

## [Trafikministeren]

de budgetoverslag, som var angivet i finansloven for 1989.

Budgetforbedringer på over 1.000 mio. kr. pr. år skulle herefter tilrettelægges. Med henblik herpå nedsatte den daværende regering i begyndelsen af marts 1989 en styregruppe med repræsentanter for Finansministeriet, Trafikministeriet og DSB samt en repræsentant for det private erhvervsliv.

Primo juni 1989 afgav styregruppen »Rapport om DSB's økonomi«.

Af rapporten fremgik, at der inden for gældende politiske retningslinier for DSB's virksomhed kunne gennemføres årlige budgetforbedringer i størrelsesordenen 300 mio. kr. samt en engangsforbedring ved ejendomssalg på ca. 200 mio. kr.

En enig styregruppe anbefalede gennemførelse af disse budgetforbedringer, som skulle opnås ved øget prisdifferentiering, modernisering af stykgodstrafikken, øget rationalisering, reduktion af bygnings- og brorenovering, reduktion af planlagte IC3-indkøb samt ejendomssalg.

Styregruppen pegede på, at yderligere reduktion af tilskudsbehovet forudsatte særskilte beslutninger om ændrede rammer for DSB's aktiviteter.

De muligheder, styregruppen lagde frem til politisk beslutning i et særskilt afsnit med titlen »Det andet DSB«, vedrørte nedlæggelse af færgeruter, salg af Århus-færgerne, lavere togbetjeningsstandard, salg af rejsebureauer, undladelse af elektrificering ud over strækningen Helsingør-Odense, yderligere reduktion af planlagte IC3-anskaffelser, indtægtsføring af sociale rabatter samt ekstra takstforhøjelse i Københavns nærtrafik.

Gennemførelse af næsten samtlige påpegede muligheder kunne opfylde sparekravet for 1990. Opfyldelse af sparekravet kunne dog ikke gennemføres, hvis færgesalget fravalgtes. Sparekravet for efterfølgende år kunne ikke opfyldes selv ved gennemførelse af samtlige påpegede sparemuligheder.

Styregruppen anførte konsekvenser og bindinger vedrørende de anførte sparemuligheder, men knyttede ikke anbefalinger til de efterfølgende politiske beslutninger.

Styregruppen anførte specielt vedrørende rutenedlæggelser, at videreførelse i andet regi eller med lavere betjeningsgrad måtte indgå i de endelige overvejelser.

Mens styregruppen arbejdede, skete 2 ting

af betydning for det videre forløb:

Den 30. marts 1989 vedtog Folketinget ved en forespørgselsdebat en dagsorden, hvori det bl.a. hedder, »at DSB's aktivitet i årene op til ibrugtagningen af jernbanedelen over Storebælt i 1993 styrkes«.

I slutningen af maj 1989, hvor udkast til styregruppens rapport forelå, bekræftede de daværende finans- og trafikministre, at der sigtedes på at spare 1.200 mio. kr. i 1990 på DSB's område.

Som forudsætning for regeringens finanslovsforslag for 1990 fastlagde trafikministeren i juni 1989, at samtlige de af styregruppen anbefalede forslag skulle indgå. Desuden skulle de af styregruppen nævnte yderligere budgetforbedringsmuligheder indbudgetteres bortset fra rejsebureauer og ekstra takstforhøjelse for Københavns nærtrafik. Med disse forudsætninger opfyldtes sparemålet for 1990 på 1,2 mia. kr.

Det resulterede i et finanslovsforslag, som vedrørende færgesalget indeholdt følgende tekst:

»På færgeområdet undersøges salgsmuligheder og -vilkår for de to Århusfærger, muligheder og vilkår for anskaffelse af afløsende tonnager samt muligheder og vilkår for inddragelse af andre rederier i besejlingen af Århus-Kalundborg-, Samsø- og Bøjden-Fynshav-overferterne med sigte på, at driften af disse ruter opretholdes.

Undersøgelsesresultatet er forudsat at kunne resultere i en budgetforbedring på 450 mio. kr. i 1990.«

Det lå således klart, at den daværende finansminister og trafikminister, da de i slutningen af maj 1989 fastholdt sparekravet til DSB på 1,2 mia. kr. for 1990, var bekendt med, at kravet indebar salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«.

Gennem finanslovsforslag for 1990 blev DSB pålagt at forberede et salg, og gennem færgesalgsloven blev den endelige ordre til salg givet.

For god ordens skyld skal det pointeres, at foranstående gennemgang i sin helhed er baseret på tidligere offentliggjorte dokumenter.«

Jeg kan henholde mig til disse oplysninger.

Spm. nr. S 1034

Til *industriministeren* (25/6 93) af:

**Tommy Dinesen** (SF):