

Jamen det betyder – til trods for fru Margrete Aukens bemærkninger, til trods for dem – tab af demokrati, det betyder tab af offentlig indsigt, det betyder tab af demokratisk planlægning præcis på de felter, hvor aktiviteterne bliver udøvet i konkurrence med andre virksomheder.

Jeg erkender, jeg noterer, at man har fået offentligheden ind her. Jeg kunne sige, det var sandelig også på høje tid. Men det samlede – det samlede – resultat er det, at det er et tab af demokrati. Hver gang der sniger sig noget om konkurrencedrift ind, så væk med demokratiet! Det må der ikke snakkes om. Uh, det er hemmeligt.

Enhedslisten stemmer imod dette lovforslag. Vi vil slå for en demokratisering af den offentlige sektor, hvor ansatte og brugere får større magt, hvor offentlighed i forvaltningen gælder over hele linjen, hvor planlægning vedtages ud fra miljømæssige, sociale og regionale mål.

På den baggrund skal jeg spørge ministeren, der flere gang har ytret ønske om at fremme miljømæssige mål, altså via trafikplanlægning, om ministeren vil være med til, at vi i loven indskriver, at den selvstændige virksomhed, DSB, vil fremme en bæredygtig udvikling, både hvad angår planlægning, og hvad angår drift.

Jeg har tidligere forstået på trafikministeren – trafikministeren må korrigerer mig, hvis det er udtryk for en misforståelse – bl.a. i et samråd i Miljøudvalget, at ministeren er åben over for, at netop sådanne mål bliver skrevet ind i de her selskaber. Hvis vi kunne nå dertil, ville der for mig at se være nået dog en lille modhage igen med hensyn til, at de rå markedskræfter bliver sluppet løs.

**Thorkild B. Fransgaard (FP):**

Selve ideen om, at DSB skal være en selvstændig virksomhed, kan Fremskridtspartiet selvfølgelig støtte. Vi så jo selvfølgelig helst en total privatisering; det er der ikke flertal for på nuværende tidspunkt, men lovforslaget er et skridt i den rigtige retning.

Det giver to fordele. For det første, når man får det delt op på den måde her, bliver det nemmere ud i fremtiden, når vi engang skal til at udbyde aktierne til salg, at få det defineret rigtigt. For det andet får vi tydeliggjort, hvilke afdelinger i DSB der har det store underskud.

I lovforslaget regnes der med, at DSB Gods skal være en kommerciel bæredygtig virksom-

hed. Det lyder vældig godt, men det er der overhovedet ikke tale om. DSB-gods fik ½ mia. kr. i tilskud sidste år, og i lovforslaget regner man med, at de skal have yderligere 1 mia. kr. fra 1999 til 2002; så der er ikke tale om bæredygtig selvstændig kommerciel virksomhed.

Det tilskud, som DSB Gods under alle omstændigheder får, skal vi have væk. Vi må regne med, at DSB Gods jo er direkte i konkurrence med hele vognmandsbranchen, ja, alt hvad der hedder lastbiltransport, og de faktiske forhold er jo, at det er meget lidt af godsmængden, der transporteres på skinnerne. Det drejer sig faktisk kun om ca. 5 pct., ikke bare her i landet. De 95 pct. transporteres på lastbil, og den andel bliver større og større. Erhvervslivet vil have varerne hurtigere og hurtigere frem, og derfor kalder jeg de store investeringer i DSB Gods en fejlinvestering.

Endvidere er der lagt op til i lovforslaget, at DSB skal have et specielt miljøtilskud, altså et tilskud ud over det enorme tilskud, de får nu. Det kan vi ikke umiddelbart gå ind for i Fremskridtspartiet, men nu får vi nogle forhandlinger her mellem første og anden behandling.

Jeg ved udmærket, at der er nogle, der har den mening og påstår, at det er mere miljørigtigt, at der transporteres på skinner i stedet for i busser og på lastbil. Det kan man have forskellige meninger om. Men under alle omstændigheder er det i hvert tilfælde ikke mere miljørigtigt de steder, hvor togene kører med ganske få passagerer og næsten intet gods. Det kan der ikke være nogen miljøfordele ved.

Så er der en sidste ting, vi meget gerne vil have oplyst noget om, inden vi går i gang med den endelige afstemning, nemlig i § 2, stk. 1. Der står der, at DSB's formål med at drive jernbane er at drive jernbanevirksomhed. Ja, selvfølgelig er det det. Men der står også, at DSB Gods skal have mulighed for at udbygge aktiviteten inden for transportsektoren. Det er vel ikke meningen, at DSB nu skal til at drive vognmandsvirksomhed og til at starte en større transport på lastbiler? Det kan da ikke være rigtigt. Det er skatteborgerne, der betaler underskuddet for DSB, og jeg ved ikke, hvad der menes med det, der står dér. Men det vil vi meget gerne have uddybet, inden vi kommer til den endelige afstemning.

Men vi ser positivt på forslaget og går ind i forhandlingerne om at få det vedtaget.