

men jernbanedriften skal selvfølgelig have en chance på de områder, hvor den egner sig. Det er helt klart.

Jeg har betydelig mere tillid til og tro på transport af passagerer blandt andet af den grund, at her går omladningen jo ulig lettere, idet de fleste passagerer har to velfungerende stænger nedenunder, som de kan transportere sig på.

Men jeg må også sige, at liberaliseringen har sin pris. Det lider vi blandt andet allerede under i Nordjylland, hvor vi har mistet nattogene. Jeg må også konstatere, at de nattog, som vi havde indtil for et års tid siden, ikke var særlig hensigtsmæssige. De var selvfølgelig blevet for gammeldags. Men fjernelsen af nattogene, som jo skyldes markedsøkonomi og liberalisering, har været med til at sætte Nordjylland længere ud, og det er jo en af de priser, som også hr. Arne Melchior gør opmærksom på, at der er ved liberalisering. Man skal sørge for også at få regionerne med. Vi vil ikke have et helt skævvredet Danmark.

Så synes vi, at der i lovforslaget om jernbanevirksomhed er rigtig mange ministerbemyndigelser. Det er nok også rimeligt for at få tingene udformet og få dem til at køre, men vi må være meget opmærksomme på disse ministerbemyndigelser, for det betyder jo egentlig, at Folketinget mere bliver en kontrollerende end en lovgivende faktor. Det er også noget, som vi må forholde os til, men så må vi øve os i den disciplin.

Vi kan anbefale de to lovforslag og glæder os meget til at se, hvordan det udvikler sig.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne starte med at sige tak for den megen velvilje, der er vist de lovforslag, som vi her har til behandling. Det er en god start for en ny minister. Jeg vil også gerne sige, at jeg synes, det var en god start for de nye medlemmer, som deltog i debatten, og som jeg gerne vil byde velkommen til arbejdet her i Folketinget og også til samarbejdet på det trafikmæssige område.

Fru Jytte Wittrock lagde i sit indlæg vægt på, at vi med den strukturændring, som vi nu gennemfører, får mere synlighed med hensyn til økonomi og service. Vi får bedre mulighed for at gennemskue, hvad det er for en trafik, som vi køber os til for de offentlige midler. Det er jeg ganske enig i. Her betræder vi ny mark, og det er måske også det, der afspejles lidt i, at lovfor-

slaget rummer så mange ministerbemyndigelser, hvilket er blevet kommenteret på forskellig måde fra flere sider.

Til hr. Kristian Jensen har jeg ikke så mange bemærkninger, men jeg skal naturligvis kvittere for den velvillige indstilling til lovforslagene, som Venstre her giver udtryk for. De spørgsmål, som hr. Kristian Jensen ønsker nærmere belyst, forstår jeg, at vi vender tilbage til under udvalgsarbejdet.

Hr. Kaj Ikast havde specielt et problem med hensyn til erstatning i forbindelse med bortkommet gods. Også det spørgsmål vil jeg gerne have lov til at vende tilbage til under en nærmere drøftelse i forbindelse med udvalgsarbejdet, for det er klart, at der er en afvejning på den ene side og på den anden side, og her må vi nå frem til en fælles forståelse om dette spørgsmål.

Fru Margrete Auken var på SF's vegne grundlæggende positiv, og det vil jeg gerne kvittere for. Jeg vil forsøge lidt overordnet at besvare nogle af de spørgsmål, som fru Margrete Auken nævnte, f.eks. spørgsmålet om det fælles takstsystem. Sådan som lovforslaget er indrettet, er det i forbindelse med udbud af kontrakter og forhandlet trafik muligt at stille krav om, at man skal indgå i et fælles takstsamarbejde, og her vil jeg gerne sige, at trafikministeren agter at kræve, at man indgår i fælles takstsystemer til fordel for kunderne.

Når det drejer sig om det, der er defineret som fri trafik, altså den kontraktløse trafik, er det en anden situation, og her må man sige, at det mere er et konkurrencepræget spørgsmål, og at det er mere op til dem, der ønsker at køre på den ledige kapacitet, om de vil indgå i et takstsamarbejde. Det kan jo tænkes, at det er et konkurrenceparameter i forhold til kunderne, at man rent faktisk indgår i et takstsamarbejde, så den side af sagen er jeg ikke så bekymret for, og som sagt vil den offentlige servicetrafik som udgangspunkt være omfattet af fælles takstsystemer.

Hvis en privat udbyder, der har vundet en kontrakt, går konkurs, mens kontrakten løber, skal der ske et nyt udbud, men der er faktisk i lovforslaget mulighed for at pålægge DSB at køre offentlig servicetrafik, og det vil man altså også kunne i en situation, hvor en anden udbyder går konkurs.

Så blev der spurgt, om det her vil indebære mere gods på skinner. Det tror jeg faktisk, at det vil, og det er selvfølgelig ud fra den betragt-