk en meget nær tilknytning til DSB. Ikke alene har det et navn, der kan få én til at tro, det er DSB, men der har også igennem flere år været meget tætte bånd mellem dette private aktieselskab og DSB. Det lægges der heller ikke op til at der skal ske nogen ændring i. Tværtimod ser det ud til, at båndene strammes endnu mere imellem de to virksomheder.

Som sagt vil vi være meget skeptiske over for lovforslag nr. L 142, mens vi vil ende med at stemme for de to forslag, der går på henholdsvis busser og rederier, fordi vi er positive over for den tankegang, der ligger i det. Men vi er også overbeviste om, at der bliver et meget stort udvalgsarbejde, og vi kan allerede på nuværende tidspunkt meddele, at vi i hvert fald vil komme med en lang række ændringsforslag til de tre forslag, vi her har til behandling. Men altså: negative over for det første og positive over for de to sidste.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Danmark er ved at modernisere dele af sin offentlige sektor. Folketinget har i dag andenbehandlet forslagene, der medfører store strukturændringer i postvæsenet, og nu skal lovforslagene om DSB's styrelse og udskillelse af rederi- og busdivisionen til aktieselskaber behandles.

De tre forslag her – eller de to i hvert fald – er en udmøntning af finanslovforliget, som rammeaftale om DSB, der gælder for 1995-1998, er en del af.

Forud for denne aftale er gået et stort forarbejde, hvor bl.a. DSB styrelsesmæssigt er blevet forandret. Generaldirektøren er blevet til en administrerende direktør, og han skal have en bestyrelse, og det kræver ændring af loven om DSB's styrelse.

Meningen med ændringen af styrelsen af DSB er dybest set et forsøg på at optimere driften og få den til at fungere på mere forretningsmæssige vilkår. Det har vi tillid til vil ske. Og min forøgønger her i Folketinget som trafikpolitisk ordfører, Jens Bilgrav-Nielsen, var en varm fortaler for, at DSB ud over den administrerende direktør fik en bestyrelse.

Det rykker imidlertid ikke ved det forhold, der er blevet berørt tidligere her i dag, at DSB stadig væk er en offentlig virksomhed, der skal varetage den kollektive trafikbetjening. Det kan aflæses i finansloven, at det er Folketinget, der sørger for, at den underskudsdekning, der er en følge af den kollektive trafikforsyning, skal ske ved de årlige finanslove. Lige nu er det årlige tilskud altså fastlagt i den fireårige aftale om DSB's virksomhed fra 1995 til 1998.

Det er vigtigt at understrege det, fordi ingen selvfølgelig må tro, at det her betyder, at den kollektive trafikforsyning, som DSB varetager, nu bliver ringere. Den skulle gerne blive bedre. Og det er den nye styrelse, der har ansvaret for, at det sker. Det bliver spændende at følge, hvor-

dan det kommer til at virke, for det er ganske givet ikke den letteste opgave i verden at skulle løse.

Ændringerne i DSB betyder også et farvel til overskudsgivende virksomheder. Især DSB's rederivirksomhed går efter sigende vældig godt. Der tjenes penge på driften, og rederiet giver gode fortjenester.

Når rederidivisionen nu udskilles fra moder-virksomheden og gøres til et aktieselskab, sker det efter den model, at staten skyder aktiver ind i DSB Rederi A/S.

DSB, dvs. staten, ejer aktieselskabet som beskrevet i loven, og fra 1998 har den siddende trafikminister efter en indkøringsfase bemyndigelse til at sælge op til 25 pct. af aktierne i selskabet.

Samtidig har aktieselskabet forpligtelse til at drive bestemte underskudsgivende ruter, mod at staten betaler for det. Det er et led i de forpligtelser, Folketinget har til at medvirke til en løsning af den kollektive trafikforsyning, f.eks. på ruterne Århus-Kalundborg, Bøjden-Fynshav osv., som det er nævnt i lovteksten.

Meningen med denne omdannelse er også at optimere driften på markedsmæssige vilkår. Den kan f.eks. bruges til en omlægning eller udvidelse af driften. Det hævdes, at der i de kommende år kan blive brug for omlægninger og måske nye ruter i det danske nærrområde i Østersøen. Besejlingen af Polen, Rusland og de baltiske lande kan være interessante nye områder for det nye aktieselskab.

I Det Radikale Venstre mener vi, at denne omlægning af rederidriften vil blive til gavn for samfundet, og vi kan støtte den.

Det samme vil jeg sige om busdriften, der nu efter nogenlunde samme model bliver lagt over i DSB Busser, der også bliver gjort til et aktieselskab. Forslaget hænger ikke helt sammen med, men er i hvert fald i familie med de omlægninger, der er sket af busdriften i HT, som også er lagt over i et selskab. Formålet er også her at lægge om til en mere forretningsmæssig drift. Samtidig medfører ændrede udbudsregler gennemført ved et EF-direktiv, at omlægningerne er nødvendige.

Afslutningvis vil jeg sige, at forholdene for det tjenestemandsansatte personale i både bus- og rederidivisionen bliver reguleret ved loven.

Det Radikale Venstre kan støtte alle tre lovforslag.

**Jette Gottlieb (EL):**

Man kan sagtens tale sig fra, at omstruktureringen af DSB får betydning for beslutningerne i DSB, sådan som det reelt blev gjort i det indledende replikskifte.

Men omstruktureringen har et overordnet formål, og her vil jeg tillade mig at henvise til trafikministeren. Han beskriver formålet som gående ud på at give DSB de nødvendige muligheder for at udvikle sig til en moderne, effektiv og konkurrencedygtig transportvirksomhed, der sætter kunden i centrum. Det lyder forfærdelig smukt, og hvem kan ikke gå ind for det.

Jeg finder det mere rimeligt her at understrege de udtalte formål, nemlig at DSB skal underlægges den fri konkurrence og gøres egnet til hel eller delvis udlicitering og privatisering, og at DSB skal drives forretningsmæssigt på driftsniveau og ikke på samfundsniveau, med mulighed for en senere total privatisering.

Det vil give en lang række problemer med den demokratiske beslutningsproces. Hr. Søren Hansen beskriver det meget gribende: Nu vil mængden af onsdagsspørgsmål og samrådspørgsmål blive væsentligt reduceret.

Jamen det er der også nogle problemer i, for det er lige netop dér, der er mulighed for at skaffe sig indsigt, og det er dér, der er mulighed for at komme med alternative prioriteringer.

Jeg vil godt gøre hr. Søren Hansen opmærksom på, at det desværre meget ofte er i detaljernes detaljer, man opdager, at de skjulte udviklingstendenser slår igennem, og derfor er man nødt til at forholde sig også til detaljernes detaljer.

Der vil blive problemer med offentlighed i forvaltningen, for der er ikke længere tale om forvaltning, men om driftsledelse, og vi vil gang på gang få et svar, der siger, at det er driftsmæssige hensyn, der betinger den pågældende beslutning, og at det i øvrigt ikke er noget, vi skal blande os i.

Der vil blive problemer med driftsledelsen, fordi det er rene rentabilitetsbetragtninger, der bliver styrende. Det drejer sig også om den type fremsættelser, vi fremover vil møde, når vi skal træffe overordnede beslutninger af typen: Vil Folketinget virkelig insistere på togdrift til Gedser, hvis det giver et millionunderskud? Heri indregner man jo ikke alle de samfundsmæssige udgifter, der er forbundet med, at denne togdrift bliver erstattet af privatbilisme med forurening

med CO<sub>2</sub>-udslip som resultat. Så det drejer sig også i høj grad om, hvordan man tænker samfundsmæssigt og ikke bare driftsmæssigt.

Der vil naturligvis blive problemer med privatiseringen. 25 pct. er et første skridt, som vi så det med HT; så det er formodentlig et første skridt ud på en overordentlig glat glidebane.

Nu er alt det her jo ikke noget, trafikministeren selv har fundet på. Forlægget ligger i EF-direktivet om udvikling af jernbanerne. Det gælder her som på så mange andre områder, at Danmark og de danske myndigheder har valgt at gå helt i spidsen med hensyn til at underordne vores prioriteringer Unionens.

Jeg vil godt gøre opmærksom på, at i Unionens transportplaner er der ingen tvivl om prioriteringerne. Her planlægger man 12.000 km ny motorvej – en halv gang mere, end det er lykkedes at bygge i perioden fra 1933 til 1993. Der er en investeringsplan, hvor der for hver krone – eller ecu skulle man måske sige – der investeres i en jernbane, investeres 60 kr. i motorvejsanlæg.

Heri ligger den egentlige katastrofe – der er en mangeårig tradition for, at der i Folketinget kun bliver truffet katastrofale beslutninger på trafikområdet; man kunne nævne Øresundsforbindelsen og »Niels Klim« og »Peder Paars«, for slet ikke at tale om »Ask« og »Urd« – nemlig at det bliver sværere og sværere at styrke den kollektive trafik på bekostning af den private.

Det bliver sværere at gribe ind i prioriteringerne, fordi man vil underlægge sig konkurrencevilkårene, man vil underlægge sig rentabel drift frem for social adfærd, man vil sikre sig, at man får afkast af den investerede krone, og man vil sikre sig, at man ved yderligere opdeling af hele DSB-systemet vil kunne udlicitere de bedst drevne og de mest rentable dele til højstbydende og dernæst lade de andre sejle deres egen sø.

Det turde være klart, at vi er stift imod hele dette projekt, og vi lover et aggressivt og offensivt modarbejde i udvalget.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Som en del af oppositionen i dette høje Ting vil jeg tage den trussel fuldstændig roligt. Hvis forståelsen af dette her er det, vi lige har hørt, vil jeg ikke være særlig imponeret af det øvrige, for jeg mener, at vi giver den kollektive trafik det største løft, den nogen sinde har fået, og det har den fået via EF.

Det næste er Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. I særdeleshed Øresundsfor-

bindelsen er det største løft for den kollektive trafik og i særdeleshed togtrafikken i Skandinavien. Det er bemærkelsesværdigt, at modstanderne isolerer sig så meget, at de ikke engang kan bare skimte ud af øjenkrogen og se, at de nordiske og de europæiske jernbaneselskaber ikke skal betale fuld pris over Øresund – det betales af bilismen. Ikke engang det har man opdaget, og så står man her og siger, at det er kampen mod bilismen! Her er det største skridt, der er taget, og det rakker man også ned. Så kan man da ikke være særlig troværdig.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg synes, det er en anelse latterligt at slå så omfattende samfundsmæssige prioriteringsforskelle hen med, at det er et spørgsmål om manglende forståelse.

Det er ikke et spørgsmål om manglende forståelse af situationen, der gør, at man kan være imod en Øresundsbro, og det er ikke et spørgsmål om manglende forståelse, der gør, at man kan være imod en privatisering; det er simpelt hen et spørgsmål om forskellig prioritering af den samfundsmæssige udnyttelse af de forskellige muligheder, der er. Og her foretrækker jeg – og det bliver jeg ved med – en kollektiv prioritering og en social prioritering frem for en rentabilitetsprioritering. Det er lige præcis det, det drejer sig om.

At påstå, at Øresundsbroen skulle være et løft for den kollektive trafik, er og bliver ren snak. Der er ikke nogen argumenter for, at man for at fremme den kollektive trafik skal bygge en motorvej. Alle de problemer, der har været fremme i diskussionen om økonomien i Øresundsbroen, viser også, at der er ikke nogen som helst argumenter for det. Det er snak!

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu vil jeg tilstå for dette høje Ting: Jeg har ikke mine informationer fra Ekstra Bladet. Jeg har faktisk været med til at lave hele aftalen om Øresundsforbindelsen, og den blev lavet med det formål at gavne den kollektive trafik i Skandinavien. Det var målet, og alle har erkendt, at det er det største løft for jernbanerne, der nogen sinde er gennemført. Ellers havde man aldrig fået lavet aftalerne med Deutsche Bundesbahn, Svenska Järnvägar og De Danske Statsbaner om hele afviklingen af person- og godstrafikken.

Med den store stigningstakt, vi har i dag, er vi nødsaget til at se langt frem, og her er det gode ved det, at de, der var med til at lave aftalen, droppede alle ideologierne og sagde: Hvad kan vi skabe, der giver den bedste mulighed for Skandinavien og for Københavns udvikling?

Når man fra Enhedslistens side ikke engang ønsker at give sig bare en lille smule og sige, at det var nu slet ikke så skidt endda, men stadig væk bliver ved med at sige, at det ikke passer, for det har man læst i Ekstra Bladet, er det ikke et niveau, vi kan diskutere på. Når der er en virkelig stor forbedring, må man da indrømme det. Det taber man aldrig noget ved.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når hr. Kaj Ikast siger, at han er en af arkitekterne bag Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, vil jeg godt spørge, selv om vi på torsdag skal have debatten, som vi har bedt om fra SF's side: Fortryder hr. Kaj Ikast ikke noget af det, der er sket med hensyn til Storebæltsforbindelsen, f.eks. det, at den kollektive trafik her kommer til at mangle noget i retning af ½ mia. kr. om året, fordi den ikke er rentabel?

Det havde måske været bedre, hvis man havde fulgt det forslag, som vi i sin tid fremsatte om, at man alene skulle satse på den kollektive trafik, for så havde man fået flyttet flere fra bilerne over i togene. Det er ellers det, vi normalt siger herinde at vi gerne vil, men det er ikke altid, vi efterlever det.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Som hr. Tommy Dinesen siger, er det det, man siger herinde i Tinget, men det er ikke det, man vil. Det er også grunden til, at virkeligheden forholder sig anderledes end de besværgelser, man kommer med her.

Jeg vil godt gøre hr. Kaj Ikast opmærksom på, at ikke alle har erkendt, at det er det største løft for den kollektive trafik at få bygget den Øresundsbro med biltrafik som det væsentligste element.

Jeg har ikke mine informationer fra Ekstra Bladet og heller ikke fra Trafikministeriets korridorer, vil jeg indrømme. Men jeg har mine kilder, og de fortæller mig, at det bliver ganske overordentlig vanskeligt at få en økonomisk sammenhæng i dette projekt, der virkelig ville tilsige, at projektet kunne løbe rundt og give mulighed for overførsel af penge fra den private bilisme til den kollektive. Det passer ikke!

**Arne Melchior (CD):**

CD har med glæde deltaget i forhandlingerne om de lovforslag, der her er til første behandling. Vi kan støtte dem helhjertet, og jeg vil godt benytte lejligheden til at gratulere den nuværende minister, fordi det er i hans tid, disse forandringer sker.

Vi er jo ikke i mit parti vældige tilhængere af privatisering. Jeg kan godt sige tværtimod, når det gælder service og tjenester, som er landsdækkende, som angår alle borgere, og som er og bliver en statsforpligtelse, en samfundsforpligtelse og dermed en regeringsforpligtelse. Men der er muligheder i dette her. Jeg har før udtalt, at den omstændighed, at man indskyder en bestyrelse mellem virksomheden og ministeren, ikke i sig selv får noget tog til at køre bedre eller mere præcist. Men lad det nu få en chance.

Vi siger til lykke, også til DSB, som udfor dringen gælder. Jeg har på en konference for nylig med deltagelse af DSB's direktør, der også er til stede her, sagt nogle ting om DSB's fremtid, om togets fremtid, som derfor ikke nye for ham i dag, men jeg vil gerne have det sagt herfra ved denne lejlighed: Toget får en frist til at klare sig bedre, end det har gjort hidtil, og jeg taler om det både nationalt og internationalt set.

Det er en kendsgerning, at skinnetrafikken i Norden og på det europæiske kontinent år for år og årti for årti har mistet markedsandele både i personkilometer og godskilometer. Jeg har tidligere påpeget det, og jeg er ked af det, for jeg er tilhænger af skinnetrafik; den er både trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og samfundsøkonomisk fordelagtig.

Men da der skal herske valgfrihed, har forbrugerne ved, hvad man kan kalde det mest demokratiske af alle valg, valgt toget fra i uhyggelig grad. Det er jeg ked af, og jeg håber derfor, at man vil være sig bevidst, at man ikke har alverdens tid for sig til at bringe tingene i orden, således at DSB bliver så populær, som jeg ønsker, at DSB skal være.

Der er nogle togtfolk, som fryder sig, har jeg lagt mærke til, og mange har sagt det til mig. De fryder sig, jo længere køerne bliver ved indfaldsvejene til byerne og på de store motortrafikårer, der går gennem Europa. Deres tankegang er den, at jo længere køerne bliver, desto mere vil toget få en ny chance, fordi de, der står i køerne, vil lære at tage toget næste gang.

Dette er en lænen sig tilbage i en falsk forhåbning. Sådan vil det ikke gå. Bilisterne er så mange, og bilen er så gunstigt et befordringsmiddel,

at bilisterne vil stille krav om, at hvis køerne på vejene bliver for lange og togene ikke fungerer tilfredsstillende, skal der bygges flere supplerende, alternative veje, og det nuværende vejnet vil blive udvidet.

Det er et krav i alle de befolkninger, vi bor i nærheden af og er i samarbejde med, at sådan skal det være, og derfor har toget ikke uendelig mange chancer. I løbet af ganske få år, inden disse beslutninger om yderligere vejinvesteringer i gigantklassen træffes, skal der skabes tog, som kan fungere også i snevej og under løvfaldsforhold, tog, som er præcise, og – som andre ordførere har været inde på – servicebetonede, komfortable og til at stole på i enhver henseende. Jeg kalder det, at toget har sin besøgstid, og det skal tage sig vel i agt og benytte den. Det håber jeg det vil gøre.

I den sammenhæng et hjertesuk: Jeg har hørt, at der i dag er strejke på visse ruter under DSB i protest mod denne debat, mod den lovgivning, der er lagt på bordet, og som der er bred folketingsenighed om. Det advarer jeg på det kraftigste imod, og gid nogen vil referere advarslen til de pågældende! Det skal nu nok lykkes.

Man saver den gren over, man selv sidder på, fordi man ikke i et og alt og lige nu kan få det præcis, som man vil have det. Det er lige galt, om det sker i postvæsenet eller i SAS eller i DSB eller i private virksomheders regi. Det er undergravende for det, man vil forsvare. Jo mindre man kan stole på disse grundlæggende, vitale samfundsfunktioner, desto større frafald vil der være, og desto mere undergraver personalet sin egen fremtid i disse positioner. Det er jeg ked af på personalets vegne og på samfundets vegne.

Yderligere et par små bemærkninger. Hr. Heiselberg var inde på, at DSB ikke skulle være et underskudsforetagende. Det var nok hans spøg, men selv som spøg vil jeg sige ham imod.

Jeg har ikke spor imod, at DSB giver underskud. DSB's dygtighed viser sig bl.a. på det, jeg allerede har været inde på om funktionsdygtigheden, præcisionen, serviceegnetheden osv., og økonomisk på, om det holder sit budget. At det budget så er et underskudsbudget, er kun rimeligt, eftersom DSB ligesom posten påtager sig opgaver med at udføre transport af mennesker, gods, breve, hvad det være måtte, fra ethvert punkt i Danmark til ethvert andet punkt i Danmark, og derfor kan man ikke kræve af DSB, at det skal drives 100 pct. forretningsmæssigt. For hvis det skulle være 100 pct. forretningsmæssigt, ville man skære de ruter og de aktiviteter

fra, som er underskudsgivende, og det må DSB ikke, og Folketinget ønsker ikke, at det sker.

Ergo: Når man tvinger DSB til at drive også underskudsgivende ruter og linjer, må man selvfølgelig betale for det. Det hører med til den samfundssolidaritet, som vi går ind for.

Så vil jeg gerne udtrykke det ønske, at det internationale jernbanearbejde, som Danmark er medlem af, i hvert fald på europæisk plan, må blive bedre. Det er for ringe, når man netop har et sådant grænseoverskridende samarbejde, at der er de store forskelle, der stadig er, i sporbredder, strømstyrker, signalanlæg og andre ting. Det er en hovedopgave at få det europæiske toget til at fungere på den måde, som jeg skildrede i indledningen, og som alle borgere ønsker vil ske.

Med disse ord skal jeg anbefale de foreliggende lovforslag. Jeg ønsker DSB's ledelse og medarbejdere lykke på rejsen. Jeg skal understrege, at når vi støtter DSB med disse lovforslag og siger alt det gode, vi mener og tænker om jernbanetraffic, så er det ikke nogen kamp mod bilismen, som jeg tror en enkelt ordfører var inde på. Det deltager vi i hvert fald ikke i.

Jeg har engang opstillet tre trafikpolitiske hovedbud, og de hedder sikkerhed, fremkommelighed og valgfrihed. Dem har jeg ikke tid til at holde tale om her, men til valgfrihed hører i hvert fald, at det befordringsmiddel, som ønsker publikums gunst, må gøre sig fortjent til samme. Folketinget skal lægge de store rammer for, at det kan lade sig gøre, og så må det være op til ledelsen og medarbejderne virkelig at udfylde disse rammer.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hørte jeg rigtigt, at hr. Arne Melchior mente, at man i fremtiden også skulle betale for de underskudsgivende ruter bortset fra Kalundborg-Århus, som ryger i 1998, Samsø-Kalundborg, Bøjden-Fynshav og Fanøoverfarten?

For hvis hr. Arne Melchior mener, at de andre ruter, f.eks. Gedser-Rostock, eller hvad det nu kan være, også i fremtiden får underskudsdekning, så er det i hvert fald en misforståelse, vil jeg godt sige til hr. Arne Melchior, for det får de ikke.

Rederiet skal jo ud at konkurrere. Der står højt og tydeligt i lovforslaget, at rederiet i fremtiden ikke får noget fra staten. Det skal selv ud at hive nogle penge hjem. Det kan det gøre de næste 4 år, hvor det har Halsskov-Knudshoved,

men så begynder det at knibe ganske gevaldigt. Det skal ud at være rigtig markedsorienteret og sådan noget. Om det så kan det, vil fremtiden vise. Jeg håber, det kan.

Hr. Arne Melchior siger, at der er nogle, der er gået til faglige møder, og at de ødelægger det. Det ved jeg ikke om de gør; de får jo under alle omstændigheder et spark bagi om 2 år. Det, der er gået op for dem nu – og det kan ministeren så sige ja eller nej til – er, at ifølge det foreliggende lovforslag er de overenskomstansatte, som troede, de var nogenlunde sikret, nu færdige i overfarten. De har fået tilsendt lovforslaget, de kan alle sammen læse, de er ligesom jeg gået ud af syvende klasse, og de kan godt se, hvad der står. Det, de vil have at vide, er: Er de sikret eller hvad?

Det kan ministeren bare svare på, så det er nemt nok. Det, der meget tydeligt står i lovforslaget, er, at det er tjenestemændene, der har vundet denne sag. Hvis jeg selv havde været med i det her, havde vi bibeholdt det, som vi har det i dag, hvor der både er tjenestemænd og overenskomstansatte, og hvor man har en vis fordeling. De overenskomstansatte føler, at de nu er røget ud, og at det er dem, der skal have et spark et vist sted.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg kan sige til hr. Tommy Dinesen, at når jeg talte om underskudsgivende linjer og ruter, tænkte jeg mest på landjorden. Jeg tænkte blandt andet på det, vi meget muntert fortsat kalder privatbanerne, skønt de jo ikke er private. Jeg tænker også på øsamfundene og besejlingen af disse, hvor DSB måtte have en rolle. De må ikke negligeres, fordi de giver underskud.

Jeg er sikker på, at hr. Tommy Dinesen er enig med mig i det solidariske ansvar for, at man kan komme smertefrit fra Nykøbing Mors til Nykøbing Falster og fra Ringkøbing til Saksøbing osv., så det ikke kun er hovedruterne, som giver overskud, der fokuseres på.

Må jeg sige om dem, der har nedlagt arbejdet – nu hører jeg, at det hedder fagligt møde, men det er jo bare en besmykkelse af ordet arbejdsnedlæggelse – at det, at de skal have et spark bagi, passer jo ikke. Hvad menes der med et spark bagi? Hvis man ikke måtte opsigte nogle mennesker, når deres tjeneste bliver overflødig, ville samfundet jo være, jeg ved ikke hvor mange hundrede år tilbage i udvikling. Også arbejderbevægelsen, også fagbevægelsen, også den

avis, som hr. Tommy Dinesens parti engang udgav, har været nødt til at opsigte folk. Så der er ikke nogen, der sparker nogen som helst.

Jeg deler slet ikke den opfattelse, at tjenestemændene har vundet over de overenskomstansatte og sådan noget. Jeg opdeler slet ikke samfundet på denne gammeldags, længst forældede, uhensigtsmæssige og ufunktionelle måde. Det ene er mennesker og det andet er mennesker, og vi tilrettelægger det så godt, vi kan. Det er en kendsgerning, at hvis man undergraver sin egen arbejdsplads, kommer det aldrig én til gavn, ikke én selv og ikke éns familie og ikke éns kollegaer og heller ikke éns chancer for det nye arbejde, man skal have, når det nuværende af en eller anden grund bliver nedlagt.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Man undergraver sin egen arbejdsplads – jamen den har flertallet i Folketinget undergravet for mange år siden, helt nøjagtigt for 10 år siden, da det vedtog den faste forbindelse over Storebælt.

Men det, der ligger i det, er, at man dengang, bl.a. fordi bropartierne også var med på det, gav de ansatte en jobgaranti og mulighed for at komme tidligere på pension, og det er det, de føler at de ikke har mere. Jeg synes, det er fantastisk her i år 1995, når man har vidst det her i hvert fald gennem halvandet år. Hvorfor er de ansatte så ikke blevet orienteret bedre, så de havde vidst, hvor de stod, for så havde de jo ikke holdt faglige møder?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Nu er det jo meget svært at give jobgaranti til en virksomhed, som ikke længere består om et par år. Hr. Tommy Dinesen må vel også mene, at det ville være urimeligt, hvis man skulle lade færger sejle, hvis ingen vil sejle med dem.

Det er vel tvivlsomt, når først vi får den faste forbindelse over Storebælt og med tiden Øresundsforbindelsen, om der vil være brug for det samme antal færger. Det behøver man såmænd ikke at holde faglige møder om midt i arbejdstiden; det kan man gøre uden for arbejdstiden, og det skal jeg ikke blande mig i. Men der er i hvert fald ingen grund til at holde faglige møder om det spørgsmål, for det har været kendt af alle, som har sejlet med de færger.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Jeg hørte hr. Svend Heiselberg sige – det er muligt, jeg har hørt forkert, men jeg hørte det sådan – at hr. Svend Heiselberg mente, at der var tale om en virksomhed, som ikke består om nogle år.

Det var dog en fantastisk måde at anskue de stolte muligheder på, som foreligger. Det er i hvert fald gudskelov ikke den holdning, som hverken DSB eller rederidelen eller de store medarbejdergrupper har valgt at indtage.

Tværtimod har man valgt at sige: Hvad har vi af nye udviklingsmuligheder? Hvordan kan vi forædle produktet? Hvordan kan vi bruge vores ekspertise? Hvordan kan vi bruge det materiel, vi har til rådighed? Den linje vil jeg meget gerne være med til at støtte, og derfor vil jeg gerne anholde de dér dommedagsbetragtninger fra hr. Svend Heiselberg.

Mig bekendt – og det skal så være en bemærkning til hr. Tommy Dinesen – er medarbejderne blevet hørt i denne sag. De tilbagemeldinger, jeg har fået, har været, at man har en positiv vurdering af disse forslag og også af medarbejdernes situation. Men det kan vi jo bede ministeren om at kaste lidt mere lys over, for i hvert fald én ordfører har åbenbart brug for at få kastet lidt mere lys over denne del af lovforslagene.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg holder så meget af hr. Tommy Dinesen som trafikordfører, og det trods uenighed manganen gang, og vi ved begge to, at det forholder sig sådan. Jeg respekterer ham, og derfor er jeg dobbelt ked af den tale, han holdt her til sidst om, at den faste forbindelse over Storebælt undergraver nogle arbejdspladser.

Det er en diskussion, som allerede i 1930'erne, da jeg var dreng, var gammeldags. Det er den samme diskussion som diskussionen om, hvorvidt der må anskaffes traktorer, hvor man før har benyttet spader. Det er klart, at anskaffelsen af en traktor nedlagde nogle arbejdspladser snævert set og på kort sigt. Alligevel valgte samfundene den løsning, og efterhånden indså også socialister og kommunister, at det var en nødvendighed.

Vi har også afskaffet hestevognen. Tænk engang, der er ikke længere nogen, der skal passe heste til hestetrukne sporvogne! Og vi har anskaffet computere. Tænk, hvor mange maskinskriversker m/k det har afskaffet!

Det er altså for gammeldags, når hr. Tommy Dinesen fremturer på den måde! Der er ikke bygget en fast forbindelse i Danmark eller i noget udland, som er fortrudt.

Der er ikke bygget én fast forbindelse i Danmark eller i noget udland, som er blevet fortrudt. Jeg har aldrig hørt selv SF stille forslag om, at Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen, som begge er opført i 1930'erne, skal rives ned igen. Og derfor vil jeg turde på, at en fast forbindelse over Storebælt og Øresund, og hvad der derefter kommer, vil heller ikke blive fortrudt, og det vil skabe ny aktivitet og nye muligheder, og derfor kan jeg ikke forstå denne forstandige hr. Tommy Dinesen, at han kan fremture i sit snæversyn.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg skal såmænd ikke kommentere hr. Arne Melchiors ting, dem har vi hørt før. Ligesådan hr. Svend Heiselberg.

Jamen der er da ikke noget at sige til, at folk føler, at de vil have sikkerhed på deres arbejde. Det har partierne herinde oven i købet været med til at give dem, dengang de vedtog Storebæltsforbindelsen, for SF rejste det. Det gjorde vi også, da det drejede sig om Øresund.

Men jeg vil sige, at jeg kan da godt forstå, at de pågældende, der nu har et lille møde, vil have svar på deres udtalelse. De føler, de er blevet snydt. Tjenestemændene er løbet med arbejdspladserne, og det er dem, der bliver ansat i fremtiden. Jeg kan godt forstå, de vil have svar.

Jeg skal kort citere fra deres udtalelse i en handlingsplan sidst revideret den 22. august 1994 og underskrevet af rederichef Jesper Hansen. Ifølge denne handlingsplan tilbydes alle søfartsmedarbejdere ansat før 1. januar 1994 et andet søjob i DSB Rederi i forbindelse med lukning af Storebælt, og ellers gælder DSB's generelle tryghedsgaranti.

Vi har følt, at den aftale lå der.

Så ser de forslaget, og de er ikke blevet hørt om det forslag, som er lavet med de borgerlige partier. Det er ikke lavet med SF. Derfor siger de til sig selv: Hvad er det, der sker? Nu kan de se sort på hvidt, at de får det dér spark, og det havde de ikke regnet med, for der var en aftale.

Derfor vil de gerne have at vide, om den aftale, de har indgået, gælder. Det er jo sådan set meget nemt at klare det lille nummer. Det er bare, at ministeren siger, hvordan det er.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Når jeg taler om overflødig virksomhed, vil jeg gerne nævne eksemplet Århus-Kalundborg, hvor jeg mener, at når den faste forbindelse står færdig, skal vi ikke med statsmidler være med til at holde en sådan virksomhed i gang. Så vil jeg også tro, at der måske ikke vil være økonomisk grundlag for, at den længere kunne sejle på ruten.

Jeg mener heller ikke, at den trafik, der er på Storebælt i øjeblikket, vil kunne eksistere, når først den faste forbindelse er der. Også her vil man konstatere, at nogle af de ruter vil gå i stå og blive overflødig.

Derfor må jeg fastholde, at overflødig virksomhed kan man selvfølgelig ikke garantere arbejdspladser på.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg er helt enig i det, hr. Arne Melchior sagde, men jeg må alligevel korrigere hr. Arne Melchior på ét område. Vi har haft en bro i Danmark, der var forkert. Det var den såkaldte »Bilgravsminde«, der gik fra nowhere til nowhere.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg vil gerne indlede med at takke de mange ordførere, der har været positive. Man kan måske sige, at jeg burde ikke være overrasket – det er jeg så heller ikke – over den positive modtagelse fra de partier, der står bag aftalen om DSB's nye struktur og DSB's økonomiske rammer i en fireårig periode frem fra 1. januar.

Fru Vibeke Peschardt sagde, at det var omfattende strukturændringer, vi havde behandlet i formiddags, for så vidt angår det danske postvæsen. Nu behandler vi tre forslag om DSB's struktur, som får afgørende betydning for DSB i fremtiden.

Det er mange år siden, Folketinget har lovgivet så markant om statsvirksomheden DSB, og jeg synes også, at det er rigtigt at sige, som hr. Arne Melchior gør i sit indlæg, at her er der tale om nogle muligheder, der skal udnyttes under den helt afgørende overskrift, der hedder, at det er samfundets forpligtelse at sørge for, at vi har en så optimalt fungerende infrastruktur, som det overhovedet er muligt.

Det er også Folketinget, der lovgivningsmæssigt afgør, i hvilken takt udbygningen skal foregå, og hvor mange penge der skal afsættes til f.eks. tilskud til DSB. Jeg mener også, hr. Arne

Melchior har en finger på det ømme punkt, som debatten også har kredset lidt om, nemlig: Nu får DSB nogle nye muligheder for et selvstændigt rederi, for et selvstændigt busaktieselskab, og vi får også en økonomisk aftale for DSB i de kommende 4 år og vil supplere det med en bestyrelse, hvad jeg skal komme tilbage til.

Dermed er det i høj grad op til statsvirksomheden selv, og det er også op til de to selvstændige aktieselskaber, der bliver dannet, og i høj grad til deres medarbejdere at vise, at den kollektive trafik har en fremtid.

Vi fastsætter i Folketinget en lang række overordnede økonomiske rammer for, hvilken transport der fremmes, f.eks. ved afgifterne på benzin – det og det antal kroner pr. liter osv. – vi kan afgøre, hvor stort tilskud DSB skal have til sin drift, men der er selvfølgelig en helt afgørende faktor, der hedder: Hvor godt fungerer virksomheden? Hvor godt fungerer samarbejdet mellem ledelse og medarbejdere? Hvor udpræget en service kan man give kunder, således at kunderne vælger at køre med den kollektive trafik?

Vi har store forventninger i regeringen til, at DSB tør tage den handske op og er indstillet på, at nu skal der arbejdes intenst på at leve op til de muligheder, der ligger i de fast beskrevne forhold i denne aftale, som er indgået mellem regeringen og forligspartierne Venstre og De Konservative, og som der nu lovgives om her. Det er store ændringer, der foretages for statsvirksomhederne. Det er nyttige ændringer.

Diskussionen her i dag har kredset meget om lov om styrelsen af DSB og ikke mindst om det element, vi nu udstyrer DSB med, nemlig en nimbandsbestyrelse med seks medlemmer udpeget af trafikministeren og tre medarbejderrepræsentanter.

Jeg er da glad for, at der ikke var nogen, der kaldte bestyrelsen ministerens svar på Europa-Parlamentet, men havde nogen gjort det, så havde jeg måske haft en vis forståelse for det, for der er jo tale om, at vi prøver os frem her. Der er tale om, at vi prøver at sige til en bestyrelse: Nu skal I prøve i praksis at varetage en kompetence i forhold til DSB's udmøntning af de regler, som er fastsat i de økonomiske rammer, der er lagt af Folketinget i finansloven. Nu skal I prøve i samarbejde med direktionen at få mest muligt ud af de ressourcer, som I har, så vi får udbytte af de investeringer og det tilskud, vi giver DSB.



Men det er jo fuldstændig rigtigt, som det er sagt af flere ordførere – hr. Arne Melchior og hr. Kaj Ikast – at der naturligvis er tale om, at der er de eksisterende regler, det eksisterende ministeransvar, de eksisterende muligheder for Folketinget. Det er Folketinget, der fastsætter bevilingerne til DSB gennem vedtagelse af finansloven, det er Folketinget, der kan pålægge regeringen dette og hint. Det er Folketinget, der kan afeske ministeren svar, og det er naturligvis ministeren, der stadig væk har sin beføjelse i forhold til statsvirksomheden DSB.

Jeg håber, bestyrelsen kan være til nytte og til glæde for DSB, og håber især på det, vi skal måle DSB's succes på: Tilgang af tilfredse kunder.

Hr. Tommy Dinesen stillede en række spørgsmål.

For det første siger hr. Tommy Dinesen, at den aftale, hr. Tommy Dinesen prøvede at strikke sammen i fællesskab med den tidligere regering og den tidligere trafikminister, hr. Helge Mortensen, var en bedre aftale end den, vi nu står med, for så vidt angår DSB 1995-98. Det var et udkast til aftale for 1993-96, som ikke kunne gennemføres af partierne, der havde forhandlet den.

Jeg vil gerne sige, at jeg godt kan forstå, at hr. Tommy Dinesen bedst kunne lide den aftale, han selv havde medvirket til, men hr. Tommy Dinesen bør huske, at i det udkast, der forelå, var tilskuddet til DSB mindre end i den aftale, der nu er indgået mellem regeringen og V og K. Især var det betænkeligt mindre på investeringsiden, på anlægsinvesteringerne. Og er der noget, vi har brug for at rette op på i DSB, så er det mangelen på investeringer over en årrække, og det er det, vi har satset på i den aftale, der er indgået for DSB 1995-98: At rette op på de manglende investeringer gennem en række år og få en fornuftig sammenhæng mellem disse investeringer og de investeringer, vi i øvrigt foretager af fornuftig karakter, og som hr. Kaj Ikast også var inde på, nemlig gennemførelsen af to faste forbindelser over Øresund og Storebælt, der – uanset om man har stemt for disse faste forbindelser eller ej – vil have stor positiv betydning for den kollektive trafiks og ikke mindst jernbanetrafikkens muligheder for at klare sig i konkurrencen.

Hr. Tommy Dinesens andet spørgsmål vedrørte, var det et fagligt møde, det blev kaldt? – på et par færger på Storebælt og et par færger på Østersøen.

Jeg vil gerne sige, så det ikke kan misforstås, så det står tindrende klart, hvad betingelserne er: Uagtet virksomhedsoverdragelseslovens bestemmelser ikke er gældende for søgående skibe, har vi med § 7 i lovforslaget om DSB Rederi indsat den bestemmelse, at virksomhedsoverdragelsesloven også gælder for de ansatte i DSB Rederi. Det betyder, at DSB og DSB Rederi naturligvis skal vedstå alle sine overenskomstmæssige forpligtelser i forhold til de ansatte i DSB. Det gælder selvfølgelig også de overenskomstmæssige forpligtelser, der måtte være aftalt, for så vidt angår trykdhedsgaranti. Dermed kan der vist ikke svares mere klart på det.

Men i øvrigt vil jeg gerne sige tak for positiv behandling. Jeg mener, der er blevet lagt nogle gode spor, hvis man må sige det sådan, for DSB i fremtiden.

Jeg ser frem til et konstruktivt udvalgsarbejde. Jeg kan forstå på hr. Ole Donner, at han vil holde ministeren vågen både i onsdagsspørgetiden og i forbindelse med udvalgsarbejdet. Det glæder jeg mig naturligvis til. Vi kan svare godt og konstruktivt på de spørgsmål, der bliver stillet, det føler jeg mig overbevist om. Vi vil medvirke konstruktivt til, at udvalgsarbejdet bliver et udvalgsarbejde, der har mulighed for grundigt at belyse alle forhold, også de økonomiske etableringsforhold, der bliver gældende for DSB Busser og DSB Rederi, og jeg ser frem til et fornuftigt samarbejde om gennemførelsen af disse lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

## Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**14) Første behandling af lovforslag nr. L 145: Forslag til lov om ændring af lov om privatbanerne.**

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(FremSAT 18/1 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Forhandling**

**Jytte Wittrock (S):**

Det drejer sig om et forslag til ændring af lov om privatbanerne. Ud over nogle formelle ændringer som følge af, at Ministeriet for Offentlige Arbejder er ændret til Trafikministeriet, er der tale om nogle ændringer, som er en følge af, at rutekørsel for offentlige myndigheder ifølge EU-bestemmelse skal udbydes i licitation.

De 9 privatbaner uden for hovedstadsområdet, der udfører rutebilkørsel for fælleskommunale selskaber, har ifølge loven, som den er nu, mulighed for at indregne et eventuelt underskud på rutebilkørslen i driftsunderskuddet, altså i beregningsgrundlaget for tilskud.

Det vil ifølge dette lovforslag ikke være muligt i fremtiden.

Hvis lovforslaget vedtages, vil det med hensyn til rutekørsel være fuldt sammenligneligt med gældende vilkår på godstransportområdet. Der skabes med lovforslaget også en mulighed for, at privatbanernes busdrift kan udskilles i aktieselskaber, og det er vigtigt.

Den enkelte privatbane kan beslutte, om man vil etablere et aktieselskab, men vilkårene skal godkendes af trafikministeren og beslutningen ligeså.

Privatbanerne modtager offentlige tilskud til dækning af driftsunderskud og udgifter til investering i jernbanedriften fra staten og de kommuner og amtskommuner, som har interesse i privatbanen, 70 pct. fra staten og 30 pct. fra amt og kommune.

Ud fra en betragtning om, at rutekørsel ofte erstatter jernbanetrafik i det kollektive trafiktilbud, har man som tidligere sagt indtil nu kunnet medregne et eventuelt underskud på denne rutekørsel i beregningen.

Da de 9 privatbaners indtægt for to tredjedele vedkommende har været overskud på rutekørsel, har det ikke kostet noget, at der har været denne mulighed. Tværtimod har man på statens budget haft en mindre udgift til tilskud

på 70 pct. af de 23,9 mio. kr., som overskuddet i årene 1991, 1992 og 1993 beløb sig til. Det svarer til en mindre udgift på ca. 17 mio. kr. for statens vedkommende, så det har altså ikke været nogen dårlig forretning.

Men ved de foreløbige udbudsrunder har det vist sig, at der vil være et gennemsnitligt fald i betalingen for rutekørsel på 10 pct., og der er ikke nogen tvivl om, at udbud medfører skærpet konkurrence, så det kan være svært at sige noget om, hvordan resultatet vil være i fremtiden.

Med lovforslaget, som det foreligger, vil der i fremtiden være to muligheder for privatbanerne for at have busdrift: 1. Man kan have buskørsel som hidtil i banens regi, dog uden mulighed for at indregne underskud på busdriften i driftsunderskuddet. 2. Privatbanen kan oprette et aktieselskab i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler, og der vil skulle indbetales et stiftertilgodehavende til privatbanen, som sikrer, at selskabet ikke har konkurrencefordel i forhold til andre busselskaber. Men det vil også sige, at privatbanerne ved oprettelsen af aktieselskaber heller ikke kommer i konkurrenceunderskud over for andre private busselskaber.

Hovedsigtet er at tilpasse loven om privatbaner til den eksisterende virkelighed og at skabe lige konkurrencevilkår, og dette mål mener jeg man har nået.

Tilbage står et enkelt lille spørgsmål, som jeg vil bede trafikministeren om at komme med en kommentar til. Kan dette lovforslag med konkurrencens barske virkelighed have indbygget en risiko for den fremtidige betjening af befolkningen i tyndt befolkede egne af landet, så det trafiktilbud, man dér får, bliver for dårligt og ikke dækker befolkningens behov?

Med disse ord vil jeg anbefale lovforslaget på Socialdemokratiets vegne.

**Erik Larsen (V):**

Når forudsætningerne for privatbanernes drift af buskørsel ændres ved, at man går fra at anvende standardentreprenørkontrakter ved rutekørsel for kommunale og amtskommunale trafikelskaber og til at anvende licitation i overensstemmelse med EU-bestemmelserne, er det helt naturligt at skabe lovgrundlag for at udskille privatbanernes busvirksomhed i særskilte selskaber. Det er helt nødvendigt, at den hjemmel, der i den nuværende lovgivning er til, at underskud på busdrift kan overføres til selskabet og dermed dækkes ind af stat, amter og kommuner, nu fjernes, sådan at der kan skabes lige konkurrencevilkår for andre udbydere.