

men det er bilag 4 til lovforslag nr. L 108. Der er de noget betænkelige ved ministerbemyndigelsen til at udvide loven til også at gælde privatbaner. Jeg er for ministerbemyndigelsen, men det hindrer ikke, at vi bør tjene Kommunernes Landsforening og dermed det kørende publikum i deres ønske om, at kommunerne inddrages i kommende forhandlinger om lovgivning vedrørende privatbanerne.

Jeg takker ministeren for forslaget, og jeg tror ikke, at 1998 behøver at blive ret gammelt, før vi kan have gennemført dette forslag.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Nu kunne jeg næsten forstå på hr. Arne Melchior, at han ikke helt havde hørt, at når jeg sagde, det var vanskeligt at forsvare DSB, så holdt jeg i virkeligheden en slet skjult forsvarstale, for det, jeg sagde, var, at det var herinde i Tinget, de store fejltagelser blev begået. Det var her, man fratog DSB enhver mulighed for at fungere som en offentlig servicevirksomhed ved bestandig kun at tjekke og kigge på, hvordan bundlinjen så ud, uden at vurdere de sociale hensyn, der lå i at yde bidrag til den kollektive transport.

Så vil jeg gøre opmærksom på, hvad hr. Arne Melchior måske ikke har lagt mærke til, at dette lovforslag er et lovforslag om DSB's ophævelse. Det er oven i købet formuleret som sådan. Loven om DSB ophæves ved dette her lovforslag. Det er det, der sker. Det er altså en opsplitning, der er tale om.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg hørte godt efter. Det blev klart sagt, at det er svært at forsvare DSB, men der blev lidt senere i talen også sagt, at det kun kan gå fremad. Begge dele indikerer, at det går rigtig dårligt. Og det går altså ikke så dårligt. Der er masser af mennesker, der transporteres med DSB daglig på fuldt tilfredsstillende måde, og efterhånden er der også begyndt at dukke læserbreve op, der takker DSB's personale for konduite og hjælpsomhed og mange andre ting. Og øst-vest-trafikken pr. tog er i det sidste halve år forøget med ca. 60 pct. hver eneste af de seks måneder, og det er søreme en opgave, som det har været svært at tage højde for fuldt ud. Så jeg synes, der er berettiget anerkendelse til DSB. Det kan sagtens blive bedre, og det bliver det dag for dag, men der er masser at glæde sig

over med hensyn til, hvordan togdriften i Danmark fungerer.

**Ole Donner (DF):**

Det lovforslag, vi her behandler, er aftalestof imellem Socialdemokratiet, De Radikale, CD, Venstre og De Konservative. Det indikerer, at det nok får en hurtig behandling igennem Folketinget, og formanden for Trafikudvalget sagde for et øjeblik siden, at 1998 ikke behøvede at være ret gammelt, før dette her var lov.

Det kan man måske beklage lidt, for jeg er enig med hr. Tommy Dinesen i, at det vil kræve mange svar. Og når vi får høringssvarene ind fra de forskellige, vil det garanteret vise sig, at man vil have en række svar, inden man tager endelig stilling til lovforslaget.

Det er jo et typisk trafikministerforslag. Når jeg siger typisk, så mener jeg dermed, at de fleste paragraffer begynder med, at ministeren bemyndiges til og ministeren fastsætter osv. Og vi siger hver gang, og det vil vi blive ved med at sige, at det synes vi ikke er nogen god idé.

Selvfølgelig er der mange elementer i dette lovforslag, som Dansk Folkeparti er positivt over for. Vi synes, det er fint, hvis man kan komme ud og licitere osv., men ifølge den henvendelse, som hr. Melchior nævnte, nemlig fra Kommunernes Landsforening, finder de ikke, at de er blevet behandlet rimeligt, og det synes vi heller ikke. Der må være nogle ting dér, som man skal tale med Kommunernes Landsforening om, og vi vil i hvert fald bede om, at vi får en kommentar fra trafikministeren til de henvendelser, der kommer. Det plejer vi at få, så det går jeg ud fra som en selvfølge.

Jeg tænker også på den henvendelse, der er kommet fra X-Rail, som har intentioner om at byde på nogle af de ting, der bliver mulighed for. De kritiserer mange steder, og jeg synes, der er meget rigtigt i nogle af kritikpunkterne, så den henvendelse glæder jeg mig også til at høre ministerens kommentarer til, både om DanLink-ruten København-Helsingborg og om infrastrukturefgifterne. Der nævner de bl.a. det med, at broafgiften for Storebælt er pr. passager ved passagertrafik, men pr. tog ved godstrafik, og det er nok også noget, man skal drøfte i udvalget.

Det påpeges også, at man regner med at få en fordobling af indtægten i 1999 i forhold til 1998. Det er selvfølgelig godt med nogle ekstra penge, men det er jo ikke godt, hvis det er konkurrenceforvridende.