

[Glensgård]

få nogle lavere driftsomkostninger. Kapaciteten er jo ikke formindsket, efter at man har indsat én stor færge i stedet for de to små; i hvert tilfælde er der ikke noget kapacitetsproblem.

At Danske Vognmænd bakker socialdemokratiet op i, at der nu sandelig skal ske en statsstyring af færgerederierne, undrer såmænd ingen. Jo, det undrer selvfølgelig vognmændene, at deres egen organisation gør det, men at organisationen som sådan har det standpunkt, undrer ingen, ikke engang vognmændene ude i erhvervet. Problemet er bare, at de ikke kan styre deres egen organisation, for de kan selvfølgelig ikke som liberale erhvervsdrivende gå ind for, at det offentlige nu skal styre den enkelte gren, det her drejer sig om, nemlig rederiet. De kan selvfølgelig heller ikke gå ind for, at vi nu skal til at bestemme, hvem der skal køre det bestemte gods fra den ene egn til den anden. Det er ganske klart, at organisationen Danske Vognmænd på længere sigt sparker sig selv over benet her. Man kan kun tilføje den tragikomiske bemærkning, at det ikke er første gang.

Vi ønsker altså ikke at følge socialdemokratiets eller måske venstres – vi ved det knap – men i hvert tilfælde regeringens officielle holdning, at der nu skal ske en offentlig styring her. Hvis der er et behov, skal det behov selvfølgelig dækkes, og det bliver dækket. Hvis der findes to regioner i landet, som ønsker at give offentligt tilskud til en bestemt færgetrafik, skal folketinget ikke forhindre en sådan tilskudsordning. Jeg vil selvfølgelig gerne gå ud og fortælle regionerne, at der ikke er nogen grund til det, men vi skal ikke ad lovgivningens vej forhindre en sådan tilskudsordning.

Vi kan altså ikke acceptere de ting, der er lagt op til her, for hvad er det, det ender i? Det ender i én eneste ting, nemlig en skæv konkurrence. Der er en konkurrenceforvridning i det danske transportsystem, og den konkurrenceforvridning består i, at folketinget accepterer, at DSB står i en illoyal konkurrencesituation. Det er politikernes ansvar, at vi yder et sådant urimeligt konkurrence-tilskud til DSB. Hvis der var blevet rettet op på godstaksterne specielt og også for visse områder på DSBs persontakster, ville vi ikke have stået i den situation, vi står i. Men med fandens vold og magt skal vi jo have folk

flyttet fra privatbilerne over i togene. Vi skal have godset flyttet fra den effektive driftsform, lastbilerne, over i den ineffektive form, godstransport pr. jernbane. Det er selvfølgelig ikke al godstransport, der er ineffektiv. Det er heller ikke al persontransport hos DSB, der er ineffektiv, men den største del af den. Det accepterer vi ikke. Derfor kæmper vi også ud fra ideen om, at dette skæve forhold skal rettes op. Når det sker, er der ingen grund til at diskutere problemerne på Store Bælt, for så er de der ikke, ingen grund til at diskutere problemerne på Kattegat, for så er de der ikke. Så har vi fået den rimelige konkurrencesituation og det frie valg, det frie valg uden offentlig styring. Det er det princip, vi hylder, og derfor kan vi altså ikke tage denne redegørelse til efterretning, men det er jo ikke noget, vi kommer til at stemme om. O.k., vi kunne gøre det ud fra den betragtning, at den egentlig ikke sagde noget særligt, eller at der i hvert tilfælde var så mange forbehold i den, at ministeren var dækket ind. Vi synes, det er en elendig redegørelse, ministeren har givet, og vi synes ærlig talt, ministeren skulle tilkendegive, at han stadig væk var en lille smule liberalist.

(Kort bemærkning)

Otto Mørch (S):

Jeg er sikker på, det ikke er nødvendigt over for tingets medlemmer i almindelighed, men kun over for hr. Glensgård i særdeleshed at gøre opmærksom på, at jeg selvfølgelig talte som ordfører for mit parti, for socialdemokratiet, og ikke som formand for jernbanerådet. Jeg har fundet anledning til at markere det, fordi hr. Glensgård som sædvanlig skal ud på drilleriernes overdrev.

Svend Erik Hovmand (V):

Uden at blande mig i debatten i øvrigt vil jeg sige, at det nok ud fra mange hensyn er fornuftigt, at man får en sådan præcisering af, hvem det er, der taler i en given situation.

Vi er ministeren taknemlige for, at vi får denne debat. Ministeren har taget dette initiativ, og jeg synes, at det er fornuftigt, at vi får denne redegørelsesdebat.

De, der har fulgt det problemområde, vi her beskæftiger os med, vil vide, at der ikke findes lette eller hurtige løsninger i denne sag. Tværtimod må det stå klart for enhver,