

[Tommy Dinesen]

Med hensyn til vejene er det jo sådan, at godstransporten nu bliver liberaliseret, som det hedder. Det bliver sådan, at alle, også udenlandske vognmandsfirmaer, ikke får ret mange begrænsninger, i hvert fald ikke på de danske veje. Det giver konkurrence, og det er derfor, jeg synes, det er noget forbavsende, at man ikke har diskuteret disse ting noget mere, i hvert fald ikke uden for de kredse, der er klar over, at det sker. Det kan betyde knald eller fald for mange danske vognmænd, men der er jo mange, der gerne ser en øget konkurrence i dag, så her er i hvert fald mulighederne.

Hvis man skal tage nogle af de mange planer med, der ligger på området, drejer det sig om for 5 mia. kr. nye veje, så jeg tror godt, man kan skrinlægge i hvert fald nogle af dem. Vi har det erklærede mål, at vi mener, at der skal fragtes mere gods og også flere passagerer – det skal på skinner, og det skal over i søtrafikken.

Jeg synes nok, det har været forbavsende at kunne opleve, at der stadig bliver lavet nye vejplaner fra Vejdirektoratets side. Det er nok det eneste, de laver for øjeblikket, tror jeg, og det synes jeg ærlig talt godt man kan stoppe lidt. Vi har i forvejen nogenlunde vedtaget, hvor vejene skal bygges frem til år 2000, så mere behøver vi ikke at lave planer om allerede nu.

Og skal man prøve at gøre sikkerheden på vejene bedre, så tror jeg, det er nødvendigt, at man i fremtiden strammer køre-hviletidsbestemmelserne. Det er noget, der er behov for. Der bliver lavet fusk med de ure, der er på lastbilerne, og her må gøres en forstærket indsats. Når konkurrencen bliver forøget, er der altid nogle, der tilsidesætter sikkerheden.

Den samme udvikling, som sker på vognmandsområdet, er også i gang på busområdet. Den kommer godt nok lidt senere, men konkurrencen kommer i hvert fald.

DSB kom for nylig med nogle planer om, at man ville gøre etaten til et aktieselskab, og baggrunden for det, tror jeg, var vel også, at det indre marked går i gang den 1. januar 1993. Man vil forsøge at leve op til det, der sker, nemlig, som ministeren også har omtalt, at skinnerne bliver givet fri. Jeg har nogle gange provokerende sagt, at hvis A. P. Møller vil til at have tog fra Spanien, hvor den største danske privatejede havn er, og hvis han vil have containere transporteret til Stockholm eller til

København, kan han selv købe tog og vogne og få dem på skinnerne. Han skal selvfølgelig betale for brugen af skinnerne, men også her kan vi altså se, at der sker noget nyt. Skinnerne er ikke nationale i fremtiden, og derfor tror jeg – selv om der ikke er nogen ansøgninger for nærværende – at det er noget, der vil komme.

Med disse bemærkninger vil jeg også gerne afvise, at vi mener, at DSB skal være et aktieselskab. Sidste år fremsatte vi et forslag, beslutningsforslag nr. B 18, som gik på at give DSB øget frihed, bl.a. til at indgå det, man kalder selskabslignende konstruktioner. Man kunne tænke sig, for at blive ved A. P. Møller, at A. P. Møller og DSB indgår et samarbejde, hvilket der ville være mange fornuftige grunde til, for A. P. Møller har måske 100.000 containere rundt omkring i verden og en fantastisk knowhow på disse områder. Til gengæld har DSB dét, at de er kendt blandt de andre europæiske jernbaner og derved vil være gode til kontrakter, køretider, og hvad der nu er. Der kunne altså her blive et godt samarbejde mellem DSB og et privat firma.

Det var der ikke stemning for sidste år, da vi fremsatte forslaget. Jeg tror nok, at der er sket noget senere, og jeg tror også, man har lært af, at A. P. Møller gør det samme, f.eks. i USA, hvor man har sine egne tog, der kører fra kyst til kyst.

Det ville altså være godt med den større frihed til DSB, men vi har svært ved at se hvordan, hvis man deler DSB op i fem divisioner, som der har været talt om. Det er måske rimeligt, at godsafdelingen kører selvstændigt og prøver at give overskud. Men baggrunden for, at det sker, er jo også, at ifølge EF og det, der sker til 1. januar, betyder det, at de forskellige divisioner i DSB skal køre selvstændigt, således at der er en overskuelighed, således at man f.eks. ikke fra rederiafdelingen kan putte overskuddet over i passagerafdelingen.

Og mens jeg er ved rederiafdelingen, vil jeg sige, at vi mener, at DSB også her skal have de samme muligheder som deres konkurrenter, f.eks. at de kan optage lån i Dansk Skibskreditfond, som har 7 mia. kr. liggende til det samme. Det har DSB ikke måttet indtil nu, men det havde været bedre, hvis DSB havde kunnet gøre det. For det første er lånene meget favorable: det er 14-årige lån, der de første 4 år er rente- og afdragsfrie, og så løber de i de næste