

øvrigt bliver myrdet i det her land på anden vis, så ligger hjemmeværnet aldeles nydeligt. Men intet kan gøres godt nok for at undgå det her, og det er det, vi gør.

Villy Søvnald (SF):

Det er jeg nu ikke så sikker på at ministeren har ret i, men det skal nu ikke blive en diskussion om tal; det vender vi tilbage til. Det er faktisk interessant, at der er godt og vel 30 gange så mange våben i samfundet, som ikke er ejet af hjemmeværnsfolk, i forhold til dem, der er ejet af hjemmeværnsfolk. Så mange mord med den type af våben bliver der ikke begået, men det kan vi vende tilbage til.

Men jeg er glad for, at ministerens udgangspunkt er, at hver enkelt er en for meget, og at det er noget, som man ikke kan diskutere relativt. De, der sidder tilbage og har mistet, vil sige, at det ikke er en måde at diskutere det her på.

Jeg forstår ministeren sådan, og det synes jeg i virkeligheden er en åbning, som jeg godt vil kvittere for, at ministeren, tror jeg, som den første forsvarsminister ikke udelukker, at det kan blive nødvendigt at skille våbnene og ammunition ad, eventuelt låse det inde på depoter. Jeg tror, at ministeren er nødt til at anerkende, at uanset al terrrorsnak er det helt utænkeligt, at hjemmeværnet kommer til at spille en rolle, hvor våben i hjemmene bliver afgørende i den situation. Meget kan man forestille sig, men dét tror jeg bliver svært, og derfor tror jeg, at stolthedshensynet spiller en langt større rolle, end ministeren er villig til at vedkende sig.

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Jeg kan kun gentage: Når vi får redegørelsen fra Hjemmeværnskommandoen, forholder vi os til problemet. Det kan jeg love.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 603

24) Til trafikministeren af:

Jacob Buksti (S):

»Hvad er baggrunden for, at ministeren efter at have givet trafikbetjeningen af de midt- og vestjyske regionalbaner til Arriva gennemfører en straffeaktion mod DSB ved at inddrage 1 mia. kr. af DSB's økonomi til statskassen over de kommende 3 år i en situation, hvor DSB står over for stigende konkurrence og store materielinveste-

ringer, og uden at midlerne – eller blot en del deraf – anvendes til forbedringer inden for jernbanetrafikken, og samtidig med at billetpriserne sættes op?«

Jacob Buksti (S):

Jeg har af en korrespondance mellem ministeren og bestyrelsesformanden for DSB, Knud Heineisen, og nu også senest af regeringens finanslovsforslag forstået, at regeringen har tænkt sig at overføre 500 mio. kr. fra DSB's økonomi til statskassen i år, 300 mio. kr. næste år og 200 mio. kr. i 2004.

Det kan man jo mene om, hvad man vil, men jeg kan forstå, at regeringen på den her baggrund har tænkt sig at anvende DSB som en pengemaskine. Det er jo noget, som partier i regeringen nu taler meget om. Grunden til, at man kan bruge dem som en pengemaskine, er beslutninger, som den nuværende regering ikke har været med i, eller sagt på en anden måde er grunden til, at DSB har en forbedret økonomi, initiativer, som er iværksat af den tidligere regering med støtte fra SF og Enhedslisten. Det putter man nu over i statskassen, samtidig med at man har besluttet at give trafikken på de midt- og vestjyske baner til Arriva, og samtidig med at man annoncerer, at der skal bygges flere motorveje end aftalt, skærer man ned på jernbanetrafikken.

Kl. 16.35

Trafikministeren (Flemming Hansen):

DSB har været inde i en positiv udvikling, hvor stigende passagertal og mere effektiv drift har forbedret virksomhedens økonomi. Det betyder, at DSB i dag forventer et væsentlig større overskud i de kommende år, end man gjorde ved virksomhedens stiftelse i 1999.

DSB's bestyrelse har derfor i september måned, helt nøjagtigt den 21. september sidste år, foreslået den daværende trafikminister, at DSB's forhandlede kontraktbetaling blev reduceret med 1 mia. kr. over 3 år. Det forslag har vi valgt at følge, og lad mig understrege, at der ligger ingen straffeaktion i det, naturligvis.

Samtidig har vi i forhold til finanslovsforslaget fra den forrige regering reduceret størrelsen af udbyttebetaling fra DSB til staten i år 2002. Vores finanslovsforslag indeholder et udbytte på 50 mio. kr. i år 2002, som det oprindeligt blev forudsat ved stiftelsen af DSB. I forhold til den forrige regerings finanslovsforslag betyder det en reduktion af DSB's udbyttebetaling i år 2002 med 340