

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 60 stemmer (S, SF, RV, EL og CD) mod 55 (V, KF, FP og DF).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 42:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om det økonomiske kaos, der er opstået i DSB-koncernen, og hvilke initiativer vil regeringen tage for at rette op på forholdene?«

Af Ole Donner (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Pia Kjærsgaard (DF) og Poul Nødgaard (DF).

(Forespørgslen anmeldt 21/2 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/2 96).

Begrundelse

Ole Donner (DF):

Når Dansk Folkeparti har ønsket at få en debat om forholdene i DSB-koncernen og de selskaber, der er blevet udstukket fra DSB som selvstændige aktieselskaber, bunder det i, at man næsten hver eneste uge kommer i den situation, at man læser om direkte skandalesager inden for koncernen.

Og når man ser tilbage på, hvad der er sket i de sidste 2-3 år inden for koncernen, behøver man bare at nævne »Ask« og »Urd« og de forhold, der var dér; der er skandaler i DSB's rederidivision, man har ikke styr på forpagtningskontrakter, der er smugleri ved Østersøen.

Der er skandalen omkring indkøbene af regionaltogene; man indkøbte dieseltog, der blev hensat til forældelse i Rødby, man indkøbte nogle lokomotiver, som der også var problemer med.

Så er der hele håndteringen af IC-3 togene, forsinkelser, køreplaner m.v. og håndteringen af sikkerhedssystemerne, som har været oppe flere gange i Folketinget, og gad vide om det overhovedet er kommet i orden endnu.

Man havde momsflus til 160 mio. kr., som man bare kaldte systemfejl, og det er utroligt, at man fortsat inden for DSB ikke ønsker at fastholde en eneste person på det ansvar, der er, hver gang der sker sådanne fejl.

Efter at der nu er etableret aktieselskaber, er det tilsyneladende meningen, at Folketinget skal forholdes alle oplysninger fremover. Derfor har Dansk Folkeparti ønsket debatten i dag.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg kan slet ikke anerkende, at der skulle være økonomisk kaos i DSB, således som det postuleres i forespørgslen. Der har været økonomiske problemer i DSB, således som det fremgik af Bernsteinrapporten fra 1994 og af redegørelsen fra Statens Regnskabsdirektorat fra samme år, men det er DSB i gang med at rette op på.

Som det blev påpeget i både Bernsteinrapporten om DSB's økonomistyringssystem og i redegørelsen fra Statens Regnskabsdirektorat var hverken økonomistyringen eller regnskabskvaliteten tilstrækkelig. DSB har taget kritikken til efterretning og har siden udviklet et nyt og bedre økonomistyringssystem.

Det nye system blev indført den 1. januar i år. Opsætningen af systemet er foretaget under nøje hensyntagen til den kritik, der tidligere har været rettet mod DSB. Der er således parallelt med systemopbygningen arbejdet med at styrke den regnskabsfaglige organisation i DSB, og systemet bygger på en helt ny kontoplan, ligesom den centrale økonomistyring er styrket gennem oprettelse af en økonomiafdeling.

DSB har nu skabt en solid platform for en videreudbygning af systemet. I de kommende år vil systemet blive målrettet mod, at DSB ikke blot aflægger regnskab i overensstemmelse med bevillingsreglerne, men det vil også sætte DSB i stand til at aflægge regnskab efter årsregnskabslovens principper.

Jeg mener således, at DSB har rettet sig efter kritikken, og jeg har tillid til, at der nu er etableret et økonomistyringssystem, der sikrer en fornuftig forvaltning af de midler, som DSB jo er tildelt.

Forhandling

Ole Donner (DF):

Det var jo en utrolig kort redegørelse, ministeren her gav; Der kom stort set ikke nogle oplysninger frem. Det er selvfølgelig beklageligt, at man ikke vil diskutere DSB og forholdene deromkring.

Både Trafikministeriet og DSB er gentagne gange blevet kritiseret af såvel rigss- som statsrevisorer. Der er i udførlige rapporter angivet den slendrian, der er udvist fra ministeriets og DSB's side. Ministeren nævnte selv Bernsteinrapporten. Der var nedsat et udvalg, der meget skarpt har kritiseret mange af de dispositioner, som specielt Trafikministeriet og DSB har foretaget.

Den daværende socialdemokratiske trafikminister bestilte herefter en redegørelse fra en advokat, som fremkom med de udtalelser, som man ønskede, nemlig at der ikke blev rejst krav over for nogen af de ansatte, og at der ikke skulle rejses krav eller disciplinærsager eller nogen form for erstatninger.

I de tilfælde, hvor der foreligger et ansvar, har man som hovedregel flyttet disse personer til højere stillinger i andre områder inden for ministeriet. Og hver gang man foretog nogle dispositioner, f.eks. i sagen omkring »Ask« og »Urd«, skete der ikke dem noget, som var de egentlige årsager til miseren, men den stakkels mand, som var stråmand i sagen, Niels Blæsbjerg, blev erklæret konkurs og meldt til politiet for bedrageri m.v. Embedsmændene blev bare forfremmet eller forflyttet til andet arbejde for at blive fritaget for ansvaret.

Dengang man lavede de DSB-aktieselskaber, mente vi, at det var en god idé, at man begyndte at privatisere, men når man ikke vil sælge aktierne, så er det ikke nogen god idé, for så er der ikke tale om privatisering. Nu er de selskaber så kommet op at stå, og ministeren er nu hovedaktionær, og han benytter åbenbart sin stilling til at forholde Folketinget oplysninger og gemme dem i så stor udstrækning som muligt.

Man kan nævne et selskab som DSB Gods. De har mange hundrede millioner i underskud, og godsterminalen fungerer slet ikke. DSB Rederi A/S betaler ikke sin gæld til staten, får udsættelse med at betale 1,2 mia. kr. og får derved et indirekte tilskud, et statstilskud, som i øvrigt er ulovligt, og så er de så fremme med en erstatningssag vedrørende HH-linjen.

DSB frygter tilsyneladende også, at man ikke vil kunne komme til at transportere gods under

Storebælt i den udstrækning, man har regnet med, siden man har bestilt nye færger til Rødby-Puttgarden, så godset i hvert fald kan komme den vej.

Derfor har vi ønsket debatten for at diskutere de kaotiske forhold, der er omkring DSB og DSB-selskaberne. Og derfor kunne vi jo godt håbe, at nogle ville være med til at diskutere dette her og ikke gøre, som man hidtil har gjort, nemlig sige, at man ikke kan have et ansvar, hvis man er ansat under trafikministeren. Hvis man undtagelsesvis har ét, så flyttes eller forfremmes man, så man bliver fritaget for det ansvar.

Ministeren sagde, at nu havde man rettet op på nogle forhold. Der var sandelig også noget at rette op på. Dengang lavede man momsfuske på 160 mio. kr., og det undskyldte man med, at det var en systemfejl. Hvis det havde været en lille håndværksmester, der var kommet til at fuske med 20.000 kr., så var han kommet i arresthuset. Men der sker ingenting.

DSB købte i begyndelsen af 1990'erne også nogle dieseltog. Dem hensatte man til forældelse i Rødby, fordi man hurtigt fandt ud af – det var nogle, man selv havde designet – at de selvfølgelig heller ikke kunne køre, som det er normalt omkring det, DSB bestiller.

Så kom man med et forslag til, hvad det skulle koste at etablere den nye Frederikssundsbane. Der startede man med 260 mio. kr., så kom man op på 800 mio. kr., og inden det bliver færdigt, bliver det formentlig 1½ mia. eller 2 mia. kr.

Dengang Bernsteinrapporten kom frem, kritiserede man stærkt den måde, man førte regnskaberne på i DSB. Det viste sig stort set, at den, der stod for regnskabsføringen, ikke havde nogen som helst forstand på det, så derfor forfremmede man vedkommende og flyttede ham.

I hele DSB's måde at drive virksomhed på er der mangel på styring, og det kan man se af den måde, hvorpå de forvalter de indkøb, de skal gøre. Nu f.eks. sikkerhedssystemet. Det indkøbte man og lagde på lager. Det er selvfølgelig rart at have et sikkerhedssystem liggende på lager. I årevis tog vi det op med jævne mellemrum og spurgte, hvornår det blev færdiggjort, og hvad der skete med det, og hver gang, der skete en stor ulykke, kom det op igen i Folketinget.

Man indkøbte nogle rangerlokomotiver, som kostede mange millioner kroner, fordi de folk, der indgik kontrakterne, ikke havde forstand på at indgå kontrakter.

Man indkøbte regionaltog. Der blev leveret 30 af dem – stærkt forsinket i øvrigt – og da de ankom, kunne de ikke køre eller rettere sagt, det kunne de godt, men hvis de mødte nogen, så stoppede dem, de mødte, så derfor måtte man indskrænke sig til at køre med et par af dem om natten fra kl. 2 til kl. 4.30 oppe i Nordsjælland for at øve sig i det. I øvrigt kom de sidste 10, der blev leveret, med meget stor forsinkelse, og ifølge kontrakterne var det meget store dagbøder, der skulle til, men på grund af de fejl, der var sket omkring indgåelse af kontrakterne med folk – igen: der ikke havde forstand på det, ja, så kom der stort set ikke noget ud af det.

Derfor ville vi gerne have, at man drøftede disse ting, og vi ville gerne have, at man fremover en gang imellem kunne få at vide, hvad der sker i de statslige aktieselskaber, hvor ministeren er eneaktionær. Det er jo ikke sådan, at fordi det er et aktieselskab, så kan man ikke få nogen oplysninger. Ministeren er jo i den heldige situation som eneaktionær, at han både kan indkalde til ekstraordinære generalforsamlinger og meget andet. Han kunne f.eks. indkalde til en ekstraordinær generalforsamling og bede om en redegørelse for det pågældende selskabs forhold, hvilke planer de havde for fremtiden, og hvordan statusen var i øjeblikket, og så kunne han give Folketinget en redegørelse.

Hvis ministeren ikke var tilfreds med den redegørelse, eller hvis ministeren mente, at selskabet kørte i en forkert retning, ja, så er det den letteste sag af verden at udskifte denne bestyrelse. Ministeren har den fulde kompetence til at afskedige en bestyrelse og vælge en ny.

Men vi har ikke store forhåbninger til, at Folketinget inderst inde vil være med til at få en tilbundsgående undersøgelse af dette her. Men jeg vil gerne på vegne af Dansk Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget opfordrer regeringen til at udarbejde en rapport om DSB-koncernen, herunder DSB Rederi A/S, DSB Busser A/S og DSB Gods.

Rapporten skal indeholde en status for den samlede økonomi i DSB-koncernen og en status for økonomien i de enkelte dele af DSB, herunder DSB Rederi A/S, DSB Busser A/S og DSB Gods.

Rapporten skal endvidere indeholde en redegørelse for de tiltag, der planlægges i forbindelse

se med den fremtidige drift af DSB-koncernen, herunder DSB Rederi A/S, DSB Busser A/S og DSB Gods.

Rapporten skal foreligge i efteråret 1996.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.»

(Dagsordensforslag nr. D 57).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se foran). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Søren Hansen (S):

Økonomisk kaos. Den betegnelse kan man bruge med større eller mindre ret. I dette tilfælde er det sket uden ret. Der er ikke tale om økonomisk kaos i DSB. Naturligvis kan der være vanskeligheder med at få det hele til at hænge sammen og fungere, som vi alle sammen – og jeg går ud fra også DSB – helst ville have det til at fungere. Men derfra og så til at tale, som forespørgerne gør, om økonomisk kaos er der langt. Og hvis det var sådan, at man ikke fra DSB's ansvarlige ledelse og bestyrelse greb fat, når der opstår vanskeligheder, kunne tingene naturligvis udvikle sig, måske også i retning af kaos. Men den situation foreligger ikke.

Hvis det forholdt sig, som det er påstået i forespørgslen, ville det være – det at rejse en forespørgsel af denne type – en grov, grov anklage mod den bestyrelse, som netop er blevet sat i funktion for at klare de opgaver, som er DSB's, herunder den økonomiske side af sagen. Men som det er fremgået af ministerens besvarelse, har DSB netop taget initiativ til at udvikle nye og bedre økonomistyringssystemer, herunder har DSB oprettet en økonomiafdeling. DSB's økonomistyring er ikke i kaos, men – undskyld – på rette spor!

Da vi for ikke så farlig lang tid siden vedtog loven om ny struktur for DSB, var der i hvert fald én ordfører, der udtalte ønsket om, at Folketingets 179 medlemmer ikke længere – som det havde været praksis op til det tidspunkt – følte sig som bestyrelse for DSB. Men det er jo altså ikke alle ønsker, der imødekommes, og i hvert fald ikke lige med det samme.

Hvis der var tale om økonomisk kaos i DSB, og hvis direktionen i en sådan tænkt situation ikke greb ind, og hvis bestyrelsen ikke foretog sig noget – hvis, hvis – og hvis Stats- og Rigsrevisionen i så fald heller ikke gjorde noget, og hvis trafikministeren i en sådan stadig tænkt

situation ingenting foretog sig, ja, så kunne det være rimeligt at rejse en forespørgsel som den, hr. Ole Donner m.fl. har rejst her i dag.

Men da kaos i DSB altså er en tænkt situation, er forespørgslen unødvendig og overflødig. Det er også den foreslåede dagsorden, som vi derfor vil stemme imod.

Svend Heiselberg (V):

Nu skal vi passe på, at vi ikke gør det til en vane rent automatisk at sprede mistillid til al offentlig virksomhed. Venstre har aldrig forsømt nogen lejligheder til at påpege, at vi er imod, at det offentlige skal drive store monopolvirksomheder uden at have konkurrence såsom DSB, postvæsenet, GiroBank, Tele Danmark, HT osv.

Venstre har derfor også været i front for at arbejde for den størst mulige privatisering og en opsplitning af det store DSB, hvilket skete i forbindelse med den strukturændring, som er gennemført. Der er bestyrelser for en række af selskaberne, som har ansvaret for de forskellige virksomheders drift og økonomi, samtidig med at de også har fået retten til at gå konkurs, uden at staten skal gribe ind.

I Venstre tror vi på, at når vi ikke kan få en total liberalisering, så er det system, vi har valgt, og som der er opnået politisk enighed om, et godt system. Vi er også af den opfattelse i Venstre, at vi ikke i tide og utide skal blande os i bestyrelsens arbejde. Vi kan udstikke politiske rammer, som bestyrelsen må holde sig inden for. Og det tror vi på, indtil noget andet er bevist, at vi kan have tillid til. Her har vi jo de almindelige aktieselskabsbestemmelser og endelig Rigsrevisionen sammen med ministeren, som er ansvarlig over for Folketinget.

Ministeren har været inde på de uheldige økonomiske problemer i DSB før 1994, som førte til Bernsteinrapporten. Men det er jo netop bestyrelsens opgave i DSB at rette op på fortidens synder og sikre, at der ikke sker gentagelser. Og hertil er svaret fra Venstre: Vi ønsker, at bestyrelsen og de ansatte i offentlige virksomheder får politisk arbejdsro. Og derfor kan vi heller ikke støtte den foreslåede dagsorden.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Når man skal forberede sig på en ordførertale til en forespørgselsdebat i Trafikudvalgets regi, er det som regel med en vis grundighed, for det er jo debatter, som varer lang tid, og som ofte også har en stor underholdningsværdi.

Underholdningsværdien mangler da heller ikke her, for bare det at bruge et ord som kaos fik mig til at gå adskillige ture rundt på mit kontor. Det er kaotisk en gang imellem, det kontor, men det lykkes en gang imellem, når man stiller sig godt op på dybfryseren, at få et overblik over situationen.

Det skyldes måske, at man nogle gange graver sig ned i sagerne og sætter sig ind i, hvad det egentlig drejer sig om. Og derfor er kaos jo for nogle noget, der opnås meget let, og for andre, ja, dér vil det jo så sige, at hvis vi kigger på universet og dets uendelige gentagelser, så pludselig opstår der en struktur, som absolut ikke gør det kaotisk, men overskueligt. Det er de færreste, der kan overskue dette. Og det er måske dér, teorien om kaos får sin betydning.

Men nu er der altså det faktum omkring DSB, at vi lige for nylig har gjort det til selvstændige selskaber. Det vil sige til selvstændige selskaber, som har en bestyrelse og en direktion, som har et ansvar og en kompetence. Det vil sige, at de, som tidligere hr. Svend Heiselberg sagde, også som selvstændige firmaer kan lave dispositioner, som gør, at de kommer ud dér, hvor de ikke har eksistensberettigelse mere.

På det tidspunkt kan det godt gå hen og blive et politisk problem, men ikke før. Det kan det også, hvis ikke man kan holde sig inden for aftalerammerne og man kommer her til Folketingets politikere og anmoder om at få ekstra bevillinger eller lignende. Så bliver det et politisk problem. Da Det Konservative Folkeparti helt klare politik er, at vi ikke blander os i driftsmæssige anliggender, så skal vi i hvert fald her helt klart sige, at vi ikke kan støtte det fremsatte dagsordensforslag.

Jeg synes egentlig, det er fantastisk at tænke sig, at man starter sådan en forespørgselsdebat – jeg fristes næsten til at sige en reklameudsendelse – og så laver et dagsordensforslag, som jo ikke er andet end definitionen på en årsberetning og et driftsregnskab. Det får vi om et par måneder. Desuden er jeg så i den heldige situation, at jeg er i et parti, som har indgået et forlig omkring DSB. Og jeg er overbevist om, at jeg til hver en tid kan gå over til ministeren og få en rapport, hvis jeg ønsker det.

Så vi kan desværre ikke støtte dette forslag.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg hørte hr. Ole Donner fra starten, og så bliver jeg helt forbavset, når jeg kan konstatere, at når man kører frem og tilbage med tog 4 timer for at

komme på arbejde og hjem igen, er man kommet 1 minut ind før tiden i dag, og at jeg altid når ind til tiden, når jeg skal på arbejde her i Folketinget. Der er undtagelser selvfølgelig, når det er snevejr, men DSB fungerer dog trods alt, selv om det var mange ting, der blev taget op.

Men jeg skal da ikke undlade at sige, at vi også fra SF's side synes, at der er problemer – ikke kaos, men der er problemer i DSB i allerhøjeste grad. Og jeg synes selv, at DSB har noget af skylden for det engang imellem, må jeg nok indrømme, når man tænker på, at Frederiksbundsbanen, som vi diskuterede i går, er en af tingene. Også IR4-togene, som ikke ville køre, er selvfølgelig noget, som gør det svært blandt folk at elske DSB, vil jeg nok sige, når den slags ting sker.

Men nogle gange synes jeg også, at DSB er uskyldig i noget af det, der bliver dem påduttet. Der var en tv-udsendelse for ikke så lang tid siden om DSB Rederier og deres redningsudstyr osv. Og dér må jeg nok sige, at det i hvert fald ikke var DSB, man her skulle klandre. Skulle man være efter nogen – det var med baggrund i »Estonia«s forlis – så skulle man have taget Bornholmstrafikken eller DFDS, men man går ikke ud og tager de private. Det er nemmere ligesom at køre på DSB. Det ser man desværre for tit.

Men det skal ikke afholde os fra også at kritisere DSB, når der er noget at kritisere, selvfølgelig, men de, der skal kritiseres i den forbindelse, er ifølge SF i hvert også politikerne. Vi har da ikke den opfattelse, at det er nok midler, der gives til DSB. Og vi er da kede af, at DSB's aftaler måske mange gange bliver lavet en sen aften, når finanslovforliget skal indgås. Og de 3-års aftaler, der laves, binder altså, således at det er svært at lave dem om. Det vil jeg da beklage. Jeg er ikke sikker på, at man skal lave 3- og 4-års aftaler inden for DSB, for det er svært at lave tingene om.

Godset er noget, som vi fra SF's side beklager. Det er da beklageligt, at der er et underskud på DSB Gods på 400 mio. kr., og at man nu begynder at lægge op til, at DSB Gods, når den faste forbindelse over Storebælt er færdig, bliver noget med Høje Taastrup-Taulov.

Det er da meget muligt, man kan lave en godsbro dér og så fra de to store terminaler lade godset gå videre rundt omkring i Jylland og på Sjælland. Det er meget muligt, det kan lade sig gøre, men man taber altså en hel del gods undervejs. Og der kommer altså en hel del mere

ud på landevejene. Det er i hvert fald noget af det, som vi er imod.

Jeg vil også nok sige, man skal lytte lidt til de ansatte. Som sagt kører jeg jo og har snart kørt over 10.000 km i DSB's tog, så jeg får nogle samtaler med de ansatte, og her siger man ærlig talt, at der er for mange hævdinge i DSB. Der er for få til at gøre det almindelige arbejde. Og det er noget, som jeg godt vil anmode trafikministeren om at se lidt på, om det virkelig har sin rigtighed. Jeg mener, at når de ansatte så bastant fremfører det, så må der være noget om det.

DSB Rederi, som jo er blevet selvstændigt, synes jeg også giver noget af et problem, fordi nu er DSB Rederi og DSB begyndt at bekrige hinanden. Jeg troede, de skulle arbejde sammen. Der har lige været en ansøgning i Persontrafikrådet fra DSB Rederi, hvor man nu vil have busser fra Århus til København, og noget af tiden skulle de sejle til Kalundborg om bord i en ny katamaran, der gerne skulle indsættes mellem Århus og Kalundborg.

Det med, at katamaranen bliver indsat dér, synes jeg, er en udmærket idé, især hvis det er i samarbejde med det private Cat-Link, men at de også vil have busser, at de ikke vil bruge DSB's tog, som er hurtigere og går lige 5 minutters gang fra, hvor færgen lægger til, fatter jeg ikke. Det er tilsyneladende tale om en intern uenighed i DSB, hvor rederiet er sur på DSB's IC3-afdeling, fordi den har indgået en aftale med Cat-Link. Det var ikke det, jeg havde regnet med dengang; jeg har selv har været en af fortalernes for, at der skulle være en vis selvstændighed.

Hr. Ole Donner var inde på »Ask« og »Urd« og har været det adskillige gange og har lavet en pressemeddelelse derom, hvor den får hele armen. Den er fra den 27. marts.

Jeg vil da godt sige, at SF er en af aftaleparterne i det med »Ask« og »Urd« og den underskudsdækning, der er. Den er i hvert fald blevet meget større end før, men det har noget at gøre med nogle regnskabstekniske måder, det her skal gøres på. Underskuddet var sidste år 83 mio. kr., men vi vil da godt fra SF's side være med til at diskutere, om det underskud fortsat skal dækkes, eller om man skal lave tingene om.

Der er tre hvis'er i det her: Hvis den nye DSB-katamaran bliver indsat mellem Århus og Kalundborg, og hvis »Ask« og »Urd« f.eks. i stedet for at tage passagerer med kunne sejle som rene godsfærger mellem Århus og Kalundborg. Vi mener så heller ikke, at der ville være det

underskud, der er. Underskuddet i dag har noget at gøre med, at der er bygget om, og at man kan tage passagerer og personbiler med; det behøves ikke den dag, en katamaran bliver sat ind. Så hvis de to hvis'er kunne opfyldes, vil vi godt se på det tilskud, der er; det er noget med 200 mio. kr., der stadig væk er på de næste 2 års finanslov. Det tredje hvis er, at vi håber, man vil gå ind på et samarbejde med Cat-Link, der i forvejen besejler ruten. I stedet for at man kører hinanden ned, var det bedre, at der blev et samarbejde. Det ville også være bedre for DSB's tog på nordvestbanen.

Hr. Stefan Rasmussen var inde på, at man ikke skal blande sig i DSB. Det er jo meget interessant, eftersom De Konservative i hvert fald har blandet sig i HHI-linjen, hvilket er medvirkende til, at der nu kommer et lovforslag, som givet får flertal, og som betyder, at ScandLines får en mindre indtægt.

Den mindre indtægt mener vi selvfølgelig, at DSB Rederi skal have fuld erstatning for, men vi mener også, at den pris, som skal betales af DSB Rederi – som jo skal ud og låne 1,2 mia. kr. i år, som skal betales til statskassen, fordi det er blevet et selvstændigt rederi – er for høj, for der er kommet nogle nye internationale krav gennem FN's IMO, altså den internale maritime organisation, med baggrund i ulykken på »Estonia«. Her mener vi, eller vi ved, at DSB's færger – i hvert fald de ældre af dem, der er på Storebælt i dag – får nogle ordentlige regninger, hvis de skal leve op til kravene, og det skal de selvfølgelig.

Der ligger en anden ting også på Storebælt, og det er Storebæltstunnelen, der er blevet dyrere, end man har regnet med. Den går jo i gang med at køre med gods i februar, og den går i gang med passagerer i juni, men om DSB kan betale den tilbage, er der vist ikke nogen, der er sikker på – og slet ikke når De Konservative som banerførere går ind for, at nu skal DSB's takster sættes ned. Hvis det sker, vil den kollektive trafik få endnu et knæk. Så kan man slet ikke betale det tilbage, man skal fra DSB's side, for så er der flere, der vil bruge bilen, og giver man rabatter på den faste forbindelse over Storebælt, betyder det, at Mols-Linien, der lige har investeret 1,2 mia. kr. i nye færger, skal have underskudsdekning fra A/S Storebæltsforbindelsen. Så de penge, der kommer ekstra ind på Storebælt, kan man give til Mols-Linien.

Lad mig slutte af med at komme med noget, der er lidt visionært. Hvad skal vi gøre for, at

DSB kommer op at stå igen og korpsånden vender tilbage? For det er noget af det, jeg synes, der mangler. DSB er jo en stor butik med 20.000 ansatte og har en omsætning på 14 mia. kr. Jeg har talt om den usynlige bestyrelse før. Jeg er ked af, at jeg er gået ind for, at der skulle være en bestyrelse i DSB, en professionel bestyrelse. Jeg kender dem ikke. Jeg har aldrig set dem. De har aldrig præsenteret sig for Trafikudvalget. Trafikudvalget har i det hele taget mig bekendt aldrig set dem. Jeg troede, at man ville få en bestyrelse, der kunne sætte noget gang i korpsånden eller ligesom give DSB nogle visioner. Det er ikke sket, og derfor kunne man lige så godt undvære den bestyrelse. Men jeg har desværre selv nogle aktier i, at den er kommet.

Vi havde en debat om DSB for 14 dage siden, hvor regeringen og SF enedes om en dagsorden, som jeg er glad for, og som jeg håber bliver noget, vi kan bruge. Det var med baggrund i Trafikplan 2005.

De nye investeringer, der skal være inden for DSB: Elektrificeringen, der skal fortsætte, dobbeltsporet mellem København og Ringsted, nye S-tog, som gerne skulle fremmes – de første otte er jo ved at være klar. Disse ting bevirker investeringer på 20 mia. kr., og jeg håber, at der, når vi får rapporten, kan samles flertal for, at vi kommer i gang med de investeringer, således at også DSB's ansatte kan se, at der er en fremtid for deres arbejdsplads.

Også finansieringen er vigtig. Har samfundet som sådan, har Folketinget råd til at investere de 20 mia., måske 30 mia. kr., det drejer sig om? Trafikministeren har været inde på, at der også skal indføres højhastighedstog. Det er svært at se, om man har råd til det, og om der er flertal her i Folketinget for at investere de 20–30 mia. kr. Derfor skal man måske ud og have finansieret de her ting på nogle andre måder. Det er vi åbne over for i SF, og det er også det, der ligger i den dagsorden, der er foreslået.

Men alt i alt: Hvis DSB ikke kører ordentligt, er det, fordi de ikke har penge nok. Jeg mener ikke, det er DSB, der er ansvarlig, jeg mener, det er politikerne, der er de ansvarlige i det her.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er helt klar over, at hr. Tommy Dinesen holder meget af DSB – omtrent lige så meget som jeg. Men jeg må nu alligevel sige, at det undrer mig, hvordan han kan få denne her debat til at blive en generel debat om DSB, om principper og

store linjer, finansiering, ruter osv., på baggrund af det fattige, og må jeg have lov at sige i futtogssproget: futtige oplæg, der ligger her.

Når jeg har bedt om ordet, er det for at rette en historisk misforståelse. Det meget brede forlig – når jeg tænker på, hvor mange der er med her i Folketinget – om DSB's økonomiske rammer, som er indgået, er ikke på nogen måde et nattearbejde eller hastværksarbejde eller sidste øjeblikks-arbejde. Under trafikministerens ledelse var dette arbejde i gang i mange uger, og der var al den tid, både forligspartnerne og andre ønskede til at få oplysninger og til at stille forslag. Der ligger et grundigt stykke arbejde bag, og det er vigtigt, at det ikke bliver stående uimodsagt, at det skulle være udtryk for noget, der sådan kom til hu hej, vilde dyr. Det er ikke tilfældet.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg er såmænd meget enig med hr. Melchior i, at vi ikke skal få den her debat til at trække uindigt ud, men jeg vil blot gøre hr. Tommy Dinesen opmærksom på et par ting, som han tillod sig – selvfølgelig berettiget – at tage med i sin ordførertale.

Når jeg siger, vi ikke vil blande os i driftsmæssige anliggender, så mener jeg, at vi ikke vil blande os i driftsmæssige anliggender. Det gjorde jeg også rede for, da vi her i salen debatterede linjen imellem København og Berlin; det var et driftsmæssigt anliggende. Men for os er Helsingør-Helsingborg-sagen et politisk anliggende. Det er jo selvfølgelig subjektivt som alt andet, der bliver udtalt af enkeltpersoner og partier, og hvad det nu er. Vi ser det som værende et politisk problem, fordi det kan gå ud over regionens fremtidige udvikling, og det mener jeg også jeg har redegjort rigeligt for.

Men når der så bliver sagt, at vi i Det Konservative Folkeparti ivrigt går ind for, at taksterne skal sættes ned i det offentlige, og at det dermed vil forringe mulighederne, og jeg ved ikke hvad, må det bero på en misforståelse. Hr. Tommy Dinesen nævnte jo netop, at hvis vi havde den situation, at DSB Rederi fik lov til at lave deres katamaranfærger og at samarbejde med et privat busselskab, ja, så ville det gå ud over togene. Jamen det bestemmer forbrugeren da. Det er da forbrugeren, der bestemmer, når han står på stationen, om han vil gå det ene eller det andet sted hen. Og hvis prisen er den samme, er jeg slet ikke i tvivl om, at han vil vælge at gå op i et

af disse pragtfulde IC3-tog eller IC4-tog, som kører fra Kalundborg og ind til Københavns Hovedbanegård, Taastrup, eller hvor man nu skal hen, for det er en fornøjelse at sidde i dem.

Og jeg kan kun glæde mig over, at vi så at sige har været med til at bane vejen for, at vi kan få det kollektive transportnet til at indgå som en væsentlig del af den infrastruktur, som vi skal have til at hænge sammen i Danmark.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nu skal forespørgselsdebatten ikke gøres til en generel trafikpolitisk debat, men jeg vil dog alligevel tage en kort bemærkning, fordi jeg hæftede mig ved, at hr. Tommy Dinesen sagde, at man fra SF's side var åben over for at se på, om staten fortsat skulle dække det store under-skud, som vi havde i forbindelse med »Ask« og »Urd«.

Det synes jeg da er interessant, for SF har jo altid været imod, at vi kunne diskutere det, og derfor er vi glade for, at der er blevet mulighed for, at vi nu kan tage det op. Jeg mener også, at man kan sætte spørgsmålstegn ved, om det i det hele taget er EU-medholdigt, at vi giver tilskud. Men det er jo noget af det, som vil blive afklaret.

Som sagt har Venstre altid været imod, at man skulle give de store tilskud til færger – »Ask« og »Urd« i særdeleshed. Jeg håber så på, at vi kan få en god dialog om, hvordan vi skal bruge pengene, for når vi har været imod det, så er det ikke af besparelseshensyn, men af hensyn til, at vi efter vores mening kunne bruge pengene bedre andre steder.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det er meget, at jeg skal bebrejdes af hr. Arne Melchior og måske også af andre ordførere for at tage det alvorligt, når et parti eller et medlem beder om at få en sag behandlet her i Folketinget. Det har jeg ærlig talt tænkt mig at gøre, og det er noget, SF selv afgør.

Jeg synes ærlig talt, at det må være mærkeligt for folk, for mennesker, for pendlere, som alle føler, at der sker noget i DSB – de mærker det i hvert fald, når de bliver forsinket el. lign., og de kan næsten hver dag læse om tingene i avisen – at det skal stå uimodsagt, når hr. Ole Donner fremfører, at det er rent kaos. Det, jeg prøver på at sige, er, at der er nogle steder, der er kaos, der er nogle steder, det ikke er godt, der er nogle steder, der er problemer. Det skal vi selvfølgelig

diskutere, det er derfor, vi er her, det er vel derfor, vi er valgt, og det er vel derfor, Trafikudvalget er nedsat: for at tage den her slags ting op.

Jeg tager hr. Ole Donners idé – eller hvad hedder sådan noget? – alvorligt. Når hr. Ole Donner har bedt om at få en sag diskuteret, skal vi selvfølgelig diskutere den. Jeg ved ikke, hvordan folk ellers ville opfatte det her Folketing, hvis de oplevede – men det gør de jo så ikke – hvordan det foregår.

Så siger hr. Arne Melchior, at der har været et grundigt arbejde. Jeg ved godt, at der har været et grundigt arbejde, men det har der ikke været på alle punkter, og det har ikke været grundigt nok. I går diskuterede vi altså Frederikssundsbanen, som er blevet fordyret, hvor prisen er doblet op, altså godt og vel ½ mia. kr. mere end planlagt. Det tyder da ikke på, at der har været et grundigt arbejde. Undskyld, jeg siger det, hr. Arne Melchior, det gør det vel ikke. Man kunne ganske givet tage flere ting op også; det kunne jeg godt, men det kan jeg ikke nå.

Til hr. Stefan G. Rasmussen: Hvis man sætter billetprisen ned på Storebæltsbroen, er der flere, der vil køre over; det er noget, der siger sig selv. Men den rabat kan man ikke give til Storebæltstunnelen, fordi de to – broafdelingen og tunnelafdelingen – er økonomisk adskilt. Derfor vil der komme flere over med biler, der vil komme flere, der ikke bruger Mols-Linien. Det naturlige område for at bruge forbindelsen vil altså blive større, hvis man sætter prisen en hundredlap ned.

Mols-Liniens årsrapport kom i forgårs. Jeg læste den med interesse, også fordi vi diskuterer, om de skal have en vej deroppead. Hvis det var sådan, at Mols-Linien ikke var der, ville man få biler for 125 mio. kr. flere kørte kilometer på de danske landeveje. Så meget sparer Mols-Linien i det her. Jeg har ikke set tallet før, og jeg synes, det var udmærket.

Hr. Svend Heiselberg er jeg enig med. Jeg kan ikke nå at sige mere.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Hr. Tommy Dinesen beklagede sig over, at DSB havde mistet gods til lastbiltrafikken. Det er her, de frie markeds kræfter spiller ind, vil jeg gerne sige til hr. Tommy Dinesen.

Mit spørgsmål lyder: Hvorledes forestiller hr. Tommy Dinesen sig, at dette gods igen skal komme tilbage til jernbanen? Jeg håber da ikke, at det skal være med statsstøtte.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er derfor, jeg mener, at det er politikerne, der er de skyldige, og det er vel også derfor, vi skal diskutere tingene her.

Hvis man havde nogle flere penge til DSB Gods, således at det var blevet mere moderniseret, er jeg overbevist om, at man havde haft nogle bedre muligheder, for det, der ligger i den 3-årige aftale, er jo, at DSB i den periode skal fyre i hvert fald noget med 1.500 mennesker. Det var det, som de ansatte og organisationerne også pegede på, da man indgik aftalen. Det, man nu gør, er, at man fyrer 500 mand inden for godssektionen, og når man gør det, er man også nødt til at gøre nogle andre ting, og derfor er det, at man cutter det af.

Tag Løgstørbanen; jeg har undersøgt den, og nogle DSB-ansatte har også undersøgt sagen deroppe. Der er tre store kunder, som DSB er gået ud til og har sagt til i forvejen: I skal ikke regne med, at den her bane er der om nogle år. Så er de nødt til at finde nogle andre måder at få fragtet deres ting på. Det er farligt gods, og det kommer nu ud på vejene. Det drejer sig bl.a. om Løgstør Rør A/S, som har en masse ting, der skal køres til Tyskland, det drejer sig om BP oppe i Løgstør, og det er noget med ilt; det er meget farligt gods, der nu kommer ud på landevejene. Sådan er det hele vejen igennem. Der er nogle, der mener, at de godt kan køre det anderledes.

Så kan man gøre det, som hr. Søren Hansen har været inde på, nemlig at man med hensyn til nogle af de privatbaner eller nogle af de baner, der måske ikke er særlig rentable, kan spørge, om vognmændene vil gå ud og overtage dem – eller de ansatte.

Men når man fyrer 500 mennesker inden for DSB Gods, er man nødt til at lave nogle andre indskrænkninger, og det har man også gjort.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil indlede med at sige til hr. Tommy Dinesen, at det altid er spændende at høre hr. Tommy Dinesens udredninger fra talerstolen her. I den tid, jeg har været trafikordfører, er jeg blevet meget klog af at høre, hvad hr. Tommy Dinesen siger, for han ved meget om tingene.

Jeg vil til gengæld prøve at holde mig til teksten i forespørgslen, selv om jeg synes, det er interessant, at vi får de her generelle trafikpolitiske debatter, som vi jo næsten altid får, bare trafikordførerne samles her i salen.

Men hr. Ole Donner og hans parti spørger, hvilke oplysninger regeringen kan give om det økonomiske kaos, og så står der: »... der er opstået i DSB-koncernen«. Jeg ved faktisk ikke, hvad det er for et økonomisk kaos, der pludselig – sådan læser jeg teksten – skulle være opstået i DSB-koncernen. Der har da gennem tiden været forskellige måske også uheldige uregelmæssigheder, men der er da bestemt også taget hånd om dem. Det er den ene del.

Den anden del er, at Folketingets trafikordførere og andre trafikpolitikere jo altså også med den styring, der er sket her fra Folketinget, har medvirket til, at det ikke altid er heldige beslutninger, der er truffet. »Ask« og »Urd« har været nævnt flere gange. Mig bekendt var det ærlig talt en politisk beslutning, der lå til grund for hele den øvelse.

Endelig vil jeg sige til hr. Ole Donner: Jamen der er jo så taget hånd om de her ting. DSB er ikke blevet et aktieselskab; DSB har fået en bestyrelse, som vi har hørt, og DSB's funktioner er skilt ud i aktieselskaber, hvor man nu skal begynde at sælge aktierne i selskaberne.

Så jeg vil sige, at hverken jeg eller mit parti kan støtte den dagsorden, der er foreslået, og jeg er enig med den eller de ordførere, der sagde, at det, der er efterlyst i dagsordenen, jo i virkeligheden bare er en årsberetning for DSB, og den får vi ganske snart.

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg skal først sige, at fra Fremskridtspartiets side skal hr. Ole Donner ikke have kritik for, at man har stillet denne her forespørgsel. Vi skal naturligvis have mulighed for at debattere alle de ting, der måtte være ønske om her i salen; sådan er folkestyret indrettet, sådan er de demokratiske spilleregler, og det synes vi er helt o.k.

Jeg må sige, at fra Fremskridtspartiets side er vi godt klar over – ligesom jeg i øvrigt også forstår at alle andre i salen er klar over – at der en del rod, som nogle udtrykker det, og andre kalder det kaos i DSB. Når man ser i Politikens synonymordbog, er der faktisk ingen forskel på, om det er rodet eller det er kaos, og derfor tror jeg ikke, at man skal gå så meget op i det ord, der er brugt i formuleringen af forespørgslen: at der skulle være kaos i DSB.

Når vi tager godsdivisionen, er det således, at den i 1995 gav 100 mio. kr. mere i underskud end planlagt. Det efterslæb kan ikke indhentes.

Punkt 2 er, at godsdivisionens personalenedskæringer jo betyder, som vi nu ved, at DSB får

et par hundrede ansatte, som man ikke aner, hvad man skal bruge til. Det var det, SF var inde på. Godsdivisionen ønsker, at staten skal overtage forpligtelsen til at lønne dem.

Punkt 3: Den forsinkede åbning af Storebæltsforbindelsen betyder lavere indtægter i 1997 og 1998 på ca. 464 mio. kr. ifølge DSB's interne vurderinger. De mange hurtigruter på Kattegat gør formentlig tabet endnu større.

Så har vi for det fjerde den planlagte udvidelse af S-banen, som vi jo diskuterede i går. Balleup-Frederikssund bliver dobbelt så dyr som ventet og et godt stykke over 1 mia. kr., så vi.

Punkt 5: Øresundsforbindelsen betyder, at kapaciteten på Københavns Hovedbanegård er for lille senest i år 2000. For at undgå en flaskehals skal der snarest bevilges penge her.

Som det sjette ønsker DSB at fortsætte elektrificeringen, når den går i stå til efteråret, formentlig på strækningen Lunderskov-Esbjerg, og det drejer sig om en pris på ca. 270–380 mio. kr.

For det syvende betyder Storebælts åbning øget drift og dermed øget vedligeholdelse af IC3-togene. Det er der åbenbart ikke sat penge af til.

Punkt 8: De nye S-tog kræver en løbende opgradering af S-banen for omkring 800 mio. kr. Der er ikke sat penge af til dette.

Man kunne sige, at det er sådan nogle akutte lommemesmerter, DSB har. Og der er efter Fremskridtspartiets opfattelse en del ting, der halter på det område, vi her diskuterer. Ingen tvivl om det.

Dog vil vi sige, at vi ønsker og helst ser – og det kommer nok ikke bag på nogen her i salen – at vi får, som Venstre også sagde, en hel total liberalisering af området, en total privatisering af området. Af citater fra konservative rundt omkring fra kan man se, at det også er Det Konservative Folkepartis holdning. At man så har nogle bindinger, er en anden ting. Vi ser jo gang på gang i denne sal, at man er bundet af det ene og det andet forlig og underhåndsaftaler, og hvad ved jeg. Og vi må jo så desværre både acceptere og respektere, at sådan er forholdene. Det er bare trist, at man ikke gør mere ved situationen efter vor opfattelse.

Vor grundholdning i Fremskridtspartiet er naturligvis – ligesom i øvrigt også andre mener, går jeg ud fra – at vi intet økonomisk kaos skal have. Og vi må desværre erkende, at det, DSB har stået for, er – om man vil – meget rodet.

Den 13. marts 1996 kunne man bl.a. i Jyllands-Posten se, at trafikministeren ønsker at

sætte DSB under administration – det var i hvert fald overskriften – fordi trafikministeren var godt og grundigt træt af DSB's dyre anlægsarbejder og gentagne budgetoverskridelser.

Der er mange ting, der, som jeg sagde, skal rettes op i DSB. Jeg synes, det var fine meldinger, som kom her fra trafikministeren – i hvert fald i overskrifter – men det er vor opfattelse, at det skulle ske noget før, end det er tilfældet. Men all right, bedre sent end aldrig, som man siger.

Vi håber så også, at man ved hjælp af det, der har været fremme fra ministeren om ekstern konsulentvirksomhed osv. osv., får kig på de ting, der halter. Det er efter Fremskridtspartiets mening positivt.

Jeg skal ikke forlænge debatten meget mere, men bare sige, at de meldinger, der har været fremme i hvert fald fra ministeren, selvfølgelig er noget, der under det nuværende system går i den helt rigtige retning. Vi kunne ønske stramninger; vi kunne ønske, at man skred hårdere ind over for DSB, og vi så, som jeg sagde tidligere, helst en fuldstændig privatisering af hele DSB.

Men jeg vil sige til hr. Ole Donner, at med hensyn til den dagsorden, der nu foreligger fra hr. Ole Donner, er jeg ganske enig med de ordførere, der har været inde på, at en årsberetning jo faktisk indeholder de samme aspekter, som dagsordenen her lægger op til, og vi forstår ikke rigtig, hvad meningen er med denne dagsorden. Det er jo indlysende for alle, at de ting, man ønsker i den her dagsorden, bliver opfyldt allerede ved den årsberetning, der kommer.

Derfor vil jeg gerne spørge hr. Ole Donner, om han senere måske kan uddybe, hvad man reelt mener med den dagsorden, der foreligger. Jeg er lige ved at sige: Man kan snart ikke stemme imod, for det er noget meget logisk, der ligger i det; det er bare således, at det er tiltag, der bliver gennemført ved årsberetninger. Jeg mener, at en dagsorden skal komme med noget konkret, noget, som der med andre ord er kød på, og det må også være således, at der sker noget på området, noget radikalt i forhold til det bestående.

Vi er godt klar over, at de 179 medlemmer har været enige i den – hvad skal vi sige – større liberalisering, det større udbud af aktier osv. fra DSB. Det er der stor opbakning til her i salen, og det har vi selvfølgelig også støttet. Vi ønsker bare en reel privatisering, og derfor vil jeg fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Idet Folketinget konstaterer, at fri konkurrence på markedsvilkår altid medfører forbedring af kvaliteten og lavere priser til gavn for forbrugerne, pålægger Folketinget regeringen at arbejde for at afvikle statens engagement i DSB inden år 2000.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 58).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår herefter i de videre forhandlinger.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Nu bliver jeg da pludselig glad for, at vi har den her forespørgselsdebat, for nu går det pludselig op for mig, hvad forskellen er på Folkepartiet og Fremskridtspartiet. Det ene – Folkepartiet – lægger op til det, jeg vil kalde papirusseri, og Fremskridtspartiet afvikler nu DSB med en telefonsvarer, som de vil låne af forsvaret.

Jeg kan meddele hr. Jan Kjøpke Christensen, at vi ikke kan stemme for deres forslag.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Først skal jeg takke hr. Stefan G. Rasmussen for, at det nu er gået op for Det Konservative Folkeparti, at der ikke er to fremskridtspartier; det er det, man plejer at sige fra den side. Hver eneste gang man omtaler det, siger man: De to fremskridtspartier. Nu siger man så Fremskridtspartiet og det ene folkeparti.

Jamen så kan jeg sige, at det andet folkeparti, det, der kalder sig Det Konservative Folkeparti, i virkeligheden er forklædte Socialdemokrater. (*Munterhed*). Det ved hele befolkningen: Betegnelsen for det andet – eller det tredje – folkeparti er forklædte Socialdemokrater.

(Kort bemærkning).

Jan Kjøpke Christensen (FP):

Jeg skal ikke gå så meget ind i den debat og blive ophidset af de dér bemærkninger fra Det Konservative Folkeparti. Selvfølgelig skal vi også have lidt med et smil på en gang imellem, og det var det, jeg forstod at hr. Stefan G. Rasmussen prøvede på, og det er da også lykkedes til dels.

Jeg håber ikke, at vi skal til at blive useriøse i denne her debat og begynde at komme frem med, hvad Det Konservative Folkeparti stod for, da det blev stiftet på et tidspunkt, for så kunne det måske blive en meget, meget lang og sjov debat, vi kunne få her i dag. Jeg tror, det var noget med forsvaret osv. med telefonsvarer og hvad ved jeg, der kom frem. Jeg er hundrede procent sikker på, at så begavet, som hr. Stefan G. Rasmussen er, ved han godt, at det i hvert fald ikke er Fremskridtspartiets politik.

Så skal jeg sige, at vi naturligvis ikke bare ønsker pist at afvikle statens engagement i DSB omgående. Der står også »inden år 2000«, så der er altså lidt tid at løbe på. Og jeg går ud fra, at Det Konservative Folkeparti stadig væk mener det, der står i dets partiprogram, nemlig at man går ind for en privatisering af de steder i det offentlige, som der virkelig er brug for at privatisere. Jeg har endnu ikke oplevet nogen, der har taget afstand fra at privatisere også for den sags skyld DSB.

Så er der måske diskussionen om, hvor lang tid man skal have til at privatisere DSB; det kunne man diskutere. Men det er også ligegyldigt, for var det kun året 2000, kunne vi sagtens ændre det tal, bare vi kan få et flertal for, at der nu sker noget frem imod at privatisere DSB, således at man kan få den bedst mulige vare, den bedste kvalitet til den laveste pris, som hr. Stefan Rasmussen for et øjeblik siden faktisk plæderede meget for her fra Folketingets talerstol. Derfor forstår jeg ikke rigtig den inkompetens, Det Konservative Folkeparti her udviser.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Det er jo rigtigt, som hr. Jan Køpke Christensen siger her, at det er ikke sådan bare lige over en nat, at man vil indføre telefonsvareren. Næ, der er da god tid. Der er tid frem til år 2000.

Så jeg vil bare sige til dem, der har brug for at køre med tog, til dem, der synes, det er en fordel at køre med tog, til dem, der måske oven i købet elsker at køre med tog, at så er det altså med at få bestilt noget inden år 2000, for efter år 2000 vil der ikke køre ét tog i Danmark, i hvert fald ikke uden for strækningen Ringsted-København. Hele Jylland vil blive lagt øde; Lolland-Falster vil ikke se et tog længere nogen sinde; Kalundborgstrækningen osv. vil være en saga blot. Det er den situation, som man har foreslået gennemført.

Jette Gottlieb (EL):

Det bekymrer mig lidt, at hr. Søren Hansen så skarpt formulerer konsekvenserne af den politik, som Socialdemokratiet også selv indtil nu har været med til at gennemføre. Jeg håber ikke, han får ret i sine visioner.

Men jeg synes, det er meget glædeligt, at vi kan få en debat om DSB-konstruktionen. Det havde været fint, om regeringen selv havde taget initiativ til en sådan, for alle de problemer, der har vist sig efter selskabsdannelsen, trænger til at blive vendt: alle problemerne lige fra de forfatningsretlige, selskabernes offentlighedsstatus, de politiske styringsmodeller, men selvfølgelig også de økonomiske problemer, som vi gang på gang får løftet en flig af.

Det er naturligvis morsomt, at Tingets ultraliberalister, der ved dannelsen af selskaberne så varmt talte for dem, nu kan se, at problemerne tårner sig op, og kræver indsigt. Det er helt fint med os. For hele konstruktionen har fra starten været præget af én stor systemfejl. DSB skulle selskabssættes og gennem tilskudsstramninger bringes til at fungere forretningsmæssigt, som det så smukt hedder. Samtidig blev det fremhævet, at den helt store gevinst var, at bestyrelsen blev skåret ned fra 179 til noget mere håndterligt.

Når DSB så handler forretningsmæssigt, viser det sig, det alligevel ikke helt var det, man ønskede. For hvad er mere korrekt forretningsmæssigt end at skære ned på de underskudsgivende dele af driften? Og det er lige præcis det, som DSB jo kører efter. I længden går det ikke, og det kan man se på alle de protester, der lyder lokalt.

Så der er ingen tvivl om, at vi må forudsætte, at der på et eller andet tidspunkt kommer en omstrukturering, hvor lokalbanerne må ud i lokalt regi. Men så må bevillingerne til drift i tyndbefolkede områder naturligvis følge med derud.

Det næste er så, at de enkelte DSB-selskaber også fungerer forretningsmæssigt i forhold til hinanden, det vil sige, at de forsøger at udkonkurrere hinanden, for det er jo hele effekten af det.

Konsekvensen heraf er ikke, som det af og til bliver hævdet, et øget tilbud af ruter og afgang til kunderne, men lige præcis det modsatte, nemlig at den ene må lukke til fordel for den anden. Man må f.eks. spørge sig selv, om ikke de nye færgesplaner med nye færgeruter over Kattegat fra andre færgesteder f.eks. vil føre til,

at togdriften til Kalundborg stoppes eller nedskæres drastisk om et par år.

Jeg er enig i, at denne forespørgsel har et noget begrænset perspektiv, men jeg vil gerne benytte lejligheden til at opfordre regeringen til på eget initiativ inden længe at komme med en redegørelse for DSB's situation både med hensyn til visionære perspektiver for den kollektive trafik, med hensyn til spillet mellem de enkelte selskaber og med hensyn til de økonomiske udviklingsperspektiver.

Hvis jeg skal sige noget sammenfattende, skal det være, at vi ikke har nogen speciel mistillid til DSB, men at vi har en voldsom mistillid til hele konstruktionen, og til, at den nogen sinde bliver funktionsdygtig. I al korthed kan den jo gå ud på, at først laver man et selskab, der skal bestemme helt selv, så giver man dette en pose penge fra staten, fordi man ved, at kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder ikke kan løbe rundt; så nedlægger DSB den kollektive transport i de tyndtbefolkede områder, fordi den ikke løber rundt, og fordi de må bestemme selv.

Den helt store taber i dette spil er brugerne af den kollektive transport og en overordnet sammenhængende transportpolitik og især de miljømæssige hensyn, der skulle ligge deri. Prisen er mere privatbilisme, flere vejarlæg og mere gods på landevejene; det har vi jo set masser af eksempler på.

Denne debat kan ikke på nogen måde gøre det ud for en sammenhængende transportpolitisk debat, men vi håber altså, at vi engang kan få sådan en.

Arne Melchior (CD):

Ved en forespørgselsdebat for nogle uger siden havde jeg lejlighed til fra dette sted ved tal at redegøre for den inflation, der er gået i forespørgsler i Folketinget. Man kan også med fuld ret tale om en eksplosion. Der er tale om en fordobling i antallet af forespørgsler på nogle ganske få år, og et stort antal af dem – det gælder ekstremt dagens forespørgsel – hører overhovedet ikke hjemme i en forespørgselsdebat her i salen. Der er ikke mulighed for at gå ind i de detaljer, som forespørgslens tekst ville nødvendiggøre. Der er højst stof til et samråd. Det kunne måske også til gengæld nytte noget.

Men motivet til forespørgslen forstår jeg udmærket. Det er noget med kaos. Det er altså bare ikke i DSB, men det er ude på den yderste højrefløj, der er kaos, og så formentlig også i den del af hr. Donners hjerne, som er den politiske

del. Jeg kan slet ikke fatte, at den i mange henseender så hyggelige hr. Ole Donner har kunnet få sig til at sætte de ord på tryk.

Jeg må igen erklære mig helt uenig med hr. Tommy Dinesen, som siger, at når nogen spørger om noget, skal man tage det alvorligt. Ja, det, der er spurgt om, skal man tage alvorligt, og det kan man hurtigt affærdige. Der ligger intet i forespørgslen, som fru Jette Gottlieb også var inde på, som muliggør, at det skulle være baggrunden, basis for en generel debat om jernbanens fremtid i Danmark eller situation i dag – overhovedet ikke. Det må der tages fat på på en helt anden og seriøs måde, og det bliver der jo heldigvis også regelmæssigt.

Jeg skal kun sige om de to dagsordener, at de hører hjemme på den hyld, hvor hele forespørgslen snart vil komme til at ligge, nemlig for glemte og uafhængte sager; så de dagsordener stemmer vi ned.

Så er jeg enig i den socialdemokratiske ordførers, hr. Søren Hansens bemærkninger til hr. Kørke Christensens dagsorden om at afvikle DSB eller i hvert fald statens engagement deri inden år 2000. Det, hr. Søren Hansen sagde om det, er fuldstændig korrekt.

Til gengæld vil jeg sige til hr. Søren Hansen, at han efter min opfattelse tog fejl, da han talte om, at Folketinget indtil for få år siden har forsøgt at opkaste sig til bestyrelse i det daværende DSB.

Som minister for området i 4 år og som medlem igennem mange år af udvalget, der beskæftiger sig med de ting, må jeg på det skarpeste tilbagevise, at det har været tilfældet. Det er ikke én gang om året, der har været spørgsmål, om hvilke man har kunnet diskutere, om de var for detaljerede med hensyn til DSB's daglige drift. Men jeg ved, det er en populær misforståelse at tro, at Folketinget har leget DSB-bestyrelse. Det er i hvert fald ikke sket i de sidste 25 år, som jeg kan overskue.

Men det er bare en bemærkning for historiskrivningens skyld.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Med hensyn til de to dagsordener vil jeg godt sige, at SF ikke stemmer for nogen af dem. Om hr. Ole Donners kan jeg sige, at vi i forvejen mener, at den ligger i den dagsorden, der blev vedtaget for 14 dage siden, i hvert fald den sidste del af det.

Så vil jeg godt sige til hr. Arne Melchior, at jeg er dybt uenig. Det er altså sådan, at forligsparterne eller de, der har indgået de sidste mange aftaler om DSB, ikke vil diskutere DSB her fra Folketingets talerstol. Det kommer altså an på, hvem af Folketingets medlemmer der tilsyneladende beder om, at der er nogle ting, der kommer op her. Vi tager altså Folketinget og Folketingets medlemmer så alvorligt, at når der kommer et folketingsmedlem eller et parti, der vil have noget diskuteret, vil vi selvfølgelig diskutere det.

Det, jeg prøvede at lægge op til i min tale, var, at vi ikke mente, der var kaos; vi mente, at der var nogle problemer. Jeg sluttede netop af med, at vi også havde nogle visioner ved at henvise til den dagsorden, der blev vedtaget for 14 dage siden, og som ligesom rækker fremad og udad: Hvad er de fremtidige investeringer? Det synes vi ærlig talt var vigtigt. Det var derfor, jeg ikke gjorde så meget ud af det i dag; det var, fordi det har vi lige diskuteret.

Men det skal da ikke hænge i luften – hvis det kom ud blandt folk – at der er ét stort kaos i DSB. Det føler folk vel ikke. Det var ærlig talt det, jeg prøvede at argumentere imod.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Skudt forbi, hr. Tommy Dinesen.

Det kommer ikke an på, hvem der stiller en forespørgsel; alle skal tages lige seriøst, men det kommer vel nok an på, hvad forespørgslen indeholder. Vi har jo ikke hindret fremme af forespørgslen. Det har vi jo stemt for. Det er da helt i orden.

Men forespørgslen gælder altså ikke DSB's samlede situation og enkelte ruter og kundepolitik osv. Forespørgslen taler om noget, som hr. Tommy Dinesen har benægtet eksisterer – med fuld ret har hr. Tommy Dinesen benægtet det – nemlig økonomisk kaos i DSB, og hvad regeringen vil gøre for at rette op på det. Og at tage det som udgangspunkt i stedet for at diskutere det, der er spurgt om, at tage en hel DSB-debat på den basis, det er ikke at tage forespørgslen seriøst eller alvorligt; det er at overspille, og det er at spille udenom. Det, der er spurgt om, kunne besvares så kort, som ministeren har gjort det, og så er der ikke mere at sige om den sag.

Men hvis hr. Tommy Dinesen eller andre en dag stiller en forespørgsel om jernbanedrift i det hele taget og DSB's situation i det hele taget, er

der noget at tage fat på. Men at diskutere seriøst, ikke på et forkert, men jeg kan godt sige falsk grundlag, giver ærlig talt ikke nogen stor mening.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

I en pressemeddelelse den 27. marts fra hr. Ole Donner, der jo som bekendt er medlem af dette Folketing, står der, at man vil tage en forespørgselsdebat om bl.a. DSB Rederi.

På det pågældende tidspunkt var det lige pludselig blevet en nyhed, at »Ask« og »Urd« fik nogle tilskud på en halv milliard kroner. Derfor synes jeg da ærlig talt, at når det har været diskuteret – det var i tv, det var i aviserne, og hvad ved jeg – er det relevant at tage det op. Ellers vil det da se mærkeligt ud, at folketingsmedlemmerne overhovedet ikke gider beskæftige sig med eller diskutere nogle ting, der rører sig blandt folk, og som tages op af aviser og andre medier.

Derfor mener vi, at hvis man ønsker at stille nogle forespørgsler, så tager vi det alvorligt. Det vil vi også gøre i fremtiden, også selv om der skulle komme en fra CD, hvad der sjældent – eller aldrig – gør.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Ja, helt ærligt, der er jo ikke meget at kommentere i forhold til de indlæg, der har været, men af hensyn til medlemmernes mulighed for at nå frem til afstemningen skal jeg da gerne komme med et par kommentarer.

DSB-rammeaftale var der ordførere, der debatterede undervejs. Jeg skal gerne bekræfte, at der gik flere uger med forhandlinger, inden det lykkedes at lave en rammeaftale for DSB. Dermed blev der skabt et grundlag for virksomhedens drift i de kommende år; der blev stillet nogle krav til øget produktivitet, men der blev også, vil jeg sige til hr. Tommy Dinesen og til andre, der har været inde på spørgsmålet om diskussionen om DSB Rederi, DSB Busser osv., lavet en ny struktur.

Der er meget store forandringer i virksomheden i forhold til, hvad man har kendt i årtier, og det er klart, at det giver ikke kaos, men det giver en frugtbar diskussion imellem de nye enheder, der er etableret, f.eks. DSB Rederi A/S og så den traditionelle statsvirksomhed, DSB, der står for den primære jernbanedrift.

Jeg mener, at der er en masse gode historier at fortælle. Jeg tror, at selv hr. Tommy Dinesen vil

give mig ret i, at det er en succes, at vi har etableret DSB Rederi som et aktieselskab. Havde vi ikke gjort det, er det min påstand, at vi ikke på nogen måde ville have kunnet komme igennem med den mere offensive strategi, som DSB Rederi allerede har gennemført, og som selvfølgelig bliver fulgt op.

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg sige, at jeg var glad for de bemærkninger, der var omkring statstilskud til opretholdelse af Kalundborg-Århus-sejladsen med »Ask« og »Urd«. Det spørgsmål har vi drøftet før. Hr. Tommy Dinesen kender regeringens holdning til spørgsmålet. Jeg vil meget hurtigt, formentlig i løbet af få dage, vende tilbage til en forhandling herom.

Så vil jeg til fru Jette Gottliebs ønsker om en mere overordnet diskussion om DSB blot sige, at vi havde jo en debat forleden, der udmøntede sig i vedtagelsen af dagsorden, der pålagde regeringen inden årets udgang at give en redegørelse om påtænkte investeringer i DSB's infrastruktur. Den redegørelse synes jeg vi skal vente på og i den forbindelse tage en generel debat om de kommende års forhåbentlig meget store investeringer i en mere moderne jernbaneinfrastruktur.

Ole Donner (DF):

Jeg skal kommentere de enkelte ordføreres indlæg.

Det var jo sådan, at hr. Søren Hansen, hr. Stefan Rasmussen og fru Vibeke Peschardt var meget foruroligede over, at jeg har brugt ordet kaos. Hr. Køpke Christensen henviste til Nudansk Ordbog og sagde, at det også kunne betyde rod. Og rod er der da i hvert fald, som hr. Køpke Christensen rigtigt sagde.

Jeg vil nu også fastholde det, som står i dagsordenen: »det økonomiske kaos«. Jeg synes stadig væk, at beløb på 1,2 mia. kr., som ikke bliver betalt, 160 mio. kr. i momsfusk, 8 mia. kr. til indkøb af S-tog, hvor man så glemmer 800–900 mio. kr., der skal bruges ude på sporene, er nogle ting, som man bør røre ved.

Så lagde jeg meget mærke til hr. Søren Hansens glade budskab om, at nu havde man i DSB oprettet en økonomiafdeling. Ja, det er sandelig fornemt. Det gør de fleste firmaer, samtidig med de bliver oprettet. Her skulle der altså en Bernsteinrapport og megen omtale i pressen til, før man fandt på det.

Med hensyn til hr. Svend Heiselberg vil jeg sige, at det var et utrolig tyndt indlæg, der kom fra Venstre i den her debat. Man syntes, det var

positivt, at det var blevet privatiseret. Ja, men det er jo ikke privatiseret. Aktierne er jo stadig væk ikke solgt, altså er der ikke tale om nogen liberalisering.

Hr. Heiselberg roste, at det var et godt system, for det var det, der var politisk mulighed for. Indstillingen var i øvrigt, at DSB Rederi – ja, men det kører jo også godt. Og at man opretholder ruter af hensyn til medarbejderne, har Venstre tilsyneladende ikke noget imod. Venstre synes ikke, det er nødvendigt at holde øje med disse selskaber. Det synes jeg er en mærkelig ting. Når man ser deres pressemeddelelser og hører, hvad de ellers siger ude i forsamlingshusene, harmonerer det slet ikke med det, der bliver sagt her i dag.

Hr. Stefan Rasmussens indlæg bar tydeligt præg af, at man indgår i et finanslovforlig, og det betragter man så alvorligt, at der overhovedet ikke er mulighed for at diskutere noget som helst. Hr. Stefan Rasmussen henviser til, at nu er det jo selvstændige aktieselskaber, der har bestyrelser og direktioner med ansvar. Jamen det er jo det ansvar, vi godt vil have lidt at vide om. Og ministeren er jo, som jeg har sagt tidligere, eneaktionær og har derfor en mulighed for at fremskaffe disse oplysninger.

Så siger hr. Stefan Rasmussen, at dette er lagt op som en reklameudsendelse og så ender det med en dagsorden, der kun omtaler en rapport. Jamen den rapport kan vi jo ikke engang få. Så siger hr. Stefan Rasmussen også glædestrålende, at hvis han ønsker en sådan rapport, kan han bare gå over til ministeren, så kan han få den. Men det er jo ikke særlig betryggende, at andre ikke skulle kunne det.

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg gerne sige, at jeg er meget glad for hr. Tommy Dinesens måde at tackle disse forespørgselsdebatter på. Hr. Tommy Dinesen ynder også at fortælle om de 2 timers rejsetid fra Kalundborg, hvor man altid kommer ind til tiden. Jo, men man kan jo også fastsætte rejsetiden så lang, at man er helt sikker på, man kan nå det til tiden, og jeg har indtryk af, at det er det, man har gjort.

Hr. Tommy Dinesen kan heller ikke lide ordet kaos, men er dog enig i, at der er visse problemer, som man bør se på. Det er jeg helt enig med hr. Tommy Dinesen i.

Hr. Tommy Dinesen redegør også for, hvordan DSB og DSB Rederi bekriger hinanden. Det synes vi heller ikke er særlig hensigtsmæssigt. Men jeg synes, at den måde, man fra SF's og også fra Enhedslistens side tackler disse ting på,

er acceptabel og prisværdig: Man vil være med til at diskutere disse ting.

Hr. Køpke Christensen spørger, om jeg vil uddybe, hvad jeg mener med dagsordenen. Jeg kan sige til hr. Køpke Christensen: Dagsordenen er formuleret så blødt, fordi vi havde et forfængeligt håb om, at måske Venstre og De Konservative bare ville være med til at prøve at få nogle oplysninger frem. Det vil de ikke.

Så kritiserede hr. Køpke Christensen nærmest dagsordenen; han sagde, at den var for blød, og man næsten ikke kunne stemme imod. Jeg tror, at når knapperne lyser, lykkes det nok alligevel for Fremskridtspartiet at stemme imod. Men det skulle da glæde mig, hvis man vil stemme for, for jeg mener, at det dog er bedre end ingenting. Jeg kan så sige til hr. Køpke Christensen, at hvis Fremskridtspartiets dagsorden kommer til afstemning, vil vi selvfølgelig støtte, at man går i retning af privatisering.

Fru Vibeke Peschardt henviste til, at de problemer, der var i DSB, havde man taget hånd om. Er det rigtigt? De, der har ansvaret, er blevet forflyttet, samtidig med de er blevet forfremmet.

Og med hensyn til momsusk på 160 mio. kr. henviser man til systemfejl. Fru Peschardt mener ikke, at det er noget særligt problem, at man regner en Frederikssundsbane ud til 260 mio. kr., sætter det op til 800 mio., og at det så formodentlig bliver 1,5 mia. kr. Hun mener åbenbart heller ikke, det er noget problem, at man indkøber S-tog for milliarder og glemmer sådan 900-900 mio. til det, der skal laves ude på banelegemerne.

Så vil jeg godt sige til hr. Arne Melchior, som indledte sin korte bemærkning med at sige, at det var en »futtig«-dagsorden. Nu troede jeg så, at det var ligesom dengang, da jeg havde små børn. Da talte vi om futtog, men det var altså ikke det, der var meningen. Så slog jeg op i Nudansk Ordbog, og der står der: Der er fut i ham, han er kvik og energisk. Og så tænkte jeg, at det egentlig var meget godt. Man skulle nok have været en linje længere nede og sagt futil. Det betyder intetsigende og betydningsløst. Det var en bemærkning, man kunne bruge om trafikministerens redegørelse til denne forespørgselsdebat.

Så siger hr. Melchior, at det er et tyndt grundlag, og at det ikke er en ordentlig forespørgselsdebat. Jamen sådan er forespørgselsdebatter nu engang. De består af 2-3 linjer om, hvad det er, man ønsker at få at vide.

Hr. Melchior siger, at der er gået inflation i forespørgselsdebatter i Folketinget. Ja, det er da ikke CD's skyld. I den tid jeg har været herinde, kan jeg ikke huske, at CD en eneste gang har stillet en forespørgsel, og derfor er de vel heller ikke de rigtige til at udtale sig om, hvordan sådan noget bør finde sted.

Så vil jeg gerne kvittere for hr. Arne Melchiors bemærkninger om, at jeg var en hyggelig person. Jeg kan også godt lide hr. Arne Melchior, og jeg kan især lide at diskutere med ham.

Til fru Jette Gottlieb vil jeg sige, at vi har de samme betænkeligheder omkring indsigten i de selskaber, som fru Jette Gottlieb gav udtryk for. Vi har stillet denne forespørgsel og foreslået den dagsorden i dag, fordi vi havde et forfængeligt håb om, at man måske kunne få nogle ting frem dér.

Med hensyn til, hvad jeg skal sige til ministeren, ja, så kan jeg jo starte med at sige det samme som ministeren: Der er næsten ikke noget at kommentere. Og af hensyn til, at medlemmerne skulle kunne nå frem til afstemningen, fortsatte han med at sige ingenting.

Da jeg nu kan konstatere, at medlemmerne er nået frem, vil jeg standse mit indlæg her.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 57 af Ole Donner (DF) (se foran) forkastedes, idet 5 (FP og DF) stemte for, 96 (S, V, KF, SF, RV og CD) imod; 5 (EL og Jacob Haugaard (UP)) stemte hverken for eller imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 58 af Jan Køpke Christensen (FP) (se foran) forkastedes, idet 5 (FP og DF) stemte for, 97 (S, V, KF, SF, RV, EL og CD) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Forespørgsel nr. F 39:

Forespørgsel til landbrugs- og fiskeriministerne:

»Vil ministeren redegøre for regeringens strategi for udvikling af dansk fiskeri og fiskeripolitik, herunder kvotepolitikken rolle?«

Af Bent Hindrup Andersen (EL) og Bruno Jerup (EL).

(Forespørgslen anmeldt 30/1 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 2/2 96).

Begrundelse

Bent Hindrup Andersen (EL):

Fiskerierhvervet er en vigtig sektor i Danmark. Det har rødder helt tilbage til før, der var noget, der hed Danmark, og har fra den tidlige tid konkurreret med et par enkelte andre erhverv om at være verdens ældste.

Danmark er omgivet af utrolig gode fiskevande. Hvis vi ellers passede på dem, ville fiskeri ikke alene være et værdifuldt grundlag for mange små lokalsamfund herhjemme, men det ville også have en væsentlig beskæftigelsesmæssig og eksportmæssig betydning.

Jeg er således af den overbevisning, at vi faktisk kunne hente betydelig større mængder fisk op af vore vande, hvis ikke forurening og overfiskeri ødelagde mulighederne herfor.

Når det drejer sig om fiskeripolitikken, savnes der en udmelding fra regeringen om, hvor man vil hen. Hvilket omfang skal fiskeriet have? Er det ligegyldigt, hvilke fangstmetoder der anvendes? Er energiforbruget ligegyldigt? Hvad er regeringens holdning til reguleringsmetoderne? Er de ligegyldige? Er kvoterne også fremtidens reguleringsmetoder?

I regeringens tiltrædelseserklæring hedder det: »I det hele taget skal miljøhensyn indbygges i alle væsentlige beslutninger og initiativer.«

Når det drejer sig om landbruget, er det understreget, at regeringen vil komme med forslag til, hvordan »... miljøbelastningen kan mindskes, og økologiske løsninger fremmes.« Den samme linje er fastholdt i statsministerens åbningstale i oktober 1995.

Udtalelserne er i øvrigt fulgt op af en udmærket aktionsplan for fremme af økologisk jordbrug. Men der har indtil i dag ikke været noget at hente, når det drejede sig om, hvordan den grønne linje skal fastholdes, når det gælder fiskeriet. Det er indtil i dag en dybt bevaret

hemmelighed, hvad regeringens grønne linje i fiskeripolitikken indeholder.

Det er den ene del af dagens debat. Den anden del er regeringens holdning til kvotepolitikken.

Næsten fra den første dag vi indtrådte i Folketinget, har vi haft store, tunge sager i Fiskeriudvalget i form af dommene for ulovligt fiskeri udført i slutningen af 1980'erne.

Regeringens svar har i hvert fald indtil nu været: Øget kontrol og skærpede domme i tilfælde af overtrædelse af kvotepolitikken.

Jeg tror, der er mange både i regeringen og i hele Folketinget og ikke mindst inden for erhvervet, der mener, at kvotepolitikken i sig selv er utrolig vanskelig at gennemføre, uden at den fører til en eller anden form for unødigt kriminalisering af fiskeriet.

Formålet med, at Enhedslisten stiller denne forespørgsel, er at få kastet lys over disse for fiskeriet så centrale spørgsmål samt at få en tilkendegivelse fra Folketinget om, at den eksisterende kvotepolitik skal omlægges til et nyt reguleringsystem, og at fiskeriet skal udvikle sig i en grøn og miljørigtig retning.

Besvarelse

Landbrugs- og fiskeriministeren (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Bent Hindrup Andersen mente, at det var en dybt bevaret hemmelighed, hvad regeringens politik er på fiskeriområdet. Den er da – kan jeg så tilføje – ikke mere hemmelig, end at den har kunnet læses i talrige medier. Der ligger to meget væsentlige lovforslag på Folketingets bord, som der arbejdes intenst med i øjeblikket, og som tilsammen vel også er en god rettesnor for, hvad regeringens politik er på dette område.

EU's fælles fiskeripolitik udgør rammerne for dansk fiskeripolitik. Det er inden for disse rammer, at vi kan fastlægge den nationale forvaltning af fiskeriet, og derfor er et vigtigt element i den danske fiskeripolitik at påvirke og sikre indflydelsen på den fælles fiskeripolitik. De fiskebestande, som dansk fiskeri er afhængig af, udnyttes i de fleste tilfælde af lande inden for såvel som uden for EU. Markedet for råvarer og de mere forædlede produkter er internationalt. Det medfører, at vores råderum ligger inden for de aftaler, som indgås med vores internationale samarbejdspartnere.