

Men vi vil komme med en lang række spørgsmål – og det forstod jeg at SF også ville – i forbindelse med L 142. Det forslag er vi ikke meget for.

At man foreslår DSB Rederi og DSB Busser omdannet til aktieselskaber er vi i princippet tilhængere af, fordi det er en eller anden form for begyndende privatisering, selv om der jo ikke lægges op til, at aktierne skal sælges, som vi mener de burde.

Men jeg synes alligevel, der også er en lang række spørgsmål her, og der er mange ting, som vi er betænkelige over for. Hvordan laver man f.eks. disse åbningsbalancer? Der er ingen tvivl om, at hvis man ansætter værdierne alt for lavt i disse aktieselskaber, så laves der en konkurrenceforvriddning, som er helt uacceptabel.

Det ser også ud til, at man heller ikke her vil oplyse noget særligt. Tværtimod har man direkte skrevet, at noget af det i stiftelsesfasen er undtaget fra aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen; så det er ikke synderlig betryggende. Det er heller ikke særlig betryggende, at disse tre lovforslag først er udsendt til berørte organisationer samtidig med, at de er fremsat her i Folketingssalen. Nu har f.eks. Landsforeningen for Danske Rutebilejere først fået det på et meget sent tidspunkt, men de har alligevel nået at stille en halv snes meget relevante spørgsmål til lovforslaget om DSB Busser. Og jeg tror, der vil komme både mange deputationer og der vil komme rigtigt mange henvendelser til Folketingets Trafikudvalg omkring specielt de to lovforslag L 143 og L 144.

Vi er også betænkelige, ligesom hr. Tommy Dinesen gav udtryk for, ved ejerforholdet for havnene. Vi er også utrygge over, at der ikke sker en større liberalisering af den måde, som havnene må besejles på. Vi har jo haft adskillige henvendelser, hvor DSB direkte har blokeret for, at private rederier har kunnet komme ud at sejle.

Jeg er heller ikke særlig tryk ved, at der ikke rigtig tages stilling til det private firma med færgerestauranter og tax-free shops. Det har stadig væk en meget nær tilknytning til DSB. Ikke alene har det et navn, der kan få én til at tro, det er DSB, men der har også igennem flere år været meget tætte bånd mellem dette private aktieselskab og DSB. Det lægges der heller ikke op til at der skal ske nogen ændring i. Tværtimod ser det ud til, at båndene strammes endnu mere imellem de to virksomheder.

Som sagt vil vi være meget skeptiske over for lovforslag nr. L 142, mens vi vil ende med at stemme for de to forslag, der går på henholdsvis busser og rederier, fordi vi er positive over for den tankegang, der ligger i det. Men vi er også overbeviste om, at der bliver et meget stort udvalgsarbejde, og vi kan allerede på nuværende tidspunkt meddele, at vi i hvert fald vil komme med en lang række ændringsforslag til de tre forslag, vi her har til behandling. Men altså: negative over for det første og positive over for de to sidste.

Vibeke Peschardt (RV):

Danmark er ved at modernisere dele af sin offentlige sektor. Folketinget har i dag andenbehandlet forslagene, der medfører store strukturændringer i postvæsenet, og nu skal lovforslagene om DSB's styrelse og udskillelse af rederi- og busdivisionen til aktieselskaber behandles.

De tre forslag her – eller de to i hvert fald – er en udmøntning af finanslovsforliget, som rammeaftale om DSB, der gælder for 1995-1998, er en del af.

Forud for denne aftale er gået et stort forarbejde, hvor bl.a. DSB styrelsesmæssigt er blevet forandret. Generaldirektøren er blevet til en administrerende direktør, og han skal have en bestyrelse, og det kræver ændring af loven om DSB's styrelse.

Meningen med ændringen af styrelsen af DSB er dybest set et forsøg på at optimere driften og få den til at fungere på mere forretningsmæssige vilkår. Det har vi tillid til vil ske. Og min forøgønger her i Folketinget som trafikpolitisk ordfører, Jens Bilgrav-Nielsen, var en varm fortaler for, at DSB ud over den administrerende direktør fik en bestyrelse.

Det rykker imidlertid ikke ved det forhold, der er blevet berørt tidligere her i dag, at DSB stadig væk er en offentlig virksomhed, der skal varetage den kollektive trafikbetjening. Det kan aflæses i finansloven, at det er Folketinget, der sørger for, at den underskudsdekning, der er en følge af den kollektive trafikforsyning, skal ske ved de årlige finanslove. Lige nu er det årlige tilskud altså fastlagt i den fireårige aftale om DSB's virksomhed fra 1995 til 1998.

Det er vigtigt at understrege det, fordi ingen selvfølgelig må tro, at det her betyder, at den kollektive trafikforsyning, som DSB varetager, nu bliver ringere. Den skulle gerne blive bedre. Og det er den nye styrelse, der har ansvaret for, at det sker. Det bliver spændende at følge, hvor-