

god begrundelse for det. Men det er vi åbenbart ikke enige om.

Hr. Keld Albrechtsen sagde ligeledes, at skatteyderne har lidt et stort tab. Nu får vi jo aldrig svar på, hvad tabet ville være, da Arriva skal udføre jobbet, men man kunne jo også stille det modsatte spørgsmål: Hvor meget har staten så tabt på den trafikydelse, DSB har ydet indtil dato?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg tror, der er et par misforståelser i spørgsmålet. Den ene misforståelse er omkring skatteydernes tab. Det er jo sådan, at ministeren har bekræftet, at skatteyderne taber en masse penge. Ministeren mener, at han var nødt til at træffe den beslutning; han har sagt, at han syntes, han var nødt til at træffe den beslutning ud fra noget jura, men han har aldrig bestridt, at den beslutning, han traf, koster skatteyderne en masse penge. Det vil han formentlig også komme op og bekræfte til sidst her i debatten.

I den forstand er det altså sådan, at den forskselsbehandling, som er indbygget i reglerne i dag, og som gør, at man stiller en række krav til DSB, som de private selskaber, der konkurrerer med DSB om udbuddet, ikke skal opfylde, samtidig med at man løbende fratager DSB dets overskud, således at man underminerer DSB's muligheder for at gå ud virkelig aktivt og bygge op til et offentligt udbud, alt i alt gør, at det er urealistisk at forestille sig, at DSB nogen sinde, uanset hvor meget de anstrænger sig, vil kunne vinde et udbud. Det er situationen.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Sven Buhrkall som ordfører.

Sven Buhrkall (V):

Jeg vil igen starte med at understrege transporterhvervets samfundsmæssige betydning, for transport er nu engang en forudsætning for den velfærd, der udspringer af den internationale arbejdsdeling, og transport gør arbejdsmarkedet større og mere fleksibelt.

Når jeg nævner de her kendsgerninger, er det jo for at understrege, hvor vigtigt det er, at vi har et bredt udbud af transportmuligheder i hele landet, og at det udbud bliver tilvejebragt med så få omkostninger som muligt, samtidig med at kvaliteten nøje svarer til det, som kunderne ønsker og har behov for.

Jeg mener, vi kan slå fast, at jernbanesektoren i Europa er præget af statslige monopoler, og det hindrer konkurrence. Konsekvensen af det er samfundsmæssige tab, og det gælder også for Danmarks vedkommende. Derfor skal vi se på den danske trafik i en europæisk sammenhæng, og vi skal have realiseret det indre marked på banedrift. Der er alt for mange tekniske standarder rundt omkring i Europa. Det gælder trafikregler, signalsystemer, uddannelse, strømsystemer og sågar sporvidde. Det virker som barrierer for den fri konkurrence, og det er til skade for borgerne.

Jeg tror også, vi kunne udtrykke det sådan, at hele det europæiske jernbanesystem står over for en kraftig strukturforandring, hvor vi vil se helt nye samarbejds- og ejerstrukturer på tværs af traditionelle nationale og kulturelle grænser.

I hvidbogen om EU's fremtidige trafikpolitik tales der direkte om en regulær kulturrevolution, og derfor tror jeg ikke, at der er nogen tvivl om, at såvel ledelse som medarbejdere i DSB fortsat vil stå over for store udfordringer, hvor nytænkning, forandringsvillighed og kundefokusering vil være helt afgørende succeskriterier.

Heldigvis har vi i Danmark en stor erfaring og kompetence inden for transport, det gælder på rederisiden, hvor vi er i verdenseliten, men det gælder bestemt også danske vognmænd, speditører, luftfartsselskaber og også DSB, og jeg er sikker på, at DSB vil vide at gøre brug af den kompetence. Jeg er også overbevist om, at udsigten til øget kompetence i sig selv virker motiverende for DSB.

På et liberaliseret marked skal operatørerne have adgang til på forretningsmæssige vilkår at deltage i udbud, det være sig herhjemme eller i udlandet. De samme muligheder skal selvfølgelig være til stede for DSB-aktiviteter uden for landets grænser. Det kan være med til at skabe vækst og derved også være med til at skabe den rigtige driftsstørrelse.

KI. 13.35

Med en målsætning om lavere omkostninger og en forbedret kvalitet blev togtrafikken i Midt- og Vestjylland udbudt i licitation. Der var stor interesse for tilbuddet, og der er nu indgået en aftale med Arriva, hvilket indebærer nye tog på strækningen og visse stationsforbedringer. Det indebærer også en besparelse vel i størrelsesordenen ca. 30 pct. i forhold til det beløb, som via finansloven var gået til DSB.

Så det er positivt, at der er kommet gang i udlanceringen, og Venstre er overbevist om, at det