

vil vi følge tæt op på konkurrencen på personbefordringsområdet, hvor Venstre er indstillet på en højere andel af kontraktstyring end de vedtagne 15 pct., hvis der kan samles opbakning til det.

Endelig har vi bemærket, at der i høj grad er tale om en bemyndigelseslov, der giver ministeren vide rammer; men det vil blot medføre, at Venstre vil følge ministerens administration ganske tæt.

Venstre støtter derfor lovforslag L 27, og da L 28 er en konsekvensændring af dette forslag, støtter Venstre også L 28.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte dette lovforslag, som jo er et led i den store kæde, vi har af meget store forlig om DSB's fremtid og den meget store forandring, DSB skal igennem.

Vi startede egentlig i 1984, og den tillægsaftale, der kom i 1986, medfører det, som dette lovforslag omhandler. Storebæltsforbindelsen er etableret jernbanemæssigt set, og fordi vi om godt 2 år har Øresundsforbindelsen, og den kollektive trafik gennem Danmark dermed får et meget stort løft, er det nødvendigt at foretage denne modernisering. Vi har forhandlet sagerne meget grundigt med den tidligere minister, og vi var nået meget langt i Trafikudvalget. Sagen var næsten færdigbehandlet, og derfor støtter vi den hundrede procent.

Der er dog ét men. Der er og har været diskuteret meget i udvalget om § 17, stk. 6, 2. pkt. Det er her, man sænker omkostningerne ved refusion af gods, der bliver beskadiget eller bortkommer, fra 135 kr. pr. kg til 75 kr. pr. kg. Det har aldrig været med i nogen aftale. Det har været fremme i udvalget, hvor vi har diskuteret det og er nået frem til, at det skulle tilbage til det gamle niveau, og jeg vil gerne bede ministeren lige kommentere det punkt, for det hører ikke rigtig hjemme i helheden.

Med hensyn til det andet forslag, L 28, skal vi jo have disse bemyndigelser, som tidligere lå hos DSB, og nu skal overføres til Banestyrelsen, og derfor er det et nødvendigt lovforslag, som vi støtter. Det ene er afhængigt af det andet, og derfor kan vi kun støtte det hundrede procent.

Margrete Auken (SF):

Det er jo en af de sager, hvor man – når man får dem og godt ved, at de har været gennearbejdet af andre, som har siddet med dem længe – godt kan føle, at det at begynde at stille spørgs-

målene forfra kan være en lille smule irriterende for de udvalgsmedlemmer, der har arbejdet længe med sagen.

Jeg vil godt sige helt overordnet, at vi i SF synes, det er en god idé, at man tager fat på dette problem. Jernbanedriften trænger i allerhøjeste grad til at få nye spilleregler, og det vil f.eks. være godt at gøre det synligt, hvilke tilskud der ydes til hvilke strækninger, så man kan få et klart billede af, hvad det er, man har med at gøre. Vi er også med på, at det skal foregå nogenlunde, som det er foreslået her, altså med indførelse af udbud på hele godssiden og i begyndelsen på en mindre del på passagersiden.

Som sagt mener vi, at hovedideen er sund. På busområdet har udbudene betydet større besparelser, og synlighed er som sagt påkrævet. SF er derfor grundlæggende positiv, og vi vil gerne medvirke til lovforslagets gennemførelse og til det videre arbejde med at modernisere jernbanetransporten.

Der er dog stadig mange problemer, der skal tages stilling til, og nogle af dem er nævnt i høringsmaterialet, hvor jeg dog ikke altid synes, svarene er helt fyldestgørende. Men det kan som sagt igen skyldes, at jeg ikke rigtig har deltaget i debatterne.

Jeg vil også gerne sige her, at det kan godt være, der er gjort vældig godt rede for nogle af de problemer, jeg nævner nu, et eller andet sted i bemærkningerne, og at jeg slet ikke har nogen fine fornemmelser med hensyn til at modtage belæring, især hvis den er ledsaget af et vink om, hvor jeg kan finde svarene. Min forfængelighed tager i hvert fald ikke skade af det.

Lad mig nævne nogle af de ting, som har været drøftet hos os. Er der en ordentlig sikkerhed for, at vi kan få den fælles køreplan og det fælles takstsystem til at virke? Det gik i stykker i England, og er det, der står i lovforslaget, tilstrækkeligt til at sikre, at det kommer til at virke her i landet? Det er noget af det, vi godt vil være sikre på. Vi ved godt, at det ikke er det samme, som at taksterne skal være ens, for det må jo være en af pointerne i en konkurrence. Men det må være sådan, at man har nemt ved at købe billet og overskue systemet og se, hvordan tingene kommer til at virke sammen.

Hvad gør man, hvis en privat udbyder går konkurs? Det er muligvis noget, der står noget om i bemærkningerne, men som vi ikke har kunnet grave frem. Hvis en privat udbyder går konkurs, kan vi jo ikke have, at der pludselig er