

**Ole Donner (FP):**

Jeg tror vi godt, kan blive enige, hvis hr. Helge Sander dermed mener, at DSB skal begynde at kalkulere på forretningsmæssig vis.

**Riishøj (SF):**

Det er jo tydeligt nok, at en del af debatten her er en udløber af problemerne under sommerens hedebløge med IC3-togene og alle de andre episoder, men der er jo også sådan nogle mere principielle spørgsmål.

Noget af det har noget at gøre med ideologi. Fremskridtspartiet kan ikke lide offentlige selskaber. Man kan ikke lide et offentligt selskab som DSB, fordi det er offentligt. Var det selskab privat og havde de samme problemer, ville vi formodentlig ikke have den debat, vi har i dag.

Det, vi diskuterer, minder jo lidt om de diskussioner, man har sådan med DONG og med Mærsk Mc-Kinney Møller og A.P. Møller. Når det gælder Nordsøen, har A.P. Møller jo et monopol, en eneret til et stort område, som Fremskridtspartiet har forsvaret med næb og kløer, frem til år 2012 med minimumspriser, der umuliggør, at man kan få underskud i koncernen. Skal andre ind på de områder, enten det er private eller offentlige, er Fremskridtspartiet klart imod – det skal have det monopol. Der er altså ingen problemer, det er et privat selskab, og det kører også på mange måder effektivt. Det forstår også at forhandle hårdt og effektivt, og dér støtter Fremskridtspartiet det jo klart over for staten. Men når vi svinger om og har et offentligt selskab, som har visse privilegier, men ikke et monopol, så er den jo helt gal, uanset hvordan det går. Og det har noget at gøre med det ideologiske.

Det andet, jeg også synes er lidt af et problem for Fremskridtspartiet at forklare, er, at man behandler sådan noget som transport og energi som det at producere tandpasta. Det er noget, man spytter ud: Man opretter en gasledning, og man tager et skinnelegeme, og så er der fri konkurrence ligesom for tandpasta, sæbepulver og andet! Men den måde er der jo ikke noget som helst hverken privat eller offentligt selskab i noget samfund som kan indrette en transport- og en infrastruktursektor på. Det er langsigtede milliardinvesteringer, og man må have visse reguleringer uanset ejerforholdet. Denne primitive markeds mekanisme

inden for sådan noget som energi og transport og infrastruktur, som ikke kan fungere, prøver Fremskridtspartiet at bilde os ind at man kan have.

Det har først og fremmest noget at gøre med, at man ikke kan lide offentlige selskaber i det hele taget. Og det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi også mener, at DSB har gjort fejl. Nogle af de fejl, der er begået, har vi været skyld i herinde – salget af de to Kalundborgfærger er jo en af dem – og det er heller ikke, når det ikke gælder egne fejl i DSB, deres skyld, hvis der er produktionsfejl på den fabrik, hvor IC3-togene fremstilles. Det er vel ikke en fejl, man udelukkende kan klandre DSB for.

Men der er bestemt også egne fejl, og det er der også i nogle private transportforetagender. »Scandinavian Star« havde vel begået en ret grov fejl. Vognmandsruten er da løbende oppe at vende problemer omkring sine forhold. Der er private busser, som øjensynlig ikke overholder hviletidsbestemmelserne og kører galt i udlandet. De er ikke offentlige foretagender, men de begår også fejl. Så det at begå fejl er, som flere ordførere har nævnt, vel ikke noget, der kan undgås, men det, der skal sikres, er, at fejlene rettes op. Og når det gælder et offentligt foretagende som DSB, må det vel også være vigtigt, at vi herindefra giver dem nogle arbejdsbetingelser, der gør det muligt at rette op på fejlene.

Det er også af flere ordførere nævnt, at DSB jo ikke har et monopol. Man har nogle reguleringer, som ethvert samfund må foretage inden for transportområdet uanset ejerforholdene. Os bekendt er det eneste sted, hvor man har et monopol, på Esbjerg–Fanø-ruten, men det er vel ikke den, vi diskuterer i dag. Andre steder er der ikke et monopol. Man har nogle reguleringer. DSB er der, har nogle rettigheder, men andre kan også gå ind. For så vidt angår Storebælt sejler Vognmandsruten jo side om side med DSB. På Århus–Kalundborg er der Citti-ships, og der sejler også alle mulige andre selskaber. Jeg kan forstå på hr. Ole Donner, at man så vil have DSB ud – de skal slet ikke være der, for de andre er der. I det hele taget gælder det, at DSB på godsområdet kun har en markedsandel på 20 pct. Dem vil man helt fjerne ved at give private vognmænd hele markedet. Det er vel det, der ligger bag, at man slet