

[Helge Adam Møller]

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

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

Ole Henriksen (SF):

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

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

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

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

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

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

Svend Heiselberg (V):

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

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

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

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

Men Venstre skal anbefale lovforslaget.