

ved 3. behandling, men kan dog stemme for det af trafikministeren stillede ændringsforslag til det under II nævnte lovforslag. Mindretallet er af den opfattelse, at det under I nævnte lovforslag vedrører en øget statslig styring af hele banesystemet i Danmark, og mindretallet kunne, såfremt lovforslaget havde indgået i den rigtige sammenhæng, have været positiv over for lovforslaget. Imidlertid indgår det nu i en pakke, hvor sigtet er størst mulig nedskæring af det statslige tilskud til jernbanedriften i Danmark, størst mulig nedskæring af personale og størst mulig tilpasning til kommende EF-direktiver om liberalisering og privatisering af jernbanedriften. Derfor kan mindretallet ikke støtte lovforslaget.

For så vidt angår det under II nævnte lovforslag, mener mindretallet, at lovforslaget er en direkte følge af, at man fra regeringens side tillader den miljøsvinende katamaransejls over Kattgat. Lovændringen betyder, at man kaster håndklædet i ringen, i stedet for at man er sig miljøet bevidst og stopper den fuldstændig uforvarselige katamaransejls.

Mindretallet synes endvidere, at hvad angår L 96, har dette lovforslag til formål at sætte gang i salg af statens aktier i DSB Busser A/S. Og dette er et skridt på vejen til total privatisering af den kollektive trafik i Danmark. Dette kan mindretallet under ingen omstændigheder støtte.

Et andet mindretal (Dansk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til for-kastelse ved 3. behandling, men kan stemme for det af trafikministeren stillede ændringsforslag til det under II nævnte lovforslag. Mindretallet mener ikke, at forliget om DSB, som de tre forslag er en udløber af, løser de omfattende problemer, DSB står med. Forliget betyder, at skatteyderne fortsat hvert eneste år må punge ud med milliarder af kroner til nye uøkonomiske statskonstruktioner.

Tilmed vil det nu blive sådan, at store dele af DSB »tages af« finansloven, og beslutningerne vil fremover blive truffet bag lukkede døre i statsaktieselskaberne, hvor politikerne og dermed skatteydernes repræsentanter bliver sat udenfor, således som det er sket i Post Danmark-konstruktionen.

Mindretallet ønsker en total privatisering af DSB med aktieselskaber, hvor alle aktierne sælges til højstbydende, dog således at der sikres transport til de tyndbefolkede områder

og øerne. Hvis opsplitningen af DSB var blevet gennemført sådan, ville Dansk Folkeparti gerne have taget et medansvar for dele af forliget.

Forliget om DSB's fremtid aktualiserer behovet for, at der skabes større åbenhed, ikke bare i DSB's økonomi, men i alle statsselskabers økonomiske forhold. Ellers mistes enhver kontrol med, hvad skatteydernes penge går til.

Mindretallet ønsker størst mulig privatisering inden for transport- og trafiksektoren, således at prisen bestemmes af udbud og efterspørgsel.

Det er mindretallets opfattelse, at kollektiv trafik i videst muligt omfang skal betales af brugerne og favoriseringen af den kollektive trafik i forhold til den private trafik skal fjernes. Vilkårene for færgefart og småskibsfart skal lattes de steder, det er muligt. Erhvervene skal gøres mere frie og i størst muligt omfang lattes for politisk styring.

Mindretallet mener ikke, at staten skal eje havne, færger, transportforretninger og flyselskaber, hvorfor sådanne skal privatiseres. Staten skal heller ikke eje aktier i sådanne virksomheder, hvorfor disse bør sælges.

Mindretallet finder, at der kan være behov for tilskud til kollektiv trafik til øsamfund og tyndt befolkede områder. I sådanne tilfælde skal det ske ved udbudsforretninger, og driften skal udføres af private firmaer.

Ændringsforslag

til

II. Forslag til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S

Af trafikministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 1

1) I det under nr. 4 foreslåede § 5, stk. 4, 2. pkt., udgår »med virkning fra 1. januar 1997«.

Til § 2

2) Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 5, stk. 4, 2. pkt., som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4«