

på hånden: For det første kan den opstille et miljøregnskab, hvor det nu pludselig er en fordel, at flere biler kører over Storebæltsbroen frem for at tage katamaranfærgen, hvilket det absolut ikke er, såfremt bilerne sejler med almindelige færges. For det andet kan man fjerne kravet om, at DSB Rederi skal betjene Århus-Kalundborg, og dermed sparer man 200 mio. kr.

I lovforslaget er regeringen endda så fræk at kalde indsættelsen af katamaranfærgerne for en udvikling i færgeteknologien, som betyder en væsentlig forbedring af trafikbetjeningen på ruten Århus-Kalundborg. Det er bestemt en meget endimensional betragtning.

Hvor langt kan regeringen egentlig synke i prostitution af sin egen erklærede miljøpolitik? Det er ikke bare pinligt for regeringen og de ordførere, som påberåber sig en miljøansvarlighed, det nærmer sig direkte svindel.

Med hensyn til DSB Busser-lovforslaget er formålet med det forslag, nemlig at sætte gang i aktiesalg af statens aktier i DSB Busser A/S, også et skridt på vejen til total privatisering af den kollektive trafik i Danmark, og det kan vi under ingen omstændigheder støtte.

Arne Melchior (CD):

Det bliver jo lidt kedeligt i forhold til den foregående ordfører. Jeg kan ikke svinge mig op og slet ikke ned til sådanne dybder som svindel og prostitution. Jeg kan slet ikke se, at de her foreliggende lovforslag, som er en følge af en med et bredt flertal i Folketinget indgået aftale, kan inspirere til sådanne voldsomheder, men jeg kan i al stilfærdighed oplyse, at CD kan støtte alle tre lovforslag, der jo har til formål at – som jeg tror det var den socialdemokratiske ordfører der sagde – at gøre DSB yderligere velegnet til løsningen af sine opgaver, således at dette tjenesteorgan også kan nyde den popularitet, som det fortjener.

I den forbindelse vil jeg gerne kvittere for trafikministerens positive reaktion på de spørgsmål, jeg stillede til ham under forespørgselsdebatten for lidt siden.

Under samme debat fik jeg den oplevelse at få ros både fra SF's ordfører og fra Fremskridtspartiets ordfører. Det morsomme eller det overraskende er, at SF gang på gang bliver overrasket over, at CD er tilhængere af en god, velfungerende, prisrimelig kollektiv trafik med god service, høj position og fin kadence i det hele taget.

Det er ikke noget at blive overrasket over, ligesom hr. Køpke Christensen heller ikke på ny kan lege, at han bliver overrasket over, at vi synes, bilerne er rigeligt beskattede her i landet. De to ting hænger sammen, for der er ikke tale om et enten-eller, men om et både-og. Jeg er en glad cyklist og en glad gågænger, når ellers mine fødder tillader det. Jeg er en lige så glad bilist og lige så glad tog-, bus-, flypassager, eller hvad situationen, forholdene, opgaven byder. Derfor ingen vanskeligheder med de tre her foreliggende lovforslag.

Må jeg så have lov at sige, at lovforslag nr. L 95 jo omhandler DSB Rederi A/S. Det er der også senere på dagsordenen et forslag om. Jeg tænker her på punkt 16 på dagens dagsorden, beslutningsforslag nr. B 70. Det vedrører også DSB Rederi A/S, og da jeg ikke vil kunne være til stede på det tidspunkt, mener jeg ikke, jeg går ud over sagligheden i lovforslag nr. L 95 ved allerede nu at oplyse, at vi ikke vil kunne støtte beslutningsforslag nr. B 70, og at vi altså ønsker det pågældende aktstykke hurtigst muligt færdigbehandlet i Finansudvalget.

Egil Møller (DF):

Det indgåede forlig om DSB løser ikke problemerne. Dansk Folkeparti har besluttet sig for at sige nej til størstedelen af indholdet i de tre lovforslag, der er til behandling i dag. Forliget løser nemlig ikke de omfattende problemer, DSB står med, som betyder, at skatteyderne fortsat hvert eneste år må punge ud med milliarder af kroner til nye uøkonomiske statskonstruktioner.

Tilmed bliver DSB nu taget ud af finansloven, og beslutningerne vil fremover blive taget bag lukkede døre i statsaktieselskaberne, hvor politikerne og dermed skatteydernes repræsentanter bliver sat udenfor, ligesom det er sket i Post Danmark-konstruktionen.

Dansk Folkeparti ønsker en total privatisering af DSB med rene aktieselskaber, hvor alle aktierne sælges til højestbydende, dog således at der sikres transport til de tyndtbefolkede områder og øerne. Hvis opsplittningen af DSB var blevet gennemført sådan, ville Dansk Folkeparti gerne have taget et medansvar for dele af forliget.

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

I Dansk Folkeparti glæder vi os til udvalgsbehandlingen, hvor vi forventer at kunne præge arbejdet i en gunstig retning.