

gelsler vil blive udmøntet i samarbejde med de partier, der står bag lovforslaget.

Vi kan støtte det.

Johannes Sørensen (FP):

Fra Fremskridtspartiets side finder vi det meget positivt, at det fremsatte lovforslag forudsætter, at godstransport og passagertransport på jernbane skal drives kommercielt og på konkurrencemæssige vilkår. Det finder vi helt klart er noget positivt. Det er for længst sket for bustrafikkens vedkommende, hvor man rundt omkring har opnået meget store besparelser ved den udlicitering, der er sket dér.

Der kan med forslaget her skabes den konkurrence på jernbaneskiner, som vi mener vil være vældigt til gavn for både hele transportsektoren og samfundøkonomien. Der sker jo det, at DSB's monopol på dette område brydes, og det er slet ikke så ringe endda, som vi siger oppe nord for Limfjorden.

I såvel de nordiske lande Finland og Sverige som i Tyskland og Storbritannien er der for længst sket disse ændringer i de nationale jernbaneselskabers monopol. Der er skabt en helt anden struktur med forslag, der ligner dette her. Udlicitering, som dette her er, kan medvirke til den fornyelse og konkurrence, som er så nødvendig i et moderne samfund i udvikling.

Jeg skal på Fremskridtspartiets vegne sige, at vi klart støtter dette forslag.

Jette Gottlieb (EL):

Det kan forekomme lidt underligt, at der ikke er større opmærksomhed om dette unægtelig meget drastiske lovforslag. Det er kun lidt over 100 år siden, at man vedtog loven om meddelelse af eneret til anlæg og drift af forskellige jernbaner. Det var den lov, der påtog sig det samfundsmæssige ansvar for jernbanedriften. Det er den, man nu ophæver med dette lovforslag.

Om to år vil såvel passagertrafikken som godstrafikken på skinner foregå ved, at trafikministeren indgår kontrakter med de jernbaneoperatører, der kan vinde en udbudsrunde. Det svarer således til udliciteringen af bustrafikken i Danmark. Det har vi jo erfaringer med. I regeringens udgave er der ikke grænser for, hvor mange goder der følger med denne liberalisering. Jeg vil koncentrere mig om alle de usagte effekter, som i objektivitetens navn også bør indgå i en så drastisk ændring af hele togtrans-

porten i Danmark. De rejser unægtelig en række spørgsmål.

Hvordan skal f.eks. begrebet virksomhed forstås? Kunne man forestille sig, at amtslige trafikelskaber kunne opfattes som sådanne, eller udelukkes de ved lovforslaget fra at drive regionale og lokale jernbaner? Kan man på den måde måske i det mindste på lokalt plan få nogle samfundsmæssige hensyn ind i driften, eller er det udelukket med lovforslagets formulering? Hvordan skal man forstå begrebet »fri trafik« i praksis? Det fremgår jo, at jernbanevirksomheder får ret til at få tog indplaceret i køreplanen, hvis der er plads, men hvem bestemmer reelt, hvornår der er plads? Og hvem har det afgørende ord, såfremt der opstår uenighed? Er det Jernbaneklagenævnet, eller er det reelt EF-Domstolen? Har regeringen nogen som helst sikkerhed for, at den overhovedet kan gennemføre de planlagte miljø- og regionaltilskud til godstransport? Det fremgår af bemærkningerne, at tilskuddene skal notificeres i EU, og at der skal forhandles om det, men hvornår venter regeringen at tilskuddet i givet fald skulle træde i kraft? Er det sådan noget langt ude i fremtiden, eller hvad drejer det sig om?

Det er svært at stå på talerstolen i dag og tage det nuværende DSB i forsvar, men når DSB er havnet i denne med rette udskaeldte situation, så skyldes det fuldt og helt, at netop regeringen sammen med de borgerlige partier fra 1994 ubønhørligt har fjernet ethvert grundlag for, at DSB har kunnet fungere som den offentlige servicevirksomhed, som DSB dengang selv ønskede. Ved at kaste et blik på DSB's egne tidligere planer for udbygningen af jernbanebetjeningen kan man se, at der var vilje til kreative udbygningsplaner. I 1991 kom imidlertid EU's direktiv om liberalisering af de europæiske jernbaner. Jernbanen skulle underlægges det indre marked. Alt skal fungere på markedsvilkår. Det blev startskuddet til DSB's død. Direktivet blev i 1994 herhjemme omsat til DSB-aftalen, som betød en løbende fjernelse af statstilskuddet til DSB og krav til ledelsen om at omstille sig til markedsvilkår. Resultatet er de forringelser, som er synlige for enhver, og kritikken hagler ned over DSB.

Nu kommer så anden fase, hvor befolkningen foregøgles en række forbedringer som følge af liberaliseringen. Det kan selvfølgelig kun gå fremad, men Enhedslisten mener ikke, at liberaliseringsvejen er den rigtige. Det er i vores øjne helt hen i vejret at forestille sig, at liberali-