

[Riishøj]

ikke vil have, at DSB skal have nogen som helst konkurrencesituation på det marked.

Når det gælder persontrafikområdet, ved vi, at der er private buslinjer, som kører side om side med DSB fra Århus, Ålborg osv. Vi kender dem alle sammen. Så det er jo forkert at sige, at der er et monopol. Der er ikke et monopol, der er nogle reguleringer. Og man kan næsten diskutere, om det ikke er ved at gå for vidt, det, at man hugger godbidderne inden for DSB's område, altså at private kan gå ind uden at have de infrastrukturmålinger, som DSB har, og så overlade, som hr. Arne Melchior var inde på, DSB de dårligste, under-skudsgivende foretagender. Det er selvfølgelig et mål for især Fremskridtspartiet, men vel også mere eller mindre et mål for visse andre partier her i Folketinget.

Der henvises til aftalen mellem flere partier herinde om DSB fra sidste år. Det er ikke en aftale, SF har del i, og vi havde også en række kritiske punkter til den. Derfor kan vi ikke stemme for, men vil undlade at stemme til den dagsorden, der er foreslået. Det er klart, at de aftaler, der indgås i øjeblikket for DSB – ud over hvad der ellers måtte være – selvfølgelig har forbindelse med aftalen om Storebælt. Og netop de forsinkelser, vi er vidne til nu, får jo store konsekvenser for DSB's økonomi. Den aftale har vi altså ikke haft del i.

Vi har også haft kritiske synspunkter, når det gælder fyringer i forbindelse med aftalen om personalepolitikken, og kan heller ikke af den grund støtte dagsordenen, men kan heller ikke stemme imod den, fordi vi naturligvis ikke vil være i selskab med Fremskridtspartiet, når det gælder DSB. Og de støtteforanstaltninger, der dog ligger i aftalen, kan vi naturligvis ikke vende os imod. Af den grund undlader vi at stemme.

Men konklusionen for vores vedkommende er, at vi vil arbejde for, at DSB, også når EF's indre marked for alvor får betydning for transportområdet i Danmark, er i en gunstig international konkurrencesituation. Så får vi altså konkurrence, men i allerhøjeste grad en reguleret konkurrence, som der må være tale om med den type investeringer og den type serviceydelser, der er tale om her. Vi vil jo ikke opleve efter EF's indre marked, at man får en konkurrence, der ligner konkurrencen inden for vareproduktion. Man får en reguleret kon-

kurrence, hvor nationale selskaber i forskellige lande får adgang til hinandens infrastruktur. Det samme vil vi opleve inden for andre infrastrukturområder. I alle tilfælde vil der være tale om, at de nationale politikker jo er udgangspunktet, men at man opnår en internationalisering. Det vil på nogle områder volde problemer. Men når det gælder transportområdet, er det jo i sagens natur et internationaliseret område. Og der er naturligvis store fordele forbundet med det både servicemæssigt og økonomisk, hvis konkurrencen virker serviceforbedrende, og hvis danske selskaber – og det vil først og fremmest sige DSB – kender deres besøgelsestid, men det kræver også, at vi giver DSB de økonomiske forudsætninger, der skal til for at kunne konkurrere på det europæiske marked på transportområdet.

Med disse bemærkninger vil vi altså naturligvis afvise Fremskridtspartiets hele hensigt med forespørgslen, idet partiet åbenbart har valgt ikke at fremsætte et dagsordensforslag, og som sagt undlade at stemme i forbindelse med det foreliggende dagsordensforslag.

Kim Behnke (FP):

På et enkelt punkt har hr. Riishøj ret, nemlig at spørgsmålet om DSB og den måde, Folketinget igennem de sidste mange år har reageret på i forhold til DSB, i allerhøjeste grad har været præget af ideologi. Der er jo det, man kalder et bredt flertal, et stort flertal, her i Folketinget, som slet ikke lægger skjul på, at privatbilisme efter dets mening er af det onde, kollektiv trafik af det gode. Og det afspejler sig jo bl.a. i den førte politik vedrørende afgifterne på brændstoffer. Således har vi inden for det seneste års tid givet særlig favorable vilkår for DSB, når det gælder køb af dieselolie både til deres rutebiler og til deres tog osv.

Så hr. Riishøj har ret: Folketingets flertal handler ideologisk, når det gælder DSB. Man vil på alle punkter sikre sig, at man kan opretholde dette statsforetagende, vel at mærke på trods af, at der på en lang række punkter slet ikke er sagligt belæg for det.

Det, der jo kan være ganske nyttigt, er nøgternt at analysere den måde, DSB egentlig arbejder på. Vi har af ministeren fået at vide, at han glæder sig over den lille smule lyspunkter, der er vedrørende DSB. Nu synes vi ærlig talt, at det ville være formålstjenligt, om et parla-