

streret over, at man ikke har været med til at skabe de forskellige forbedringer, der nu kommer bl.a. som led i kommunalreformen.

Hr. Thomas Krog var inde på, at vi skulle holde fokus. Det er jeg sådan set enig i. Fokus med det her lovforslag er, at vi skal have gennemsigtighed i priserne på omkostningerne på de kommunale tilbud, ligesom vi har, når det drejer sig om private tilbud og regionale tilbud, og der må jeg jo så kunne forstå på hr. Thomas Krog, at sådan en gennemsigtighed ønsker SF ikke, for så ville man ikke kunne stemme imod det her lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Kl. 15.00

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Anden behandling af lovforslag nr. L 125: Forslag til lov om ændring af lov om forskningsrådgivning m.v. (Deltagelse i internationalt forskningssamarbejde, præcisering af Det Frie Forskningsråds og Det Strategiske Forskningsråds arbejdsområder og forskellige tekniske justeringer).

Af videnskabsministeren (Helge Sander). (Fremsat 25/1 2006. Første behandling 31/1 2006. Betænkning 5/4-2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Hanne Severinsen (V):

Som det fremgår af udvalgsbetænkningen, har udvalget haft besøg af Koordinationsudvalget

for Forskning, der argumenterede for, at der burde være mulighed for anonyme bedømmere.

Dette spørgsmål, vil jeg så blot nævne her, vender vi tilbage til, når udvalget har haft lejlighed til at høre de forskellige argumenter over for hinanden ved et møde, som vi planlægger at arrangere senere på året.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Forespørgsel nr. F 4:

Forespørgsel til statsministeren:

»Hvilke konsekvenser agter statsministeren at drage af, at transport- og energiministerens tilsyn med Banedanmark har været særdeles mangelfuldt, samt af, at der er givet mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg, jf. bl.a. Rigsrevisionens beretninger fra 2002, 2004 og 2005?«

Af Klaus Hækkerup (S), Morten Helveg Petersen (RV), Ole Sohn (SF) og Rune Lund (EL). (Forespørgslen anmeldt 5/10 2005. Fremme af forespørgslen vedtaget 13/10 2005).

Begrundelse

Klaus Hækkerup (S):

Baggrunden for denne forespørgsel er Rigsrevisionens og statsrevisorernes gennem årene gentagne kritiske udtalelser om forvaltningen i Banedanmark og transportministerens tilsyn med virksomheden.

Allerede den 12. juni 2002, ikke engang et halvt år efter, at den borgerlige regering var tiltrådt, fastslår statsrevisorerne i beretning 1401 om Banestyrelsen, at der er for meget slør i Banestyrelsens egne oplysninger og i Trafikmini-

steriets styring af virksomheden. I alt fremføres i hvert fald 11 konkrete kritikpunkter.

Skulle ministeren alligevel være i tvivl, kan han i revisionen af statsregnskabet for 2001 læse om forkert udgiftsføring, manglende opfølgning på revisionssager, dårlig økonomistyring, mangelfuld regnskabsaflægning, ulovlige udbetalinger af udstationeringstillæg og uhjemlet afholdelse af udgifter. Alle advarselslamper var tændt.

Alligevel kan man i 2003 i revisionen af statsregnskabet for 2002 om Banedanmark læse om mangelfuld ledelsesrapportering, betydelige afvigelser mellem løbende prognoser og endelige resultater i alle afdelinger og betydelige efterslæb i udførelsen af vedligeholdelses- og fornyelsesprojekter. Bedre bliver det sandelig ikke af, at revisionen af statsregnskabet for 2003 påpeger mangler i forretningsgange og interne kontroller og mangler i økonomistyringen i Banedanmark.

Dette følges så op af statsrevisorerne i beretning 1303 om Trafikministeriets concernstyring. Den bliver afgivet den 14. september 2004, og der fremføres i alt i hvert fald ni kritikpunkter, herunder »... at det er utilfredsstillende, at Banedanmarks økonomistyring har været mangelfuld, og at Trafikministeriet først meget sent har fulgt grundigt op herpå«, samt »... at ministeriet bør føre et skærpet tilsyn med Banedanmark, indtil de væsentlige problemer er løst ...«

Bedre bliver det ikke, når man så efterfølgende kan læse i revisionen af statsregnskabet for 2004, at Banedanmarks interne kontroller og regnskabsvæsen stadig ikke var helt tilfredsstillende, herunder at Banedanmark får tilført 819 mio. kr. i dobbeltlikviditet, uden at man opdager fejlen, samt at Banedanmarks årsrapport ikke var rigtig.

Endelig kommer så Rigsrevisionens beretning fra september 2005 om syv sager, der har været forelagt for Folketingets Finansudvalg. I fire af de syv sager er bevillingsreglerne overtrådt, og i seks af de syv sager var Transportministeriets sagsbehandling utilstrækkelig, selv om departementet vidste, at Banedanmarks økonomistyring var usikker. Dette finder Rigsrevisionen kritisabelt. Endvidere finder den det utilfredsstillende, at Banedanmarks økonomistyring fortsat var utilstrækkelig.

Kl. 15.05

Perioden fra 2002 til 2005 har været præget af løbende uregelmæssigheder i Banedanmarks forvaltning og løbende svigt i ministeriets tilsyn. Rigsrevisionen havde endda påpeget, at Trafik-

ministeriet burde føre et skærpet tilsyn med Banedanmark. Alle advarselslamper var tændt ved periodens begyndelse, uden at det har givet anledning til reaktioner. Der er tale om et massivt svigt fra ministerens side.

Hertil kommer så, at Rigsrevisionen påpeger, at transport- og energiministeren under samrådet med Finansudvalget den 13. april 2005 afgav mangelfulde oplysninger.

Alt i alt et forløb, der kræver fuld opmærksomhed og kalder på handling fra statsministerens side.

Besvarelse

Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):

Jeg vil gerne starte med at gøre det fuldstændig klart, at den statslige administration skal være effektiv. Der skal være orden i sagerne. Vi skal bruge skatteborgernes penge med omhu, og oplysninger til Folketinget og til offentligheden skal være korrekte og fyldestgørende.

Jeg vil dernæst gerne understrege, at regeringen lægger stor vægt på en god og en effektiv kollektiv trafik. Togene skal naturligvis køre til tiden, og passagererne skal kunne regne med at komme frem til tiden.

Regeringen har derfor også gjort meget siden sin tiltrædelse. Vi har taget hul på at rette op på mange års forsømmelser på baneområdet. Vi har indgået to store trafikaftaler i 2003 og 2005 med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, aftaler, som indeholder væsentlige forbedringer for den kollektive trafik. Der er i de to aftaler afsat mere end 9 mia. kr. ekstra i perioden 2005 til 2014 til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanelinjet, så togene kan blive mere rettidige.

Regeringen har sammen med de to forligspartier tilkendegivet, at vi sigter på, at vi i efteråret 2006 kan indgå en langsigtet aftale for baneområdet for årene 2007 til 2014, og at vi er indstillet på, at der vil være behov for flere ressourcer.

Jeg er bekendt med, at der pågår et større udrædningsarbejde i Transport- og Energiministeriet og i Banedanmark for at tilvejebringe et fyldestgørende beslutningsgrundlag forud for efterårets forhandlinger. Dette beslutningsgrundlag skal i henhold til aftalen foreligge senest den 1. september 2006.

Jeg kan forsikre Folketinget om, at genopretningen af jernbanelinjet bliver prioriteret højt af regeringen, og jeg noterer med glæde, at der

også i oppositionen er vilje til at medvirke til genopretningen.

Genopretningen af jernbanenettet er en stor opgave, og det har situationen omkring Banedanmark igennem sommeren og efteråret 2005 da også vist. Der har været betydelige problemer med sporene, som resulterede i hastighedsnedsættelser og resulterede i, at togene ikke kørte til tiden.

På den baggrund er der i trafikaftalen fra efteråret 2005 afsat 200 mio. kr. til ekstra sporarbejde, så køreplanerne kan gennemføres, og så vi får flere tog til tiden i 2006. Der er også afsat 20 mio. kr. til en analyse af strategier for udskiftning af signalerne.

Der har samtidig kunnet konstateres ledelses- og styringsmæssige problemer i Banedanmark. Det er bl.a. som anført af forespørgerne blevet kritiseret af Rigsrevisionen. Rigsrevisionen har også kritiseret transport- og energiministerens tilsyn med Banedanmark og det forhold, at der i nogle tilfælde er givet mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg.

Kl. 15.10

Transport- og energiministeren og jeg er enige om, at disse forhold er meget beklagelige, og jeg har da også noteret mig, at transport- og energiministeren har taget en række initiativer for at rette op på situationen.

Bestyrelsen for Banedanmark er blevet gjort ansvarshavende for at sikre en mere handlekraftig og entydig ledelsesstruktur. Der er ansat en ny administrerende direktør, og der er udlånt ressourcer fra departementet til at styrke den daglige ledelse af Banedanmark.

Transport- og energiministeren har også iværksat en række tiltag med henblik på en betydelig styrkelse af ministerens tilsyn med Banedanmark, og jeg vil overlade det til transport- og energiministeren nærmere at redegøre for disse initiativer.

Transport- og energiministeren har også beklaget, at oplysninger til Folketinget i nogle tilfælde ikke har været præcise nok. Og jeg er selv sagt enig med transport- og energiministeren i, at de oplysninger, der går til Folketinget, skal være præcise.

Jeg har noteret mig, at rigsrevisor har vurderet, at transport- og energiministerens redegørelse for de foranstaltninger, som Rigsrevisionens beretning har givet ministeren anledning til, er tilfredsstillende. Så på den baggrund agter jeg ikke at drage yderligere konsekvenser af denne sag.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Som alle ved, har jernbanen siden midten af 1990'erne undergået en gennemgribende forandring. Først blev de tidligere Danske Statsbaner splittet op i en række dele, bl.a. jernbanevirksomheden DSB og infrastrukturforvalteren Banestyrelsen. I 2003 skete endnu en opsplittning, da Trafikstyrelsen blev oprettet som jernbanemyndighed og Banedanmark som produktionsvirksomhed.

Der har helt fra Banestyrelsens etablering været behov for at arbejde med styring af økonomi og anlægsprojekter. Vi har arbejdet på at sikre gode rammer for økonomi- og produktionsstyringen, bl.a. ved at rendyrke og forenkle Banedanmarks opgaveportefølje.

I 2003 blev lov om Banedanmark vedtaget med tilslutning fra alle Folketingets partier på nær Enhedslisten. I loven blev det lagt fast, at Banedanmark var en produktionsvirksomhed, men også en særlig type virksomhed, som skulle styres både som et selskab og som en statsvirksomhed. Som selskab skulle Banedanmark have en bestyrelse, og efter en overgangsperiode skulle bestyrelsen gives beføjelser til at være Banedanmarks egentlige øverste ledelse.

Som statsvirksomhed var det forudsat, at Banedanmark skulle være bevillingsstyret via finansloven, fordi Banedanmark har en hovedfinansieringskilde, nemlig de bevillinger, som Folketinget tildeler virksomheden. Formålet med denne særlige organisering var at målrette indsatsen mod de problemer, der har vist sig vedrørende Banestyrelsen.

Vi har tidligere forsøgt at skabe grundlag for forbedring af de forhold, der er blevet kritiseret. Men bl.a. Rigsrevisionens kritik har vist, at vi ikke gjorde det godt nok. Det har jeg klart beklaget, og den beklagelse vil jeg også gerne gentage her fra Folketingets talerstol.

Kritikken har givet mig anledning til, at styring af og tilsyn med Banedanmark igen er blevet overvejet. Konsekvenserne af disse overvejelser er, at den styringsmæssige model siden efteråret 2005 er blevet ændret, og tilsynet med Banedanmark er i dag skærpet betydeligt.

Formålet med departementets tilsyn med Banedanmark er at sikre opfyldelsen af de af Folketinget fastsatte mål inden for de økonomiske rammer. Departementets tilsyn med Banedanmark er blevet skærpet betydeligt. Tilsynet baserer sig på tre former for tilsyn:

Det bevillingsmæssige tilsyn tager udgangspunkt i departementets tilsyn med Banedanmark som finanslovinstitution. Banedanmark er en statsvirksomhed og er derfor underlagt en række budget- og bevillingsregler. Departementet skal føre tilsyn med, at bevillingerne og bevillingsreglerne overholdes. Departementet skal forelægge aktstykker for Folketingets Finansudvalg, når dette er nødvendigt, samt kvalitetssikre de oplysninger, der fremgår af aktstykkerne.

Kl. 15.15

Departementets tilsyn med bevillingsopfølgning er baseret på en kendt tilsynsmetode med tre årlige rammerede gørelser med status for bevillingsoverholdelse og aktstykker samt løbende opfølgning herpå. Dertil kommer tilsynet i forbindelse med udarbejdelse af finanslovsforslag samt årsrapporter, hvori også indgår bevillingsafregningerne.

Helt konkret er det bevillingsmæssige tilsyn skærpet med nye procedurer for aktstykkeudarbejdelse. Som et element er det i dag sådan, at Banedanmark i forbindelse med rammerede gørelserne skal aflevere status for tilsagn og forudsætninger i tiltrådte aktstykker. Målet med dette er bl.a. at forbedre opfølgningen på tiltrådte aktstykker samt at øge kvalitetssikringen af oplysningerne og sikre rettidige og korrekte oplysninger til Folketingets Finansudvalg.

Departementet har etableret en liste over igangværende bevillingssager, der løbende opdateres med Banedanmark. Udgangspunktet er, at det skal ske en gang om måneden. Jeg kan sige, at lige nu sker det en gang om ugen. Frekvensen for Banedanmarks økonomiske rapportering er øget. Banedanmark sender nu en økonomirapport til departementet hver måned og ikke som tidligere en gang i kvartalet.

Ligeledes er formen for Banedanmarks økonomirapportering blevet revideret som led i det skærpede tilsyn. Dette sker for at sikre, at departementet får de nødvendige oplysninger om Banedanmarks bevillingssituation. Der er derudover indført en række tiltag til skærpelse af de bevillingsmæssige tilsyn.

Der har været, og der pågår stadig et stort arbejde med oprydning i økonomien i Banedanmark. Det kontraktlige tilsyn tager udgangspunkt i resultatkontrakt for Banedanmark, som netop er blevet indgået den 30. marts 2006. Vi har valgt at afløse den tidligere kontrakt med Banedanmark med en egentlig resultatkontrakt. Formålet er at udbygge kontraktstyringen, sådan at kontrakten udvides til også at regulere

områder, der ikke eksplicit vedrører Banedanmarks trafikale performance. Resultatkontrakten indeholder krav til Banedanmark inden for fire centrale områder: Kunder, økonomi, interne forhold og vækst- og kompetenceudvikling.

Selskabstilsynet blev tilføjet de to øvrige former for tilsyn i marts måned 2004 og tager udgangspunkt i tilsyn med Banedanmark som en virksomhed med en bestyrelse. Selskabstilsynets formål er at sikre, at Banedanmarks forudsætninger for at være en veldrevet virksomhed løbende udvikles. Selskabstilsynet er centreret omkring kvartalsmøder mellem mig og bestyrelsens formandskab samt den administrerende direktør for Banedanmark.

I forbindelse med det skærpede tilsyn afholdes nu direktørmøder, hvor Banedanmarks administrerende direktør og Transport- og Energi ministeriets departementschef mødes som supplement til kvartalsmøderne. Derudover afholdes der en gang årligt virksomhedsmøder. Virksomhedsmødet er Banedanmark øverste organ. Det er ved virksomhedsmødet, at jeg har lejlighed til at udøve min instruktionsbeføjelse over for Banedanmark. Jeg kan til enhver tid med 5 dages varsel indkalde til et ekstraordinært virksomhedsmøde.

I forlængelse af min beskrivelse af det skærpede tilsyn med Banedanmark vil jeg gerne adressere Rigsrevisionens kritik af, at der er givet mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg bl.a. i forbindelse med udvalgets samråd med mig den 13. april 2005. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at jeg burde have redegjort mere nuanceret og omtalt flere faktuelle forhold om departementets rolle i årsagerne til, at bevillingsreglerne bliver overtrådt.

I forlængelse heraf er det Rigsrevisionens opfattelse, at jeg i mit baggrundsmateriale på samrådet indikerede, at departementet fulgte særligt op over for Banedanmark, idet jeg henviste til, at der i modsætning til eksempelvis DSB var tale om dobbelt opfølgning via så vel selskabstilsynet som det bevillingsmæssige tilsyn. Rigsrevisionens efterfølgende undersøgelse har vist, at ministeriets løbende tilsyn med Banedanmark ikke blev styrket i en periode, hvor det burde have været styrket.

Jeg vil gerne beklage, at mit materiale i forbindelse med samrådet fremstår unuanceret, fordi jeg undervurderede min rolle i årsagerne til, at bevillingsreglerne blev overholdt. Men jeg vil også gerne tilkendegive, at det rent faktisk på tidspunktet for samrådet var min opfattelse, at

der med etableringen af det supplerende tilsyn, selskabstilsynet, var tale en styrket opfølgning på Banedanmark. Jeg må nu erkende, at dette i praksis ikke var tilfældet. Det beklager jeg, og det undskylder jeg igen, som jeg har gjort over for Finansudvalget.

Kl. 15.20

Jeg vil gerne understrege, at skærpelsen af mit departements tilsyn med Banedanmark og styrkelsen af Banedanmarks ledelse skal ses i sammenhæng. Tilsammen skal tiltagene medvirke til, at styringen af Banedanmark forbedres, og at departementets opfølgning på Banedanmarks aktiviteter og økonomistyring bliver styrket.

En skærpelse af departementets tilsyn gør det dog ikke alene. Et skærpet tilsyn vil få problemerne hurtigere og klarere frem i lyset og give Folketinget mere præcise informationer at arbejde med, men også Banedanmark skal blive bedre og dygtiggøre sig til sin opgave. Der er allerede strammet op på Banedanmarks økonomistyring, men der skal arbejdes med en yderligere styrkelse.

Ansvar for dette ligger hos Banedanmarks ledelse, men med henblik på at etablere en varig løsning på problemet er det nødvendigt, at dette ansvar bliver løftet. Banedanmarks bestyrelse skal derfor gøres ansvarshavende, og det skete i november 2005. Det betyder, at bestyrelsen i dag har en reel ledelsespligt og også en ledelsesret – begge dele, de følges ad.

Banedanmarks bestyrelse har den 1. april fået ny bestyrelsesformand, idet Hans Skov Christensen har valgt at forlade posten. Den nye bestyrelsesformand er Anne Birgitte Lundholt, som kender både erhvervslivet og den politiske verden. Jeg er sikker på, at det er god ballast, og jeg ser frem til samarbejdet med Anne Birgitte Lundholt. Banedanmarks ledelse er derudover siden efteråret 2005 styrket gennem udlån af en afdelingschef fra departementet. Herved imødekommer jeg bestyrelsens ønske om at få tilført Banedanmark en betydelig viden og erfaring i samspillet med det politiske niveau.

I efteråret 2005 konstituerede jeg desuden Henrik Hassenkam som midlertidig administrerende direktør for Banedanmark. Han har gjort et godt og solidt stykke arbejde for at få stabiliseret situationen omkring Banedanmark, og hans mangeårige erfaring har været til gavn for os.

Men jeg også tilfreds med, at bestyrelsen her den 1. april har fundet en permanent løsning

vedrørende direktørstillingen og har ansat Jesper Hansen som ny administrerende direktør i Banedanmark. Jeg ser frem til samarbejdet med Jesper Hansen. Jeg har kendt ham tidligere som direktør for Statens Bilinspektion, hvor han også gjorde et fremragende stykke arbejde. Jeg glæder mig i øvrigt over at se, at Jesper Hansen er i embedsmandslogen i dag.

Der er mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre indgået en samlet aftale på trafikområdet i efteråret 2005. Aftalen supplerer trafikaftalen fra november 2003. Der er med aftalen afsat 200 mio. kr. ekstra til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet i 2006. Derudover fremgår det af aftalen, at der er behov for en permanent løsning vedrørende problemerne omkring fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

Det fremgår ligeledes af aftalen, at et udredningsarbejde, der kan sikre det fornødne beslutningsgrundlag for en langsigtet aftale i efteråret 2006 om rammerne for jernbanenettet i perioden 2007 til 2014, skal igangsættes. Der er herudover afsat 20 mio. kr. til undersøgelse af fremtidens signalsystem.

Parterne bag aftalen, regeringspartierne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, er enige om, at der for 2007 vil være behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet.

Udredningsarbejdet, der er igangsat i december 2005, sætter fokus på så vel signalområdet, sporområdet som på Banedanmarks øvrige anlægslementer og driftsbevillinger samt effektivisering og kanalregularitet m.m. Arbejdet er forankret i en styregruppe bestående af Finansministeriet, Trafikstyrelsen og Banedanmark med Transport- og Energiministeriets departement som formand. Der inddrages efter behov eksterne rådgivere i analyserne. Beslutningsgrundlaget skal være på plads senest den 1. september 2006, altså ganske snart.

Arbejdet skrider frem i overensstemmelse med tidsplanen og følges med meget stort engagement af forligspartiernes trafikordførere, som har en meget betydelig indsigt i de faktuelle forhold omkring Banedanmark. Og jeg vil gerne takke ordførerne for Venstre, De Konservative, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre for det meget store engagement, de har der. Jeg kan i øvrigt tilføje, at netop på transport- og energiministerområdet er der lavet utrolig mange forlig med de to partier.

Kl. 15.25

Rigsrevisionen har udarbejdet et notat den 15. februar 2006 til statsrevisorerne vedrørende beretning 105 om syv sager forelagt for Folketingets Finansudvalg.

Det fremgår af notatet, at rigsrevisor betragter beretnings sagen om de syv sager om Banedanmark som afsluttet. Det fremgår desuden af notatet, at Rigsrevisionen vil undersøge fremdriften i udredningsarbejdet vedrørende beslutningsgrundlaget for fremtidens finanssystem, fremdriften i ekstrabevillingen på de 200 mio. kr., Banedanmarks assetmanagementsystem samt undersøge omfanget af Transport- og Energiministeriets opfølgning af fremdriften.

Derudover vil Rigsrevisionen følge udviklingen i Transport- og Energiministeriets tilsyn med Banedanmarks økonomi og projektstyring. Rigsrevisor vil afrapportere resultatet i et notat medio 2006.

Rigsrevisor oplyser desuden, at der efter aftale med statsrevisorerne skal gennemføres en beretningsundersøgelse af en genopretning af jernbaneinfrastrukturen, Banedanmarks styring og min opfølgning derpå. Det er jeg tilfreds med, ligesom jeg er glad for, at Rigsrevisionen har anerkendt vor opfølgende indsats.

Der er således allerede taget skridt mod en genopretning: Tilsynet med Banedanmark er blevet styrket og intensiveret, Banedanmarks ledelse er blevet styrket, idet bestyrelsen er blevet ansvarshavende, og der er blevet ansat en permanent administrerende direktør.

Jeg må også erkende, at problemerne endnu ikke er løst. Vi befinder os stadig i en alvorlig situation, og tilsynet med Banedanmark vil fortsat være skærpet, indtil situationen er normaliseret. Der må forventes en længere periode, hvor der stadig vil kunne opstå problemer på jernbanelinjen. Man må derfor påregne, at der vil kunne opstå forsinkelser også i årene fremover, ligesom forsørgelse- og vedligeholdelsesarbejder af og til vil være til gene for passagererne.

Banedanmark er i en situation, hvor de skal rette op på et investeringsefterslæb, der er opbygget gennem en længere årrække. Det er dog også min vurdering, at regeringen og forligskredsen med trafikaftalen fra 4. november 2005 har skabt et godt grundlag for at rette op på situationen omkring Banedanmark.

Der er igangsat et arbejde med at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for indgåelse af en ny rammeaftale, så der kan findes en permanent løsning vedrørende problemerne om fornyelse

og vedligeholdelse af jernbanelinjen. Der er enighed i forligskredsen om, at der fra 2007 vil være behov for flere ressourcer og forbedringer af jernbanelinjen.

Det er min opfattelse, at der er draget de nødvendige konsekvenser af styringsproblemerne i Banedanmark og det tidligere mangelfulde eftersyn. Jeg ser nu frem til det videre samarbejde med forligspartiernes trafikordførere om at skabe en virkelig langsigtet løsning på problemerne omkring fornyelse og vedligeholdelse af jernbanelinjen.

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til transport- og energiministeren. Så er det ordføreren for forespørgerne, hr. Klaus Hækkerup.

Forhandling

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil godt indledningsvis sige tak til statsministeren og transport- og energiministeren for besvarelsen af forespørgslen. Jeg synes imidlertid ikke, at besvarelsen er helt tilfredsstillende eller fyldestgørende.

Allerførst vil jeg godt sige, at der er mange, der opfatter det her, som om der skydes på Banestyrelsen. Det er min opfattelse, at det ikke ville være fuldt korrekt at gøre det.

Banestyrelsen er i de første 3 år efter regeringens tiltræden blevet beskåret mandskabsmæssigt, og så kan man selvfølgelig ikke forlange, at de skal kunne løse opgaverne bedre, end de kunne før. Desuden havde vi i Trafikudvalget en debat om Trafikstyrelsens kritik af det, der foregik i Banedanmark, herunder en kritik af den manglende overholdelse af de faglige standarder, og svaret fra Banedanmark var: Hvordan skal vi kunne overholde de faglige standarder, når vi bliver skåret økonomisk?

Problemet er for mig at se det, at der i virkeligheden er to tilsyn med Banedanmark, nemlig et økonomisk, der udøves af ministeren, og et teknisk-fagligt, der udøves af Trafikstyrelsen, og de to tilsyn harmonerer simpelt hen ikke. Størrelsen af de økonomiske midler, der stilles til rådighed for Banedanmark til at løse de faglig-tekniske udfordringer, er simpelt hen for ringe, og det betyder, at den løsning, der skal komme, fordi tilsynet er opsplittet, ikke fungerer tilfredsstillende.

Nu har vi så oven i det med de to tilsyn fået at vide, at der så er kommet et tredje tilsyn, for ministeren siger, at nu er der heldigvis kommet en ansvarshavende bestyrelse. Hvilken funktion har den ansvarshavende bestyrelse? Ja, den har, som det fremgår af svar på spørgsmål 360, den funktion, at ministerens instruktionsbeføjelser over for Banedanmark nu skal udøves gennem bestyrelsen. Der er altså skudt et ekstra led ind, som måske i virkeligheden mere kan medvirke til at forplumre end til at afklare den instruktionsbeføjelse, som ministeren har. Det synes jeg er dybt bekymrende.

Så lover først og fremmest transport- og energiminister, men også statsministeren, bod og bedring for fremtiden. Hvordan skal vi nu, hvor man kan se fra 2002 og frem til i dag, hvor alle advarselsslamper har blinket, at det ikke har givet anledning til nogen reaktion, kunne have tillid til, at fra nu af virker det? Det, der ikke har virket i 2002, i 2003 og i 2004, hvorfor skulle det lige pludselig begynde at virke nu?

Jeg skal på vegne af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer, at transport- og energiministerne ifølge Rigsrevisionens rapport fra september 2005 ikke har kunnet skabe ordnede forhold i Banedanmark, opfordres statsministeren til at påtage sig et ansvar og drage konsekvenser af Rigsrevisionens beretninger om forholdene i Transport- og Energiministeriet og Banedanmark fra 2002, 2004 og 2005 samt af de mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 54).

Så vil jeg godt knytte et par ekstra bemærkninger til Rigsrevisionens beretninger.

Det er på side 37 under punkt 117 fremført, at man ikke kan forelægge aktstykker for Finansudvalget under en valgkamp. Jeg erindrer udmærket folketingsvalg, især det i 2001. Der var ganske mange udvalgs møder. Om der var det i Finansudvalget, ved jeg ikke, men der var under valgkampen møder i mange udvalg. Selvfølgelig kunne der også have været afholdt møder i Finansudvalget under den valgkamp, og selvfølgelig kunne der også have været afholdt møder i Finansudvalget under valgkampen i 2005.

Det er en af de ting, som vi vil arbejde videre med at få en yderligere afklaring af.

Så vil jeg også nævne spørgsmålet om Transport- og Energiministeriets tilsyn. Det fremgår af punkt 28, at der burde have været foretaget et skrappe tilsyn fra Transport- og Energiministeriets side, men det er oplyst, at i den konkrete sag havde det krævet en direkte underkendelse af de oplysninger, der blev fremlagt fra Banedanmark – en direkte underkendelse af de oplysninger, der blev fremlagt fra Banedanmark! – og derfor afstod ministeriet fra at udøve sit tilsyn.

Hvad er det, der står her i Rigsrevisionens rapport? Der står, at når det bliver ømt med et tilsyn, når man skal begynde at spørge ind til det, hvor usikkerheden virkelig er, der, hvor der er fare på færde, får man så svarene? Nej, man får hverken svarene eller spørgsmålene, for det kunne jo være, man kom til at underkende Banedanmark, og så trækker man sig. Hvordan skal vi dog have tillid? Denne bemærkning er der heller ikke fra ministeriets side. Hvordan skal vi dog så kunne have tiltro til, at med en sådan holdning i ministeriet vil et tilsyn fungere effektivt fremover?

Kl. 15.35

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

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

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det, der undrer mig, er, at hr. Klaus Hækkerup siger, at han ikke mener at have fået en fyldestgørende besvarelse af kritikken på de punkter, Rigsrevisionen har påpeget. Det har jeg meget svært ved at se. Nu kom hr. Klaus Hækkerup lige til sidst ind på et enkelt punkt, men ellers syntes jeg, at det, der blev sagt fra talerstolen, bar præg af, at man skuer bagud. Vi er jo alle sammen enige om, at der har været en kritik, og at der har været nogle problemer i Banedanmark, men efter min overbevisning er der med det samme fulgt op på den kritik: man har efterkommet de forskellige ønsker og krav.

Derfor synes jeg, det mere lugter af, at Socialdemokraterne dybest set ikke har fingeren på pulsen med hensyn til, hvad det er, der er ved at ske nu, hvor vi sidder i forligskredsen, Dansk Folkeparti, De Radikale, Venstre og Det Konser-

vative Folkeparti, og skuer fremad og er ved at lave nogle holdbare løsninger.

Men jeg vil godt bede hr. Klaus Hækkerup om at uddybe, hvad det er for besvarelser, hr. Klaus Hækkerup mangler.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg kan først bekræfte over for fru Henriette Kjær, at jeg ikke har fingeren på pulsen med hensyn til, hvad der foregår i et udvalg, hvor Venstre, De Konservative, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre sidder og forhandler.

Overhovedet ikke. Jeg aner ikke, hvad der sker. Det er lukkede forhandlinger, vi er ikke inviteret, vi er holdt udenfor. Der har jeg selvfølgelig ikke på nogen som helst måde fingeren på pulsen.

Hvad er det så for sager, jeg mangler en konkret stillingtagen til fra ministeriets side? Ja, det er først den sag, jeg lige har nævnt, om, at ministeriets embedsmænd trykker sig for at stille ordentlige, dybdeborende spørgsmål til Bandedanmark, så vi kan få sagerne ordentligt belyst.

Det er også den sag, der er nævnt under punkt 39, hvor det drejer sig om, at der er en aftale om, at der skal bruges 360 mio. kr. på jernbanenettet. De bliver ikke brugt. Hvorfor? Fordi man holder investeringerne tilbage. Dem holder man tilbage, fordi der er en sporanalyse i gang, og man frygter i ministeriet, at den sporanalyse vil vise, at der er behov for nu at gå ind og gøre noget ved sporene. Når man holder dem tilbage, så er det, fordi man gerne, når den analyse en dag kommer, vil kunne sende et klart signal om, at nu gør man noget.

Jeg synes, det moralsk er utrolig angribeligt, at man holder en nødvendig investering tilbage for senere at kunne sende et signal om, at man vil gøre noget. Er det den moral, Det Konservative Folkeparti mener skal være gældende i Transportministeriet? Skal man holde tingene tilbage?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Der bliver arbejdet på fuld kraft. Jeg tror, man har alt disponibelt mandskab ude og alle de maskiner, der overhovedet kan trækkes ud på skinnerne, så jeg har svært ved at se den problemstilling. Selvfølgelig holder vi ikke investeringer tilbage for at skulle pumpe noget op, der senere skal se ud af noget. Sådan foregår det jo ikke. Det vil jeg klart afvise.

Så vil jeg godt lige spørge til et andet punkt, hr. Klaus Hækkerup var inde på, nemlig den ansvarshavende bestyrelse. Nu lød det lige pludselig, som om det var et problem. Det var ikke godt nok. Så vidt jeg kan se på de udtalelser, der kom også fra Socialdemokraterne, da det blev vedtaget, at man nu gik fra en rådgivende bestyrelse til en ansvarshavende, var der fuld opbakning til det. Så den kritik kommer altså også voldsomt bag på mig. Jeg forstår ikke, at man opfører sig så ukonstruktivt hos Socialdemokraterne. Det ligner ikke Socialdemokraterne. Jeg er undrende.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Lad mig først sige, at når fru Henriette Kjær påstår, at man ikke holder investeringer tilbage for at kunne tegne et godt billede af sig selv, så bør fru Henriette Kjær slå op i Rigsrevisionens rapport. Slå op under punkt 39 og se, hvad der står der. Læs det, og læs det indtil det er forstået. Der står helt klart og tydeligt, at departementet ville afvente en sporanalyse, før projekterne skulle sættes i gang, fordi sporanalysens budskab om et forøget efterslæb vil kunne kombineres med et signal om hurtig opfølgning i form af en efterfølgende igangsættelse af projekterne, som så i øvrigt er blevet dyrere.

Det står jo her sort på hvidt. Det er ikke noget, jeg, Socialdemokratiet eller onde kræfter har opfundet. Det er noget, Rigsrevisionen har gravet frem, og jeg synes da, at det er dybt, dybt bekymrende, at det er den holdning, man har i ministeriet.

Lad mig så sige, at det om bestyrelsen i Bandedanmark er et dybt, dybt suk. Bliver det bedre af, at der nu kommer en bestyrelse ind, der skal fortolke ministerens instruktionsbeføjelser over for Bandedanmark? Var det måske ikke bedre, hvis ministeren selv fastholdt og havde fastholdt sin direkte instruktionsbeføjelse?

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så er det fru Gitte Lillelund Bech som ordfører.

Kl. 15.40

Gitte Lillelund Bech (V):

Som det nok er gået op for alle dem, der ser og hører det her, så omhandler denne forespørgsel Transport- og Energiministeriets tilsyn med Bandedanmark, som jo er vores infrastrukturforvalter på baneområdet.

For Venstre er det vigtigt, at vi har et godt jernbanenet i Danmark. Vi ønsker, at hver enkelt borger har mulighed for at vælge den transportform, individuel eller kollektiv, som passer bedst til den enkelte.

En væsentlig spiller i den kollektive transport er lige præcis jernbanen, og vi har derfor som politikere et ansvar for, at vi har en effektiv kollektiv togdrift, hvor togene kører til tiden, og hvor det er sikkert at køre tog.

Banedanmark er som ståtsvirksomhed i den forbindelse sat til at forvalte jernbanenet, så vi kan opretholde en effektiv togdrift på statens jernbaneinfrastruktur, og jeg medgiver, at det ikke altid har været en nem opgave at forvalte jernbaneinfrastrukturen. I mere end 20 år har der fra politisk hold uanset partifarve primært været fokus på nye tog og ikke på nye skinner. Der er ikke stemmer i skinner, som jeg plejer at sige, og der har derfor været en massiv underinvestering i jernbaneinfrastrukturen i alle disse år.

Det lavede vi så om, da denne regering kom til. Vi lavede om på det i 2003, hvor regeringen indgik en tiårig trafikaftale med Dansk Folkeparti og med Det Radikale Venstre. I Venstre er vi faktisk glade for den aftale, fordi det af aftalen fremgår klart, at der skal iværksættes en særlig indsats for at forbedre Banestyrelsens påvirkning af togenes rettidighed, og med aftalen forhøjedes Banestyrelsens – det er så det, der hedder Banedanmark i dag – bevillinger til drift, fornyelse og vedligehold med samlet set knap 10 mia. kr. over en tiårig periode, et beløb, som Banedanmark i øvrigt selv bad om.

Desværre har vi jo så kunnet konstatere i løbet af 2004 og 2005, at det ikke er gået, som vi havde regnet med. For det første viste det sig, at Banedanmark faktisk ikke har styr på økonomien. For det andet havde Banedanmark faktisk heller ikke overblik over skinnenettet med skinnenebrud, hastighedsnedsættelser m.v. til følge. Måske skal jeg så lige i forbindelse med det, jeg nævnte lige før, sige, at det er så også det, som bl.a. fremgår af flere af Rigsrevisionens rapporter.

I efteråret 2005 indgik vi en ny trafikaftale blandt forligspartierne, hvoraf det klart fremgår, at der har været store problemer på baneområdet. Det drejer sig om problemer med både spor og signaler, som har resulteret i hastighedsnedsættelse og forringelse af regulariteten i togdriften. Der har også været ledelses- og styrings-

mæssige problemer i Banedanmark, hvilket bl.a. er kritiseret af Rigsrevisionen.

Forligsparterne er enige om behovet for en permanent løsning vedrørende problemerne omkring fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenet. Parterne er samtidig enige om at igangsætte et udredningsarbejde, der kan sikre det fornødne beslutningsgrundlag for en langsigtet aftale i efteråret 2006 om rammerne for jernbanenet i perioden 2007-2014.

Parterne er enige om, at der fra 2007 vil være behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenet, og behovet og finansieringen afklares i forbindelse med drøftelserne i forligskredsen i efteråret 2006 og prioriteres på finanslov 2007.

Rigsrevisionen har som nævnt gentagne gange påpeget, at Transport- og Energiministeriets tilsyn med Banedanmark ikke har været godt nok. Vi har noteret os, at ministeren har fulgt Rigsrevisionens anbefalinger til en opretning af situationen. Ministeren har tilkendegivet præcis, hvorledes der er blevet oprettet, så det behøver jeg ikke at gennemgå her.

Derudover har Rigsrevisionen påpeget, at transport- og energiministeren har givet mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg. Det finder vi i Venstre ikke er tilfredsstillende, og vi har noteret os ministerens undskyldning. Undskyldninger gør det dog ikke alene, og det er her vigtigt at pointere, at materiale, der fremsendes til Finansudvalget, skal være af høj kvalitet og indeholde alle relevante oplysninger. Også her må vi konstatere, at ministeren har fulgt Rigsrevisorens anbefalinger, hvilket vi bifalder.

Afslutningsvis vil jeg sige, at jeg har fuld tillid til, at de mange tiltag kombineret med en øget politisk bevågenhed nok skal give resultater. Det er mit indtryk, at den interne styring i Banedanmark er rettet gevaldigt op, og at Banedanmark er på ret kurs. Samtidig har jeg noteret politisk velvilje – i hvert fald hidtil – i forligskredsen, fra Dansk Folkeparti og fra Det Radikale Venstre, til, at vi skal finde løsninger på de udfordringer, som Banedanmark står over for i de kommende 10-20 år.

Banedanmark har mange rigtig dygtige medarbejdere, der på bedste vis gør alt, hvad de kan for at sikre, at det danske skinnenet er forsvarligt, sikkert at køre på, og at togene kommer til tiden, hvilket kombineret med en politisk velvilje til at genoprette årtiers underinvesteringer i jernbaneinfrastrukturen er, hvad der skal til,

hvis vi, som vi gerne vil i Venstre, skal fastholde målet om, at den enkelte borger frit kan vælge, om transportformen skal være kollektiv eller individuel.

Kl. 15.45

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg har et spørgsmål til Venstres ordfører.

Det påpeges i punkt 67, som omtaler et it-projekt, man er ved at indføre i Banestyrelsen, at bevillingen var ved at blive overskredet. Man begyndte faktisk i Banestyrelsen at udarbejde et aktstykke, men så tog Banestyrelsen en drøftelse med departementet, og så blev departementet enig med Banestyrelsen – eller også var det omvendt – om, at den rette måde at orientere Folketingets Finansudvalg var ved slet ikke at fremsende et aktstykke, men via den beretning, som Banedanmark skal afgive, at orientere Folketinget og Folketingets Finansudvalg om overskridelsen.

Finder Venstres ordfører, at det er en tilfredsstillende måde at orientere Folketingets Finansudvalg på?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg synes nu, jeg var meget klar i min ordførertale med hensyn til, at Rigsrevisionen netop har påpeget, at hverken Transport- og Energiministeriets tilsyn eller orientering af Finansudvalget har været god nok. Jeg sagde som det sidste i min ordførertale, at det mener vi ikke er tilfredsstillende, og vi har også noteret os, at der er iværksat tiltag, som lige præcis skal sikre, at det ikke sker igen.

Jeg synes, det er væsentligt, at rigsrevisor siger ja til de tiltag, ministeriet nu vil iværksætte, hvor man vil gøre sådan og sådan og sådan for at stramme op og sikre, at det ikke sker igen. Rigsrevisor har jo sagt om alle de tre beretninger, som er nævnt i forespørgslen, at de er noteret som værende fornuftige tiltag, så rigsrevisor har intet at bemærke med hensyn til disse tiltag, og derfor vil jeg gentage, hvad jeg sagde før: Det er ikke tilfredsstillende, men der er rettet op på situationen. Det har vi også hørt ministeren redagere for.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Ja, jeg har også godt læst, at der er gennemført et aktstykkeprogram, så man nu sidder og går akt-

stykkerne igennem, og jeg synes, det er tilfredsstillende, at det fungerer.

Men det, at man har et aktstykkeprogram, og det, at man vil gå aktstykkerne igennem, forhindrer jo ikke, at der i hver enkelt sag skal foretages en afvejning af, hvornår Folketinget skal orienteres, og hvordan det skal orienteres, og mit spørgsmål til fru Gitte Lillelund Bech var: Finder Venstres ordfører det tilfredsstillende, at man orienterer Folketinget gennem Banedanmarks årsberetning i stedet for at fremsende et aktstykke?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg har tiltro til, at man i Transportministeriets departement kan finde ud af, hvorvidt man skal orientere på den ene eller den anden måde. Jeg er ikke embedsmand, så jeg kan altså ikke vurdere, hvorvidt man skal gøre det med et aktstykke, eller man skal gøre det med en beretning, og som hr. Klaus Hækkerup er klar over, sidder jeg heller ikke i Finansudvalget, så derfor kan jeg simpelt hen ikke svare på det spørgsmål.

I øvrigt synes jeg rent faktisk, at man måske skulle koncentrere sig lidt mere om, at det faktisk går fremad, at det faktisk går i den rigtige retning. For mig er det sådan set tilfredsstillende at sidde i en forligskreds, som bliver meget, meget tæt orienteret om, hvilken vej det går, specielt med hensyn til, at man nu har fået ASIC-managementsystemet til at fungere fuldstændigt, så man nu har det overblik over skinnenettet, som jeg altid har troet man havde. Men det havde man faktisk ikke i Banedanmark, og man havde det heller ikke under den tidligere regering.

Derfor vil jeg sige: Fordelen ved, at man er med i en forligskreds – og det er Socialdemokraterne jo ikke, hvilket man også kan høre af nogle af spørgsmålene – er jo, at her får man den tætteste information. Jeg er faktisk fuldt tilfreds med den måde, det fungerer på i dag, både med departementets arbejde og med det, der foregår i Banedanmark.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg går ud fra, at Venstres ordfører er blevet godt briefet af sine Venstrekolleger i Finansudvalget, eftersom det jo er konflikten mellem Finansudvalget og ministeriet, der er genstand for forespørgslen, så det er ikke nogen undskyldning, at ordføreren siger, at det kender hun ikke noget

til. Forespørgslen drejer sig alene om forholdet mellem Finansudvalget og ministeriet.

Derfor vil jeg gerne spørge, og det tror jeg godt ordføreren kan svare på, selv om hun ikke sidder i Finansudvalget: Når man nu tænker tilbage på – og jeg går ud fra, at ordføreren lyttede ordentligt efter dengang – statsministerens meget berømmelige grundlovstale i 2001 sammenholdt med den meget høje moralkodeks for ministre, der blev givet løfte om i forbindelse med VK-regeringens tiltræden, finder Venstres ordfører det så i overensstemmelse med denne kodeks og almindelig rettidig omhu, at Rigsrevisionen kan komme med kritik i både 2002, 2004 og 2005, før der sker noget? Er den form for slendrian i overensstemmelse med det kodeksprogram for regeringen, som statsministeren lagde frem?

Kl. 15.50

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu kan jeg ikke tale på statsministerens vegne, men jeg kan tale på egne vegne, og som jeg sagde i min ordførertale, synes vi rent faktisk, det er problematisk, at Rigsrevisionen gentagne gange har påpeget, at tilsynet ikke har været godt nok.

Men der er iværksat tiltag, hvor der er strammet op, og rigsrevisor har sagt: Ja, ministeriet har fulgt de anbefalinger, som Rigsrevisionen har givet. Derfor vil jeg sige, at det ikke er tilfredsstillende, men tingene har altså heller ikke fungeret på en tilfredsstillende måde tidligere. Jeg ved godt, det ikke er nogen undskyldning, og som jeg sagde i min ordførertale, synes vi da også, det er problematisk, at rigsrevisor tre gange har påpeget det. Men der er blevet rettet op på tingene, og rigsrevisors anbefalinger er blevet fulgt i alle tre beretninger.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det er en letsindig omgang med virkeligheden, for sandheden er jo, at når Rigsrevisionen er nødt til at gentage og forstærke kritikken, er det et udtryk for, at man ikke har fulgt de retningslinjer, som Rigsrevisionen er kommet med, for hvis det havde været tilfældet, havde man rettet op på skaderne allerede i 2002. Men det gjorde man ikke. Man fik en fornyet og forstærket kritik i 2004, og her foretog man sig heller intet – i hvert fald ikke i tilstrækkeligt omfang, for i 2005 måtte Rigsrevisionen gentage og forstærke kri-

tikken så meget, at man faktisk næsten aldrig har set en skarpere kritik fra Rigsrevisionens side.

Eftersom forespørgslen drejer sig om, hvorvidt der er handlet i overensstemmelse med det, man kan forvente af en regering og en regeringsleder, er det vel derfor meget fair, at man spørger Venstres ordfører, om Venstres ordfører mener, at det er i overensstemmelse med god regeringsførelse, at man skal have tre gange skarpere og skarpere kritik, før man tager sig sammen til at foretage sig noget.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

På baggrund af beretningerne er der jo blevet handlet, men allerede på baggrund af beretningen fra 2002 siger rigsrevisor også meget klart, at der ikke er handlet stærkt nok. Det medgiver jeg gerne, og det er i øvrigt også derfor, vi har Rigsrevisionen til lige præcis at have mulighed for at holde regeringen og embedsapparatet i ørerne.

Med hensyn til den høje moralkodeks, hr. Ole Sohn taler om, har jeg også lige præcis noteret mig, at rigsrevisor er blevet skarpere i sin kritik og har påtalt, at Finansudvalget har fået mangelfulde oplysninger. Der er efterfølgende taget initiativer i Transport- og Energiministeriets departement, som skal rette op på sagen, for sådan noget må selvfølgelig ikke forekomme.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Jeg må sige, at jeg synes, Venstres ordfører tager lidt let på sagerne i betragtning af, hvor alvorligt det her er. Jeg skal i min ordførertale prøve at citere bare nogle af formuleringerne i statsrevisorerens beretning, og det er virkelig alvorlige formuleringer.

Mit første spørgsmål til Venstres ordfører går på, om Venstres ordfører er bekendt med, om der tidligere er afgivet beretninger, som er så kritiske som den, vi står med her i dag. Det andet spørgsmål er, om Venstre har forholdt sig til det forslag til vedtagelse, som ligger på Folketingets bord nu. Jeg skal ikke gentage hele ordlyden, jeg går ud fra, at Venstres ordfører har haft mulighed for at se det forslag til vedtagelse, som er omdelt. Kan Venstre støtte forslaget, som det ligger her, og i givet fald – eller rettere sagt hvis ikke – hvad skulle begrundelsen for det så være?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg tror, der tidligere har været afgivet lige så kritiske bemærkninger fra statsrevisorerne. Jeg kan ikke på stående fod henviser til enkeltberetninger, der har været lige så kritiske, men jeg er helt sikker på, at der i tidens løb er afgivet beretninger med lige så kritiske bemærkninger som dem, vi finder her.

Forslaget til vedtagelse fra Socialdemokraterne har jeg desværre ikke fået taget med herop. Jeg efterlod det nede på mit bord, men det er mit klare indtryk, at Venstre ikke kan støtte det – jeg takker formanden mange gange for overrækkelsen – Venstre kan ikke støtte dette forslag, for jeg mener sådan set, at statsministeren påtager sig et ansvar hver eneste dag, og statsministeren og transportministeren har også påtaget sig ansvaret i denne sag og har strammet tilsynet op. Derfor kan Venstre ikke støtte forslaget til vedtagelse fra Socialdemokraterne m.fl.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Det synes jeg er lidt ærgerligt. Jeg havde selvfølgelig håbet, at Venstre kunne støtte forslaget, som det foreligger, men det var måske at nære for store forhåbninger.

Kl. 15.55

Men jeg vil spørge fru Gitte Lillelund Bech: Er det indtryk, man står tilbage med, ikke noget i retning af, at der er begået nogle graverende fejl? De er påtalt tre gange af statsrevisorerne, og så siger man fra regeringens side: Nu kigger vi fremad og indgår i øvrigt nogle fornuftige forlig og afsætter flere penge, så vi har tillid til systemerne, og så går det jo nok. Er det ikke det, befolkningen vil stå tilbage med efter i dag?

Lad mig i øvrigt sige, at jeg synes, det er en historisk dag på grund af de beklagelser, vi har hørt fra statsministerens side. Det er da første gang, jeg kan erindre, at statsministeren har været i nærheden af at beklage ting i embedsførelsen eller regeringsførelsen, så det er da en meget speciel dag i dag. Men spørgsmålet er, om man ikke tager lidt for let på sagen fra Venstres side.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu ved jeg ikke, om hr. Morten Helveg Petersen var til stede i Folketingssalen, da transport- og energiministeren afgav sin besvarelse på forespørgslen, men der blev rent faktisk remset en lang række tiltag op med hensyn til det øgede

tilsyn, som lige præcis skal føres med Banedanmark, og som jeg nævnte i min ordførertale, er der ikke nogen grund til, at jeg står her og remser de samme tiltag op en gang til. Jeg mener faktisk, der er sket en masse, og jeg mener også, at vi tager problemet meget alvorligt.

Men det, der måske kan undre mig, er, at hr. Morten Helveg Petersens partifælle, hr. Martin Lidegaard, som jo sidder med som forligspart i det store 10-årige transportforlig, vi har indgået med Dansk Folkeparti og De Radikale, ikke på de møder, vi har mindst en gang om måneden, og hvor sagerne bliver taget op, har udtrykt kritik af departementets håndtering af sagerne på Banedanmarks område, eksempelvis analyserne af, hvor skinnerne og signalerne skal udskiftes. Hr. Martin Lidegaard er altså ikke så kritisk på forligsparternes møder, som hr. Morten Helveg Petersen tilsyneladende er, men det viser måske bare, at når alt kommer til alt, er der alligevel to fløje i Det Radikale Venstre. Der er dem, som gerne vil samarbejde, og så er der dem, som ikke vil samarbejde.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Der har været en kraftig kritik fra statsrevisorerne i 3 år, 2002, 2004 og 2005, og for hver eneste gang er kritikken blevet skarpere og stærkere.

Nu står ordføreren for Venstre og lover bod og bedring, at det også er for dårligt, at det ikke er så godt, men det bliver meget bedre, og vi har sat en masse ting i gang. Men hvad nu, hvis der også kommer en meget alvorlig og skarp kritik for 2006? Hvad skal konsekvensen af det så være?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu vil jeg altså først se en skarp kritik for 2006, før jeg tager stilling til den. Det er fuldstændig rigtigt, at rigsrevisor har bebudet, at man også i 2006 vil følge Banedanmark og holde nøje tilsyn med Banedanmark, så derfor vil jeg ikke forholde mig til noget, der ikke foreligger en færdig analyse af her og nu. Det kan godt være, hr. Rune Lund meget gerne vil forholde sig til ting, som ikke er sket endnu, og noget lignende, men det har jeg sådan set ikke tænkt mig at gøre.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det synes jeg er lidt ærgerligt, for jeg synes, det kunne være meget rart, hvis man kunne få en

fornemmelse af, hvornår Venstre egentlig synes at nok er nok – altså hvor mange fejl der kan tillades, og hvor meget kaos der kan tillades, før man siger: Nu kan det ikke længere være rigtigt, nu siger vi stop.

Jeg prøver at stille spørgsmålet en gang til: Hvis der kommer en kritik for 2006, som er lige så skarp som den sidste, vi har set for 2005, vil det så være nok til, at man siger, at nu duer det ikke længere, og nu må transport- og energiministeren gå af?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu er det ikke Venstres folketingsgruppe, der sammensætter regeringen, så derfor kan jeg ikke svare direkte på hr. Rune Lunds spørgsmål.

Men én ting kan jeg i hvert fald sige, og det er, at der jo er forskel på, om man sidder med ved bordet eller man ikke sidder med ved bordet.

Hr. Rune Lund sidder ikke med ved bordet i Transport- og Energiministeriet, når vi diskuterer Banedanmark og diskuterer, hvorledes Banedanmark skal udvikle sig, hvorledes vi skal anvende de ekstra ressourcer, som vi har tænkt os at finde på finansloven for 2007 til at forbedre skinnenettet, eller hvordan vi faktisk kan forbedre Banedanmarks interne arbejdsgange og kortlægning af hele skinnenettet, så vi har noget at træffe beslutninger ud fra. Venstre sidder tilfældigvis med blandt forligspartierne, og derfor er det hos transportministeren og sammen med de andre forligspartier, vi tager de diskussioner, hvis det i øvrigt er sådan, at man bringer dem op.

Jeg er en af dem, der var meget kritisk over for noget af det analysearbejde, som Banedanmark lagde på bordet sidste efterår, hvor man bad om flere penge, hvilket var en af grundene til, at der ikke blev givet en 10-årig bevilling, men kun en ekstrabevilling for 2006, fordi analysearbejdet ikke var godt nok. Det, der ligger på bordet nu i de mange møder, vi holder, hvor hr. Rune Lund ikke sidder med ved bordet, er rent faktisk et materiale af en helt anden kvalitet, og jeg har fuld tiltro til, at der faktisk er strammet så meget op på både tilsynet og den måde, man arbejder på i Banedanmark, at det går den rigtige vej.

Den fg. formand (Jens Vibjerg):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Kristian Thulesen Dahl som ordfører.

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Det er ganske fornuftigt, at Folketinget her i dag har lejlighed til at drøfte forholdene omkring Banedanmark og forholdene omkring Transportministeriet i det hele taget. Og det er det jo, fordi det er enden på en proces, der har varet nu i et års tid fra sidste forår, hvor Folketingets Finansudvalg på baggrund af syv konkrete sager, som vi fandt utilfredsstillende, bad statsrevisorerne om at foranledige, at rigsrevisor kom med en beretning om de her syv sager.

Det viser måske lidt om styrken i det danske system, at det rent faktisk kan lade sig gøre på et halvt års tid at få en beretning fra statsrevisorerne på baggrund af rigsrevisors beretning, som jo så håndterer de syv sager, som var i vælten.

Vi skal måske lige erindre, at de syv sager jo drejede sig om, at man på forskellig vis ikke i fornødent omfang havde respekt for de bevillingsretlige regler, der gælder – altså, hvornår må man stikke hånden ned i statens pengekasse, og hvornår må man ikke? Hvornår skal man have sikkerhed for, at der i Folketinget er opbakning bag det, man gør, og hvornår skal man søge om at få de penge frigivet? Det er nogle helt, helt enkle spilleregler, som vi i Finansudvalget kunne konstatere ikke blev efterlevet af Banedanmark, hvorfor vi så anledning til at gå uden for huset og bede om at få foretaget en vurdering af de her forhold.

I september fik vi så beretningen om de her syv sager, og vi havde jo så anledning til at behandle beretningen i Finansudvalget og efterfølgende se den korrespondance, der udviklede sig mellem ministeriet og rigsrevisor. Det er det helt rigtige tidspunkt, vi nu konkluderer noget om de her sager, for nu er der gået den tid, hvor rigsrevisor selv har arbejdet med tingene, og nu kan Folketinget tage over og spørge: Hvad giver det her så anledning til?

Der skal ikke være nogen som helst tvivl om, at vi i Dansk Folkeparti føler, at det her giver anledning til hård kritik. Det er åbenbart, at man ikke i Banedanmark har forstået, hvordan vilkårene er. Og det er åbenbart, med den beretning vi nu har, at man ikke fra ministeriets side har ført tilstrækkeligt tilsyn med forholdene i Banedanmark.

Noget af det, der er det mest slående i forhold til det sidste her, er jo i beretningen på side 46 om samrådet i Folketingets Finansudvalg, hvor der står, og jeg citerer fra beretningen:

Ministeren oplyste i talepapiret til samrådet, at departementet foretog en opfølgning ved sel-

skabsmodellen og finanslovsmodellen over for Banedanmark. I forhold til en virksomhed som DSB, som alene følges op i forhold til selskabsmodellen, var der således tale om en dobbelt opfølgning over for Banedanmark. Efter Rigsrevisionens opfattelse indikerede denne oplysning, at Transport- og Energiministeriet fulgte særlig grundigt op på Banedanmark. Rigsrevisionens undersøgelse har imidlertid vist, at Transport- og Energiministeriets løbende tilsyn med Banedanmark blev begrænset i en periode, hvor det modsatte burde have været tilfældet. Citat slut.

Vi har altså en situation – og det har jo også tidligere været blotlagt – hvor vi fra 2002 og 2004 har beretninger fra Rigsrevisionen og statsrevisorerne, der bevidner, at tilsynet ikke er tilstrækkeligt. Og så har vi en beretning nu fra efteråret 2005, der på et helt afgørende punkt viser, at det har man fortsat ikke.

Det er også derfor, vi betragter den her sag meget alvorligt, og vi selvfølgelig også føler, at vi bliver nødt til fra Folketingets side, når vi konkluderer på baggrund af sådan et års langt forløb, vi nu har haft, at konkludere med den fornødne skarphed i forhold til sagens alvor.

Derfor skal jeg på vegne af Dansk Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget påtaler, i lighed med statsrevisorerne, at transport- og energiministeren har ført et utilstrækkeligt tilsyn med Banedanmark. Statsrevisorerne har tidligere understreget, at det centrale mål for Transport- og Energiministeriets concernstyring skal være at sikre opfyldelsen af de af Folketinget fastsatte mål inden for de økonomiske rammer.

Folketinget påtaler skarpt, i lighed med statsrevisorerne, at ministeren ikke ved samrådet den 13. april 2005 gav fuldt dækkende oplysninger til Finansudvalget om årsagerne til, at bevillingsreglerne ikke blev overholdt.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 55).

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Fru Gitte Lillelund Bech har bedt om ordet for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil spørge Dansk Folkeparti, om det er muligt, at hr. Kristian Thulesen Dahl kan uddybe,

hvad Dansk Folkeparti rent faktisk mener med det her forslag til vedtagelse. Skal det forstås som et udtryk for mistillid til ministeren, eller skal det forstås som en næse til ministeren? Jeg vil høre, om ikke hr. Kristian Thulesen Dahl kan sætte et par ord yderligere på, hvilke bagtanker Dansk Folkeparti har haft med det her forslag til vedtagelse.

Kl. 16.05

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg forstår Venstres interesse i lige netop det spørgsmål. Det er der ikke noget mærkeligt i.

Vi formulerer ikke det her som en mistillids-erklæring til ministeren. Det gør vi ikke, fordi der pågår en lang række bestræbelser på at genoprette forholdene. Vi formulerer det her som en meget, meget skarp påtale af en utilfredsstillende administration, et utilfredsstillende tilsyn, og mener i virkeligheden, at det, vi gør her, er at give en af de skarpe påtaler, der er nødvendig i forhold til sagens alvor og i forhold til det forløb, der har været.

Derfor føler vi, at det her forslag til vedtagelse, som vi foreslår, har den rette balance.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg er glad for den udlægning, at det netop ikke er en mistillidserklæring til ministeren, fordi man er i gang med en genopretning.

Jeg vil så også kvittere for, at vi faktisk i det arbejde, vi sidder med i forligskredsen, har nogle meget, meget gode drøftelser også med Dansk Folkeparti om Banedanmark og udviklingen af Banedanmark. Jeg vil da på baggrund af, hvad hr. Kristian Thulesen Dahl har sagt med hensyn til, hvad Dansk Folkeparti lægger i forslaget til vedtagelse, i hvert fald sige, at vi fra Venstres side påtænker at stemme for vedtagelsen.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg har ikke andet at tilføje til det, end at jeg selvfølgelig er meget tilfreds med, at der er støtte til forslaget, for man kan sige, at i forhold til det genopretningsarbejde, der pågår, er det nødvendigt, at Folketinget markerer, at her har forholdene ikke været tilfredsstillende.

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Her har vi så billedet på, at Dansk Folkeparti altså her i weekenden springer op og brøler som en løve og falder ned som en lille sød og kælen mus i regeringens lomme.

Hvordan har ordføreren det med, at man er så taknemmelig fra regeringspartierne side over, at DF altså kommer med den her afværge-dagsorden og altså endnu en gang holder hånden over en skandaleombrust minister i regeringen?

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg havde nok forventet et spørgsmål i den retning. Jeg er ikke sikker på, at alle dem, der læser det her forslag til vedtagelse, vil have det helt nøjagtigt på samme måde, som der her bliver givet udtryk for man har. Og det er jo heller ikke det, der ligger i det, og det ved man udmærket godt.

Der ligger en meget, meget skarp påtale, som er nødvendig, af en meget, meget utilfredsstillende situation. Men der ligger også den balance, vi føler der skal være i sådan en sag, hvor Folketinget går ind og ser på, hvad der rent faktisk er foregået, og påtaler det, og samtidig også gør, hvad vi kan for at få genoprettet situationen.

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Der er jo ingen sammenhæng overhovedet mellem de ting, som ordføreren læste op fra rapporten, hvor man f.eks. hæftede sig ved – og det var helt rigtigt set – at der i en periode, hvor der var behov for skærpet tilsyn, blev gjort det stik modsatte med et reduceret tilsyn.

Der var behov for en meget mere markant politik fra Dansk Folkepartis side. Og jeg er da meget overrasket over, at vi nu ser endnu en kursændring fra Dansk Folkepartis side, hvor man dropper den her politik og den her skarphed, man ellers har lanceret over for regeringen. Men det er så åbenbart det, som vi skal vænne os til: Dansk Folkeparti holder altså stadig væk hånden klippefast over regeringen.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Det er fantastisk, at der ikke er nogen sammenhæng overhovedet mellem det, jeg har stået og sagt, og det, vores forslag til vedtagelse lyder på.

Jeg tror, der er en, der lige skal læse lidt på teksten.

Sagen er, at det, vi har foreslået, er en nøjagtig afskrift af det, statsrevisorerne påtaler i sagen. Vi har blot, i stedet for at der kun står »statsrevisorerne påtaler«, skrevet »Folketinget påtaler, i lighed med statsrevisorerne« osv. Og »statsrevisorerne påtaler skarpt« er blevet til »Folketinget påtaler skarpt, i lighed med statsrevisorerne« osv. Det er en direkte afskrift af statsrevisorernes ord. Det er med baggrund i rigsrevisors beretning en direkte afskrift af statsrevisorernes egne ord i sagen.

Hvis ikke det viser en klar sammenhæng mellem den alvor, de har lagt i det her, og den alvor, vi lægger i det, så ved jeg ikke, hvad det gør.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg kender godt formuleringen, så jeg kan godt huske, hvad statsrevisorerne skrev, og jeg er også helt indforstået med, at det er en afskrift.

Men hvori ligger det nye? Finansudvalget har sådan set foretaget den skarpe påtale i enstemmighed. Det er der jo ikke noget nyt i. Og på den baggrund har vi jo repræsenteret Folketingets kritik, i og med at Finansudvalget i den slags sager repræsenterer sine partier. Så hvad er egentlig det nye? Er der noget nyt, eller er det bare en konstatering af det, vi har gjort i Finansudvalget?

Kl. 16.10

Normalt er det jo sådan, at man overlader det til statsministeren at drage de konsekvenser der skal drages, hvis et ministerium ikke har forvaltet sin ressort og gjort sine gerninger med rettidig omhu. Det har regeringen ikke ønsket, og det, Dansk Folkeparti foreslår, er jo sådan set bare en gentagelse af den konstatering, Finansudvalget en gang tidligere er kommet med. Er det ikke korrekt?

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jo, men hvis hr. Ole Sohn mener det, skulle der jo heller ikke være nogen problemer i, at hr. Ole Sohn stemmer for forslaget til vedtagelse. Det vil selvfølgelig glæde mig, hvis SF kan støtte vores forslag.

Der ligger jo det i det, som vi ser det, at det, der er naturligt at gøre i den her debat, er at konkludere på baggrund af et års proces, hvor vi stille og roligt har arbejdet os frem mod at få af-dækket de forhold, der er i Banedanmark i sær-

deleshed og så i Transportministeriet i almindelighed. Det har vi fået afdækket, og vi har på en lang række punkter fået belyst, hvad der er kritiskabelt.

Der er det naturligt, at Folketinget efter den forespørgselsdebat, vi så har nu, konkluderer på baggrund af det. Og der mener jeg, at det, vi kan konkludere, medmindre vi har god indholdsmæssig grund til andet, er det samme, som statsrevisorerne har konkluderet. Jeg mener, at de er så dybt nede i materien omkring de her ting, at de er klædt godt på til det, og derfor føler jeg, at det er rigtigt af Folketinget at konkludere det samme.

Så er der et andet arbejde, som jo er mindst lige så vigtigt, det er at finde ud af, hvordan man så kan få genoprettet tingene. Og der foregår der så et arbejde omkring det. Men det, den her debat drejer sig om, er jo at konkludere på baggrund af den proces, der har været. Der synes jeg faktisk, at det rigtige er, at Folketinget konkluderer i lighed med statsrevisorerne.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg er ikke uenig i det, statsrevisorerne har sagt. Der har vi jo en gang tidligere givet en tilsvarende påtale. Så det er der jo ikke noget nyt i. Grunden til, at jeg formulerede mit spørgsmål på den måde, var sådan set, at det, hr. Magnus Heunicke var inde på, er der jo måske så et eller andet om: Man kan godt sådan have en masse ord i sig, men ikke ønske at bidrage til at tage den nødvendige konsekvens. Det var sådan set den konstatering, jeg foretog: Hr. Kristian Thulesen Dahls formand var i går meget ude med riven om, hvordan man skulle regere det her land. Men jeg kan forstå, at det stadig væk kun er i retorikken, og det er også meget rart at få bekræftet.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg kommer lidt i tvivl om, hvad det er, hr. Ole Sohn selv har været med til at foreslå, for nu står jeg med det forslag til vedtagelse, som hr. Ole Sohn står som medforslagsstiller på. Der står ikke, at ministeren skal gå af. Der står, at statsministeren skal påtage sig et ansvar og drage konsekvenser, men det er ikke specificeret, hvad det er for nogle konsekvenser.

Det kunne jo være rart at høre, om det er, at de forslagsstillere, der er bag det her, mener, at den konsekvens, der bør drages, er, at statsmini-

steren afskediger sin transportminister, og hvis det er tilfældet, hvorfor har man så ikke skrevet det? Det er jo sådan lidt kattens leg med musen, hvis det ikke handler om, hvad det er for en alvorlig situation, vi står i, nemlig at der ikke har været styr på Banedanmark, at der ikke har været ført det tilstrækkelige tilsyn. Det har Rigsrevisionen afdækket. Det formulerer statsrevisorerne så en meget skarp kritik af.

Ifølge den terminologi, statsrevisorerne udtaler sig om sager i, er det jo en meget, meget skarp påtale, de kommer med i fomrhold til de ting, der er foregået. Dem tager vi til os og gør til vores. Det er jo ikke det samme, som at vi i Finansudvalget i de enkelte sager har givet en påtale. Det er jo ikke det samme, som at Folketinget hernede tager stilling til og konkluderer på baggrund af statsrevisorerne samlede beretning her. Det er jo noget andet, og det håber jeg også hr. Ole Sohn er med på.

Men jeg kunne egentlig godt tænke mig at spørge modsat – det kan jeg jo få lejlighed til senere – om, hvad der ligger i det forslag til vedtagelse, hr. Ole Sohn selv er medforslagsstiller af.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Den forespørgsel, vi behandler i dag, omfatter jo Rigsrevisionens beretninger fra 2002, 2004 og 2005. Dansk Folkepartis forslag til vedtagelse tager udgangspunkt i den sidste af beretningerne, beretningen om de syv sager, og citerer statsrevisorerne. Den tager overhovedet ikke hensyn til det årelange forløb, der har været fra 2002 og frem til 2005. Den tager ikke hensyn til, at der i to beretninger og at der i årlige påtegninger på revisionen af statsregnskabet år efter år er udtrykt massiv kritik af ministeriet. Og det synes jeg berettiger til at sige, at her har Dansk Folkeparti valgt at finde et musehul til at slippe for at stille en mistillidsdagsorden til transportministeren eller overlade det her til statsministeren og i stedet endnu en gang gå ind og være støtteparti for regeringen og holde denne regering oppe.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg må bare igen sige til hr. Klaus Hækkerup, ligesom jeg sagde til hr. Ole Sohn: Er det, der fremgår af det fælles forslag til vedtagelse fra Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten, en mistillidsdagsorden? Det er jo ikke det, der står. Altså, det er vel helt op til

statsministeren at fortolke det og beslutte, hvordan han vil håndtere det – eller hvad? Det synes jeg vi savner et svar på, når man efterspørger et mistillidsforslag fra Dansk Folkeparti. Hvorfor har man så ikke formuleret det selv?

Kl. 16.15

Det andet, jeg vil sige, drejer sig om, hvorvidt vi har forholdt os til de beretninger, der ligger fra før, altså 2002 og 2004. Jo, det har vi da. Altså, der er da en årsag til, at statsrevisorerne vælger et skærpet ordvalg i beretningen fra efteråret 2005 i forhold til de tidligere beretninger. Det er, fordi statsrevisorerne udmærket er klar over, at de tidligere har været på banen om de samme forhold.

Man går jo fra at kritisere et utilstrækkeligt tilsyn til at påtale et utilstrækkeligt tilsyn. Det kan måske for folk, der ikke lige kender det sprogbrug, virke lidt ligegyldigt, men det ved vi jo godt det ikke er. Det er en ændret sprogbrug, fordi man markerer en skarpere påtale over for Transportministeriet. Det tager vi konsekvensen af, ved at vi i forslaget til vedtagelse lige præcis tager udgangspunkt i formuleringerne fra den seneste beretning og ikke fra tidligere beretninger.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Den seneste beretning tager jo lige præcis udgangspunkt i de syv sager. Den seneste beretning forholder sig ikke til de tidligere beretninger, men henviser Folketingets Finansudvalg og Folketinget til, at de også ligger der.

Man kunne også have henvist til de mange bemærkninger, der har været til statsregnskabet. Lad mig nu bare tage statsregnskabet for 2002, hvor man kan læse om mangelfuld ledelsesrapportering, betydelig afvigelse mellem løbende prognoser og endelige resultater i alle afdelinger og betydeligt efterslæb i udførelse af vedligeholdelse og fornyelsesprojekter. Det er kritik punkt for punkt, år efter år, fremført af statsrevisorerne, og det forholder Dansk Folkeparti sig ikke til. Og hvorfor gør man ikke det? Fordi man endnu en gang er redningsplanke for regeringen.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Nu havde hr. Klaus Hækkerup ellers anledning til at svare på mit spørgsmål om, hvorvidt det, der ligger fra forslagsstillerne tidligere, er en mistillidsdagsorden – ja eller nej. Det må man

kunne svare på i fælles flok. Det har vi ikke fået svar på.

Det andet, jeg vil sige, er, at jeg simpelt hen mener, at hr. Klaus Hækkerup tager fejl i det spørgsmål, der handler om, hvorvidt statsrevisorerne, når de vurderer, hvor hårde de skal være i deres kritik, også tager med i betragtning, at man tidligere har påtalt utilstrækkelige ledelsesforhold og styrings-/tilsynsområder i Bane Danmark. Det mener jeg de gør. Det mener jeg også fremgår. Og jeg mener, det er klokkeklart, at formuleringen, altså kritikken, i den seneste beretning her i efteråret er hårdere, mere markant, end den var i de tidligere.

Derfor synes jeg, at når Folketinget skal drage en konklusion i dag, er det rigtigste, at man tager udgangspunkt i den seneste, hvor den hårdeste kritik kommer til udtryk, for vi synes, den er helt berettiget i forhold til de kritisable forhold, der har været i Transportministeriets tilsyn med Banedanmark.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Hr. Thulesen Dahl er jo på vanlig vis meget elegant og dreven i sin besvarelse og forsøger som et godt gammelt trick at få ført krigen over i fjendens lejr, og hvad mener vi andre med vores forslag til vedtagelse, uden at forholde sig til, at det nye, som vi diskuterer i dag, jo er at få statsministerens betragtninger om, hvorvidt forløbet her er udtryk for en embedsforførelse, som statsministeren finder er i orden. Og der har vi så fået det indtryk, at det er beklageligt, men i øvrigt er der ikke yderligere konsekvenser. Det er interessant, og det er nyt.

Det nye er så i øvrigt Dansk Folkepartis melding fra i går om, at det nu er slut med sådan at holde hånden over eller under regeringen.

Så derfor må hr. Thulesen Dahl da have forståelse for, at netop det forhold påkalder sig ekstra interesse fra vores andres side, hvordan det skal hænge sammen med den nye linje, som man må antage det er, Dansk Folkeparti anslår her. For jeg går ikke ud fra, at der er tale om en fortalelse fra fru Pia Kjærsgaards side, det ville da ikke ligne Dansk Folkeparti overhovedet.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg forstår fuldt ud interessen og glæder mig over den. Jeg har altid ærgret mig over de gange, jeg har været ordfører her i salen og der ikke har været særlig meget interesse for, hvad vi har

sagt, så jeg glæder mig over, at det modsatte er tilfældet.

Jeg må sige, at der er et eller andet, der hopper af. Altså, hvis det, hr. Morten Helveg Petersen i virkeligheden giver udtryk for nu, er, at han har fået statsministerens besvarelse på det spørgsmål, man rejser i sit forslag til vedtagelse, og at man i øvrigt ikke mener, det er tilfredsstillende i forhold til de konklusioner, man selv mener, statsministeren bør drage af sagen, hvorfor stiller man så ikke et forslag, der meget mere direkte formulerer, hvad det er for en konsekvens, man mener der skal drages? Er det, fordi man internt fortsat diskuterer, eller hvad er det? Det må man jo komme ud med.

Skal det tages som udtryk for, at det, man mener, er en mistillidsdagsorden, og hvis svaret er ja, hvorfor stiller man så ikke sådan en? Altså, man stiller ikke en selv, og så beder man i øvrigt Dansk Folkeparti om at komme med en. Det er dog en paradoksal situation at stå i.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Nu har vi sådan set en oprigtig interesse i at høre, hvad statsministeren siger, og har været nysgerrige efter at få statsministerens besvarelse, inden man skrider videre til, hvilket ordvalg man så i øvrigt måtte anbefale. Jeg synes da, det er utrolig vigtigt for os alle at vide, hvordan statsministeren ser på det her. Forespørgslen er jo stillet til statsministeren, så det er sådan set meget oplagt.

Kl. 16.20

Men det korte af det lange er, at det, vi står tilbage med nu, vel er, at det spørgsmål trænger sig på, om det reelt er en ny linje for Dansk Folkepartis vedkommende, eller om det ikke er. Jeg synes ikke, det helt er til at blive klog på, selv efter hr. Thulesen Dahls besvarelse.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg ved ikke, om hr. Morten Helveg Petersen var ude at øjeblik, men statsministeren har jo rent faktisk givet sin besvarelse.

Man kunne få det indtryk, når man hører hr. Morten Helveg Petersens seneste indlæg, at han ikke mener, at statsministeren endnu har besvaret sin del af forespørgslen. Det tror jeg at statsministeren mener at han har, og hvis det er til-

fældet, så har man altså kendt til det svar, inden man fremsatte det her forslag til vedtagelse.

Så fremsætter man et forslag til vedtagelse, der ikke udtrykker en mistillid til transportministeren, og så udtrykker man i øvrigt forundring over, at vi andre ikke fremsætter et forslag om mistillid til transportministeren. Det er da en komisk situation. Helt ærligt, nu må den øvrige opposition da tage sig sammen.

Det her handler jo om at tage den her sag alvorligt, kigge på Banedanmark, kigge på det manglende tilsyn, tage statsrevisorerne alvorligt, tage Rigsrevisionen alvorligt, tage udgangspunkt i den beretning, der rent faktisk er kommet, og som skarpt kritiserer de forhold, der har været, og så tage de påtaler, de skarpe formuleringer til os, gøre dem til Folketingets og sige til Transportministeriet: Vi vil ikke finde os i, at tingene ikke er i orden, og det udtrykker vi meget klart ved at tage statsrevisorernes ord ind og gøre til vores.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg synes ellers, det er meget klart, hvad der står i forslaget til vedtagelse fra Socialdemokraterne, SF, Radikale og Enhedslisten. Der står, at man mener, at statsministeren bør drage nogle konsekvenser. Dermed siger man jo også, at man bør foretage sig noget mere end det, der allerede er sket, mens det, som Dansk Folkeparti læser op i forslaget til vedtagelse, jo bare er en stadfæstelse af, hvad der allerede er blevet vedtaget i Finansudvalget. Så det er forskellen.

Jeg ville da i den forbindelse gerne gå hen og lege spindoktor eller politisk rådgiver for statsministeren, så kunne jeg nok godt give ham nogle råd om, hvad jeg mener statsministeren skulle drage af konsekvenser. Personligt mener jeg, at statsministeren burde fyre transport- og energiministeren. Det mener jeg er den eneste fornuftige løsning på alt det her kaos, som vi har set i 2002, 2004 og 2005: Så det er forskellen.

Så er det i virkeligheden ikke Dansk Folkeparti, der har et problem, når man bl.a. i Jyllands-Posten i dag, den udmærkede avis, kan læse, at fru Pia Kjærsgaard bl.a. udtaler: Det bør ikke være Dansk Folkepartis problem, at en minister ikke kan klare sine opgaver?

Så er det ikke Dansk Folkeparti, der har et problem ved hele tiden at holde hånden over regeringen?

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Nu sagde hr. Rune Lund det her med, at min personlige holdning ville være, og hvis jeg var spindoktor for statsministeren osv.

Ud af det må man jo forstå, at der ikke med det forslag til vedtagelse, der ligger fra de fire partier, er tale om en mistillidsdagsorden, altså, at man finder, hvis det blev vedtaget, at statsministeren skal tage den konsekvens at fyre sin transportminister. For ellers giver det jo ingen mening, ellers giver det overhovedet ingen mening at udtrykke sin personlige opfattelse, og »hvis jeg var spindoktor«.

Enten er der tale om, at hvis det blev vedtaget, så er det en mistillid, så skal transportministeren gå af, eller også er der ikke tale om det.

Man kan også formulere det på en anden måde: Hvis nu statsministeren gør det, statsministeren sagde i sit svar tidligere her, tager de konsekvenser, som han nu tager, nemlig ikke at gøre videre, hvad ville det forslag til vedtagelse, hvis det var blevet vedtaget, så have af konsekvenser? Det svæver totalt i det uvisse.

Derfor har vi valgt den, synes vi, meget seriøse tilgang til det her, at vi siger, at det, det handler om i den her forespørgsel, er at drage en konsekvens af, at Folketinget selv har bedt om en undersøgelse på baggrund af syv sager, hvor det åbenlyst er gået galt, og de kritikpunkter og den skarphed, statsrevisorerne udtaler, udtaler vi også og gør til vores. Og det tror jeg at der er nogle, der vil forstå, måske bedre end hr. Rune Lund.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg forstår tydeligt, hvad det er, der foregår her. Dansk Folkeparti vil ikke gøre noget. Dansk Folkeparti vil bare vedtage det igen, som allerede er vedtaget i Finansudvalget.

Det, som ligger i forslaget til vedtagelse her, er, at man siger: Statsministeren bør drage nogle konsekvenser. Dermed siger man også, at der bør foretages yderligere ting. Og det er jo det, der er interessant i den her debat. Det er også derfor, det er interessant, når Dansk Folkeparti siger: Jamen vi har ikke tænkt os at gøre noget, vi har tænkt os at holde hånden over regeringen.

For jeg kan også citere fru Pia Kjærsgaard fra Jyllands-Posten i dag med et andet citat:

»Han har« – og det er altså så forbrugermi-
nisteren – »håndteret sine sager meget, meget dår-

ligt. Det er langt ude, når en minister selv siger, at skeletterne vælter ud af skabene.«

Skeletterne er godt nok væltet ud af skabene i den her sag i Banedanmark. Så er det ikke Dansk Folkeparti, der har et problem, når man bare holder hånden over en minister og siger, at der ikke skal foretages yderligere i den her sag, at Dansk Folkeparti ikke kan være med til at sige til statsministeren: Der bør drages nogle konsekvenser, hvad synes statsministeren de skulle være?

Kl. 16.25

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg tror, hr. Ole Sohn og hr. Morten Helveg Petersen først lige skal forberede sig på efter deres ordførertaler at få spørgsmål om, hvordan man præcist skal forstå teksten i det her forslag til vedtagelse, for jeg må blankt erkende, at jeg tror, statsministeren i givet fald kunne påtage sig et ansvar og drage mange konsekvenser, der ikke handler om, at transportministeren går eller bliver fyret, som det vel så vil hedde sig. Og dermed har hr. Rune Lund jo påtaget sig et ansvar for at fremsætte et forslag til vedtagelse, som ikke nødvendigvis har den konsekvens.

Men hr. Rune Lund vil stadig væk gøre sig til talsmand for, at vi andre så skulle fremsætte det. Det er det, jeg synes er så paradoksalt. Man må da tage konsekvensen af egne holdninger. Hvis man mener, at den her sag betyder, at transportministeren må gå, jamen så må man fremsætte et forslag om det.

Vi har følt, at det, den her debat skal bruges til, er at tage præcist bestik af, hvad det er for en situation, vi står i, og det gør vi på baggrund af den rapport fra Rigsrevisionen, vi selv har bedt om. Og den skarphed, der ligger i statsrevisorerens påtale, som er en meget, meget skarp påtale af transportministerens administration af forholdene i Banedanmark, gør vi til vores, og det synes vi hele Folketinget burde.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren.

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

Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Henriette Kjær (KF):

Det er altid nyttigt at få diskuteret væsentlige emner her i Folketingssalen, og Banedanmark er

bestemt et væsentligt emne, så væsentligt, at transportministeren har taget initiativ til at få ryddet fuldstændig op i organisationen, og det har han gjort ved at skærpe tilsynet med Banedanmark, indsætte en ny ledelse af både direktion og bestyrelse. Bestyrelsen er blevet gjort ansvarshavende og skal derfor, ud over selvfølgelig at være nogle gode sparringspartnere, også tage det overordnede ansvar for styringen af Banedanmark.

Vi politikere har naturligvis stadig væk det politiske ansvar for, at virksomheden får de fornødne ressourcer, men bestyrelsen har sammen med Banedanmark ansvaret for, at budgetterne overholdes, og at vi politikere aktiveres og informeres, når der er brug for det, således at vi kan handle, når det er nødvendigt.

Desuden har ministeren under hele forløbet været åben og har meget redeligt informeret om de problemer, der har været i forbindelse med Banedanmarks aktiviteter. Ministeren er gået til forligspartierne og har inddraget os i overvejelserne om, hvordan vi her og nu får gjort noget ved situationen, samt hvordan vi på længere sigt sikrer en god styring af Banedanmark, ligesom ministeren også er indstillet på at finde de fornødne midler, således at der er ressourcer nok til den helt nødvendige genopretning af skinnenettet og signalsystemerne.

Det kan derfor undre, at man ved denne forespørgsel kritiserer den mand, der gør noget ved problemerne. Transportministeren har vist sig at være en handlingsmand, og så snart han har erfaret disse uregelmæssigheder eller andet, så har han fulgt de anbefalinger, der er blevet givet, eller han har straks lagt en plan for, hvordan et givent problem kunne løses.

Der er i 2006 blevet afsat yderligere 200 mio. kr. for at få fuld damp på kedlerne, når det gælder vedligeholdelse af skinnenettet, så vi dermed forhåbentlig også kan undgå nogle af de forsinkelser, vi har set med togene.

Nu sidder vi så i forligskredsen, som består af regeringspartierne samt Dansk Folkeparti og De Radikale, og er ved at danne os et overblik over, hvordan behovet for investeringer i skinnenettet samt signaler vil være. Vi mødes temmelig ofte og går også temmelig dybt ned i substansen. Vi er kort sagt på rette vej med hensyn til at få lagt en effektiv og slagkraftig køreplan, hvad angår Banedanmarks aktiviteter.

Kl. 16.30

Jeg synes også, det er værd at bemærke, at Banedanmark har overholdt alle konti på finans-

loven for 2005, og vi forventer bestemt, at det samme vil ske i 2006. I hvert fald vil der ikke komme nogen pludselige overskridelser, da departementet modtager en månedlig rapport om Banedanmarks økonomi samt overvåger de igangværende bevillingssager.

Derudover er man gået effektivt til værks vedrørende bedre styring af skinnenettet, i og med at Banedanmark er ved at få opbygget et datasystem, som samler alle tilstandsdata, hvilket betyder, at man i Banedanmark får et væsentlig bedre overblik.

Jeg vil gerne medgive, at vi har haft mange problemer med skinnenettet, og det kulminerede i sommer. En sådan situation er uholdbar, og ud over at det giver passagererne en masse gener, koster det også samfundet unødvendigt mange penge. Derfor skal vi naturligvis have problemerne løst. Men jeg kan ikke pege på nogen anden person, der har lagt flere kræfter i at få dette til at fungere, end den nuværende minister.

Allerede i trafikaftalen for 2003 blev der givet en kraftig saltvandsindsprøjtning for at få Banedanmark til at fungere optimalt. Det viste sig, at man ikke havde fuldt overblik over behovet, og vi har så set nogle kedelige sager med aktstykkerne i Finansudvalget, og det er yderst beklageligt, hvilket ministeren også har tilkendegivet og undskyldt.

Men jeg mener, at vi nu er inde i en god og konstruktiv gænge og lad os da komme videre ad den vej i en konstruktiv ånd.

Så i lyset af de bemærkninger, hr. Kristian Thulesen Dahl er kommet med, kan vi Konservative støtte forslaget til vedtagelse fremsat af Dansk Folkeparti, selv om vi modsat hr. Magnus Heunicke selvfølgelig synes, at den er hård ved ministeren. Det er en hård kritik, statsrevisorerne er kommet med, det kan der ikke være nogen tvivl om, og den kritik må ministeren naturligvis tage på sig.

Den fg. formand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren.

Jeg skal allerede på nuværende tidspunkt oplyse, at afstemning om de fremsatte forslag til vedtagelse først vil finde sted torsdag i denne uge.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg har to spørgsmål. Det ene er lidt afledt af en tilsvarende bemærkning fra Venstres ordfører.

Finder Det Konservative Folkeparti virkelig, at det er respektfyldt over for Folketinget at tilkendegive, at man i en forligskreds har et godt samarbejde – det er selvfølgelig fair nok – og at man kan løse problemerne dér, når vi har en sag, hvor det drejer sig om, at Folketinget og Folketingets Finansudvalg er blevet mangelfuldt orienteret? Kan det så være en erstatning, at man i en forligskreds har et godt samarbejde?

Er man virkelig kommet så langt i betragtningerne over, hvad man kan gøre med statsapparatet, at det er tilstrækkeligt, at man bare kan løse tingene i en forligskreds og så i øvrigt være ligeglad med, hvordan man behandler Folketinget? Det er det ene spørgsmål.

Det andet er: Mener Det Konservative Folkeparti virkelig, at der er tale om rettidig omhu og en handlingens mand, når der er tale om, at der er kritik fra Rigsrevisionen for 2002, 2004, 2005? Det er søreme godt nok et langt tilløb til, at man begynder at foretage sig noget.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen jeg mener jo, at man skal dele det her op i to forskellige dele. For det første er der kritikken fra statsrevisorerne, og det er klart, at den skal man tage meget alvorligt som minister. Der mener jeg så også, at ministeren netop er gået ind og har taget imod den kritik og gjort, hvad han overhovedet har mulighed for at gøre i forhold til at rette op på de forhold, der er blevet kritiseret. Sådan skal det også være. Alt andet ville være meget beklageligt.

For det andet er der det fremadrettede. Der er det så, jeg må henvise til forligskredsen, for nu er det engang sådan, at det er der, det foregår. Når jeg nævner det og lægger så meget vægt på det, er det, fordi det jo er en væsentlig del af historien i forhold til: Kommer vi videre, kommer det her til at fungere?

De beslutninger, der skal træffes, foregår altså i en forligskreds. Jeg beklager, at den forligskreds ikke er bredere. Jeg beklager da, at vi ikke har Socialdemokraterne med, som ellers har tradition for at være med i de store trafikpolitiske forlig. Det er ærgerligt, men sådan er det nu engang.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg går ud fra, at der er tale om en fortalelse eller en mangelfuld oplysning om Folketingets arbejde. Hvad man laver politisk i en forligskreds har

da ikke noget at gøre med ministrenes forvaltning – det har intet med hinanden at gøre.

Derfor vil jeg gerne fastholde spørgsmålet: Finder Det Konservative Folkeparti virkelig, at der er tale om rettidig omhu og en handlingens mand, når man får kritik i 2002 og lader tingene sive, når den i 2004 gentages med øget styrke, og man lader tingene sive, og når man i 2005 for tredje gang får kritik, inden man tager fat i sagerne? Er det virkelig den form for handling og aktion, som Det Konservative mener skal være gældende i ministeriernes forvaltning? Der er tale om tre gange kritik fra Rigsrevisionen, før ministeren finder anledning til at sige: Nu må jeg da vist hellere gøre et eller andet.

Kl. 16.35

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg troede, jeg havde siddet herinde i lang tid. Jeg har været medlem af Folketinget i snart 12 år, og stadig væk misforstår jeg noget, fordi jeg tror, det her drejer sig om, at nu skal vi have Banedanmark til at fungere; der skal ikke være flere problemer; man skal overholde budgetterne, man skal få repareret skinnerne, man skal have nogle nye signaler. Det var det, jeg troede var det politiske mål. Nu kan jeg forstå, at vi har en forespørgsel, hvor der skal kastes mudder. Det er sådan set det eneste, hr. Ole Sohn ønsker. Der kan ikke blive kastet mudder nok. Det må jeg sige at jeg ikke kan se det konstruktive i.

Det konstruktive her er: Ja, der skal være en erkendelse af, at der har været problemer, at der er nogle ting, der er blevet håndteret forkert både fra Banedanmarks side og fra departementets side. Den erkendelse synes jeg står tydeligt, efter at vi har hørt ministerens tale. Så er der det fremadrettede, det, det hele handler om. Det synes jeg faktisk er utrolig vigtigt, og der er jeg åbenbart uenig med hr. Ole Sohn.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Om De Konservatives ordførers udfald mod hr. Ole Sohn med beskyldninger om, at han bare vil kaste mudder, vil jeg gerne sige: Her står vi med flere beretninger fra Rigsrevisionen, der påpeger en meget forkert og urimelig behandling af Folketinget på forskellige områder. Jeg vil bare gentage en af de sager, jeg har nævnt, nemlig det at man vælger at orientere Folketinget og Folketingets Finansudvalg om en budgetoverskridelse gennem årsberetningen. Jeg vil godt sige, at det

synes vi er meget forkert. Vi vil gerne have præciseret og have et tilsagn om, at den slags ikke gentager sig. Det her er ikke for at kaste mudder, det er for at få præciseret spillereglerne fremover.

Sådan er det på en række af de konkrete områder, der har været nævnt, og jeg synes faktisk, at det er for dårligt, at den konservative ordfører – måske i et forsøg på at dække over ministeren – giver udtryk for, at det her er mudderkastning. Det her er et forsøg på at få fremlagt, at få fastlagt nogle mere præcise spilleregler mellem regeringen og Folketinget end dem, regeringen har fundet det nødvendigt at overholde indtil i dag.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jamen så var det jo det, man skulle lave en vedtagelse om. Så skulle man jo have skrevet ned, hvad man forventer at få af oplysninger, og hvordan procedurerne skal være. Jeg forstår udmærket godt det spørgsmål, jeg får her fra hr. Klaus Hækkerup, og jeg har også respekt for den vrede, hr. Klaus Hækkerup viser, for naturligvis skal Folketinget oplyses ordentligt, men jeg mener jo så, at ministeren har udvist åbenhed og hele tiden arbejder på at sikre, at de korrekte informationer kommer til Folketinget, og at de kommer, når de er der.

Nu er der en konkret sag her, som hr. Klaus Hækkerup nævner. Den vil jeg gerne tage op over for ministeren, eller også kan det være, at ministeren svarer, når ministeren selv har mulighed for at få ordet til sidst. Det er jo den slags ting, som jeg da bestemt synes vi skal se at få løst og se at få en konstruktiv løsning på, så vi igen er inde i det konstruktive spor.

Men hvis det bare handler om, at vi skal sige, at den her kritik kan vi ikke acceptere, så kan vi jo ikke rigtig komme videre. Den er blevet accepteret af ministeren. Ministeren har læst skriften på væggen, den er temmelig tydelig, hvilket han også har redegjort for i sit svar på den her forespørgsel.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jamen det er jo lige præcis derfor, vi har formuleret vores forslag til vedtagelse, som vi har, hvor der står, at vi opfordrer statsministeren til at påtage sig et ansvar og drage konsekvenserne. Og så må statsministeren jo drage de konsekvenser og sige, at han ikke ønsker, at den her

regering fremover informerer Folketinget gennem årsberetninger om overskridelser på budgettet, men må sende det direkte.

Han må også sige til dem med hensyn til de andre konkrete områder, jeg har nævnt, at den slags vil vi ikke have. Vi vil ikke have, at ministeriet tilbageholder investeringer, fordi de frygter, at der kommer noget, og så kan det se smart ud, at man nu lige pludselig slipper de investeringer løs. Sådan et moralkodeks ønsker vi ikke der skal være. Jeg formoder heller ikke, at regeringen gør det, og det synes jeg var nogle af de ting, statsministeren hensigtsmæssigt kunne følge op på her.

Kl. 16.40

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes, statsministeren har svaret temmelig klart i sit svar på denne forespørgsel, at der skal være en ordentlig, troværdig offentlig administration. Mere klart kan det ikke siges. Nu har jeg ikke de præcise formuleringer her, men det var jo det, svaret gik ud på, og naturligvis skal det også det. Så der er jo ingen interessekonflikt.

Der er sket nogle fodfejl, og der er sket nogle graverende fejl, nogle meget beklagelige fejl. Det er jo derfor, jeg siger, at Det Konservative Folkeparti kan stemme for den vedtagelse, Dansk Folkeparti har fremsat, som jeg synes er temmelig skarp i sin kritik. Det er en anerkendelse af, at der er sket nogle fejl, man ikke bare kan negligere. Og det har man lært af, både i Banedanmark og i ministeriet.

Det synes vi også man skulle acceptere i Socialdemokratiet og så sige: Så må vi komme videre ad den konstruktive vej.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Hr. Rune Bech for en kort bemærkning – undskyld, hr. Rune Lund.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det går ikke så godt med navnene!

O.k., der har været rod. Der har været kritik i 2002, 2004, 2005. Så kan man sige, at det hører fortiden til; det er ikke det, vi skal bekymre os om nu, nu skal vi se fremad. Så kan man sige: Jamen hvad så, hvis der i 2006 endnu en gang kommer kritik? Skal vi så endnu en gang igen bare se fremad? Og i 2007, hvis der kommer kritik, skal vi så endnu en gang se fremad?

Hvor ligger smertegrænsen for ordføreren? For vi kan jo ikke blive ved med hele tiden at se skeletterne vælte ud af skabet. Så hvornår er nok nok? Vil en kritik for 2006, hvis der kommer en sådan, være nok til at sige til transport- og energiministeren: Nu er vi nået så langt, nu går den ikke længere? Vil det være nok? Eller hvad er nok?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Nu hører jeg ikke til dem, der tager sorgerne på forskud. Jeg regner jo bestemt med nu, hvor der er det samarbejde mellem departementet og Banedanmark, med den økonomioversigt, man modtager i departementet osv., at vi ikke ser de sager, vi har set tidligere. Derfor har jeg heller ikke noget svar på, hvad der skal ske, hvis der skulle ske en overskridelse af 2006-budgettet, for det har jeg ingen forventning om sker.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg synes ikke, det burde være svært at svare på, det burde være meget nemt at svare på. For hvis vi endnu en gang får en meget graverende, en meget, meget, meget alvorlig kritik 1) af den måde, tilsynet med Banedanmark foregår på, og 2) af den måde, hvorpå Folketinget informeres om, hvad der foregår, burde det så ikke også for Det Konservative Folkeparti være der, hvor man så sagde: O.k., så er transport- og energiministeren ikke den rigtige person til at tage vare på de her ting?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg kan kun sige, at jeg mener, at transport- og energiministeren er den rigtige person til at tage vare på de forhold, der er omkring Banedanmark og de andre områder, der hører under ministerens ressort. Jeg vil ikke rode mig ud i tænkte situationer. Jeg synes, vi er inde i en god gænge nu og har det rette perspektiv og det rette fokus på de spørgsmål, der vedrører Banedanmark.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Der var lige en ordveksling med hr. Ole Sohn, som gav mig anledning til at sige med hensyn til det der med at kaste med mudder, at det jo ikke

er sikkert, at den konservative ordfører i dag skal være så fintfølede, når det jo handler om en sag, hvor det er en konservativ minister, der i virkeligheden bliver stærkt kritiseret af Rigsrevisionen og nu også af Folketinget, sådan som det tegner sig med de oplysninger, der er kommet indtil nu.

Derudover vil jeg sige om det, som hr. Ole Sohn rejste, som jeg synes er principielt vigtigt, og som jeg håber vi har en fælles forståelse af, at det, at man har en forligskreds, og det, at man giver oplysninger til en forligskreds, aldrig nogen sinde kan fratage en minister ansvaret for at gå til Folketinget, herunder Folketingets Finansudvalg, når det drejer sig om eksempelvis at få en bevilling eller oplysninger om, at en bevilling ændrer sig, eller at forudsætningerne for den ændrer sig osv. osv.

Der har tidligere været udtalelser fra fru Gitte Lillelund Bech og nu også fra fru Henriette Kjær, der kunne give anledning til at tro, at man sådan kan henvide til en forligskreds, og der vil jeg bare gerne have ordføreren til at understrege sammen med mig, at det kan man ikke. Ministeren skal selvfølgelig gå til Folketinget og herunder til Folketingets Finansudvalg.

Kl. 16.45

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Som jeg også svarede hr. Ole Sohn, så ser jeg hele den der diskussion i to dele. Den ene del er den kritik, der har været af ministeren og departementet om Banedanmark generelt, og den anden del er diskussion om, hvordan vi så får løst de problemer. Her mener jeg godt, at man kan henvide til en forligskreds, der sidder og arbejder med at få løst de her problemer, så der kan komme et fornuftigt overblik og en fornuftig ressourcetilførsel, så vi undgår de vanvittige aktstykker til Finansudvalget. Det mener jeg godt at man kan.

Jeg er da helt med på, at det er en diskussion, der kører ud ad to spor, og det var også det jeg svarede hr. Ole Sohn. Der er kritikken, som jeg siger at ministeren tager meget alvorligt, og det vil jeg godt tillade mig at blive ved med at fastholde, og jeg siger jo også, at vi kan stemme for den vedtagelse, som Dansk Folkeparti har fremsat, fordi vi er enige i, at det selvfølgelig må have nogle konsekvenser, og fordi det ikke skal stå usagt hen, at der har været den her kritik.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg er helt enig i, at det skal køre i to spor. Bare det kører, er alle glade.

Men sagen er, at fru Henriette Kjær bliver nødt til at erkende eller understrege eller på en eller anden måde få mangfoldiggjort for os andre, at hun er med på, og hun er endda tidligere minister, så hun kender jo spillereglerne, at hvis det er sådan, at man har en bevilling inden for et eller andet område, og forudsætningerne for den bevilling skrider, eller man finder ud af, at det ikke går, at der skal ske noget andet, så kommer der et tidspunkt, hvor det ikke kan nytte noget at henvise til en forligskreds – vi kan sådan set være ligeglade, vi er jo en del af en forligskreds – for så er det sådan, at den ansvarlige minister bliver nødt til at gå til Folketinget, og her er det altså i praksis Folketingets Finansudvalg, og redegøre for de ændringer, der er undervejs.

Det er jo et af de punkter, hvor der også har været en kritik – det har været nævnt flere gange under debatten her i dag – og her er det da vigtigt, at vi er enige om, at når vi skuer fremad, vil det være sådan, at når forudsætningerne for de bevillinger, der er givet, ændrer sig, er Folketinget de første til at få besked fra ministeren.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det kan vi slet ikke være uenige om. Når jeg muligvis ikke har præciseret det, er det, fordi jeg tager det som en selvfølge, at sådan skal det være. Det mener jeg så også, at jeg har sagt, men jeg vil gerne sige det igen, så det kommer til referat.

Men jeg håber også, at vi kan blive enige om, at der skal komme noget godt ud af det. Man skal også lære af den kritik, man får, ellers er det ufrugtbart. Vi kan godt bruge den her forespørgsel på at diskutere kritikken og gå ned i detaljer af den og gøre det helt klart, at den er forstået, men jeg synes også, det er vigtigt at sige, at vi skal videre.

Vi skal have Banedanmark til at fungere, for det er det, det hele går ud på. Der har været nogle problemer, så Banedanmark ikke har kørt så godt, som det er ønskeligt. Det er gået ud over passagerne, det er gået ud over samfundsøkonomien, det er et stort problem. Vi skal videre med Banedanmark, så Banedanmark fungerer. Det har jeg så også valgt at fokusere på, for det synes jeg sådan set er meget væsentligt.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Det er også for sådan at hæfte mig lidt ved det der udtryk med mudderkastning, for jeg synes faktisk ikke, at det er det, der er tilfældet i dag, når der citeres fra et meget sobert stykke arbejde. Så jeg forstår heller ikke helt ordførerens ordvalg i den sammenhæng, for jeg synes faktisk ikke, at det er det, det er udtryk for.

Så synes jeg, at jeg hørte ordføreren sige, at man i forslaget til vedtagelse burde skrive ned, hvad Folketinget forventer af oplysninger. Det ved jeg ikke om var alvorligt ment, for det, vi strides om her eller er uenige om eller har til diskussion i dag, er jo en begrundet forventning om, at de oplysninger, som vi modtager i Folketinget – det være sig i Finansudvalget og i alle andre udvalg – er korrekte oplysninger.

Jeg går ikke ud fra, at fru Henriette Kjær alvorligt mener, at det skulle være nødvendigt for Folketinget at bede regeringen om at sikre, at oplysninger er korrekte, når de kommer til Folketinget. Skal vi fremover til at skrive det i forslagene til vedtagelser, så bliver det hurtigt påkrævet at skulle ud over de 150 ord, eller hvor meget formkravene nu er.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Nu er det sådan, at hr. Klaus Hækkerup havde et helt konkret spørgsmål, men jeg tager det da fuldstændig for givet, at man følger forvaltningsloven, også i Transport- og Energiministeriet. Det behøver man ikke at skrive, men hvis man vil noget ud over det, have ekstra orientering eller andet, er det da relevant at tage med i et forslag til vedtagelse.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Er der flere, der ønsker ordet for korte bemærkninger? Det er ikke tilfældet. Så siger vi tak til ordføreren. Jeg giver ordet til den næste ordfører, hr. Morten Helveg Petersen.

Kl. 16.50

Morten Helveg Petersen (RV):

Det er jo, som mange ordførere tidligere har sagt, en alvorlig sag, og det er, som det også er beskrevet tidligere, en sag med et længerevarende forløb; en sag, der har været på bordet i Folketingets Finansudvalg igennem længere tid, fordi det er dybt alvorligt, jævntør nogle af de bemærkninger, der findes i de forskellige beretninger her.

Det Radikale Venstre er optaget af sagen af flere grunde. Selvfølgelig fordi det vedrører et område, som berører stort set alle mennesket i samfundet, mennesker berøres dagligt af den kollektive trafik, vi er tilhængere af kollektiv trafik, vi er tilhængere af, at tingene fungerer ordentligt i den generelle trafikpolitik.

Vi er også optagede af at sikre nogle økonomiske forhold, der gør, at det bliver muligt at få en bedre kollektiv trafik, og af samme grund er vi med i nogle af de aftaler, som også er nævnt tidligere her fra Folketingets talerstol, med henblik på fremadrettet også at kunne foretage gode investeringer i skinnenettet og den slags ting, der gør, at den kollektive trafik får bedre vilkår for danskerne i deres hverdag. Så det er den ene grund til at være enormt interesseret i det her felt.

Den anden er selvfølgelig det rent forvaltningsmæssige i hele sagens forløb. Vi har været kritiske over for, om Folketinget og ikke mindst Finansudvalget er blevet informeret ordentligt, og det er en uuhørt skarp kritik, vi står med i betragtning. Der har været citeret fra et par eksempler, og der står på side 11:

»Det er endvidere Rigsrevisionens opfattelse, at departementet begrænsede det løbende tilsyn med Banedanmark i en periode, hvor det modsatte burde have været tilfældet.«

Side 11 igen: »Rigsrevisionen baserer endvidere sin vurdering på, at departementet burde have fulgt udviklingen i sagen tættere, fordi departementet vidste, at Banedanmark opererede i det negative udsvingsområde.«

Side 12: »Det var i begge tilfælde en overtrædelse af bevillingsreglerne.«

Side 13: »Det er Rigsrevisionens opfattelse, at departementet indtog en særegen uvidende rolle i dialogen med Banedanmark, fordi departementet ikke vidste, at en senere projektstart kunne medføre en fordyrelse af projekterne.«

Videre på side 13: »Det er Rigsrevisionens opfattelse, at departementet indtog en passiv rolle i opfølgningen på projekterne.«

Side 14: »Transport- og energiministeren burde derfor have forelagt aktstykket for Finansudvalget, inden arbejdet blev sat i gang, idet der ifølge oplysninger fra Trafikstyrelsen ikke var noget sikkerhedsproblem i at fortsætte togdriften indtil primo marts 2005.«

På side 17: »Da departementet i november 2003 blev orienteret om forhøjelsen, burde sagen have været forelagt for Finansudvalget. Det er ikke bevillingsmæssigt korrekt at orientere Fi-

nansudvalget om sådanne forhold i årsrapporten.«

På side 16 er det anført, at en bevillingsregel er overtrådt. På side 19 står der, at Rigsrevisionen finder det kritisabelt, at transport- og Energiministeriets tilsyn ikke var tilstrækkeligt.

Det fører så til bemærkninger fra statsrevisorerne, som er anført på side 53, hvor det hedder, at Transport- og Energiministeriets tilsyn med Banedanmark ikke har været tilstrækkeligt. Tværtimod var tilsynet begrænset i en periode, hvor det burde have været øget på grund af Banedanmarks styring. Statsrevisorerne påtaler, at transport- og energiministeren har ført et utilstrækkeligt tilsyn med Banedanmark. Statsrevisorerne påtaler skarpt, at ministeren ikke ved samrådet den 13. april 2005 gav fuldt dækkende oplysninger til Finansudvalget om årsagerne til, at bevillingsreglerne ikke blev overholdt.

Det er virkelig meget kritiske bemærkninger, der er anført her, og derfor har det overhovedet ikke noget med mudderkastning at gøre, at vi i Folketingssalen i dag har en debat om det.

Til forskel fra det forslag til vedtagelse, som Dansk Folkeparti har fremsat, har vi fundet det af afgørende betydning, at det netop var statsministeren, vi fik ind i sagen i dag. Statsministeren skulle ind og forholde sig til de her ting, for vi har jo i Finansudvalget i øvrigt forsøgt at forholde os til de her sager gennem snart et års tid. Derfor stemmer vi selvfølgelig for vores eget forslag til vedtagelse.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Der er flere, der har anmodet om ordet for korte bemærkninger. Først fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Morten Helveg Petersen om, hvorledes Det Radikale Venstre præcis vil fortolke det forslag til vedtagelse, som Det Radikale Venstre er medforlagsstiller på. Hvad er det for et ansvar, og hvad er det for nogle konsekvenser, som statsministeren skal drage i henhold til i hvert fald hr. Morten Helveg Petersens forståelse af forslaget til vedtagelse?

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Her er det interessante jo netop, at det er op til statsministeren. Det er jo det, der er hele pointen med forespørgslen, og det er det, der er hele

pointen med det forslag til vedtagelse, som ligger på bordet her.

Kl. 16.55

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Når hr. Morten Helveg Petersen nu gentagne gange er blevet gjort opmærksom på, at statsministeren faktisk har svaret på forespørgslen, og at han ikke agter at foretage sig yderligere, så vil jeg spørge hr. Morten Helveg Petersen om, hvordan det så kan være, at man rent faktisk fremsætter et forslag som dette. Er hr. Morten Helveg Petersen så tilfreds med, at statsministeren ikke agter at foretage sig yderligere?

Jeg synes jo, det er mærkeligt, at man, efter at statsministeren har svaret, kommer med et forslag, og så kan man i øvrigt fra De Radikales side ikke sige, hvad det så er, man vil have statsministeren til at gøre. Der må ligge et eller andet i det her med, hvad man vil have statsministeren til at gøre, for statsministeren har jo meget, meget klart svaret, at statsministeren ikke agter at foretage sig yderligere.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Statsministeren kan jo tage en række instrumenter i anvendelse. Det er op til statsministeren selv. Det, der sådan set har været vores ærinde med hele forespørgslen i dag, er at sige, at efter et langt forløb i Finansudvalget, hvor der er blevet afgivet mangelfulde oplysninger, er det på tide, at statsministeren kommer ind og begynder at begrunde og forklare, om det er udtryk for en generel holdning i regeringen. Det er begrundelsen for, at vi også stiler forespørgslen til statsministeren. Ellers kunne det jo være håndteret på alle mulige andre leder og kanter.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg er sådan set glad for, at vi har tilsagn fra et flertal i Folketinget om at stemme for Dansk Folkepartis forslag til vedtagelse frem for den her, for ellers frygter jeg med de forklaringer, hr. Morten Helveg Petersen nu kommer med, at regeringspartierne kunne være tillokke af den her frem for vores forslag.

Det kan godt være, at man ikke er sprunget op som en løve, men man er i hvert fald faldet ned som et lam, for man vil opfordre statsministeren til at påtage sig et ansvar, han hele tiden har. Hvis det ikke er statsministerens ansvar,

hvad der foregår i regeringen, og hvis det ikke er ham, der skal drage konsekvensen, hvis han føler, der er anledning til at drage nogle konsekvenser, hvem skulle så? Det ligger der jo i at være statsminister. Så har man et overordnet ansvar for, hvad der foregår.

Nu skal vi så vedtage, at statsministeren skal påtage sig et ansvar og drage konsekvenser. Han har så oplyst, at han ikke vil drage videre konsekvenser, hvorefter hr. Morten Helveg Petersen alligevel anbefaler os at vedtage det her forslag til vedtagelse. Det er altså svært at finde den højere mening i det her.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Nu har vi desværre ikke et flertal, der kan få den her vedtagelse igennem, fordi Dansk Folkeparti fremsætter sit eget forslag. Det er jo helt fair. Det er op til Dansk Folkeparti selv at vurdere det. Men i og med, at vi ikke har flertal alene for vedtagelsen, er det da også lidt svært at skulle gætte på, hvad det så præcis er, statsministeren skulle foretage sig.

Vores pointe har været at få statsministeren ind i diskussionen, fordi vi nu gennem et års tid i Folketingets Finansudvalg har behandlet den her sag og fundet den så alvorlig, at det også er på sin plads, at den kommer i Folketingssalen, hvor vi får statsministerens besvarelse.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Man vil gerne have statsministeren ind i sagen. Det har man så fået, og man har stillet en forespørgsel. Statsministeren har et ansvar. Det havde han i går, det har han i dag, og det har han i morgen. Nu vil man så vedtage, at han har det!

Så skriver man i øvrigt i forslaget til vedtagelse, at det eneste kritiske i virkeligheden er, at man ikke har kunnet skabe ordnede forhold i Banedanmark, samt at der er givet mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg. Det er det kritiske, der står i det forslag til vedtagelse.

Over for det har vi nu et forslag til vedtagelse, hvor Folketinget påtaler, at der er ført utilstrækkeligt tilsyn med Banedanmark, at Folketinget i lighed med statsrevisorerne påtaler det skarpt. I vores ligger der en decideret kritik, en udtrykt kritik af transportministeren og forvaltningen og tilsynet med Banedanmark.

I forslaget fra den opposition, man skulle tro var lidt mere kras – den del af oppositionen, der

virkelig ville gå til biddet – ligger der en konstatering af, at der ikke har været ordnede forhold, og at der har været mangelfulde oplysninger. Men ikke nogen kritik af det, bare at det gør, at statsministeren må påtage sig et ansvar. Det er svært helt at finde ud af, hvad man har fået strikket sammen, men det tyder på et kompromis af de store.

(Kort bemærkning).

Morten Helveg Petersen (RV):

Hr. Thulesen Dahls forklaring er jo en begrundelse, som vi har kendt til et års tid, i og med at vi har siddet og behandlet det her i Finansudvalget igennem lang tid. Vi har haft samråd, vi haft en grundig gennemgang af beretningen, vi har i det hele taget arbejdet med det her spørgsmål gennem længere tid.

Det forslag til vedtagelse, som hr. Thulesen Dahl så fremsætter, er sådan set noget, vi allerede har forholdt os til i Finansudvalget. Det nye er, at det er statsministeren, der så skal ind og sige – hvilket han så har gjort i dag – at han ikke finder anledning til at gøre yderligere. Det er jo i sig selv en meget, meget nyttig oplysning for Folketinget at få.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Der er ikke flere, der har bedt om ordet for korte bemærkninger, og vi siger tak til ordføreren og går til næste ordfører, som er hr. Ole Sohn.

Kl. 17.00

Ole Sohn (SF):

Det har på mange måder været en interessant debat, hvor regeringspartierne jo meget bevidst har valgt at sende ordførere i salen, som ikke har haft en jordisk chance for at kunne følge med i de forhandlinger, der har været foretaget i Finansudvalget, eftersom de ikke er medlemmer af Finansudvalget. Hele forespørgslen går på, at Finansudvalget har behandlet sagerne fra Transportministeriet igennem flere år, hvor vi har fulgt Rigsrevisionens stadig skarpere kritik, hvorfor vi fra Finansudvalgets side, i hvert fald fra oppositionens side, har sagt: Her må statsministeren ind. Vi må have statsministeren på banen for at få en vurdering af, hvordan statsministeren føler.

Det er jo blevet så moderne. Jeg kan huske for nogen tid siden, da den nuværende regering var i opposition, var der noget med, at man *følte*, at skattetrykket var steget, og at det følelsesmæssige spillede en større rolle end virkeligheden.

Men jeg går ud fra, at statsministeren må have en holdning til den måde, regeringen forvalter på. Og det er sådan set det, der er baggrunden for forespørgslen.

Ud over at regeringspartierne vælger at sende nogle af sted som ordførere, som ikke har mulighed for at indgå i debatten, så kommer Finansudvalgets formand, som jo er en del af det parlamentariske grundlag for regeringen, og fremsætter et forslag, som er en afskrift af den kritik, Finansudvalget gang på gang har givet af sagen. Men det, der mangler, er simpelt hen statsministerens vurdering.

Så er det korrekt, at statsministeren i dag har tilkendegivet, at statsministeren ikke mener, der skal foretages yderligere i sagen. Det kan statsministeren jo selvfølgelig gøre i kraft af, at han har et parlamentarisk grundlag, som dækker ham ind. Ellers ville det jo være helt umuligt.

Jeg kan næppe forestille mig, at statsministeren har glemt, hvad statsministeren sagde, inden han blev statsminister, netop i den meget berømmelige grundlovstale i 2001, hvor Venstres formand på det tidspunkt – og det er han stadig væk – sagde:

Efter næsten 9 år ved magten er Socialdemokratiet begyndt at se statsapparatet som sit eget partiapparat, og det betyder en endeløs række af eksempler på kammerateri, magtmisbrug og foragt for Folketinget.

På den baggrund tilkendegav Venstres formand, da han indtog statsministerposten, at den form for regeringsførelse ikke ville blive accepteret med ham som statsminister.

Så er det da naturligt, vi som opposition stiller en forespørgsel: Hvad er det, der er foregået i Transportministeriet, som Rigsrevisionen er kommet med kritik af i 2002? Der foretages ingenting, det parlamentariske grundlag reagerer ikke. I 2004 foretages der ingenting fra regeringens side, det parlamentariske grundlag accepterer det. Og det sker igen i 2005, før man begynder at se alvoren i sagen.

Så bliver vi fra oppositionens side kritiseret for, at vi ikke vil komme med en mistillidsdagsorden. Jamen en mistillidsdagsorden til en minister, som jeg i øvrigt vil sige jeg personligt sætter meget stor pris på, fremsætter man jo ikke, medmindre der er et flertal for den.

Og et flertal kan man næppe få i en situation, hvor man har en de facto-flertalsregering. Derfor er vores mulighed så at stille statsministeren spørgsmålet: Hvor går grænsen for moralkodekset?

Det er det, vi har gjort. Det viser sig nu, hvordan regeringens og statsministerens moralkodeks er: Den grundlovstale, som blev holdt i 2001, om at man ikke ville acceptere den form for misbrug og foragt for Folketinget, var mundsvejr. Det viser sig, at statsministeren meget gerne vil have, at man foragter Folketinget. Det er jo sket over flere år, og det kan regeringen gøre, fordi den har et parlamentarisk grundlag, der accepterer det.

Så oppositionen har i og med, at vi er et mindretal, ingen mulighed for at vælte regeringen. Vi kan påpege, at der er et skisma mellem det, statsministeren siger, og det, statsministeren gør. Når der kan være det skisma, er det udelukkende, fordi man har et parlamentarisk grundlag, som ikke ønsker at tage konsekvenserne.

Det er bare den konstatering, vi kan komme med på baggrund af en i øvrigt udmærket debat, som meget klart har fået frem, at når man har en de facto-flertalsregering, så stiller det nogle andre betingelser for den parlamentariske debat og den parlamentariske kontrol, fordi det faktisk også indebærer, at selv om man er parlamentarisk grundlag, så har man også et ansvar for at sikre, at respekten om Folketinget bliver bevaret.

Det er derfor, der også har været en hel del kritik af Dansk Folkepartis gøren og laden og en undren over, at man den ene dag springer op og siger: Nu er det slut! og den næste dag falder man ned og siger, at man alligevel ikke agter at foretage sig noget. Det er jo den form for kritik, man som parlamentarisk grundlag udsætter sig for, når man siger et og gør noget andet.

Kl. 17.05

Vi kan som opposition jo ikke skaffe de 90 mandater før efter et folketingsvalg, og derfor kan vi alene bruge en sådan forespørgselsdebat til at påpege det misforhold, der er mellem ord og gerning.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren, som gerne må blive stående. Der er blevet bedt om ordet for korte bemærkninger. Hr. Kristian Thulesen Dahl.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Det er kun for at konstatere, vil jeg sige til hr. Ole Sohn, at vi så nu fra tre forslagsstillere har fået tre forskellige versioner af den tekst til forslag til vedtagelse, der ligger på vores bord, godt nok fra fire partier. Men det er jo, fordi vi ikke

har haft anledning til at stille det fjerde parti spørgsmål. Det er jo Socialdemokratiet. De havde holdt deres ordførertale på det tidspunkt, hvor vi fandt ud af, at der var meget stor variation i bedømmelsen af det forslag, man selv fremsætter.

Kan hr. Ole Sohn ikke forstå, at vi er nogle, der begynder at bliver en smule forvirret og måske synes, det er klogere at udtale skarp kritik, når der er grund til at udtale skarp kritik af den situation, vi står i, bl.a. i lyset af, at statsrevisorerne skarpt påtaler, at vi i Finansudvalget ikke har fået fuldt dækkende oplysninger. Det er bedre at have et forslag til vedtagelse, hvor man helt konkret går ind og påtaler den slags forhold, end et forslag til vedtagelse, der er så udsvævende og svært at finde ud af hvad egentlig indeholder som det, SF er medforslagsstiller til.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Nu ved jeg, at spørgeren er klogere end som så.

Det forslag til vedtagelse, Dansk Folkeparti har fremsat, og som man selvfølgelig har clearet med Venstre og De Konservative forinden, så man var enige om, hvad konsekvenserne af det skulle være, er jo en gentagelse af en kritik, som hele Folketinget har været enig i. Man vil have svært ved ikke at tilslutte sig statsrevisorenes kritik. Og det har vi jo gjort i et enstemmigt Finansudvalg, endda flere gange.

Det, der er det nye, er, at vi her diskuterer, hvordan en regering, en minister, har forholdt sig over for Finansudvalget og Folketinget. Der ligger tre på hinanden følgende mere og mere skarpe kritikpunkter fra statsrevisorerne. Der er det kun et parti, sådan som den parlamentariske situation er i dag, som har mulighed for at kunne bestemme konsekvensen heraf. Det er en regerings parlamentariske grundlag, og sådan vil det altid være, fordi oppositionen jo af naturlige årsager vil være i mindretal. Så derfor er vores forslag til vedtagelse lagt præcis sådan til rette, at statsministeren drager den konsekvens, som det parlamentariske grundlag tilsiger statsministeren at drage.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Ja, det var jo godt nok en lang forklaring, det må jeg blankt erkende.

Men det er vel et eller andet udtryk for, at hvis man i Finansudvalget f.eks. i lighed med statsrevisorerne skarpt har påtalt, at ministeren

ikke har givet fuldt dækkende oplysninger til Finansudvalget, så er der ingen idé i, så har det ingen betydning at vedtage det i Folketingssalen. Det må vel være sådan et eller andet ræsonnement, der ligger bag hr. Ole Sohns forklaring.

Det betyder så, at man måtte forestille sig, at hr. Ole Sohn var bannerfører for et forslag til vedtagelse, der så gik nogle skridt videre – som altså virkelig var endnu mere krasbørstigt, endnu mere kritisk, endnu mere dybdeborende – men det er hr. Ole Sohn ikke. Det har vi fået blotlagt ved at stille tre spørgsmål til tre forskellige forslagsstillere og så få tre forskellige svar på, hvad den her vedtagelse går ud på.

Når vi kigger i den, så er det noget med, at statsministeren skal påtage sig et ansvar, han har i forvejen. Og så er det noget med, han skal drage nogle konsekvenser, som han har meddelt han ikke vil drage.

Hvilken effekt skulle det så i givet fald have, at vi var et flertal, der vedtog det her forslag til vedtagelse? Det ville ikke betyde noget som helst – noget som helst. Derimod betyder det jo nok noget nogle steder, at Folketinget skarpt påtaler en utilfredsstillende situation.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Trods megen retorisk omgang med sproget kan hr. Kristian Thulesen Dahl jo ikke frigøre sig fra, at den tekst, Dansk Folkeparti er kommet med, blot er en gentagelse af, hvad Folketinget har sagt flere gange. Jamen det er sådan det hænger sammen, for vi har behandlet det igennem flere år i Finansudvalget.

Men det helt præcise, som alle fire partier bag forslaget fra oppositionen klart har tilkendegivet, er, at statsministeren må tage et ansvar og drage de nødvendige konsekvenser. De nødvendige konsekvenser kan være alt lige fra at sige ingenting, og hvis det parlamentariske grundlag accepterer den form for administration og foragt for Folketinget, så kan det køre igennem. Siger statsministeren, at der skal foretages en afskedigelse, ja, så bliver vedkommende minister afskediget.

Men konsekvensen for administrationen fra statsministerens side bygger alene og udelukkende på det parlamentariske grundlag, fordi det er det, der sikrer, at regeringen kan fortsætte.

Kl. 17.10

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg synes nu, hr. Ole Sohn væver noget i det. Jeg vil gerne fortsætte ad det spor, som hr. Kristian Thulesen Dahl indledte i, når vi nu ved, at statsministeren – for det sagde statsministeren i sin besvarelse – selvfølgelig har det overordnede ansvar, og derudover har han sådan set ikke tænkt sig at gøre mere. Det har statsministeren tilkendegivet her for 2 timer siden.

Så bliver jeg nødt til at spørge hr. Ole Sohn: Hvordan kan hr. Ole Sohn så fortsat hævde, at det forslag til vedtagelse, V 54, som hr. Ole Sohn var medforlagsstiller af, er en skarpere kritik af, hvad det er, der er foregået, i forhold til det forslag til vedtagelse, som Dansk Folkeparti har stillet, og som Venstre og De Konservative har tilkendegivet at de vil støtte, når statsministeren faktisk har tilkendegivet, at han ikke har tænkt sig at foretage mere i denne sag? Hvordan kan hr. Ole Sohns forslag til vedtagelse så være stærkere end det forslag til vedtagelse, som foreligger fra Dansk Folkeparti?

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det er jo lidt forunderligt, at Venstres ordfører, som for det første ikke sidder i Finansudvalget og dermed ikke har fulgt debatten igennem de år, vi har drøftet det, så for det andet ikke engang følger med i, hvad der foregår i Folketingssalen. Jeg sagde sådan set meget klart, at oppositionen ikke har nogen muligheder for at kunne drage nogle konsekvenser over for en minister, fordi oppositionen pr. definition er i mindretal, ellers var den nemlig ikke opposition.

Så hvis der skal være en ordentlig forvaltning i ministerierne, er det alene statsministeren, der har ansvaret. Og hvor meget snor, hvor meget bredde, hvor meget slendrian en statsminister accepterer, bestemmes alene af statsministerens eget moralkodeks, som jo er skredet voldsomt fra 2001 og til i dag. Hvis det ikke er statsministerens eget kodeks, så er det alene det parlamentariske grundlag, der sidder på nøglen til at give det rette svar.

Vi kan ikke give det. Vi kan påpege, hvad man bør gøre. Statsministeren kan drage konsekvensen, eller det parlamentariske grundlag kan sige til statsministeren, hvad konsekvensen skal være. Anderledes kan det ikke være, for sådan fungerer det parlamentariske demokrati.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg synes, at hr. Ole Sohn på bedste vis bekræfter, at det forslag til vedtagelse, der foreligger, og som hr. Ole Sohn er medforlagsstiller af, er en gang varm luft. Hr. Ole siger: Vi ønsker, at statsministeren skal tage ansvar, vi ønsker, at statsministeren skal drage konsekvenser af denne sag, men i øvrigt har vi ikke tænkt os at sige noget som helst om, hvad det skal være for nogle konsekvenser, og vi har slet ikke tænkt os at forholde os til, at statsministeren rent faktisk har svaret på spørgsmålet om, at han sådan set ikke har tænkt sig at drage yderligere konsekvenser heraf. Så jeg må bare konkludere, at det er varm luft, det forslag til vedtagelse, som foreligger fra Socialdemokraterne, De Radikale, SF og Enhedslisten.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det er da dybt forunderligt. Tror fru Gitte Lillelund Bech, at oppositionen har flertal i Folketinget og kan gennemføre eller vedtage, hvad den har lyst til? Så er vi godt nok langt ude. Jeg går ud fra, at fru Gitte Lillelund Bech er opmærksom på, at oppositionen er i mindretal, og at man ikke kan vedtage noget som mindretal. Det er flertallet, der gør det.

Vi påpeger, at der er en afgrundsdyb forskel mellem det moralkodeks, som statsministeren brugte, da statsministeren satte sig i statsministerstolen, og det, der lå bag den grundlovstale, der blev holdt i 2001. Statsministeren er flygtet fra det, og det kan man gøre, når man har et flertal bag sig, og hvis flertallet accepterer det. Derfor er nøglen til, hvad der skal ske med en minister, hos Dansk Folkeparti – og hos Dansk Folkeparti alene.

Nu konstaterer vi, at Dansk Folkeparti har ønsket at give meget lang snor, og at man kan godt sidde rigsrevisionsberetninger igennem flere år overhørig, uden at det skal have konsekvenser for den enkelte minister. Det er jo også udtryk for, hvilken holdning Dansk Folkeparti har til at springe op som en løve og falde ned som et lam.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til den næste ordfører, hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

For Enhedslisten handler den her sag om, hvordan vi sikrer, at togtrafikken i Danmark er en sikker trafik og en god trafik. Og for at sikre dette, er det basalt, at vedligeholdelsen og styringen af togtrafikken fungerer, og at der er kapacitet nok.

Kl. 17.15

Banedanmark er det statslige selskab, som skal styre togtrafikken, sikre, at der kan laves fornuftige køreplaner, og ikke mindst vedligeholde og udvikle jernbanenettet.

Selskabet har, det kan man roligt sige, ført en omtumlet tilværelse fra fødslen ved udskillelsen fra DSB, og der har aldrig – aldrig – været tilstrækkelige ressourcer til at kunne leve op til politikernes krav og ønsker.

Men siden den nuværende regering er trådt til, er det ikke blevet bedre. Tværtimod har man speedet op på processen med omorganiseringer, frasalg og udskillelse af dele af selskabet og fortsat høj udbudstakt, på trods af at det er kendt, også af regeringens transport- og energiminister, at på vedligeholdelsesområdet er der ikke et tilstrækkeligt overblik til at kunne sige, præcis hvad det økonomiske behov er. Det fremgår bl.a. af et svar, som transport- og energiministeren har givet i et samråd i efteråret sidste år.

Samtidig har det stået klart, at Banedanmark var bagud med vedligeholdelsen, en situation, der kun alt for tydeligt sidste sommer blev klar for os alle sammen.

Udadtil har vi en minister, der beklager og skælder ud på Banedanmark for et underskud i 2004, men indadtil har vi en minister, der godt ved, at Banedanmark ikke er i besiddelse af tilstrækkelige redskaber til at forudsige det økonomiske behov.

Derfor bliver det ekstra alvorligt, når Rigsrevisionen afslører, at Transport- og Energiministeriet ikke har levet op til deres tilsynsforpligtelser, og tilmed har ministeren fremlagt problemerne for Folketinget på en måde, så det ikke har været klart, hvor alvorlige problemerne var, og specielt ikke, at ministeriet selv har haft en væsentlig rolle i problemerne, i og med at der ikke har været ført et tilstrækkeligt tilsyn.

Sagen handler om dårlig ledelse, fejlurderinger af behov og muligheder, og det er meget alvorligt, når det handler om at sikre god og sikker togtrafik i Danmark.

Det er ikke, fordi vi i Enhedslisten tror, at transport- og energiministeren ikke vil have god og sikker togtrafik, men vi tror, at han har nogle

andre prioriteringer, der betyder, at opgaven med at få Banedanmarks netdivision til at fungere har været mindre væsentlig end andre opgaver og formål, og de formål er f.eks. at få gjort selskabet til et egentligt statsligt aktieselskab med selvstændig ledelse; at få pres på udbudsprocesser; nedskæring af bemanding; privatisering og udlicitering; at få skåret udførende dele af Banedanmark fra med henblik på øget privatisering, og her snakker vi om Banedanmark Entreprise.

Disse mål har overskygget andre i en sådan grad, at de har smittet af på karakteren af det tilsyn, ministeriet har udført, som slet ikke har været grundigt nok.

Hvis skyld er det så? Vi kan ikke komme uden om, at nogle ledere i Banedanmark eller Transport- og Energiministeriet bilder sig selv, hinanden og politikerne ind, at man kan klare omstruktureringer, effektiviseringskrav, udbudsprocesser, privatisering, udliciteringer m.m., selv om grundlæggende viden og styring ikke er på plads. Men en minister kan også være for naiv, for godtroende og have ideer om stadig mere privatisering og fejlagtige antagelser om, at privatisering og udlicitering er meget bedre end offentlig drift.

I det forslag til vedtagelse, som Socialdemokraterne, SF, Radikale og Enhedslisten har fremsat, har vi sagt, at vi mener, at statsministeren bør drage konsekvenser. Dermed går vi også videre end det forslag til vedtagelse, der ligger fra Dansk Folkepartis side, og som bliver bakket op af Venstre og Konservative, som bare gentager det, som allerede er blevet vedtaget én gang i Finansudvalget.

Hvis jeg må rådgive og gøre det helt klart, vil jeg sige, at de konsekvenser, som Enhedslisten mener at statsministeren bør drage af det her, bør være, at statsministeren siger: Transport- og energiminister, du bør finde noget andet at lave, du har ikke været i stand til at varetage den her situation, du har ikke været i stand til at følge op på den kritik, der har været både i 2002, 2003 og 2004.

På den måde må man bare sige: Det var det, farvel, transport- og energiminister, vi må have nogle andre ind og overtage jobbet for at få styr på togtrafikken, for det er det, vi alle sammen dybest set er interesserede i.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Jeg skal her give ordet til ordføreren for forespørgerne, hr. Klaus Hækkerup.

Klaus Hækkerup (S):

Vi er nu igennem forespørgslen om, hvilke konsekvenser statsministeren agter at drage af, at transport- og energiministerens tilsyn med Banedanmark har været særdeles mangelfuldt, samt af, at der er givet mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg.

Kl. 17.20

Jeg vil ikke sige, at debattens forløb har overrasket mig voldsomt. Men jeg synes, det er vigtigt, at der har været en debat i Folketinget, der tager udgangspunkt i de beretninger, vi har modtaget fra Rigsrevisionen og fra statsrevisorerne, både de konkrete beretninger fra 2002, 2004 og 2005 og de beretninger, der jo bliver afgivet som en del af beretningerne i forbindelse med statens regnskab.

Når jeg siger, at jeg ikke har været overrasket over forløbet, så er det, fordi jeg på forhånd havde en forventning om, at uanset hvor alvorlig Rigsrevisionens og statsrevisorerens kritik har været, uanset hvor mangelfuldt tilsynet har været, uanset hvor store svigt der har været i Banedanmark, så ville den her forespørgselsdebat ende med, at Dansk Folkeparti kom med en afværgedagsorden, som tilgodeså regeringens ønske om, at den her sag endte med – og det kunne man vel næppe undgå – at der blev givet en mindre næse til transport- og energiministeren. Det vil der så blive med det forslag til vedtagelse, der er fremsat – en næse, der i øvrigt svarer fuldkommen til den, som vi har givet i Folketingets Finansudvalg.

På denne baggrund vil jeg sige, at der rykker det måske ikke så meget i dag, men det, at vi har fået sat fokus på en dårlig forvaltning, det, at vi har fået sat fokus på, at der er ting, der både kan og skal laves om i centralforvaltningen, har været debatten værd.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg må blankt erkende, at jeg ikke forstår hr. Klaus Hækkerups formuleringer om forslagene til vedtagelse.

For det første kan jeg ikke forstå betegnelsen afværgedagsorden i forhold til et forslag til vedtagelse, der er en skarp irettesættelse af de forhold, der er i Transport- og Energiministeriet.

For det andet må jeg sige, at der er brugt betegnelser, som i statsrevisorsprog vel er det næstskarpeste, man overhovedet kan tage i anvendelse, og når hr. Klaus Hækkerup betegner det som en mindre næse, tror jeg, hr. Klaus

Hækkerup med hans meget lange parlamentariske erfaring forbigår historien i forhold til næsestørrelser. Men det lader vi trygt andre om at vurdere. Men jeg synes i bund og grund, det er mærkeligt, at hr. Klaus Hækkerup på den måde vil være med til at devaluere værdien af det, Folketinget her gør over for transport- og energiministeren. Det synes jeg indholdsmæssigt er brandærgeligt.

Så vil jeg bare sige noget med hensyn til et par linjer i det forslag til vedtagelse, hr. Klaus Hækkerup selv er medforslagsstiller til. Nu har vi altså fået tre forskellige partiers versioner af det forslag til vedtagelse, så vi mangler kun det fjerde, nemlig Socialdemokratiets: Hvad vil konsekvensen være, hvis et flertal vedtog det forslag, hr. Klaus Hækkerup selv har fremsat?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Lad mig først sige, at jeg betragter det af Dansk Folkeparti fremsatte forslag til vedtagelse som værende i realiteten konsekvensløst. Det er informationer, tilkendegivelser over for transportministeren, der allerede er faldet.

Til det andet spørgsmål vil jeg sige, at jeg ikke er enig med hr. Kristian Thulesen Dahl i, at der er givet tre forskellige forklaringer. Jeg synes, at der er givet tre fyldestgørende redegørelser for, hvad den parlamentariske situation er med det forslag til vedtagelse, vi har fremsat, og jeg støtter fortsat forslaget til vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg er for så vidt ikke interesseret i at finde ud af, hvordan den parlamentariske situation er, for den kender jeg godt. Det, jeg er interesseret i, er, hvad hr. Klaus Hækkerup som forslagsstiller selv mener, ligesom jeg var interesseret i at høre, hvad hr. Ole Sohn selv mente, osv. osv., men jeg har ikke kunnet få svar.

Hvad ville konsekvensen være, hvis et flertal vedtog det forslag til vedtagelse, hr. Klaus Hækkerup er medforslagsstiller til? Det er jo ikke unaturligt, at vi i en folketingsdebat prøver at finde ud af det. Hvis vi pludselig skulle få den idé at stemme for, så er det da vigtigt, at vi ved, hvad konsekvensen vil være af det, og det har vi ikke kunnet få oplyst af tre partier, der er medforslagsstiller til det her forslag, og nu prøver vi så at spørge det fjerde, nemlig Socialdemokrati-

et: Hvad vil konsekvensen være af at vedtage dette forslag til vedtagelse? Der må da være et eller andet svar på det.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Ja, vores forventning var, at i første omgang ville statsministeren gå sagen igennem og overveje, om den efter debatten her i Folketinget gav ham anledning til reaktioner, og hvad han så i givet fald ville foretage sig. Hvis statsministeren så vælger ikke at foretage sig noget, er det jo fuldkommen, som hr. Ole Sohn sagde: så har vi, der er i opposition, ingen mulighed for at gøre noget ved det.

Kl. 17.25

Men den debat, vi har haft, alvoren af sagen, de erkendelser, der har været også fra Venstres og De Konservatives ordførere om, hvor alvorlig den her sag er, gør efter min mening, at statsministeren burde tænke sig om en gang til.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg synes nu ikke, det er voldsomt klart, hvad Socialdemokraterne og hr. Klaus Hækkerup selv havde forventet med hensyn til, hvilke konsekvenser statsministeren skulle drage.

Jeg forstod på hr. Rune Lund, der var ordfører lidt tidligere, at i Enhedslistens optik drejede det her sig om, at statsministeren i bund og grund skulle fyre transport- og energiministeren. Er det også den forståelse, som hr. Klaus Hækkerup har af det forslag til vedtagelse, som hr. Hækkerup selv er medforslagsstiller til?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg har ikke gjort mig nogen forestilling om, hvor statsministeren vil lægge sig i den stribe af sanktionsmuligheder, han har. Som der var en af de tidligere ordførere, der sagde, så går det jo helt fra at fyre ministeren til ingenting at foretage sig. Jeg synes bare, at den debat, vi har haft, og den kritik, der er fremført af oppositionen, Dansk Folkeparti og regeringspartierne burde give statsministeren anledning til endnu en grundig overvejelse af den her situation.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Fru Gitte Lillelund Bech for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu bad jeg ikke hr. Hækkerup om at forholde sig til, hvad hr. Hækkerup troede at statsministeren ville gøre. Det er i øvrigt meget klart, hvad statsministeren vil gøre, hvilke konsekvenser statsministeren har tænkt sig at drage, for det svarede statsministeren på for 2½ time siden. Men jeg spørger hr. Klaus Hækkerup som socialdemokrat: Hvilken forventning havde Socialdemokraterne til, hvad statsministeren skulle gøre?

Lad os nu sige, at hr. Klaus Hækkerup faktisk var statsminister, hvad ville hr. Klaus Hækkerup så have gjort i den situation? For hvis vi kan få det svar, kan vi måske også forstå, hvad Socialdemokratiet lægger i forståelsen af det her forslag til vedtagelse.

Hr. Rune Lund har jo i hvert fald forholdt sig til, at hvis han var statsminister, så ville det her betyde en fyring af transportministeren.

Nu vil jeg så spørge hr. Klaus Hækkerup: Hvis hr. Klaus Hækkerup var statsminister, hvordan skulle det her forslag til vedtagelse så fortolkes?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Det ville afhænge af, hvilket parlamentarisk grundlag der var, og hvad det parlamentariske grundlag havde tilkendegivet. Det parlamentariske grundlag, der er i Folketinget, har tilkendegivet, at det her ikke skal have nogen konsekvenser. Det må jeg tage til efterretning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Afstemning om de fremsatte forslag til vedtagelse vil som tidligere meddelt finde sted på torsdag, den 20. april 2006.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg gør opmærksom på, at der er bedt om forlænet taletid. Taletiden for ordførerne er 10 minutter.

Forhandling

Birthe Rønn Hornbech (V):

Verden blev den 11. september rystet. Året er ligegyldigt, det er en dato, som hos os alle fremmaner uhyggelige billeder. Siden er terroren rykket nærmere og nærmere, senest med terrorangrebet sidste sommer i London.

Ethvert terrorangreb er et angreb på vor sikkerhed og frihed, og når friheden og sikkerheden rystes, har vi politikere og samfundsborgere pligt til at se på, om der er noget, vi har overset, noget, der skal forbedres i lovgivningen.

Det var naturligt, at regeringen og Folketingets partier kiggede på lovgivningen og konventionerne og beredskabsplanerne efter 11. september, og det er naturligt, at lovgivningen løbende og jævnlige ses efter. Danmark må værge sig så godt som det er muligt, for at vi kan forblive et frit samfund inden for retsstatens principper. Terrorister skal kunne strafforfølges og dømmes med lovens højeste straf. Danmark må aldrig blive særlig tiltrækkende for terrorister, fordi der var noget, vi havde forsømt.

I Venstre insisterer vi på, at de frihedsrettigheder og frihedsværdier, vi bekender os til, stadig skal være grundlæggende i vort land. Udgangspunktet i Danmark er de demokratiske værdier, og de værdier kommer under pres, når vi skal sikre os mod den modbydelige og brutale terrorisme, hvis grimme fjæs vi har set med de senere års terrorhandlinger.

Kl. 17.30

Opgaven er at forene frihed og sikkerhed. Det er et dilemma, og vi står der over for et vanskeligt lovgivningsarbejde. Vi ønsker som et liberalt parti på den ene side at beskytte personlige og samfundsmæssige værdier mod overgreb, og på den anden side vender vi os mod indgreb i frihedsrettighederne og vender os imod, at Danmark ender som et overvågningssamfund, hvor den lovlydige borger bestandigt overvåges.

Hvor balancepunktet ligger, beror altid på en politisk afgørelse og ikke blot under hensyntagen til forholdene i Danmark, men også under

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af lovforslag nr. L 217: Forslag til lov om ændring af straffeloven, retsplejeloven og forskellige andre love. (Styrkelse af indsatsen for at bekæmpe terrorisme m.v.).

Af justitsministeren (Lene Espersen).

(Fremsat 31/3 2006).