

[Kim Behnke]

te, at DSB har monopol på enkeltstrækninger. Men det interesserer ikke hr. Fischer. Det, der interesserer hr. Fischer, er, om man overordnet og ud fra en historisk betragtning mener, at DSB skal have lov til at gebærde sig, som de gør i øjeblikket. Det, der interesserer os, er de enkelte strækninger, og dér har DSB et monopol, og det misbruger de. Tak, fordi hr. Fischer bekræftede det!

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg synes såmænd, man lige så godt kan vedgå, at der helt naturligt er tale om en art monopol eller monopollignende tilstande, præcis som der er det f.eks. på telefonens område. Der er da ikke noget forkert i det, det ville være tåbeligt at gøre det anderledes. For hvis andre ønskede at opnå koncessioner af lignende art – vi kan også tage brevombæringen – ville en sådan koncession jo ikke kun medføre rettigheder uanset betaling af leje, men også pligter, og eftersom DSB ligesom P&T har pligt til at betjene alle egne af landet – som jeg plejer at sige: også at bringe gods og passagerer og breve fra Ringkøbing til Saksøbing, fra Nykøbing Mors til Nykøbing Falster og fra Rømø til Rønne – så er der nok ingen, der vil interessere sig for på disse hårde vilkår at få lov til at konkurrere. Det, man vil, og det, hr. Kim Behnke taler for, er, at nogle kan få lov til at transportere breve, gods eller passagerer fra København via Roskilde og Odense til Århus, Ålborg osv. osv. ad hovedruterne og lade samfundet klare resten med det underskud, det så skal give.

Jeg vil sige til hr. Fischer: Bryd ikke sammen, der er selvfølgelig tale om koncession, som giver en art monopol, det kan vi lige så godt sige rent ud, og det er fornuftigt, at samfundet indretter det på den måde, og der er ingen, der er undertrykt, og ingens interesser er undertrykt derved. Tværtimod er der tale om en solidaritet i transporten i Danmark, som er nødvendig i ethvert land.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Af frygt for at blive beskyldt for formalistisk pindehuggeri af hr. Fischer skal jeg indskrænke mig til at stille spørgsmålet ret kontant. Hr.

Fischer spurgte, om Fremskridtspartiet ønskede at anlægge private skinner ved siden af dem, der allerede var der, for at kunne benytte skinnerne til tog. Det var ikke det, vi ville, men jeg vil gerne gøre hr. Fischer opmærksom på, at foruden, at der ligger nogle skinner, så ligger der også nogle veje, og disse veje bliver benyttet af både det offentlige og de private, og det går jeg ud fra at hr. Fischer ikke vil lave om på.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Jamen hr. Kim Behnke, jeg vil da sige, at jeg ville være taknemlig for at blive citeret korrekt fremover, og jeg nævnte netop i min tale, at vi skulle være særlig opmærksomme på en lige konkurrencesituation i forhold til andre selskaber, herunder ikke mindst private trafik- og transportselskaber; det er det, Det Konservative Folkeparti arbejder for.

Jeg må i den sammenhæng henvise til, at der jo gives en lang række tilladelser, også til fjernruter, på persontrafikområdet til private selskaber, der opererer i konkurrence med DSB. Og med hensyn til godstransporten er det jo en kendsgerning, at vel over 90 pct. af godsmængden her i landet transporteres af private selskaber. Så konkurrencen fungerer altså også på det område.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Havde hr. Fischer nu været smart, så havde hr. Fischer afvist mit indlæg med at fortælle, at den konservative trafikminister i EF-sammenhæng har valgt at acceptere, at fra den 1. januar 1993 kan Deutsche Bundesbahn med sine tog køre igennem til Frederikshavn og DSB's IC 3-tog køre igennem til Milano, fordi det er en del af EF-samarbejdet. Men læg mærke til, at det ikke er et spørgsmål om, at vi her i landet vælger at liberalisere; nej, vi bliver mere eller mindre, føler nogle, tvunget til det af EF, og det synes vi er en underlig fremgangsmåde.

Hvis hr. Fischer havde brugt det argument, synes jeg, det havde været flot. I stedet fortæller hr. Fischer, at der er nogle enkelte vognmænd, som indimellem får lov til at køre på nogle busruter. Jamen hr. Fischer, der er tifold flere vognmænd, der får afslag, og det gør de, fordi staten misbruger sin ret til at nægte dem at køre mellem forskellige destinationer.