

privatisering. Hvis et selskab skal drives som en privat virksomhed, skal man altså sige til selskabet, at selskabet skal stramme sig an, hvis det f.eks. i en periode går dårligt, og hvor man er på fallittens rand.

For det fjerde: Den struktur, der lægges op til i disse forslag, kommer til at mangle et af de væsentligste elementer for at underlægge statslige selskaber mere kommercielle vilkår, nemlig det, at medarbejderne får et incitament til at yde deres bedste. Der bliver jo ingen reel konkurrence med dette forslag, så hvorfor skal man yde sit bedste?

For det femte: Er det således, at ved kun at oprette Intercity A/S og S-tog A/S har man altså fået to aktieselskaber, som ikke konkurrerer med nogen? Så kunne man vel spørge: Hvor er incitamentet til at gøre noget ekstra? Hvad skal bestyrelserne for de to selskaber give sig i lag med, når selskaberne reelt i sidste ende stadig er styret af den store bestyrelse på 179 mennesker her i Tinget?

For det sjette kunne man også bringe på bane, om skatteyderne, efter at forliget er trådt i kraft, stadig skal betale for hele DSB Gods, og i bekræftende fald hvorfor.

For det syvende er det vel også værd at få at vide, hvad Socialdemokraterne reelt vil med DSB. Mener man reelt, at det stadig er således, at det skal være en statsopgave, eller ønsker man inderst inde, at DSB skal fungere på reelle markedssøkonomiske vilkår?

For det ottende vil jeg gerne have belyst, hvilke konkurrenceregler der skal gælde mellem offentlig og privat virksomhed, hvis Banestyrelsen stadig skal være en delvis statsopgave.

For det niende: Hvordan harmonerer alle disse forslag med EU's planer om at indføre konkurrence på togdriften? Og det sidste spørgsmål: Vil nedsættelsen af taksten for lastbiler på Storebælt reelt betyde, at staten vil til at yde miljøtilskud til de virksomheder, som sender deres gods med DSB Gods i stedet for med lastbil?

Det vil koste staten en investering på op imod 210 mio. kr. og et miljøtilskud på 30-35 mio. kr. årligt - med andre ord ca. 425 kr. pr. lastbil - at få virksomhederne til at bruge banen i det omfang, DSB Gods havde beregnet før forliget mellem regeringen, V og K. Efter Fremskridtspartiets opfattelse er det i hvert fald således, at godsdivisionen p.t. udøver konkurrenceforvridende aktivitet og ikke engang kan overleve med statsstøtte. Konklusionen må derfor være, at DSB Gods skal privatiseres hurtigst muligt.

Derudover må vi erkende, at Danmark generelt er et for lille land til, at jernbanegodstransporten er rentabel. Det har vi også været inde på tidligere i dag. Det må være langt mere smidigt at benytte lastvogne på korte afstande. I øvrigt vil en privateret godsdivision også kunne drage nytte af den åbenlyse fordel, der jo er ved jernbanegodstrafikken på lange afstande, specielt vil det gøre det attraktivt at drive ruterne ned gennem Europa. Disse er de eneste ruter, der reelt ubetinget kan drage fordel af jernbanegodstrafikken.

Vedrørende Banestyrelsen er det således, at den helt klart bør udlicitere så mange opgaver som overhovedet muligt. Vi erkender dog, at det fortsat er hensigtsmæssigt at beholde koordineringen på statens hænder, men al service kan med fordel udliciteres på visse betingelser.

Fremskridtspartiet ønsker altså helst, at også Intercity-, regional- og S-togtrafikken bliver 100 pct. privatiserede. Efterfølgende kunne enkelte strækninger eller landsdele blive udliciteret efter samme principper, som gælder for bustrafikken. Det skal altså være muligt at lade andre selskaber end DSB betjene strækningerne, langt mere end tilfældet er også efter dette oplæg. En model, hvor alle udbydere betjener samme strækning, kunne også være en mulighed på de mest trafikerede ruter.

All right, vi må erkende, at når vi ser samlet på de tre lovforslag, der ligger her, er det i hvert fald noget, der går i den rigtige retning. Det har vi tidligere meddelt, og derfor vil vi naturligvis støtte lovforslagene.

#### Vibeke Peschardt (RV):

De tre lovforslag, der samlet skal behandles her, er dels en følge af rammeaftalen fra oktober i år, der omstrukturerer DSB, dels en udmøntning af en aftale fra maj måned om de sociale færgeruter, hvori SF også deltager.

Lovforslagene og deres gennemførelse betyder, at der oprettes en banestyrelse under Trafikministeriet, der skal stå for anlæg, drift og vedligeholdelse af infrastrukturen, nemlig skinnenetstationer osv., der i dag ligger i DSB-regi.

Banestyrelsen er i dag en del af den store DSB-koncern, og den fortsætter altså i offentligt regi, forstået på den måde, at den nu bliver underlagt Trafikministeriet og dermed også Folketinget. DSB kobles hermed ud af anlægs- og driftsdelen på skinnenettet og infrastrukturen, og meningen med det hele er at gearere den sam-