

(Kort bemærkning).

**Ole Henriksen (SF):**

Jeg ved godt, at der er forskel på Danair's og DSB's økonomiske vilkår, men nu har jeg fået den opfattelse efter at have hørt på hr. Svend Heiselberg i mange år i trafikdebatter, at hr. Svend Heiselberg gerne ser privatiseret så meget som muligt og givet andre vilkår til DSB. Hr. Svend Heiselberg taler meget om, at DSB skal være en konkurrencevirksomhed.

Det er også i orden, men hvordan bliver man en konkurrencevirksomhed med DSB-aftalen, kan man spørge om. Hvordan bliver man en konkurrencevirksomhed, i det øjeblik man f.eks. på centralværkstederne rationaliserer og mange gange laver ting billigere end i det private erhvervsliv? Hvordan kan det så være, at disse offentlige virksomheder, når de bliver så dygtige og gennemrationaliserede, ikke må konkurrere med det private erhvervsliv? Jeg ved, at inden for P&T's område har man bilværksteder, som meget nemt kunne konkurrere med private værksteder, men disse værksteder må ikke tage andre biler ind end P&T's egne biler, selv om de kan gøre det billigere end private værksteder. Er det lige konkurrencevilkår og for offentlige virksomheder?

Når jeg snakker om, at disse værksteder er konkurrencedygtige, er det ud fra almindeligt bestemt omkostningsniveau regnet ud på samme måde, som de private værksteder gør det på. Det er der dokumentation for.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Lad mig sige det straks: Der skal ikke tages større hensyn til det private, end der skal til det offentlige. På ingen måde. Hvis det er sådan, at de private ikke kan klare sig i konkurrencen med det offentlige, må de private lukke deres forretning. Sådan er vilkårene.

Men modsat må man også sige til det offentlige, at det må være i stand til at konkurrere med de private. Det er det, vi må konstatere de ikke gør, for man kan ikke drage nogen sammenligning. Det kan man ikke, fordi de private må forrente både store bygninger og materiel og mange andre ting, som det offentlige mange gange er fri for. Derfor er det, at man siger, at man ikke med statsmidler kan begynde at udkonkurrere private virksomheder, som skal betale for den virksomhed, som de har bygget op.

Det er det eneste, vi ønsker. Vi ønsker ikke, der skal tages nogen specielle hensyn til de private. Kan de private ikke klare sig over for det offentlige, har de kun én ting at gøre, at lukke deres butik.

(Kort bemærkning).

**Ole Henriksen (SF):**

Hr. Svend Heiselberg ved – også fordi han selv har skubbet på – at der i dag stilles resultatkrav, som det hedder i ny sprogform, til de offentlige virksomheder, og at de også budgetmæssigt bliver styret med, man kan kalde det bloktilskud, altså ved at man har divisioneret ud. Inden for disse økonomiske rammer stilles der resultatkrav. For at kunne konkurrere med private virksomheder er det da klart at man også kalkulerer, hvad en arbejdstime for at reparere et eller andet stykke køretøj koster. Det kan selvfølgelig også være i DSB. Hvad koster det i arbejdstid med omkostninger inden for dette område, hvor man får dette bloktilskud?

Sådan foregår det faktisk i dag på statslige virksomheder. Det kan måske glæde hr. Svend Heiselberg at høre. Men det er måske gået videre, end hr. Svend Heiselberg selv er blevet klar over. Så skal jeg i hvert fald ved senere lejlighed dokumentere det.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Lovforslaget her er en følge af den aftale, der er indgået mellem regeringen og nogle partier om at støtte DSB. Det har Fremskridtspartiet været modstander af at man gjorde. Da det er en følge af den aftale, ønsker vi heller ikke at støtte dette lovforslag.

**Larsen-Ledet (RV):**

Man hører ofte, at medlemmer af denne forsamling taler varmt om selvforvaltning, om decentralisering, om uddelegering af kompetence og ansvar. Her står vi med et forslag, som på et enkelt område er i god overensstemmelse med de nævnte gode mål.

Forslaget imødekommer desuden kritiske røster om offentlige virksomheders evne til at handle hurtigt og hensigtsmæssigt, og det er den slags forslag, vi ikke ser alt for tit.

Med forslaget afgiver Folketinget bemyndigelse over nogle detaljer vedrørende DSB-priser, men Folketinget bevarer indsigt over dets