

Det er et citat, som jeg ved hr. Poul Andersen også hørte, og derfor synes jeg ikke, det tjener noget formål, at vi står og hakker på hinanden og siger: Det er ikke min skyld, det er den tidligere regerings skyld. Nej, det er *de* tidligere regerings skyld. Det har været alt for nemt at sige: Vi hugger en hæl og klipper en tå, og så lader vi være med at sætte de nødvendige penge af til vedligeholdelse og nyinvesteringer på jernbaneanområdet. Jeg håber, hr. Poul Andersen vil bekræfte, at det er det, der er situationen, og det er vel også derfor, det på trods af meget vanskelige situationer er lykkedes os at komme igennem med en, synes jeg, rimelig saglig dialog på dette meget vanskelige område.

Så vil jeg komme ind på de enkelte punkter i det socialdemokratiske forslag:

Socialdemokratiet foreslår, at Banedanmark omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed. Det er jo en afskrift af Dansk Jernbaneforbunds forslag, og det er min opfattelse, at der stadig er en række utilfredsstillende forhold ved Banedanmarks styring af økonomi og produktion, som betinger et styrket, intensiveret tilsyn med Banedanmark. Det fremgår også med al ønskelig tydelighed af Rigsrevisionens beretninger.

En omdannelse til SOV vil give Banedanmark en væsentlig friere stilling, siger Socialdemokraterne. Det er efter min opfattelse ikke det rigtige tidspunkt at gøre det nu, hvis vi vil tage skridt til at reducere den departementale og dermed politiske kontrol af Banedanmark. Fokus må rettes mod, at der skabes tillid til Banedanmark i det politiske system gennem en vedvarende god præstation fra Banedanmarks side.

Af Socialdemokratiets forslag fremgår det også, at en af fordelene ved omdannelse til SOV vil være en mere handlekraftig og entydig ledelsesstruktur. Jeg mener, at vi med ændringen af bestyrelsen fra rådgivende til ansvarshavende sikrede en entydig ledelsesstruktur, og det glædede mig meget, at samtlige ordførere i Folketinget tilkendegav, at det mente de var rigtigt.

Kl. 19.00

Lov om Banedanmark fastsætter endvidere kompetencefordelingen mellem departementet og bestyrelsen meget klart. Det er muligt, men ikke sikkert, at det på et tidspunkt vil være hensigtsmæssigt at lade Banedanmark få flere frihedsgrader ved udmøntning af flerårige aftaler og kontrakter. Et sådant skridt fordrer både, at den tilstrækkelige tillid til virksomheden er til stede, og at virksomhedens produkt kan måles og kontrolleres så enkelt og præcist, at man kan

stille krav til og kontrollere virksomhedens ydelser gennem enkle, målbare instrumenter, men sådan er det ikke i dag.

Det er målsætningen med det såkaldte asset management-system, som er under opbygning i Banedanmark, at det skal kunne medvirke som overordnet styringsparameter. Men indtil det foreligger og er testet, er der ikke noget reelt alternativ til den nuværende finanslovstyring og heller ikke grundlag for at omdanne Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed, og jeg understreger, at indtil disse forudsætninger er i orden, er der ikke ønsket om fra regeringens side at gøre det.

Socialdemokratiet foreslår også, at Banedanmark fortsat skal have sin egen entrepriseafdeling. Når regeringen overvejer at sælge virksomheden, skyldes det, at virksomheden har svært ved at konkurrere med private virksomheder. Det skyldes flere forhold, som ikke vil blive ændret ved en omdannelse til en selvstændig offentlig virksomhed.

For det første binder de såkaldte kontrolbudsregler, som statsvirksomheder skal følge, virksomheden i dens fordeling af omkostninger på tilbudsiden. F.eks. kan virksomheder i perioder vælge at byde ind til en pris, der ikke nødvendigvis giver dækning for alle omkostningerne. Det er de vilkår, de opererer under.

For det andet har virksomheder ikke samme lette adgang som private til at indgå partnerskaber med andre virksomheder ved tilbudsafgivelser, da statsvirksomheder ikke må indgå aftaler om solidarisk hæftelse.

For det tredje kan virksomheder i modsætning til konkurrenter ikke frit og hurtigt vælge underleverandører, hvis man finder det fordelagtigt. Virksomheder skal som statsvirksomheder udbyde opgaven.

Et salg vil fjerne disse begrænsninger og give virksomheder mulighed for at konkurrere på lige fod med de private virksomheder.

Jeg mener derfor ikke, at omdannelse til en SOV vil løse de aktuelle problemer, Banedanmark står over for, og heller ikke spørgsmålet om virksomheden. Men jeg håber sandelig, vi får løst problemerne omkring virksomheden.

Så foreslår Socialdemokratiet en ekstra bevilgning på 1,3 mia. kr. til genopretning af skinnenettet, og det er som bekendt 160 mio. kr. om året i 8 år. Som det også fremgår af aftalen på trafikområdet mellem Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og regeringen fra primo november i år,