

Det er desværre perspektivet i hvidbogen ved siden at de gode ting, for der er gode ting. Og i princippet har fru Anne Grete Holmsgaard og fru Margrete Auken da ret i, at det ville være fuldstændig ideelt, hvis man havde et europæisk jernbanesystem, der var koordineret ud fra fornuftige principper.

Kl. 15.45

Problemet er bare, at det bliver de to-tre ejere, de private selskaber, som sætter sig på det, og som ikke vil have samfundshensyn som udgangspunkt for deres aktivitet, men profithensyn, der kommer til at koordinere dette jernbanesystem. Så bliver beslutningerne overladt til Deutsche Bahn og Arriva, og de kommer så til at foretage den koordinering på tværs af grænserne, som politikerne egentlig burde have ansvaret for. Og der synes jeg, at forslagsstillerne til det forslag, der ligger i dag, ikke rigtigt har erkendt, hvad det egentlig er for et mummespil, der foregår i EU.

Så derfor vil jeg alligevel slutte med at sige, at den der umådeholdne begejstring for EU-løsninger bør man i almindelighed være skeptisk over for. Når man går det nærmere igennem, viser det sig, at også på det her område er der brug for en sådan lidt mere nøgtern bedømmelse af tingene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, at hr. Keld Albrechtsen sammenblander privatiseringer og liberaliseringer. Altså vi støtter liberalisering, dvs. at vi støtter, at der bliver fri konkurrence på en helt anden måde, end der er i dag, på skinnenettet, fordi det vil styrke den kollektive transport.

Men det er ikke det samme som, at man skal lave det der Arriva-vrøvl, som vi har lavet nu. Man kan sagtens have offentlige selskaber til at gå ind og gøre det her. Sagtens og sagtens, altså vi står med nogle problemer, det vil jeg medgive ministeren, og når man nu har kvajet sig i Trafikministeriet, hvad gør man så for at komme ud af det igen, når man selv sidder og ejer selskabet? Det er jo ikke nemt, og der må vi finde en model, så det der kan lade sig gi' sig.

Men det er altså netop ikke en engelsk model, der skal være i det her, det er meget tydeligt. Og jeg vil sige til hr. Keld Albrechtsen: Jeg synes faktisk, det er et meget krævende forslag til vedtagelse, vi har lavet. Jeg er selvfølgelig spændt på at høre regeringens svar på det, fordi de mål, der er i hvidbogen, ikke mindst vækstmålene, er

meget ambitiøse. De tager faktisk i denne her hvidbog miljøproblemerne og ulykkesproblemerne alvorligt.

Og derfor ved jeg ikke rigtigt, hvordan hr. Albrechtsen ville forestille sig, vi ellers skulle løse det, hvis ikke det skulle foregå i et måske ikke-lygefrem centralistisk, men i hvert fald et meget forpligtende samarbejde. Man kan ikke uden at gøre det på den måde.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jo, men hvor ambitiøst det så er osv. kan vi godt have en debat om. Der er altså en lidt forskellig vurdering mellem SF og Enhedslisten, men som jeg sagde: Vi stemmer for forslaget. Vi stemmer for forslaget, for hvor ambitiøst det så er, så er det dog i den rigtige retning, hvad der ligger i forslaget til vedtagelse fra de tre partier. Så det stemmer vi for.

Så vil jeg bare sige, at jeg simpelt hen ikke forstår, hvad fru Margrete Auken mener med fri konkurrence mellem nogle selskaber. Skal det så være sådan, at det ikke bliver Arriva, men at det godt må være Deutsche Bahn, der overtager det hele, så det bliver et marked, hvor der bliver konkurrence mellem nogle statselskaber?

Jeg kan sådan set ikke se, at det ændrer problemstillingen ret meget, hvis det bliver Deutsche Bahn, der sidder på det hele. Jeg tror, det er meget bedre med nationale, demokratisk kontrollerede jernbaneselskaber, som har et fornuftigt politisk samarbejde på tværs af grænserne.

Jeg er i øvrigt enig med fru Margrete Auken i hendes bemærkninger vedrørende Arriva-sagen her i Danmark. Den får vi lejlighed til at diskutere under en anden forespørgselsdebat, og der får ministeren en hel del at forklare, tror jeg nok.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige til hr. Albrechtsen om det der med liberaliseringerne: Skinnenettet skal være offentligt ejet. Og det siger jeg med en eller anden forunderlighed i øjeblikket, fordi Banestyrelsen er nogle klummerhoveder. Og til alle de der ting, som i øjeblikket rammer DSB, som får skylden for forsinkelser og ditten-dydden-datten: Det er jo Banestyrelsen, det er jo ikke DSB.

Men ikke desto mindre er det kolossalt vigtigt, at ligesom vejene er offentlige, så skal skinnenettet selvfølgelig også være det. Og jeg mener også, at hvis det er den fri konkurrence, så er det da stik imod dele af den der privatiserings-