

dan det kommer til at virke, for det er ganske givet ikke den letteste opgave i verden at skulle løse.

Ændringerne i DSB betyder også et farvel til overskudsgivende virksomheder. Især DSB's rederivirksomhed går efter sigende vældig godt. Der tjenes penge på driften, og rederiet giver gode for tjenester.

Når rederidivisionen nu udskilles fra moder-virksomheden og gøres til et aktieselskab, sker det efter den model, at staten skyder aktiver ind i DSB Rederi A/S.

DSB, dvs. staten, ejer aktieselskabet som beskrevet i loven, og fra 1998 har den siddende trafikminister efter en indkøringsfase bemyndigelse til at sælge op til 25 pct. af aktierne i selskabet.

Samtidig har aktieselskabet forpligtelse til at drive bestemte underskudsgivende ruter, mod at staten betaler for det. Det er et led i de forpligtelser, Folketinget har til at medvirke til en løsning af den kollektive trafikforsyning, f.eks. på ruterne Århus-Kalundborg, Bøjden-Fynshav osv., som det er nævnt i lovteksten.

Meningen med denne omdannelse er også at optimere driften på markedsmæssige vilkår. Den kan f.eks. bruges til en omlægning eller udvidelse af driften. Det hævdes, at der i de kommende år kan blive brug for omlægninger og måske nye ruter i det danske nærrområde i Østersøen. Besejlingen af Polen, Rusland og de baltiske lande kan være interessante nye områder for det nye aktieselskab.

I Det Radikale Venstre mener vi, at denne omlægning af rederidriften vil blive til gavn for samfundet, og vi kan støtte den.

Det samme vil jeg sige om busdriften, der nu efter nogenlunde samme model bliver lagt over i DSB Busser, der også bliver gjort til et aktieselskab. Forslaget hænger ikke helt sammen med, men er i hvert fald i familie med de omlægninger, der er sket af busdriften i HT, som også er lagt over i et selskab. Formålet er også her at lægge om til en mere forretningsmæssig drift. Samtidig medfører ændrede udbudsregler gennemført ved et EF-direktiv, at omlægningerne er nødvendige.

Afslutningvis vil jeg sige, at forholdene for det tjenestemandsansatte personale i både bus- og rederidivisionen bliver reguleret ved loven.

Det Radikale Venstre kan støtte alle tre lovforslag.

**Jette Gottlieb (EL):**

Man kan sagtens tale sig fra, at omstruktureringen af DSB får betydning for beslutningerne i DSB, sådan som det reelt blev gjort i det indledende repliksifte.

Men omstruktureringen har et overordnet formål, og her vil jeg tillade mig at henvise til trafikministeren. Han beskriver formålet som gående ud på at give DSB de nødvendige muligheder for at udvikle sig til en moderne, effektiv og konkurrencedygtig transportvirksomhed, der sætter kunden i centrum. Det lyder forfærdelig smukt, og hvem kan ikke gå ind for det.

Jeg finder det mere rimeligt her at understrege de udtalte formål, nemlig at DSB skal underlægges den fri konkurrence og gøres egnet til hel eller delvis udlicitering og privatisering, og at DSB skal drives forretningsmæssigt på driftsniveau og ikke på samfundsniveau, med mulighed for en senere total privatisering.

Det vil give en lang række problemer med den demokratiske beslutningsproces. Hr. Søren Hansen beskriver det meget gribende: Nu vil mængden af onsdagsspørgsmål og samrådspørgsmål blive væsentligt reduceret.

Jamen det er der også nogle problemer i, for det er lige netop dér, der er mulighed for at skaffe sig indsigt, og det er dér, der er mulighed for at komme med alternative prioriteringer.

Jeg vil godt gøre hr. Søren Hansen opmærksom på, at det desværre meget ofte er i detaljernes detaljer, man opdager, at de skjulte udviklingstendenser slår igennem, og derfor er man nødt til at forholde sig også til detaljernes detaljer.

Der vil blive problemer med offentlighed i forvaltningen, for der er ikke længere tale om forvaltning, men om driftsledelse, og vi vil gang på gang få et svar, der siger, at det er driftsmæssige hensyn, der betinger den pågældende beslutning, og at det i øvrigt ikke er noget, vi skal blande os i.

Der vil blive problemer med driftsledelsen, fordi det er rene rentabilitetsbetragtninger, der bliver styrende. Det drejer sig også om den type fremsættelser, vi fremover vil møde, når vi skal træffe overordnede beslutninger af typen: Vil Folketinget virkelig insistere på togdrift til Gedser, hvis det giver et millionunderskud? Heri indregner man jo ikke alle de samfundsmæssige udgifter, der er forbundet med, at denne togdrift bliver erstattet af privatbilisme med forurening