

Den næste sag på dagsordenen var:

**19) Første behandling af lovforslag nr. L 27: Forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v.** Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 26/3 98).

Sammen med denne sag foretoges:

**20) Første behandling af lovforslag nr. L 28: Forslag til lov om ændring af lov om Bane-styrelsen m.v. (Politibestemmelser m.v.).** Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 26/3 98).

Lovforslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

**Jytte Wittrock (S):**

Jernbanedriften står over for en spændende fremtid, for der er et voksende behov for et transportsystem, der hurtigt, sikkert og effektivt og med lave miljøomkostninger kan transportere gods og passagerer, og den transport bør jernbanen have en langt større markedsandel af, end tilfældet er nu.

Vi tror på, at disse lovforslag kan være medvirkende til at skubbe udviklingen i den rigtige retning.

Derudover er jernbanen et afgørende element i det kollektive trafiksystem, som er en forudsætning for mange unges, ældres og handicappedes mobilitet. Men der er brug for fortsat at forbedre tilbudet og gøre dette tilbud mere kundenvenligt med bedre rejsetider og bedre køreplaner, med regularitet og komfort og med direkte forbindelser.

Der skal tænkes forretningsmæssigt, men først og fremmest kundenvenligt, for uden kunder ingen forretning og uden tilfredse kunder ingen god forretning.

Med til alt dette hører, at EU åbner for konkurrence mellem jernbanevirksomheder. Så det gælder om også at være med i den udvikling.

Godstrafikken forudsættes drevet på fuldt kommercielle vilkår i fremtiden – med den virkning, at der fra 1. januar 1999 åbnes for andre godsoperatører end DSB på skinnerne. Og der ydes miljøtilskud og regionale tilskud, som forhåbentlig vil øge mængden af gods, som fragtes på bane, altså en flytning fra vej til bane.

Passagertrafikken, som udføres som en offentlig service, overgår til at blive udført på

basis af kontrakter med op til 15 pct. frem til udgangen af år 2003.

Kontraktstyring er vigtig for gennemskuelligheden, for økonomien og for servicen, som den ønskes politisk, og det er vigtigt for os i Socialdemokratiet.

Andre jernbanevirksomheder kan derved deltage i tilbudsgivningen, og vi kan få afprøvet, hvem der er bedst og billigst, og hvem der kan løse opgaven bedst til gavn for kunderne.

Ifølge lovforslaget skal der ligeledes nedsættes et uafhængigt jernbaneklagenævn, som bemyndiges til at afgøre klager vedrørende diskrimination i forbindelse med tildeling af tilladelser og fordeling af infrastrukturel kapacitet og kontrakter.

Lovforslag nr. L 28, som er en konsekvens af L 27, omhandler de politibestemmelser, som naturligvis skal med. Og Socialdemokratiet finder det helt naturligt, at de sikkerhedsbestemmelser, der var i den gamle lov vedrørende færdsel i forbindelse med Planstyrelsens arealer, overflyttes til den nye lovgivning. Det handler blandt andet, som et enkelt eksempel, om færdsel med dyr over banearealer og om, at man skal sørge for at lukke led og bomme.

Lovforslagene har Socialdemokratiets fulde støtte.

**Kristian Jensen (V):**

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, ikke kan være til stede, skal jeg på partiets vegne fremsætte vores holdninger til lovforslagene.

Lovforslag nr. L 27 er, om jeg så må sige, et banebrydende lovforslag. I hvert fald er det et betydeligt skridt i forbindelse med liberaliseringen af DSB, som Venstre hilser velkommen. Det er jo en genfremsættelse og ligger i forlængelse af den tidligere indgåede aftale mellem regeringen og bl.a. Venstre, og derfor har vi haft debatten før; men jeg vil alligevel gerne fremdrage et par ting i forbindelse med forslaget.

Som vi ser det, er forslaget et vigtigt led i arbejdet med moderniseringen af DSB, hvor vi gerne skulle ende med en moderne, effektiv og konkurrencedygtig virksomhed, når det angår service, kvalitet og pris. Gennem konkurrence kan vi få afprøvet, hvilken kvalitet vi faktisk har i vores togtransport og derigennem sikkert opnå højere kvalitet eller lavere pris.

Venstre finder det vigtigt, at konkurrencen på godstransporten sker på kommerciel basis og vil derfor arbejde for at få endnu flere støtteordninger til godssektoren fjernet. Ligeledes

vil vi følge tæt op på konkurrencen på personbefordringsområdet, hvor Venstre er indstillet på en højere andel af kontraktstyring end de vedtagne 15 pct., hvis der kan samles opbakning til det.

Endelig har vi bemærket, at der i høj grad er tale om en bemyndigelseslov, der giver ministeren vide rammer; men det vil blot medføre, at Venstre vil følge ministerens administration ganske tæt.

Venstre støtter derfor lovforslag L 27, og da L 28 er en konsekvensændring af dette forslag, støtter Venstre også L 28.

#### Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte dette lovforslag, som jo er et led i den store kæde, vi har af meget store forlig om DSB's fremtid og den meget store forandring, DSB skal igennem.

Vi startede egentlig i 1984, og den tillægsaftale, der kom i 1986, medfører det, som dette lovforslag omhandler. Storebæltsforbindelsen er etableret jernbanemæssigt set, og fordi vi om godt 2 år har Øresundsforbindelsen, og den kollektive trafik gennem Danmark dermed får et meget stort løft, er det nødvendigt at foretage denne modernisering. Vi har forhandlet sagerne meget grundigt med den tidligere minister, og vi var nået meget langt i Trafikudvalget. Sagen var næsten færdigbehandlet, og derfor støtter vi den hundrede procent.

Der er dog ét men. Der er og har været diskuteret meget i udvalget om § 17, stk. 6, 2. pkt. Det er her, man sænker omkostningerne ved refusion af gods, der bliver beskadiget eller bortkommer, fra 135 kr. pr. kg til 75 kr. pr. kg. Det har aldrig været med i nogen aftale. Det har været fremme i udvalget, hvor vi har diskuteret det og er nået frem til, at det skulle tilbage til det gamle niveau, og jeg vil gerne bede ministeren lige kommentere det punkt, for det hører ikke rigtig hjemme i helheden.

Med hensyn til det andet forslag, L 28, skal vi jo have disse bemyndigelser, som tidligere lå hos DSB, og nu skal overføres til Banestyrelsen, og derfor er det et nødvendigt lovforslag, som vi støtter. Det ene er afhængigt af det andet, og derfor kan vi kun støtte det hundrede procent.

#### Margrete Auken (SF):

Det er jo en af de sager, hvor man – når man får dem og godt ved, at de har været gennearbejdet af andre, som har siddet med dem længe – godt kan føle, at det at begynde at stille spørgs-

målene forfra kan være en lille smule irriterende for de udvalgsmedlemmer, der har arbejdet længe med sagen.

Jeg vil godt sige helt overordnet, at vi i SF synes, det er en god idé, at man tager fat på dette problem. Jernbanedriften trænger i allerhøjeste grad til at få nye spilleregler, og det vil f.eks. være godt at gøre det synligt, hvilke tilskud der ydes til hvilke strækninger, så man kan få et klart billede af, hvad det er, man har med at gøre. Vi er også med på, at det skal foregå nogenlunde, som det er foreslået her, altså med indførelse af udbud på hele godssiden og i begyndelsen på en mindre del på passagersiden.

Som sagt mener vi, at hovedideen er sund. På busområdet har udbudene betydet større besparelser, og synlighed er som sagt påkrævet. SF er derfor grundlæggende positiv, og vi vil gerne medvirke til lovforslagets gennemførelse og til det videre arbejde med at modernisere jernbanetransporten.

Der er dog stadig mange problemer, der skal tages stilling til, og nogle af dem er nævnt i høringsmaterialet, hvor jeg dog ikke altid synes, svarene er helt fyldestgørende. Men det kan som sagt igen skyldes, at jeg ikke rigtig har deltaget i debatterne.

Jeg vil også gerne sige her, at det kan godt være, der er gjort vældig godt rede for nogle af de problemer, jeg nævner nu, et eller andet sted i bemærkningerne, og at jeg slet ikke har nogen fine fornemmelser med hensyn til at modtage belæring, især hvis den er ledsaget af et vink om, hvor jeg kan finde svarene. Min forfængelighed tager i hvert fald ikke skade af det.

Lad mig nævne nogle af de ting, som har været drøftet hos os. Er der en ordentlig sikkerhed for, at vi kan få den fælles køreplan og det fælles takstsystem til at virke? Det gik i stykker i England, og er det, der står i lovforslaget, tilstrækkeligt til at sikre, at det kommer til at virke her i landet? Det er noget af det, vi godt vil være sikre på. Vi ved godt, at det ikke er det samme, som at taksterne skal være ens, for det må jo være en af pointerne i en konkurrence. Men det må være sådan, at man har nemt ved at købe billet og overskue systemet og se, hvordan tingene kommer til at virke sammen.

Hvad gør man, hvis en privat udbyder går konkurs? Det er muligvis noget, der står noget om i bemærkningerne, men som vi ikke har kunnet grave frem. Hvis en privat udbyder går konkurs, kan vi jo ikke have, at der pludselig er

et område, der ikke bliver dækket, og hvad gør man så?

Angående godstrafikken, som efter en overgangsperiode skal køre på fuldt kommercielle vilkår, er problemet, at afgiftsstrukturen kan blive sådan, at godstogene helt forsvinder, sådan som vi jo ser i øjeblikket. Her er konkurrencen skæv, og hvis vi ser på de fordele, man har givet til vejtransporterne over Storebælt, er det altså et sted, hvor jeg mener, ministeren skal give nogle stærkere garantier end dem, vi hidtil har fået. DSB gør jo stort set det modsatte af det, vi alle sammen inklusive DSB er enige om bør gøres, nemlig at organisere sig således, at godstrafikken kan komme på skinner i større og ikke i mindre udstrækning.

Amternes og kommunernes rolle er også lidt uklare, i hvert fald for mig at se. Det er vigtigt, at især amterne får mulighed for at give tilskud til at udbygge lokal togdrift, i hvert fald på passagersiden. I Sverige er det jo sådan, at i de lokale områder overtages de lokale strækninger af amterne. Det er deres opgave at stå for trafikken her, og det var vel også en model, vi kunne bruge her hos os. Hvis det kan lade sig gøre nu eller senere, vil jeg godt bede om at få svar på, hvordan det eventuelt kan gøres, og om det er den model, man vil arbejde efter.

Så kommer der et sted, hvor vi måske hugger hælene noget i, og det er med hensyn til ministerens beføjelser. Der er meget minister i forslaget, og i et af de svar, jeg har læst med omhu, nemlig til Transportrådet, erkender man de problemer, Transportrådet påpeger, og så siger man: Jamen vi kan heller ikke finde ud af en snus nu, og det er derfor, vi beder om at få bemyndigelse til at lave det hen ad vejen. Jeg vil altså godt sige, at selv om jeg har megen tillid til den nye minister og vil benytte lejligheden til at understrege det en ekstra gang, er det for det første ikke sikkert, at ministeren bliver ved med at være den samme – trafikministre skifter tit, det har jo vi set. Jeg håber meget, det ikke sker, men jeg vil godt have, at en så vidtgående bemyndigelse ikke kommer ind i loven, men at vi skal tage sagen op her i Folketinget, når vi har haft en forsøgsperiode og har set, hvordan det virker, netop fordi området er så nyt, som ministeren selv siger.

Der er ikke så forfærdelig meget mere, jeg skal have sagt i denne sammenhæng, så jeg vil bare sige, at vi vil som sagt støtte L 27 meget kraftigt, og jeg håber, jeg kan få svar på en række af de spørgsmål, jeg har stillet. Og at vi støt-

ter L 27 betyder, at vi også støtter L 28, det siger sig selv.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg blev en lille smule forbavset over SF's indlæg. Jeg hørte fru Margrethe Auken tale om, at hun var grundlæggende positiv. Betyder det, at Socialistisk Folkeparti dermed også vil tage et medansvar for den tragiske udvikling, DSB Gods er inde i, hvor vi ser, at der lukkes godsstrækninger, at der hives sveller og skinner op, og at man er ved at ødelægge vore gode havneterræner og den frugtbare målsætning om, at mere gods skal på vandet og skinnerne? Den er jo på vej til at blive ødelagt, hvis vi forholder os grundlæggende positivt over for dette forslag, så jeg håber, jeg kan få udbygget, i hvor høj grad det er tilfældet. SF kunne måske være lidt kritisk sammen med os andre og sikre, at man undgår at hive sveller op.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det er jo netop den bedrøvelige udvikling, hr. Søren Kolstrup har beskriver, som er grunden til, at vi skal have gjort noget ved det. Jeg har fulgt jernbanetransporten, ikke mindst på godsiden, gennem 15-16-17 år nu, og den er gået jævnt tilbage, på trods af at man har pumpet mange penge i den i de forskellige lande i Europa. Organiseringen har været jammerlig. Det er en fuldstændig tudseforældet måde, det foregår på, og en af grundene til, at det er gået sådan, er, at man ikke har sikret en modernisering af driften.

Det kan godt være, Enhedslisten får ondt i principperne, men det må man selv klare, og jeg vil gerne komme med lidt hæfteplaster til lejligheden. Men da jeg ikke er interesseret i principperne, men i at redde jernbanedriften, skal der altså ske et eller andet her, og derfor støtter vi dette forslag, og det gjorde vi i øvrigt også sidste gang. Det er ikke nogen nyhed, at SF godt kan finde på at tænke på en anden måde end den, der står i en eller anden stivnet principmodel.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Er det ikke korrekt, at godsdriften i Danmark rent faktisk er blevet dårligere og dårligere, efter at man har foretaget en kommercialisering af DSB Gods? F.eks. er DSB Gods jo totalt luk-

ket på Sydfyn til trods for, at der var private folk i Svendborg, som ønskede, at man oprettholdt godsdriften mellem Svendborg og Odense.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg ved ikke, om det er helt rigtigt, men jeg synes, det er meget forkert, hvis det er blevet sådan.

Vi kan selvfølgelig godt sige, at nu lægger vi bare et enormt drænrør ind i statskassen, og så skal der bare betales og betales og betales og betales og betales. Men det, der hidtil er sket med godstransporten i stort set hele Europa, skyldes, at jernbaneselskaberne ikke har kunnet finde ud af at organisere tingene ordentligt. Lige så mange penge, der er blevet hældt ind fra den ene side, er løbet lige igennem til transportselskaberne på den anden side, så de kunne sætte priserne, som de ønskede. Det er en af grundene til, at vi står i den fortvivlede situation, vi står i nu, og vi er nødt til at gøre noget ved det. Om det, vi gør her, så er det rigtige, kan måske diskuteres, men det kræver megen vilje, og det er en af grundene til, at vi godt vil have kigget på tingene hen ad vejen. Men at fortsætte på den måde, vi har gjort hidtil, er håbløst.

**Klaus Kjær (DF):**

Lovforslag nr. L 27 er en genfremsættelse af et lovforslag fra forrige samling, og Dansk Folkeparti er nu som tidligere positivt stemt for forslaget hovedidé, som åbner mulighed for, at også private nu får mulighed for at bryde det monopol, der hidtil og for længe har været på området. Det vil blive til gavn for konkurrencen og dermed også for kunderne.

Dansk Folkeparti må imidlertid fortsat udtrykke bekymring over de mange og vidtgående bemyndigelsesbestemmelser, forslaget indeholder. Man kan frygte, at liberaliseringen ikke går så vidt, som Dansk Folkeparti ønsker, idet der nok er tale om en lidt for stram styring fra det offentliges side med hensyn til at lægge bemyndigelser over til ministeren. Det gælder f.eks. ved fastsættelse af baneafgifter og de nærmere betingelser for benyttelse af infrastrukturen, altså selve banelegemet og de tilhørende bygninger og områder, og her tænker jeg specielt på bestemmelserne om bemyndigelse til at regulere privatbanerne. Der vil komme en

del forhandlinger med Kommunernes Landsforening og de berørte kommuner.

Forslaget indebærer endvidere, at der skal indhentes en række høringssvar, og at vi må afvente henvendelser fra interesseorganisationer og virksomheder ud over det, der allerede måtte være fremkommet i forbindelse med den tidligere fremsættelse af lovforslaget.

Forslaget kræver endvidere på grund af sin kompleksitet og de mange berørte parter en tilbunds gående behandling i udvalget. Men Dansk Folkeparti er som sagt positiv over for forslaget hovedidé om liberalisering på området.

Med hensyn til lovforslag nr. L 28, som behandles samtidig, er der jo blot tale om en konsekvent videreføring af politi- og sikkerhedsbestemmelserne m.v. i den gamle lov, som det vil være naturligt at opretholde som udgangspunkt.

Dansk Folkeparti er positivt stemt for forslaget, men det kan da godt være, at vi skal benytte lejligheden mellem første- og andenbehandlingen til at file lidt på bestemmelserne både på baggrund af de indkomne høringssvar, og samfundsudviklingen i al almindelighed taget i betragtning.

**Arne Melchior (CD):**

CD er jo med i aftalerne bag disse to forslag, og så behøver jeg egentlig ikke sige andet. Jeg behøver ikke som rigtig CD'er igen at bevidne vor opbakning bag god kollektiv trafik. Det ved jeg også ministeren går ind for, så dér kan vi arbejde godt sammen. Så jeg skal i øvrigt nøjes med at henvise til den tale, jeg holdt ved den tidligere førstebehandling. Jeg har ikke genlæst den, men jeg er sikker på, at den var fyldestgørende.

Der var en af ordførerne, der talte om noget med at være på banen, så den skal jeg lade lige, men i stedet for love ministeren og de øvrige aftalepartier, at vi selvfølgelig er med til at skubbe bagpå.

**Jytte Wittrock (S):**

Da den radikale ordfører ikke er dukket op, har jeg en aftale om, at jeg på vegne af De Radikale skulle anbefale begge lovforslag.

**Søren Kolstrup (EL):**

Det er jo kun lidt over 100 år siden, at man vedtog loven om meddelelse af eneret til anlæg og drift af forskellige jernbaner. Det var den lov,

der påtog sig det samfundsmæssige ansvar for jernbanedriften, og det er den, som man nu efter vore begreber er på vej til at ophæve.

Vi ser det sådan, at man ønsker systematisk at reducere den fælles prioritering af transportopgaver, at man ønsker at reducere den fælles miljømålsætning og underminere regionale mål. Om to år vil såvel passagertrafikken som gods-trafikken på skinner foregå ved, at trafikministeren indgår kontrakter med jernbaneoperatører, der kan vinde en udbudsrunde. Det svarer således til udlicitering af bustrafikken i Danmark, og jeg mener, at man kan konstatere, at den har vi meget dårlige erfaringer med.

Jeg skal koncentrere mig om et par af de usagte effekter, som i objektivitetens hellige navn også bør indgå i en så drastisk ændring af hele togtransporten i Danmark.

Hvordan skal f.eks. begrebet virksomhed forstås? Kunne man forestille sig, at amtslige trafikelskaber kunne opfattes som sådanne, eller udelukkes de ved lovforslaget fra de regionale og lokale jernbaner? Det er i hvert fald et spørgsmål, som vi meget gerne vil have præciseret af ministeren. Kan man på den måde måske i det mindste på lokalt plan få nogle meget klare samfundsmæssige hensyn ind i driften? Eller kan man frygte, at noget sådant er udelukket med lovforslagets formulering? Også det synes jeg vil være rart at få præciseret.

Og så kommer der endelig et begreb, som set fra vort synspunkt er meget uhyggeligt, og det er begrebet »fri trafik«. Hvordan vil det komme til at fungere i praksis? Det fremgår jo, at jernbanevirksomheder får ret til at få tog indplaceret i køreplanen, hvis der er plads, men så kommer spørgsmålet: Hvem bestemmer reelt, hvornår der er plads?

Jeg har akkurat ligesom fru Margrete Auken meget svært ved at tage det nuværende DSB i forsvar, men jeg laver ikke en kortslutning, der hedder, at fællesskabet og demokratiet så at sige må gå fra borde, tværtimod.

Jeg kan også konstatere, at DSB er havnet i en beklagelig situation, men den situation, som de er havnet i, skyldes bl.a., at regeringen sammen med de borgerlige partier fra 1994 ubønhørligt har fjernet ethvert grundlag for, at DSB kan fungere som en offentlig servicevirksomhed, som DSB dengang selv ønskede at være. Ved at kaste et blik på DSB's egne tidligere planer for udbygning af jernbanebetjeningen kan man se, at der faktisk var vilje til kreative udbygningsplaner. Alt skal altså fungere på markedsvilkår.

Det er målet. Og det bliver efter vore begreber startskuddet til DSB's død.

EU-direktivet blev i 1994 herhjemme omsat til DSB-aftalen, som betød en løbende fjernelse af statstilskuddet til DSB og krav til ledelsen om at omstille sig til markedsvilkår. Resultatet er forringelser, og resultatet er også efter vore begreber, at man kan frygte, at det bliver vanskeligere og vanskeligere for nogle af de grupper, som fru Jytte Wittrock ønskede skulle betjenes gennem DSB, når det er pengene, når det er pengeposemændene, som kommer til at bestemme.

Nu kommer så anden fase, hvor befolkningen foregøgles en række forbedringer som følge af liberaliseringen. Man kunne jo så hævde, at det kun kunne gå fremad, men Enhedslisten må afvise, at liberaliseringsvejen er den rigtige. Det er i vores øjne hen i vejret at forestille sig, at liberalisering af jernbanen pludselig skulle stille jernbanetrafikken bedre i konkurrencen med lastbiler, personbiler, fly osv. Tværtimod vil problemet være, at de overordnede samfundsmæssige hensyn bliver stillet svagere i forhold til den enkelte operatørs krav om overskud. Og det er præcis det, som vi har set for DSB Gods' vedkommende.

Enhedslisten agter ikke at bidrage til at splitte jernbanetrafikken op og ændre dens formål fra at være person- og godstransport til at være profit.

**Thorkild B. Frandsgaard (FP):**

Fremskridtspartiet er af den opfattelse, at der på længere sigt kun er én vej for DSB. Vi mener faktisk, at DSB bør privatiseres, og derefter er det naturligvis ikke længere Folketingets opgave at afgøre, hvorledes DSB kører. Men vi er realistiske nok til at kunne se, at med det flertal, der er nu, kan det ikke blive til noget.

Fremskridtspartiet finder, at lovforslaget her er et skridt i den rigtige retning. Lovforslaget forudsætter, at godstransporten drives fuldt kommercielt i fremtiden. Det lyder godt, men vi ved jo udmærket, at det ikke er en fuldstændig frigørelse, så der er ikke tale om fri konkurrence. Det er der ikke tale om, for der er jo fortsat et stort offentligt tilskud, så der er ikke rigtig konkurrence.

Lovforslaget indebærer også, at der fra den 1. januar åbnes for, at andre godstransporter end DSB's kan benytte vores skinner. Igen en liberalisering, som vi selvfølgelig kan støtte.

Endvidere medfører lovforslaget, at passagertrafikken, som garanteres støtte og økonomisk hjælp fra det offentlige, pr. 1. januar skal køres på den måde, at der laves en kontrakt mellem Trafikministeriet og det udførende selskab. Det lyder også godt, men vi ved også, at der i virkeligheden er tale om en kontrakt mellem to offentlige myndigheder og dermed ikke fri konkurrence.

Men vi mener som sagt, at det er et skridt i den rigtige retning, og vi vil støtte forslaget.

Nu er jeg jo ny, men når jeg læser forslaget, så er det, som om det skinner igennem, at man er klar over, at der på sigt ikke er andet at gøre, end at vi må have det liberaliseret og privatiseret. Det er jeg glad for at kunne læse sådan imellem linjerne, men det kan vi jo komme tilbage til senere.

Men vi er som sagt villige til at bakke lovforslaget op, og det samme gælder selvfølgelig lovforslag nr. L 28, som er en følge af L 27.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Fransgaard sagde selv, at han er ny og til lykke med det.

Men jeg vil da gerne benytte lejligheden til at fritte ham lidt ud om, hvad han mener med privatisering. Det lyder jo så dejligt nemt, men kan jeg gå ud fra, at hr. Fransgaard til en sådan privat virksomhed også vil lægge de pligter til at køre på strækninger, som ikke er lønsomme?

Det kan vel ikke være sådan, at man kan få lov til at køre tog privat på hovedstrækningerne fra København via Roskilde til Odense, Århus, Aalborg, ned til Esbjerg, over til Herning osv., og så skal statskassen og skatteyderne få lov til at hænge på resten? Er det den måde, hr. Fransgaard vil privatisere på? Eller er han opmærksom på, at der til rettigheder også hører pligter?

(Kort bemærkning).

**Thorkild B. Fransgaard (FP):**

Der vil selvfølgelig være nogle pligter for de private selskaber, som skal drive jernbanen. Det siger sig selv. Men spørgsmålet til mig gik nærmest på, om jeg kunne finde mig i, at de private ikke vil køre på de strækninger, som ikke kan betale sig, og hvem der skulle betale det.

Jamen det er jo for langt de fleste af de strækninger her i landet sådan, at hvis de blev privatiseret, så er jeg helt sikker på, at det kan løbe rundt. Men selvfølgelig, hvis vi kommer langt ud på landet, som det blev udtrykt, eller vi

kommer ud i Vestjylland eller i Nordjylland, er jeg da helt klar over, at der kan blive et problem. Men så vil det efter min mening være amtets eller kommunernes problem.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

I betragtning af lovforslagets omfang og betydning må jeg konstatere, at ordførertalerne har været bemærkelsesværdigt korte, og det er selvfølgelig, fordi de fleste ordførere har beskæftiget sig med emnet før. Det har jeg ikke. Jeg synes, at lovforslaget er kompliceret, så derfor vil også jeg holde en kort tale, men det er altså af andre grunde.

Vi er utrolig interesseret i lovforslagene, og dermed har jeg sagt, at vi naturligvis kan støtte dem. Det er nødvendigt med en udvikling og en modernisering. Det er spændende. Det er også uoverskueligt. Der er masser af tvivls spørgsmål i det her, og dem må vi selvfølgelig følge op på hen ad vejen.

Vi har et stigende transportbehov i Danmark, og transportsektoren er den energiforbrugende sektor, som døjer mest med at reducere sit energiforbrug og dermed sin forurening. Og derfor er vi interesseret i at få så stor en del af transportbehovet lagt om til en kollektiv trafik, ikke en kollektiv trafik for kollektivitetens skyld, men fordi den er mere miljøvenlig, mindre ressourcekrævende.

Det kræver venlighed. Det kræver kvalitet, og det er desværre sådan, at venlighed og kvalitet trives bedst i forbindelse med markedsøkonomi. Mærkværdigvis. Så vi tror på markedsøkonomi og kommercielle vilkår.

Jeg må dog indrømme, at jeg har mine tvivl med hensyn til gods på banen i Danmark. Det er jo, som alle ved, i hvert fald i de senere år gået elendigt. Hvor skylden skal placeres, skal jeg ikke være dommer over. Det kan skyldes ledelsesforhold, men det kan jo også være, at man er oppe imod nogle naturgivne kræfter. Det kan da endelig også være den politiske styring, som ikke har været for hensigtsmæssig. Der er nok flere årsager til det.

Men jeg må indrømme, at jeg er i tvivl om, hvorvidt Danmark overhovedet er stort nok til at have en godtransport af et væsentligt omfang. Der er set i forhold til vores korte transportdistancer for besværlige og for mange omladninger, som lastbiltransporten klarer betydelig bedre, og det har jo også noget med ressourcer at gøre. Ressourcer er jo ikke kun én ting, så jeg må indrømme, at jeg har mine tvivl,

men jernbanedriften skal selvfølgelig have en chance på de områder, hvor den egner sig. Det er helt klart.

Jeg har betydelig mere tillid til og tro på transport af passagerer blandt andet af den grund, at her går omladningen jo ulig lettere, idet de fleste passagerer har to velfungerende stænger nedenunder, som de kan transportere sig på.

Men jeg må også sige, at liberaliseringen har sin pris. Det lider vi blandt andet allerede under i Nordjylland, hvor vi har mistet nattogene. Jeg må også konstatere, at de nattog, som vi havde indtil for et års tid siden, ikke var særlig hensigtsmæssige. De var selvfølgelig blevet for gammeldags. Men fjernelsen af nattogene, som jo skyldes markedsøkonomi og liberalisering, har været med til at sætte Nordjylland længere ud, og det er jo en af de priser, som også hr. Arne Melchior gør opmærksom på, at der er ved liberalisering. Man skal sørge for også at få regionerne med. Vi vil ikke have et helt skævvredet Danmark.

Så synes vi, at der i lovforslaget om jernbanevirksomhed er rigtig mange ministerbemyndigelser. Det er nok også rimeligt for at få tingene udformet og få dem til at køre, men vi må være meget opmærksomme på disse ministerbemyndigelser, for det betyder jo egentlig, at Folketinget mere bliver en kontrollerende end en lovgivende faktor. Det er også noget, som vi må forholde os til, men så må vi øve os i den disciplin.

Vi kan anbefale de to lovforslag og glæder os meget til at se, hvordan det udvikler sig.

#### **Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil gerne starte med at sige tak for den megen velvilje, der er vist de lovforslag, som vi her har til behandling. Det er en god start for en ny minister. Jeg vil også gerne sige, at jeg synes, det var en god start for de nye medlemmer, som deltog i debatten, og som jeg gerne vil byde velkommen til arbejdet her i Folketinget og også til samarbejdet på det trafikmæssige område.

Fru Jytte Wittrock lagde i sit indlæg vægt på, at vi med den strukturændring, som vi nu gennemfører, får mere synlighed med hensyn til økonomi og service. Vi får bedre mulighed for at gennemskue, hvad det er for en trafik, som vi køber os til for de offentlige midler. Det er jeg ganske enig i. Her betræder vi ny mark, og det er måske også det, der afspejles lidt i, at lovfor-

slaget rummer så mange ministerbemyndigelser, hvilket er blevet kommenteret på forskellig måde fra flere sider.

Til hr. Kristian Jensen har jeg ikke så mange bemærkninger, men jeg skal naturligvis kvittere for den velvillige indstilling til lovforslagene, som Venstre her giver udtryk for. De spørgsmål, som hr. Kristian Jensen ønsker nærmere belyst, forstår jeg, at vi vender tilbage til under udvalgsarbejdet.

Hr. Kaj Ikast havde specielt et problem med hensyn til erstatning i forbindelse med bortkommet gods. Også det spørgsmål vil jeg gerne have lov til at vende tilbage til under en nærmere drøftelse i forbindelse med udvalgsarbejdet, for det er klart, at der er en afvejning på den ene side og på den anden side, og her må vi nå frem til en fælles forståelse om dette spørgsmål.

Fru Margrete Auken var på SF's vegne grundlæggende positiv, og det vil jeg gerne kvittere for. Jeg vil forsøge lidt overordnet at besvare nogle af de spørgsmål, som fru Margrete Auken nævnte, f.eks. spørgsmålet om det fælles takstsystem. Sådan som lovforslaget er indrettet, er det i forbindelse med udbud af kontrakter og forhandlet trafik muligt at stille krav om, at man skal indgå i et fælles takstsamarbejde, og her vil jeg gerne sige, at trafikministeren agter at kræve, at man indgår i fælles takstsystemer til fordel for kunderne.

Når det drejer sig om det, der er defineret som fri trafik, altså den kontraktløse trafik, er det en anden situation, og her må man sige, at det mere er et konkurrencepræget spørgsmål, og at det er mere op til dem, der ønsker at køre på den ledige kapacitet, om de vil indgå i et takstsamarbejde. Det kan jo tænkes, at det er et konkurrenceparameter i forhold til kunderne, at man rent faktisk indgår i et takstsamarbejde, så den side af sagen er jeg ikke så bekymret for, og som sagt vil den offentlige servicetrafik som udgangspunkt være omfattet af fælles takstsystemer.

Hvis en privat udbyder, der har vundet en kontrakt, går konkurs, mens kontrakten løber, skal der ske et nyt udbud, men der er faktisk i lovforslaget mulighed for at pålægge DSB at køre offentlig servicetrafik, og det vil man altså også kunne i en situation, hvor en anden udbyder går konkurs.

Så blev der spurgt, om det her vil indebære mere gods på skinner. Det tror jeg faktisk, at det vil, og det er selvfølgelig ud fra den betragt-

ning, at der temmelig sikkert bliver tale om en mere effektiv godstransport og dermed også en bedre konkurrencesituation for godset i forhold til det gods, der bliver transporteret på lastbil.

Så er der spørgsmålet om amternes og kommunernes rolle, og om amterne f.eks. har mulighed for at udbyde lokal togdrift. Det gælder også spørgsmålet om amtslige trafikselskaber, jeg tror det var hr. Søren Kolstrup, der nævnte det spørgsmål. Hvis man her ønsker at gå ind i jernbanedrift, vil man altså have mulighed for at etablere et selskab og så gennem dette godkendte selskab kunne udføre lokal togdrift, hvis det er den interesse, man har, naturligvis i overensstemmelse med de regler, som vi nu vedtager med de lovforslag, vi her har til behandling.

Bemyndigelserne til ministren var der også andre, som var inde på. Der er nævnt en række bemyndigelser til ministeren, og om det vil jeg gerne sige, at jeg ikke et øjeblik er i tvivl om, at Folketinget også i forhold til denne lovgivning vil forstå at udøve en kontrollerende funktion, lige så vel som det er i stand til at udøve den lovgivende funktion.

Bemyndigelserne er jo et udtryk for, at vi her betræder ny mark. Det er et område, hvor vi er usikre på, hvordan tingene egentlig udvikler sig. I hvilken udstrækning vil vi se konkurrence i forhold til jernbanedriften? Ser vi det både på persontrafikken og på godstrafikken, når det kommer til stykket, og i hvilket omfang ser vi det? Der er nogle erfaringer, der her skal indhøstes, og det er klart, at vi på et senere tidspunkt, når vi har fået nogle erfaringer, kan se, hvor vi kan lægge os fast, og så vil det i højere grad være noget, der kan afspejles direkte i lovgivningen. Det er min vurdering.

Hr. Søren Kolstrup havde den opfattelse, at vi nu er på vej til at ophøre med det samfundsmæssige ansvar for jernbanedriften. Jeg vil gerne understrege, at det er vi i høj grad ikke, men vi tager nogle andre værktøjer i brug end dem, der hidtil har været anvendt, og det er selvfølgelig altid lidt usikkert, hvad resultatet bliver. Jeg tror, at vi ved at prøve med denne nye struktur også får moderniseret vores jernbaneløsning på en sådan måde, at det bliver til glæde for vores borgere, og derfor kan man sige, at det samfundsmæssige ansvar fortsat i høj grad er i centrum på dette område.

Det bliver Banestyrelsen, der får til opgave at bestemme, om der er plads, og hvornår der er plads. Som også fru Jytte Wittrock gjorde

opmærksom på, oprettes der en klagemulighed, og det vil sige, at hvis man ikke finder, at man er blevet behandlet på ligeværdig vis, og hvis man anser sin ansøgning for at være blevet diskrimineret i forhold til en anden ansøgning, er der altså en mulighed for at klage. Der er altså her lagt op til et system, der for det første gerne skulle sikre, at man får defineret, hvor der er ledig kapacitet til den såkaldte fri trafik, og for det andet sikre, at der sker en ligebehandling i den sammenhæng.

Med hensyn til den måde, som vi nu indretter det på med kontraktstyring, vil jeg gerne understrege, at vi ad den vej får synlighed i forbindelse med de servicemål, som vi fra samfundets side stiller op. Det vil også betyde, at borgerne måske nok i højere grad end nu får mulighed for at forholde sig til de servicemål, som vi opstiller, og dermed for gennem en debat i offentligheden at deltage i, hvad der er hensigtsmæssigt, og hvad man bør fremme, og hvad der måske ikke er så hensigtsmæssigt i forhold til de kunder, der skal gøres tilfredse i det kollektive trafiksystem.

Hr. Thorkild Fransgaard efterlyser mere privatisering, og hr. Arne Melchior gik ind i spørgsmålet. Hr. Thorkild Fransgaard svarede, at det godt kunne være, at man med mere privatisering ville komme i den situation, at der var strækninger, som ingen ville køre på, men det blev så amternes og kommunernes problem.

Jeg vil gerne sige, at det er en uacceptabel konsekvens. Vi skal klart fastholde, at vi på nationalt plan har et fælles ansvar for, at der er en kollektiv trafikforsyning, at der er en jernbanedrift af et sådant omfang, at hele landet kan føle sig forsynet på dette område. Det, som vi i stedet for skal gå efter, er at skabe en højere frihedsgrad for borgerne. Det er fællesskabets ansvar, at det sker, og det er det, som regeringen går efter i denne situation.

Hr. Ole Nielsen var i tvivl om, hvorvidt der overhovedet er plads til at køre med gods på bane i Danmark, og det er selvfølgelig et godt spørgsmål, men der er ingen tvivl om, at vi af miljöhensyn skal sikre, at så meget gods, som det er hensigtsmæssigt, og som det er muligt, bliver transporteret på jernbane. Jeg tror faktisk, at vi med den struktur, som vi nu har bygget op, også vil få mulighed for i højere grad at se konkurrence mellem gods på jernbane og gods på lastbiler.

Der er nogle samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser af lastbiltrafikken, som



er belastende. De er ikke nær så belastende, når det drejer sig om transport på jernbane, og også transport på skib skal ses i den sammenhæng.

Regeringen lægger med de to foreliggende lovforslag vægt på, at vi får en moderne struktur, som vi kan indrette den fremtidige jernbanedrift efter, således at vi får tilgodeset både passagererne og godstransportørerne, og således at vi kan komme ind i det næste århundrede med et kollektivt trafiksystem, som i høj grad tager hensyn til miljøet, og som i høj grad er på borgernes præmisser.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Det glæder mig da at konstatere, at ministeren taler om, at det samfundsmæssige ansvar ikke forsvinder. Det glæder mig også hele tiden at høre, at ministeren i alle de forskellige sammenhænge taler om, at det er et fælles ansvar, som vi ikke må løbe fra.

Indebærer denne generelle udtalelse så, at ministeren er indstillet på, at spørgsmålet om en regional fælles takstfastsættelse bliver reglen og ikke undtagelsen, og at det klart kommer til at fremgå af lovgivningen, at en fællesregional takstfastsættelse vitterlig bliver udgangspunktet og ikke undtagelsen?

**Første næstformand (Birte Weiss):**

Fru Margrete Auken har bedt om ordet som ordfører i anden runde.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil sige tak til ministeren for svarene.

Jeg synes ikke, det med taksterne var helt trygt, for vi har set, hvad der skete i England, da området blev givet frit, og jeg kunne høre lidt på ministeren, at der lå en mulighed for den fri kørsel.

Så om det med konkurserne. Det kan altså godt være, at det bliver helt håbløst at være DSB i det her foretagende. Et af de spørgsmål, som jeg glemte at få stillet før, var om det, der står i loven om, at DSB skal tilbyde det rullende materiel. Jamen hvad nu, hvis den part, som de udbyder til, ikke skal bruge det eller sådan noget, så kan de jo brænde inde med en forfærdelig masse rullende materiel? Og nu skal de pludselig være rede til at kunne gå ind og overtage en transport, som nogle andre har haft, osv. Det kan blive ganske nedslående at være DSB i det her foretagende, for hvis de skal ind og konkurrere på anstændige vilkår, må de jo

også have anstændige vilkår, og det synes jeg ikke helt ligger i det, som ministeren yderligere fik føjet til om, at DSB skulle kunne gå ind og klare det, hvis der f.eks. var en konkurs.

Så vil jeg lige sige, at jeg håber, ministeren mente, at hun ikke bare troede, at der kom mere gods på skinner, men at det var et mål, der skulle opfyldes. Det er jo det, vi kan være bekymrede for, og når jeg diskuterer det her med hr. Søren Kolstrup, er det, fordi det jo ikke bare er min interesse, at der skal stå på min gravsten, at jeg havde ret. Jeg vil gerne have gjort noget ved det, og det er derfor, jeg kaster mig ud i det og siger: Kan vi ikke gøre det på en anden måde, end vi gør det på i øjeblikket?

Det er da klart, det er vi enige om, som jeg også håbede regeringen var enig med SF om, at der er en meget klar målsætning om, at det her skal føre til, at vi får mere gods på skinner. Det skal ikke bare være sådan, at vi håber det, og et eller andet med, at nu må vi se og sådan. Det skal vi kigge på i den støttepolitik, vi også fører ind i det her system.

Endelig til sidst: Jeg har lige været rundt og interviewe for at høre, om ministeren sagde noget om bemyndigelserne, og ved at høre dem, der havde lyttet, kunne jeg komme så langt, at ministeren havde sagt, at nu var ministeren klar over, at vi var klar over, at der var et problem med de bemyndigelser.

Jeg vil altså godt have lidt mere end bare et sådant tilsagn. Jeg vil godt have vished for, at det nu går helt ind på ministerens lystavle. Hvad vil ministeren gøre ved det?

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg bad i første omgang om ordet, fordi det lød, som om ministeren havde forstået mig sådan, at jeg var i tvivl om, hvorvidt der overhovedet var plads til godstransport på banerne i Danmark. Det håber jeg ikke jeg sagde. Det mener jeg helt klart at der er.

Det er helt klart, at der nogle steder vil være store og gentagne transporter fra et bestemt punkt til et andet punkt og endda så intensivt, at man kan anlægge spor efter det direkte til og fra de pågældende steder.

Men erhvervslivet og samfundet har det jo med at udvikle sig sådan lidt mere indviklet, og da man ikke kan lave spor ud i alle retninger, er det, man kommer ind på omladninger osv.

Jeg blev lidt forskrækket over den politiske udmelding, som fru Margrete Auken gav

udtryk for, at det altså er et politisk mål, åbenbart uden hensyn til ressourcer osv., at vi skal have mere kollektiv trafik. Vi skal altså have mere gods på skinnerne, uanset hvad det koster af ressourcer.

Dér er jeg helt uenig. Det må være et spørgsmål om ressourceforbruget. Miljø måles i mange ting; det er jo ikke kun et spørgsmål om det brændstof, som bliver brugt for at transportere varen fra sted til sted. Ressourcer er også tid og emballage. Hvis gods skal omlades flere gange, kræver det bedre emballering; og det koster meget mere. Det koster at omlade ting og transportere ting uhensigtsmæssigt.

For mig er det et spørgsmål om at opføre sig ressourcemæssigt fornuftigt, sådan at det tjener alle interesser.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Og jeg, som troede, vi havde en allieret i Kristeligt Folkeparti, når det drejer sig om miljøpolitik.

Det er klart, at hvis man laver en ressourcestemmelse, som kun tager hensyn til, hvordan grunnerne løber rundt i øjeblikket, er alt andet end vejtransporter for dyrt, fordi benzinen er blevet så billig, at det er gratis at køre på vejene osv. Hvis det skal være på den måde, giver vi bare fløjten i vores miljømål og i vores energiplaner og i det hele.

Det plejer Kristeligt Folkeparti ikke at gøre. Jeg lytter med en vis interesse til de nye toner, men jeg er også lidt nedslået. Jeg tror, at selv CD vil være grønnere end det, der blev sagt dér.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg tror, vores uenighed mest drejer sig om evnen eller viljen til at høre, hvad vi hver især siger.

Hvis det, fru Margrete Auken siger, gælder, så har fru Margrete Auken en gang for alle bestemt, at det er uhensigtsmæssigt at transportere på landevej og hensigtsmæssigt at køre på spor.

Det er det, jeg varierer en lille smule. Det kommer an på, hvor mange gange man skal omlade, hvor mange ressourcer det kræver, hvor meget emballage det kræver, og hvor

meget tid det kræver, altså den tid som godset opholder sig i systemet osv.

For mig er det ikke et spørgsmål om politik eller ideologi. Det er et spørgsmål om at opføre sig ressourcemæssigt hensigtsmæssigt.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det er til fru Margrete Auken:

Det, fru Margrete Auken kom til at sige dér, var ikke helt korrekt.

Gennemsnitligt koster det 180.000 kr. om året at have en lastbil kørende. Det er vejafgifter, og det er alle de andre skatter og afgifter, som skal betales. Det er den sidste nye gennemsnitspris, der blev offentliggjort i sidste uge.

Derudover er det meget problematisk, om det er mere miljøvenligt at køre med tog end med bil, når man opgør det både nationalt og internationalt, fordi der er så mange tomkørsler i øjeblikket. Indtil vi får en anden ordning på godstransporterne end den, vi har i dag, er det meget problematisk, hvad der er mest miljøvenligt, når man tager tomkørslerne med.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg føler også trang til at gribe hr. Ole M. Nielsen lidt under armen, for han sagde faktisk i sit oprindelige ordførerindlæg noget meget korrekt, da han sagde, at han tvivlede på, om de naturgivne omstændigheder gør det velegnet at køre gods på skinner her i landet.

Det er det samme som med coastertrafikken, som jeg er tilhænger af, men den kan ikke betale sig. Der er altså også en part i sagen, der hedder forbrugeren, som ofte skal have varen hurtigt frem og ikke har tid til at vente på omladninger, hvis det skal være friske varer. Der kan også være andre grunde til, at det haster, og prisen på transporten spiller selvfølgelig ind på prisen til forbrugeren.

Jeg har ikke hørt hr. Ole M. Nielsen sige andet end en meget jordnær konstatering af, at Danmark er et lille land, og at det selvfølgelig spiller en rolle. Derfor kan man jo mægtig godt være tilhænger af gods på skinner, når det drejer sig om store mængder og lange afstande, men det er også nok kun dér, at det overhovedet kan være virkelig fordelagtigt for nogen som helst.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Nu kom hr. Arne Melchior til allersidst til at sige lige nøjagtig det, som jeg vil supplere med nu.

Det er klart, at hvis man skal have hele vognladninger herfra til Sydeuropa, er det helt oplagt en fordel at køre på banerne eller oven i købet at sejle med containere rundt om kontinentet for at komme til Sydeuropa.

Det er klart, at det er uhensigtsmæssigt med alle de store lastbiler, som farer ned gennem Europa, og det er altså et spørgsmål om fornuft, alle ting taget i betragtning.

Det, jeg vil understrege, er, at jeg absolut er for den ressourcemæssigt set mest hensigtsmæssige transportform.

(Kort bemærkning).

**Thorkild B. Fransgaard (FP):**

Det, der kalder mig op, er den diskussion, der nu har været om godstrafik, og jeg må give hr. Arne Melchior fuldstændig ret i, at vi må se nøgternt på det.

Fru Margrethe Auken var inde på, at det hele skal transporteres med tog. Det kan ikke lade sig gøre. Ude i det virkelige liv, ude i erhvervslevet ved man udmærket, hvordan man skal have det hele transporteret, og det sker med lastbil. Jeg har set – jeg må sige straks, at jeg ikke har papirerne med – at en virksomhed siger, at 95 pct. af al godstransport udføres med lastbil, og at DSB kun står for 5 pct.

Lad os nu holde benene på jorden, for det er rigtigt, som hr. Arne Melchior sagde, at det drejer sig om at få varerne hurtigt frem, og det er en ting, som tages stadig mere alvorligt ude i erhvervslevet.

Så lad os nu lige holde benene på jorden, når vi diskuterer godstrafik.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Det er jo en interessant diskussion, på hvilke køretøjer godset skal transporteres, og der er mange nuancer i den debat, men den skal jeg ikke gå videre ind i her, for jeg tror, alle vinkler har været belyst i den sidste ordveksling.

Jeg skal svare på et spørgsmål, som blev stillet af fru Margrethe Auken, om DSB nu får anstændige vilkår, hvis en operatør går kon-

kurs. Dét vil jeg gerne sige, at det ligger i lovforslaget, at DSB kan pålægges at køre offentlig servicetrafik, men det er klart, at de kun kan pålægges det mod betaling, så vi behøver ikke at græde over DSB's situation i så tilfælde.

Det andet spørgsmål, jeg skal svare på, var fru Margrethe Auken også inde på, og det var hr. Søren Kolstrup også. Det var om takstsamarbejde.

Der ligger i lovforslaget en mulighed for, at man kan bestemme dels i forbindelse med den forhandlede trafik, som DSB fortsat skal udøve, dels i den trafik, som vi forsøgsvis skal udbyde, at man i udbudsmaterialet kan opstille, at der simpelt hen skal være tale om, at den trafik, der udbydes, skal indgå i et takstsamarbejde. Af hensyn til kunderne er det regeringens opfattelse, at den type samarbejde, som vi har set udvikle sig, og som fortsat skal udvikle sig, nemlig bus/togsamarbejdet, skal udvikles sådan, at borgerne får bedst mulig service på dette område, får de bedste betingelser for at købe billetter og også købe til de strækninger, de skal bruge billetter til.

Det vil også komme til at indgå i det kontraktlige materiale, som herefter skal udarbejdes på baggrund af de mange bemyndigelser, som ministeren får ifølge lovforslaget. Jeg håber, at det er et tilstrækkeligt svar.

Der er et bestemt område, hvor vi ikke kan kræve, at man skal indgå et takstsamarbejde, og det er for den del af trafikken, som vi kalder fri trafik. Det er dér, hvor der er ledig kapacitet, når den offentlige servicetrafik har fået, hvad den skal have. Hvis der er overskydende kapacitet, når godstrafikken har fået, hvad den skal have, som private operatører, andre operatører eller DSB ønsker at gå ind på, kan de altså gøre det på egne vilkår, om jeg så må sige, og er ikke forpligtet til at indgå i et etableret takstsamarbejde. Men det er min vurdering, at de af konkurrencehensyn vil vælge at gå ind i et takstsamarbejde, for forbrugerne forventer simpelt hen, at der er sammenhæng i de transporttydelser, som de på den ene eller den anden måde skal købe på markedet.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslagene overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

### Første næstformand (Birte Weiss):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

**21) Første behandling af lovforslag nr. L 29: Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen og lov om styrelsen af DSB m.v. samt om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S.** Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 26/3 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Jytte Wittrock (S):

Det er en genfremsættelse af et lovforslag fra december 1997, og høringen om dette lovforslag er resulteret i det nuværende lovforslags udformning.

Lovforslaget har det klare mål at videreudvikle Scandlines A/S sammen med det tyske DFO, og vi håber meget, at det svenske Sweferry vil tilslutte sig i løbet af 1999, så der kan skabes et godt aktiv primært i Øresundsområdet.

Desuden vil lovforslaget muliggøre en overførsel af en bestemmelse i lov om DSB Rederi til lov om Banestyrelsen, en bestemmelse, som forpligter staten til udbud af de to samfundsbegrundede ruter Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav. Andre ruter kan, såfremt der måtte opstå samfundsmæssigt behov herfor, udbydes.

Ifølge lovforslaget vil tjenestemænd udlånt af DSB til Scandlines A/S bevare deres rettigheder i forbindelse med valg til Scandlines A/S' bestyrelse; der er forhandlet med organisationerne, og det har deres fulde opbakning.

Hensigten er at skabe så fleksible rammer som muligt for medarbejderne i forbindelse med organisationsændringerne som følge af sammenlægningen af de to rederier, og det forventes, at Scandlines' ø-ruter vil blive samlet i et datterselskab.

Socialdemokratiet ser etableringen af et holdingselskab med en række datterselskaber

under sig, herunder de nuværende rederier Scandlines A/S og DFO, som en klar fordel for begge rederier og deres medarbejdere. Der vil kunne opnås driftsmæssige fordele i kraft af fælles markedsføring og fælles indkøbspolitik til gavn i sidste ende for kunderne.

Jeg skal på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget, og så skal jeg huske, at jeg samtidig skal anbefale lovforslaget på vegne af Det Radikale Venstre, da dets ordfører ikke kan være til stede.

### Kristian Jensen (V):

Lovforslaget er tidligere behandlet både i Folketinget og i Finansudvalget, og jeg skal fastholde Venstres tilslutning til lovforslaget.

Hvis Venstre havde fået lov til at bestemme hele lovforslaget, havde vi nok fået en fuldstændig afhænging af statsaktierne i færgedriften, men når vi ikke har tilslutning til det, må vi sørge for, at statens færgedrift er bedst mulig, og vi støtter derfor sammenlægningen med det tyske rederi for at tage konkurrencen op. Vi håber ligesom Socialdemokratiets ordfører, fru Jytte Wittrock, at der så er opbakning fra det svenske rederi til at indgå i et samarbejde senere hen.

Vores tilslutning til lovforslaget skal dog ikke afholde os fra at stille spørgsmål bl.a. til § 2, stk. 2, hvor Banestyrelsen bemyndiges efter trafikministerens bestemmelse til at udbyde besejlingen af andre ruter. Vi vil gerne have oplyst, hvilke andre overfarter der kan komme på tale på senere tidspunkter, og vi vil gerne have en drøftelse i Folketingssalen, hvis sådanne overfarter skal i offentligt udbud.

Derfor ser vi frem til arbejdet i udvalget, men vores positive indstilling fastholder vi.

### Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte lovforslaget, som vi gjorde sidst, og vi erklærer samtidig, at vi er meget tilfreds med det forhandlingsresultat, der er opnået med tyskerne om fordelingen af posterne i den daglige ledelse og i direktionen. Tyskerne har i dette tilfælde været så elskværdige, at direktøren for det er en tysk statsborger, som er dansk født. Det kan vi jo kun takke mange gange for.

Men også den øvrige del af hele set up'et, der er lavet om færgeselskabet, viser, at man er indstillet på at være det færgeselskab, der etablerer sig i Østersøområdet. Dermed vil Danmark få en ret central rolle i fremtidens færgedrift uden