

Søfart og andre steder: At man har et billet-samarbejde.

Man har det med hensyn til opmarchbåse, og så er det selvfølgelig en fordel for DSB, hvis der kommer flere passagerer med KatLink, at DSB har et samarbejde og får de passagerer, der er dér. Det er lige ned i foret, så det må være en fordel også for de partier, der står bag finans-loven.

bange for, at det var et rent socialistforslag – det er så afkræftet nu – må jeg sige: Vi stemmer for, at der skal være en bestyrelse i DSB. Det har SF været blandt de første der har foreslået, men vi har selvfølgelig været imod privatisering. Når hr. Svend Heiselberg siger, at det vil give mere åbenhed, når der kommer private ind, så er det ikke rigtigt.

Der er et forslag til behandling i Erhvervs-udvalget om de private selskaber, statsaktieselskaber, og her står helt klart, at det bliver lukket i fremtiden, når man får et rederi og en bus-division, hvor der er private med. Det gør man med baggrund i, at man ikke vil stille de private investorer særlig godt, hvis der er alt for åbent. Det forslag er der flertal for.

Jeg har et spørgsmål dernede på min plads. Det vil jeg gerne give hr. Svend Heiselberg senere.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast vil (KF):

Jeg vil gerne stille et tillægsspørgsmål til det, jeg fremførte før.

Jeg vil gerne have, om ministeren vil bekræfte eller afkræfte: Skyder DSB's rederier på en eller anden måde penge ind i det nye selskab, eller gør de ikke? Er det en samarbejdsaftale kun om salg af billetter og jernbanetransporter, eller er det et spørgsmål om aktier, der opkøbes af rederiet?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg skal forsøge at rede trådene ud. Det ser ud til, at der er skabt en anelse forvirring hos både hr. Kaj Ikast og hr. Svend Heiselberg. Man kan jo godt blive en anelse forvirret, når man har med markedsøkonomi og frie markedskræfter og virksomheders frie dispositioner at gøre.

Virkeligheden er naturligvis den, at DSB ikke har, aldrig har haft og nu slet ikke vil få noget monopol på sejlads på ruter i Danmark. Og et af de steder, hvor der er ekstremt meget konkurrence, er på Kattegatruterne. En af disse Kattegatruter er Kalundborg-Århus.

På denne rute er der store planer hos et rederi, der hedder KatLink – det kan man læse og forvisse sig om i dagspressen – med henblik på indsættelse af moderne færger, moderne færgeteknologi.

Det er givet, at det vil påvirke markedssituationen. Det er givet, at DSB's opgave er at prøve at begrænse de negative effekter, det må have på den rute, som DSB af grunde vedtaget her i Folketinget, nemlig loven om Storebælt, skal opretholde. DSB skal forsøge at begrænse tabet på denne rute.

Derfor har jeg også tidligere orienteret Folketingets Trafikudvalg om, at DSB havde fornuftige planer om at samarbejde med ruten med henblik på billetsalg etc. etc. Så det er der ikke noget nyt i.

Jeg kan også sige, at der er heller ikke noget nyt, for så vidt angår samarbejdsaftalen. Der er ikke tale om, at DSB skal gå ind og eje aktier på nogen måde i KatLinkselskabet, men det er naturligvis sådan, at DSB's Rederi, nu når det bliver selvstændigt, vil gøre sig almindelige markedsøkonomiske overvejelser om, hvordan de kan agere på markedet.

Kan man for eksempel leje færgemateriale ud til andre private selskaber? Kan man tjene penge på at udføre opgaver for andre? Det er derfor, vi har dannet rederiet som et aktieselskab – for at det netop skal kunne agere i et åbent marked med de muligheder, som et åbent marked giver.

Jeg kan ikke vide – og jeg vil heller ikke for-uddiskontere, det mener jeg ville være helt forkert – om rederiet vil disponere på den ene eller anden måde, på den ene eller anden rute, om man vil prøve at leje noget af sit materiel ud eller man vil holde sig fra det.

Men jeg kan afkræfte, at DSB har planer om at skyde sig selv i foden. Jeg kan afkræfte, at DSB har planer om at gå ind og eje andele i KatLink. Og jeg kan afkræfte, at DSB fører en politik, der medfører, at DSB får et større underskud.

Som jeg sagde før, vil der naturligvis blive en benhård forhandling mellem DSB Rederi A/S og DSB hovedvirksomheden med henblik på, hvilken kontraktsum der skal betales, for at DSB Rederi opretholder sejladsen på Århus-Kalundborg-ruten, indtil den sociale forpligtelse ophører i forbindelse med ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen.

Den dag er det slut med så meget som fem øres tilskud til opretholdelsen af Århus-Kalundborg-ruten, men så længe denne bestemmelse er gældende lov, skal vi naturlig-