

[Elsie Winther Andersen]

tilbagetrækning. Den har specielt været brugt og har også været meget vigtig for mange selvstændige, men bestemt også for de virksomheder, der har ført en fremsynet personalepolitik. De har brugt den meget positivt for at kunne skabe mulighed for en virkelig fleksibel tilbagebetaling fra arbejdsmarkedet.

Jeg bliver også nødt til at sige af hensyn til historieskrivningen, at forudsætningen for, at Venstre kunne gå med til dette lovforslag og det, vi behandlede før, er, at der er en fast sats på 82 pct. over alle årene. Det giver godt og vel 54.000 kr. pr. år ved halvtidsarbejde, også selv om beregningsgrundlaget har været lavere, og vi forventer selvfølgelig, at det bliver overholdt. Ellers må vi, som jeg også sagde ved behandlingen af det foregående forslag, tage endelig stilling ved anden behandling, men jeg forventer, at tingene falder i hak, så vi i stor enighed kan få disse ting på plads.

Tommy Dinesen (SF):

Selv om mit partis ordfører, fru Lilli Gyldenkilde, ikke er til stede, støtter vi forslaget.

Ernst B. Schmidt (FP):

Som ved behandlingen af det foregående lovforslag kan vores ordfører ikke være til stede, og dette forslag er jo faktisk en konsekvens af det forrige. Jeg kan kun sige, at vi vil gøre et positivt udvalgsarbejde og medvirke til, at forslaget går hurtigt igennem.

Sonja Albrink (CD):

Jeg skal på CD's vegne meddele, at da vi lige har behandlet et forslag, som det lovforslag, vi behandler nu, er en del af, kan CD stemme for det.

Dorit Myltoft (RV):

Som sagt skal forslaget om en delpension ses i sammenhæng med forslaget om en delefterløn for at give nogen mening, og hovedsigtet med begge lovforslag er at give langt bedre muligheder for en fleksibel og gradvis tilbagebetaling fra arbejdsmarkedet. Det Radikale Venstre støtter lovforslaget med det ændringsforslag, som socialministeren netop har bebudet at ville fremsætte.

Ole M. Nielsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan naturligvis tilslutte

sig dette lovforslag, som er en følge af det, vi behandlede lige før. For Kristeligt Folkeparti er det særdeles vigtigt, at delpensionen fortsætter; den fortsætter ganske vist med en anden beregningsmetode, men med et kompensationsniveau, som set over en årrække faktisk er – ligesom tidligere – rent gennemsnitligt. Vi synes, det er et helt tilfredsstillende resultat, vi er nået frem til, og vi støtter forslaget.

Socialministeren (Yvonne Herløv Andersen):

Jeg vil gerne sige tak for velvillig modtagelse af lovforslaget og gentage mit løfte om at fremsætte et ændringsforslag, der retter op på de misforståelser, der har været i forhandlingsforløbet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 97:

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 199 om DSB's adgang til at indgå som hovedaktionær i Aalborg Omnibus Selskab A/S tilbage fra Finansudvalget.

Af Anne Birgitte Lundholt (KF), Svend Heiselberg (V) og Kim Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 22/4 94).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Trøjborg):

Man skulle formene, det var en meget principiel sag, vi står over for at skulle behandle

[Trafikministeren]

her i folketingssalen. Det er i hvert fald en noget usædvanlig procedure at opfordre regeringen til at trække et aktstykke tilbage.

Forhistorien er den, at Aalborg Kommune har besluttet at skille sig af med sit busselskab, og i den forbindelse blev der – selvfølgelig under forudsætning af de bevilgende myndigheders godkendelse – indgået en aftale mellem Aalborg Kommune på den ene side og DSB på den anden side. Imidlertid medførte den aftale – det skal siges helt åbent – en fair politisk diskussion også inden for regeringspartierne, og jeg måtte konstatere for en måneds tid siden, at den diskussion havde stået på i næsten et års tid. Derfor var det min holdning, at vi måtte finde en løsning på problematikken, idet selve beslutningen naturligvis repræsenterede et problem for Aalborg Kommune og busselskabets videre drift, idet der ikke var budgetmæssig dækning for en videreførelse af busselskabet.

Vi fandt frem til en fornuftig aftale med Aalborg Kommune, som det også fremgår af aktstykket. Jeg synes, det er en fornuftig hybrid, hvor DSB overtager 58 pct. af aktierne og Aalborg Kommune 42 pct. 2 pct. af disse 42 pct. kan sælges til medarbejdere, og 20 pct. skal sælges inden for et år til private investorer. Jeg finder det ganske fortrinligt, at DSB kan gå ind i et sådant aktieselskab, indskyde aktiekapital og drage erfaringer af samarbejdet med en kommune og med private investorer. Samtidig er der som bekendt også indbygget nogle konkurrenceklausuler i aktstykket; bl.a. kan man ikke byde på rutekørsel uden for Aalborg Kommune før efter næste udbudsrunde i 1996.

Men tilbage til det, der vel må være det politisk interessante i debatten i dag: Er der noget, der er principielt forskelligt eller anderledes i dette aktstykke i forhold til det, der har været praksis hidtil? Det må man jo forudsætte, for i hvert fald set fra min side er det grunden til, at man har bragt sagen ned i folketingssalen.

Jeg vil meget gerne sige, at så vidt jeg kan se, er det svært at få øje på nogen anden politisk skillelinje her end en rent substantiel – forstået på den måde, at det i virkeligheden havde noget at gøre med vores forretningsorden og vores procedurer i Folketinget, nemlig at der her er tale om en sag, der kræver særlig bevillingsmæssig hjemmel og derfor et aktstykke, nemlig køb af aktier. Men den reelle forskel har jeg

utrolig vanskeligt ved at se. Også under den tidligere regering har DSB Busser haft bevilning på finansloven til at købe busser for 70-80 mio. kr. pr. år. Hovedparten var til reinvesteringer, men der var også midler til at udvide antallet af busser og dermed antallet af ruter. En sådan udvidelse fandt f.eks. sted i 1986-87, hvor antallet af busser steg med 11, der repræsenterede en værdi på ca. 15 mio. kr., fordi DSB Busser havde fået flere kontrakter med trafikskaber.

Under den tidligere regering har DSB Busser ydermere indgået kontrakter med trafikskaber og købt busser af andre busselskaber og har dermed udvidet sit aktivitetsniveau. Når den tidligere regering har kunnet gå ind for, at denne hjemmel eksisterede på finansloven, må jeg naturligvis forudsætte, at det var ud fra en vurdering af, at det rent forretningsmæssigt var en god politik. Men for den private rutebillejer har forskellen været ens, om jeg så må sige. Det er fuldstændig ligegyldigt, om der oprettes et aktieselskab, der overtager visse kontraktmæssige rettigheder, eller DSB overtager et antal busser og dermed visse kontraktmæssige rettigheder. Konkurrencesituationen er fuldstændig den samme for en privat rutebillejer.

I begrundelsen for forslaget beskrives det, at DSB her går ind i et aktieselskab, som ikke driver landsdækkende transportvirksomhed. Her til vil jeg gerne sige, at 97 pct. af DSB Bussers nuværende aktivitet – rutebilkørsel for de amtslige trafikskaber, bybuskørsel og/eller skolekørsel – er altså regional eller lokal aktivitet. DSB vinder eller taber licitationer på lige og fair vilkår med alle øvrige, der opererer på markedet, hvor man i stigende grad anvender licitation og går væk fra det, der tidligere har været gældende, nemlig kontrakter mellem de amtskommunale trafikskaber og rutebillejere.

På den baggrund har jeg meget svært ved at se, at der i realiteternes verden, i det virkelige liv, skulle være nogen principiel forskel for vognmænd og virksomhedsejere, og derfor skal jeg indstille og udtrykke mit håb om, at sagen må nyde fremme ved behandlingen i Folketingets Finansudvalg.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Trafikministeren har skrevet et brev af 7. fe-

[Ole Donner]

bruar 1994 til Landsforeningen Danmarks Bilruter, og jeg vil gerne spørge, hvad ministeren mener med dette afsnit i brevet:

»Jeg er helt enig i, at offentlige virksomheder ikke skal kunne deltage i licitation af busruter »med statskassen som finansielt grundlag«. Konkurrencen mellem private og offentlige virksomheder om udbudte busruter skal således ske på lige vilkår.«

Jeg vil gerne bede trafikministeren om at definere, hvad ministeren mener med det.

(Kort bemærkning).

Anne Birgitte Lundholt (KF):

Ja, jeg må også indrømme, at jeg ikke havde forventet, jeg skulle herop med en kort bemærkning nu, men jeg var da ved at tabe både næse og mund. Kan det virkelig være rigtigt, at trafikministeren står her og fortæller Folketinget, at det er fuldstændig det samme, om DSB køber driftsmidler eller investerer i egenkapital? Kender ministeren ikke forskellen?

Bakholt (S):

Det er et fælles beslutningsforslag, VKZ har fremsat her, hvor man opfordrer til at trække et aktstykke tilbage fra Finansudvalget.

Man kan sige, at de tre partier, V, K og Z, nu gør fælles front i stort og småt uden at skele til, hvad sagen egentlig indeholder. Jeg har egentlig lyst til at spørge V og K, om det ikke er noget nyt for Venstre og De Konservative, at man beder om at få trukket aktstykker tilbage fra Finansudvalget. I den tid, jeg har siddet herinde, kan jeg ikke mindes, at Venstre og De Konservative har brugt den fremgangsmåde. Jeg ved, at Fremskridtspartiet har gjort det, men jeg kan ikke mindes, at Venstre og De Konservative har brugt den metode. Jeg kan selvfølgelig huske forkert, men jeg tror ikke, man har gjort det.

Det betyder rent faktisk, at Fremskridtspartiet har fået endnu større indflydelse på Venstres og De Konservatives gøren og laden, end vi har set tidligere, og konklusionen af det, jeg siger her, er, at Z igen har sejret over V og K.

Socialdemokratiet må afvise det forslag, som er fremsat af de tre partier. Aktieselskabsformen og samarbejdet med DSB skyldes jo et ønske fra Aalborg Kommune om at få dannet et sådant aktieselskab for at få en mere rationel og dermed også en billigere drift. Det er en be-

slutning, der er truffet på baggrund af en byrådsbeslutning, og den har været forelagt tilsynet med Nordjyllands Amt, så alt må være i orden. Nu er DSB jo heller ikke nogen nybegynder på området, så jeg synes egentlig, man kan sige, at Aalborg Kommune har truffet en fornuftig beslutning ud fra de givne forudsætninger.

Men der er noget politik i det her, og det er vel egentlig det, det drejer sig om. I den side af salen ser man helst ikke, at det offentlige går ind i den form for selskaber, og når det kommer til stykket har man vel et ønske om, at så meget så muligt skal privatiseres, og at offentlige institutioner bare skal holde næverne og fingrene væk. Vi er ikke enige i den betragtning; vi synes faktisk, at det, der er kommet ud af forhandlingerne i Aalborg, er meget fornuftigt, og vi kan ikke se andet, end at det er rimeligt at gennemføre det, som finansministeren har fremsendt et aktstykke om. Det bliver jo heller ikke sådan, at de private holdes udenfor, for Aalborg Kommune skal afhænde mindst 20 pct. af sin aktiekapital inden for et år, så de private er også med her.

Vi mener alt i alt, at det er meget fornuftigt med den selskabsdannelse, og vi er enige med trafikministeren om at afvise det beslutningsforslag, som VKZ i fællesskab har fremsat.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hr. Bakholt taler om, at Z skulle have fået en sejr, fordi V, K og Z i fællesskab har fået et aktstykke ned i salen, og hr. Bakholt nævner, at han ikke kan mindes, at V og K har gjort det tidligere. Nu kan det måske skyldes, at hr. Bakholt's hukommelse ikke rækker 10 år tilbage, for det er jo klart, at i den tid, partierne har siddet i regering, ville det ikke være opportunt at trække sådanne aktstykker ned i salen.

Men hr. Bakholt skyder os noget forkert i skoene, når han siger, vi slet ikke kan tåle, at offentlige selskaber byder med i sådanne tilfælde. Jo, hr. Bakholt, men det skal bare være på lige vilkår. Hr. Bakholt nævner, at 20 pct. af aktierne skal udbydes til salg, og jeg vil gerne spørge hr. Bakholt, hvem hr. Bakholt tror der vil købe 20 pct. af aktierne i et sådant selskab. Hr. Bakholt kan da ikke tro for alvor, at de private vognmænd vil gøre det, eller hvad?

[Ole Donner]

Og så vil jeg også gerne spørge, om hr. Bakholt synes, det er i orden, at man køber busser for omkring 16-17 mio. kr., når de i virkeligheden er vurderet til det dobbelte.

(Kort bemærkning).

Bakholt (S):

Det er klart, at vi skal mere end 10 år tilbage for at konstatere, om VK-partierne tidligere har bedt om at få et aktstykke tilbage. Men jeg har siddet her, før VK-partierne kom i regering i 1982, og jeg kan ikke mindes, man har gjort det. Men det kan vi jo få et svar på nu.

Jeg kan ikke se, at noget som helst af det, der er foregået deroppe, ikke er sket på fornuftige vilkår, eller at der er foregået noget, som er urigtigt og uhensigtsmæssigt.

Spørgsmålet om, hvem der vil købe 20 pct. af de aktier, som Aalborg Kommune skal udbyde, inden der er gået et år, kan jeg ikke svare på, og det kan hr. Ole Donner heller ikke svare på; det må tiden vise. At dømme efter den interesse, som VK-partierne åbenbart lægger for dagen i denne sag, skulle der ikke være nogen vanskeligheder med at få afsat de 20 pct. af aktierne, men hverken hr. Ole Donner eller jeg kan svare på, hvem der er interesseret til den tid. Når de er afhændet og afsat, kan jeg fortælle hr. Ole Donner det, men heller ikke før.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er en kommentar til hr. Ole Donners spørgsmål om, hvem man forestiller sig der vil købe 20 pct. af aktierne i Aalborgbusserne. Jamen det har jeg ikke nogen idé om; men hvem ville f.eks. købe 25 pct. af aktierne i Københavns Lufthavn? Der er ikke så megen forskel på minimum 20 pct. af aktierne i et busselskab og så maksimum 25 pct. i et andet selskab, og hvem der vil give noget for dem, kommer jo an på de betingelser, man får – altså hvordan man skruer den aktionæroverenskomst sammen, som ligger til grund for det arbejde, der skal ske i selskabet. Hvis Aalborg Kommune vil forære sine aktier væk, behøver kommunen jo ikke give de aktier nogen som helst mulighed for indflydelse eller indtjening i fremtiden; men hvis de vil have en rigtig god pris for dem, skal de bare skrue et godt selskab sammen. Sådan er betingelserne, det foregår helt på markedsmæssige vilkår.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg tror, man i både Nordjyllands Amt og Aalborg med stor interesse vil bide mærke i hr. Ole M. Niensens bemærkninger her i dag, og så vil jeg lade dem dømme om det.

Men jeg vil gerne spørge hr. Bakholt, om hr. Bakholt mener, at det er lige vilkår, når DSB overtager nogle ruter til en bestemt fastsat pris, når der findes private selskaber, der har budt væsentlig højere. Mener hr. Bakholt virkelig, at det er lige konkurrencevilkår?

(Kort bemærkning).

Bakholt (S):

Der er intet af det, der er oplyst over for mig, der siger mig, at der skulle være sket noget forkert i denne sag, og endelig fremgår det også af aktstykket, at der skal ske en licitation på et senere tidspunkt. Her får andre rutebilejere osv. også en chance for at byde på lige vilkår med alle andre. Sådan er det.

Hr. Ole Donner antyder her, at der skulle være foregået et eller andet uvederhæftigt eller uhæderligt eller noget i den retning her, men det er ikke mit indtryk, at det er sket.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Med den uvidenhed, hr. Bakholt fremfører synspunkterne på, kan jeg kun se, det er meget fornuftigt, at VKZ har bedt om at få aktstykket herved i folketingssalen, så vi har en mulighed for at få drøftet i Trafikudvalget, hvad der egentlig er sket i sagen. Og her vil hr. Bakholt kunne konstatere, at der er sket et udbud på ulige vilkår.

(Kort bemærkning).

Bakholt (S):

Jeg må sige til hr. Ole Donner, at det sidste tvivler jeg meget på.

Aagaard (KF):

Jeg vil godt indlede med at sige til ministeren, at i Det Konservative Folkeparti finder vi bestemt ikke, at dette her er en fornuftig hybrid, eller at det er fortrinligt, at DSB kan indgå i et sådant aktieselskab. Jeg vil snarere på Det Konservative Folkepartis vegne udtrykke

[Aagaard]

mig på den måde, at det simpelt hen er helt uanstændigt, hvad regeringen indlader sig på her, og det siger jeg ikke mindst på baggrund af de udtalelser, som tidligere trafikminister Helge Mortensen fremkom med i Folketingets Trafikudvalg i efteråret som svar på spørgsmålet fra udvalgets medlemmer om Aalborgsagens forløb. Jeg vil også meget gerne spørge trafikministeren direkte her i dag, hvad baggrunden er for, at ministeren ikke bakker op bag sin partifælle, tidligere trafikminister Helge Mortensens pressemeddelelse fra den 8. december 1993, hvorfra jeg skal citere i uddrag. Der indledes således:

»Samarbejdet mellem DSB Busser og lokale busselskaber har min fulde støtte. Forinden DSB går ind i et sådant samarbejde, skal den fremtidige organisationsform for DSB Busser være afklaret. Det sker på baggrund af bestræbelserne på at danne et busselskab i Aalborg.«

Derefter giver ministeren en redegørelse for Aalborgsagens forløb og siger så videre:

»Jeg har imidlertid fundet det rigtigst, at der ikke isoleret tages stilling til samarbejde i Aalborg, før der mere generelt kan tages stilling til fremtiden for DSB Busser«, og trafikminister Helge Mortensen slutter af med at sige: »Jeg regner med at kunne have et lovforslag herom klar allerede i indeværende samling.«

Se, det var klar tale fra den tidligere trafikminister, og bl.a. derfor, hr. Bakholt, har vi ønsket at bringe dette forslag ned i folketings salen.

Der er ingen tvivl om, at den lange række spørgsmål, som vi under udvalgsarbejdet vil stille, vil afdække nogle af de ting, der lige før under de korte bemærkninger blev udvekslet synspunkter om. Men jeg vil kraftigt understrege, at vi i Det Konservative Folkeparti under ingen omstændigheder kan støtte et DSB-engagement på et lokalt plan, uanset hvor det måtte være, før den fremtidige organisationsform er på plads. Sagt helt tydeligt: ikke før et DSB-busaktieselskab er en realitet og dermed kan sikre en kontrol og en gennemsigtighed og ikke mindst sikre de private busentreprenører fair konkurrencevilkår i det videre forløb ikke blot i Aalborg, men i alle andre byer, hvor der er tale om fornyelse af bybuskontrakter.

Når det sker, tager vi gerne del i og accepterer på fuldstændig lige vilkår, at DSB indgår i licitationen sammen med de private entreprenører, men heller ikke før.

Svend Heiselberg (V):

Venstre vil opfordre den unge trafikminister til at trække aktstykket i Finansudvalget tilbage.

Vi mener, at det er et urimeligt aktstykke, der er blevet lagt frem, og derfor synes vi også, det er en sag, der bør trækkes tilbage. Den bør trækkes tilbage og først indgå, når vi får en ændring af hele strukturen inden for DSB, hvor man får DSB's busdivision lagt ind i aktieselskabet. Så vil man på lige fod med private kunne gå ind og konkurrere; så kan vi få et gennemsigtigt aktieselskab.

Men det, man gør her, er jo, at man prøver at foregribe begunstningernes gang, og det vender vi os fra Venstres side stærkt imod. Derfor har vi naturligvis også ønsket, at sagen her skulle tages fra Finansudvalget og ned i salen, fordi vi synes, det er en sag, som offentligheden bør være mere bekendt med, og som ikke blot skal afgøres i Finansudvalget.

Bl.a. har vi set, at hr. Ole M. Nielsen fra Kristeligt Folkeparti er gået vældigt ind i sagen, i hvert fald i Aalborg Stiftstidende, måske knap så meget i Finansudvalget. Derfor synes vi også, det ville være rimeligt, at hr. Ole M. Nielsen fik mulighed for her i folketings salen at give udtryk for sine synspunkter med hensyn til den politik, som man nu vil føre på området.

Her er jo ikke tale om, at vi har fair konkurrence. Der er tale om, at man med offentlige midler forsøger at udkonkurrere privat busdrift, og derfor må vi vende os meget stærkt imod en offentlig busdrift, som er meget urimelig, fordi disse busselskaber i modsætning til de private hverken skal svare rente eller foretage afskrivninger. Vi forstår slet ikke den politik, man fra regeringens side føler at der skal føres på området her.

Hr. Bakholt spørger undrende om, hvorfor De Konservative og Venstre vil have sagen i salen. Vi finder, at det er rimeligt og også betimeligt, at man gør det, når man forsøger at gennemføre nogle sager, som man ikke har fuld offentlighed omkring. Det har vi i øvrigt tidligere gjort: sagen om Himmerlandsbanken, hvis vi skal nævne en enkelt, som vi tog fra Finansudvalget og ned i salen. Vi kunne såmænd nævne flere. Men her synes vi som sagt, der er god grund til, at regeringen tænker sig

[Svend Heiselberg]

om og lytter efter, hvad vi siger fra både De Konservatives, Venstres og Fremskridtspartiets side: Træk denne sag tilbage fra Finansudvalget! Vent med afgørelsen, til vi har fået lavet et aktieselskab inden for DSB's busdivision! Så kan vi jo se, om de kan klare sig i konkurrencen.

Med aktstykket er der i det mindste tale om, at vi får en unfair konkurrence.

Tommy Dinesen (SF):

I de 10 år, den borgerlige regering sad, lød kampråbet: Privatisering!

Derfor var min forbavselse stor, da SF stillede et forslag for en fem år siden om, at DSB skulle have lov til at have de samme muligheder som dem, de konkurrerede med, de skulle have lov til at lave selskabslignende konstruktioner. Forbavselser var stor, især fordi det var De Konservative og Venstre, der sagde, at det skal de søreme ikke have lov til. Man måtte altså ikke give DSB de samme muligheder som deres konkurrenter, men man kan altid kritisere DSB, når de ikke er gode nok og tjener penge nok. Det synes jeg ærlig talt der var modstrid i. Derfor var vores melding også, da vi allerede for et års tid siden fik henvendelser fra byrådet i Aalborg, fra SF'erne deroppe, der spurgte, hvad vi mente om det her herinde på borgen, at vi helt klart syntes, at det, de var i gang med at lave, var en god idé.

Vi synes selvfølgelig, at man skal have ret til dette her, og vi har mange lovforslag for øjeblikket, ikke mindst i Trafikudvalget, hvor det nu går op for mange private, entreprenører m.fl., at meningen med dette ikke var at gå ud og konkurrere. Det var ikke meningen, at kommuner, amtskommuner og andre skulle have lov til at konkurrere. Nej da, man skulle bare skumme fløden fra DSB og fra andre selskaber inden for staten. Det er altså det, det har drejet sig om.

Hr. Svend Heiselberg siger, at nu skal man tænke sig om. Ja, nu har man altså tænkt sig om et års tid. Det må være tid nok.

Det blev også sagt af hr. Aagaard, at der skal være mere kontrol. Altså, jeg troede ikke, det var det, man stod for i de borgerlige partier, at nu skal der kontrol til. Men når det er statslige selskaber, skal der åbenbart kontrolleres.

Alle, også SF, er enige i, at dette forslag er udmærket. Alle har hele tiden sagt, at der skal

være vandtætte skotter mellem DSB og HT, eller hvem det nu måtte være. Det er et godt sømandsudtryk, det dér med vandtætte skotter, som nu alle politikere har taget til sig. Selvfølgelig skal der være det, men man tror jo ikke på, at der er det. Man stoler altså ikke på stat, amter og kommuner, og selv om et stort flertal – eller mange i hvert fald – af dem, der sidder i de forskellige kommuner og amter, er borgerlige folk, har man altså ingen tiltro til, at de selv kan finde ud af det.

Vi støtter, at man sender aktstykket tilbage, endda hurtigst muligt.

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne tage udgangspunkt i hr. Tommy Dinesens sidste bemærkning om de vandtætte skotter. Vi, der har sejlet på de store have, ved jo, at når man lukker vandtæt, er det, man taler om vandtætte skotter. Men der er ikke meget ved at have vandtætte skotter, hvis de ikke er lukket, og det er det, de ikke er, når talen er om offentlige selskaber. Der skal nemlig være en skarp adskillelse imellem de forskellige afdelinger, og det er det, der ikke er i DSB. De kan nemlig gøre det, at de kan flytte underskuddet fra en eventuel busdrift over på banedriften, uden at der er nogen, der overhovedet kan lægge mærke til det. De kan også flytte underskud fra ét busområde over til et andet busområde. De kan nemlig gå ind og byde på kollektiv trafik og komme med en stribe gamle busser, som er helt nedskrevet; derfor kan der blive en konkurrenceforvridning i forhold til de private, da disse busser jo er afskrevet i et andet område.

Jeg kan ikke lade være med at henvise til, at man f.eks. i Sønderjyllands Trafikselskab havde nogle forhandlinger om, at man ville forlænge aftalerne med dem, der stod for busdriften dernede, og så sagde man til DSB, at under henvisning til, at trafikken var blevet billigere alle andre steder, foreslog man, at man lavede en prisreduktion på 3 pct. Men det ville DSB ikke være med til, overhovedet ikke. Så kom det ud i licitation, hvorefter DSB vandt licitationen med en pris, der lå 8 pct. under. Det understreger, at man bare tager pengene et andet sted fra.

Da man skulle lave dette busselskab i Aalborg, udsendte man prospektmaterialet til forskellige, bl.a. til DSB og også til private bus-

[Ole Donner]

vognmænd, og der ligger rent faktisk det i det, at så besluttede Aalborg Byråd, at man kun ville forhandle med DSB. Et byråd besluttede altså – hvordan man så end kan gøre det – at DSB skulle være hovedaktionær, og så skulle nogle af vinderne skaffe pengene til det. Man besluttede i hvert fald, at der ingen grund var til at forhandle med andre end DSB; det gjorde man så, selv om der rent faktisk var private bud, der lå højere end det, som DSB skal give, og der er endda stillet bankgaranti for, at beløbet er til stede.

Så glæder jeg mig også til at høre trafikministerens svar på det spørgsmål, som hr. Aagaard stillede, for hr. Helge Mortensens udtalelse i sin tid var en fornuftig udtalelse – det er sjældent, jeg roser trafikministeren – men jeg mener, at det var en yderst fornuftig indstilling, trafikministeren gav udtryk for i sit brev af 7. februar til Landsforeningen af Danmarks Bilruter.

Så vil jeg også gerne spørge trafikministeren, hvad ministerens kommentar er til, at Nordjyllands Trafikselskabs materiel er vurderet af Nordjyllands Trafikselskab til ca. 35 mio. kr. og nu sælges til en værdi af 17 mio. kr. Det kunne jeg godt tænke mig at vide lidt om.

Min sidste opfordring skal så være, at ministeren trækker dette aktstykke tilbage, for jeg mener, at det er så tyndt, at det i hvert fald burde trækkes tilbage. Hvis ministeren ikke vil, håber jeg, at formanden for Trafikudvalget giver udvalget lejlighed til at stille de spørgsmål, der skal stilles, inden man går videre med sagens behandling.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Så vidt jeg er orienteret, er det med baggrund i EU's regler, at der skal være de omtalte vandtætte skotter mellem de forskellige afdelinger inden for trafiksektoren. Men hvis det er så nemt bare at få penge fra staten, så man kan underbyde alle andre, fatter jeg ikke, at DSB virkelig har mistet nogle ruter til andre; det har de jo.

For en måneds tid siden fik jeg oplyst, at DSB ved at gå ind i licitationer har fået 20 ruter. De kunne jo have fået dem alle sammen, hvis pengene bare fossede over i DSB's busdivisioner. Det er jo det, de ikke gør. Alle er da

indstillet på – selv DSB – ikke at gå ud og få nogle gevaldige øretæver, fordi de bruger skattepenge til at gå ind i en licitation, som der er nogen der kan sætte en finger på; det ville da være komplet tåbeligt, hvis de gjorde det. Derfor mener jeg, at det siger sig selv, at man ikke gør det; det andet ville i hvert fald være tåbeligt.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Hvis hr. Tommy Dinesen har ret i, at der skal være vandtætte skotter, må hr. Tommy Dinesen også give mig ret i, at så har DSB ikke mulighed for at gå ind i disse licitationer, for alle ved jo, at der ikke er vandtætte skotter, for der er muligheder for at flytte penge.

Hvis hr. Tommy Dinesen virkelig tror, at DSB ikke vil opføre sig mærkeligt i denne sammenhæng, skulle det være en ny stil, som jeg ikke har fået nogen underretning om. For når man ser, hvordan DSB, jeg vil nærmest bruge udtrykket sviner med pengene og flytter dem fuldstændig ukontrollabelt fra det ene til det andet, kan jeg ikke se andet, end at der også vil være mulighed for, at de vil gøre det i præcis sådan et tilfælde, som vi taler om her.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Den største sag, hvor DSB har svinet med pengene, var i forbindelse med salget af »Peder Paars« og »Niels Klim« og købet af »Ask« og »Urd«, og det var Fremskridtspartiet med til.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Det er helt rigtigt, hr. Tommy Dinesen. Og også i den sag kom der ukorrekte oplysninger fra DSB, for de regnestykker, som man kom med, og som viste, hvor god en forretning det ville være at sælge disse skibe, passede hverken her eller dér. Det ved jeg godt at hr. Tommy Dinesen gjorde opmærksom på dengang, og da burde vi måske have lyttet mere til hr. Tommy Dinesen end til DSB.

Vi er efterfølgende blevet klogere, sådan at vi pr. definition ved, at når DSB kommer med noget, skal det kontrolleres meget grundigt.

Charlotte Enevoldsen (CD):

CD kan ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag, idet vi ikke finder begrundelsen herfor god nok.

Det fremgår af aktstykket, at dette nye bus-selskab skal underlægges særlige konkurrence-mæssige begrænsninger i etableringsperioden, samt at AOS A/S skal ud i en konkurrence om licitationerne, hvor også private vil blive ind-budt. Endvidere vil denne nye selskabskon-struktion blive anmeldt til Konkurrencerådet.

Endelig forholder det sig sådan, at DSB Busser, som det også fremgår af aktstykket, skal omdannes til et aktieselskab, hvorefter ud-gifterne til aktiekøbet skal føres tilbage til DSB, idet dette nye selskab er forpligtet til at belåne sine aktiver. På den måde regner vi med at vi har sikret os mod enhver ulige konkurren-ce mellem offentlige og private udbydere.

CD kan ikke støtte forslaget. Vi finder ikke, at der er fornøden begrundelse for at trække aktstykke nr. 199 tilbage fra Finansudvalget.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne spørge fru Charlotte Enevold-sen, om det er udtryk for en ny holdning hos CD, at man pludselig nu går ind for dette. Hr. Arne Melchior har masser af gange her fra ta-lerstolen tordnet for at hjælpe de private vogn-mænd. Vil det sige, at CD nu har den hold-ning, at al busdrift bør ske i DSB-regi?

(Kort bemærkning).

Charlotte Enevoldsen (CD):

Jeg tror, hr. Ole Donner udmærket er klar over, at CD ikke er ude efter private vogn-mænd.

CD er heller ikke imod en fair og en lige konkurrence; CD ønsker at få en fair konkurren-ce. Vi mener rent faktisk, at det er det, vi får med dette aktstykke.

Hvis man erindrer sig de udtalelser, der er kommet fra CD gennem tiderne, vil man vide, at vi aldrig har ment, at fordi noget var offent-ligt, var det pr. definition bedre eller værre end noget, der var privat. Men når der er tale om både offentlige og private, må de konkurrere på lige vilkår, og det er det, vi ønsker der må ske med det nye selskab. Så jeg kan ikke se, at der skulle være nogen speciel ny holdning til stede.

Vi er på ingen måde ude efter de private vognmænd; vi ønsker dem på ingen måde sat ud af forretningen, men på den anden side de-ler vi ikke Fremskridtspartiets opfattelse af, at fordi noget er offentligt, er det pr. definition noget skidt.

(Kort bemærkning).

Anne Birgitte Lundholt (KF):

Jeg vil stille et direkte spørgsmål til CD's ordfører: Vil det sige, at CD støtter beslutningsforslaget, såfremt de svar, der kommer frem i Trafikudvalget på baggrund af beslutningsforslaget, beviser, at DSB ikke har benyt-tet fair kalkulationsmetoder i forhold til de pri-vate vognmænd, eller at der i den foretagne udbudsrunde i Aalborg er sket en diskrimina-tion af de private vognmænd?

Jeg forstod på CD's ordfører, at i det tilfæl-de ville CD være enig i, at dette aktstykke skal trækkes tilbage.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg er meget glad for det spørgsmål, der her bliver stillet, og jeg venter med spænding på svaret fra CD's ordfører. For det må blive kon-sekvensen, hvis svarene bliver, som vi tror.

Jeg vil gerne spørge CD's ordfører, om hun mener, at det er fair konkurrence, at DSB får lov til at købe busser til en lavere pris end den, der foreligger som tilbud fra private vogn-mænd, uagtet at de private vognmænd har fremlagt en bankgaranti for, at den nødvendi-ge kapital er til stede.

Jeg vil gerne vide, hvor det er, man favorise-rer de private vognmænd i dette tilfælde.

(Kort bemærkning).

Charlotte Enevoldsen (CD):

Den situation, fru Anne Birgitte Lundholt ridser op, er noget, der kommer langt senere i forløbet. En eventuel mulighed er noget, vi vil tage stilling til på det tidspunkt. Aktstykket handler om selve oprettelsen af et busselskab, og i selve denne oprettelse kan vi ikke se at der er nogen problemer.

Som det foreligger, støtter CD naturligvis dette aktstykke og kan derfor ikke stemme for beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Anne Birgitte Lundholt (KF):

Jeg bliver nødt til at sige til fru Charlotte Enevoldsen, at der åbenbart er et ret stort hul i hendes viden om, hvorledes dette aktstykket er kommet til verden, og hvad det har været en følge af.

Busselskabet har været udbudt i licitation i Nordjylland, og det, jeg spørger fru Charlotte Enevoldsen om, er: Er det forskellige kalkulationsprincipper – det kan være buspriserne, det kan være de overheads, man indregner, det kan være faktorer i forbindelse med administrationsomkostninger i øvrigt etc. etc. – som gør, at DSB er blevet favoriseret i forhold til de private vognmænd? Jeg forstår på CD's holdning, at hvis det er tilfældet, så agter man at støtte, at DSB ikke skal have tilladelsen. Det vil jeg gerne bede om CD's bekræftelse på. Hvis ikke en sådan bekræftelse bliver givet, kan vi hermed konstatere, at CD løber lige så stærkt, som de overhovedet kan, fra deres erhvervspolitiske holdninger, som de oven i købet lige har stået og givet udtryk for fra talerstolen.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg skal undlade at tale om fremtiden og alene henholde mig til det aktstykket, vi her taler om. Så jeg vil spørge CD's ordfører, om hun mener, at der er tale om konkurrencemæssigt lige vilkår, når der foreligger et prismæssigt højere tilbud fra private trafikudøvere på køb af Aalborg Omnibus Selskab A/S end det, der indgår i aftalen med DSB Busser. I det første tilbud ligger der, som jeg nu har sagt flere gange, en bankgaranti for, at pengene virkelig er til stede. Det er altså det, aktstykket drejer sig om, og så vil jeg gerne have at vide af CD's ordfører, om man mener, at der her er tale om lige vilkår.

Hans Larsen-Ledet (RV):

Mit partis ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, kan desværre ikke være til stede, og det er derfor min opgave at fortælle, at Det Radikale Venstre ikke kan stemme for det foreliggende beslutningsforslag.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg må indrømme, at jeg på et tidspunkt

egentlig troede, at dette beslutningsforslag var fremsat ene og alene til ære for mig; men nu kan jeg forstå, at man trods alt prøver at hidse sig op til en ideologisk debat, der overhovedet ikke er baggrund for i denne sag.

Der er ikke noget som helst i dette aktstykket, som en borgerlig regering ikke ville have lavet. Jeg forstår, at de borgerlige partier faktisk i princippet er enige i, at vi skal have lavet et selvstændigt DSB-busselskab med så lidt som 25 pct. privat deltagelse.

Her får vi altså lavet et selskab i Aalborg med minimum 20, men muligvis 40 pct. privat deltagelse – det er jo minimum 20 pct., Aalborg Kommune skal sælge. Hvis de vil lave en god forretning, kan det være, at de sælger 40 pct. og laver nogle ordentlige aktionæroverskoster, så vi får et virkelig pragtfuldt samarbejde mellem privat og offentlig drift. Det vil vi gerne være med til; men under alle omstændigheder: 20 pct. deltagelse i et selskab, som der så igen bliver 25 pct. deltagelse i de 58 pct. af – hvis det er til at forstå – så er der ikke mindre privat drift i det her end det, de borgerlige partier ville have medvirket til.

Der er ikke fugls føde i denne sag. Jeg ved ikke, om man har troet, at nogen fra regeringspartierne ville være hoppet på dette forslag, men det glæder mig at få lejlighed til at understrege, at sådan arbejder vi altså ikke sammen i denne regering.

Grundlaget for dette aktstykket er, hvad vi i den øjeblikkelige situation kunne blive enige om, og sådan er det i et regeringssamarbejde: Man giver lidt, og man tager lidt, og så finder man frem til noget, som er rimeligt for alle parter.

Jeg er selvfølgelig lidt frustreret på de borgerlige partiers vegne over, at de ikke nyder så megen respekt i Aalborg Kommune, som jeg gør ene mand. Da jeg prøvede at forhindre denne organisering af busdriften i Aalborg, strejkede hele busselskabet; men når tre borgerlige partier prøver at gøre noget, er der ingen, der har nogen som helst tillid til, at de kan få noget ud af det, så det strejker man altså ikke imod. Det må faktisk være lidt beskæmmende.

Vi afviser selvfølgelig beslutningsforslaget og bakker det aktstykket op, som vi har medvirket til gennem et ganske udmærket kompromis.

Anne Birgitte Lundholt (KF):

Jeg kan jo starte med at undskylde over for hr. Ole M. Nielsen, for dette forslag er faktisk ikke stillet på grund af hans tidligere holdninger i sagen. Dette forslag er faktisk stillet af saglige grunde, som ligger langt fra ministerens begrundelse for, hvorfor aktstykket kommer nu.

Ministerens begrundelse er: Nu blev vi enige i regeringen, og så må vi hellere få aktstykket frem. Ja, det står der, det vil man kunne forsikre sig om bagefter. Ministeren bekymrer sig ikke om, hvorvidt det er sagligt at få aktstykket frem. Ministeren bekymrer sig ikke om de løfter til offentligheden, som hans forgænger og partifæller har udstedt i forbindelse med fremlæggelsen af dette aktstykke, eller om sagligheden i at afvente en forhandling, som vi alle sammen er enige om kan føre til en seriøs udskillelse af busdivisionen i et selvstændigt aktieselskab, så der kan komme lige vilkår. Vi har tværtimod oplevet, at trafikministeren blokerer for disse forhandlinger.

Jeg har på fornemmelsen – men det kan ministeren selvfølgelig be- eller afkræfte – at ministeren slet ikke ønsker den opdeling, for så får man jo problemet med at skulle vurdere busdriften på lige vilkår. Kan ministeren sige, om omkostningerne i dette tilbud f.eks. rummer en andel til huslejeudgifter, som svarer til, hvad en privat busvirksomhed har? Hvordan indregner man sådan noget som forsikringsomkostninger? DSB er selvforsikrende. Det er en vognmand bestemt ikke, og der stilles store krav til hans forsikringer. Hvorledes sammenligner man disse omkostninger? Hvorledes opregner man krav til afkastet? Og hvad sker der, hvis der kommer et underskud i et foretagende som dette? Der står godt nok i aktstykket, at det forventer man ikke, men der er da ingen aktieudbydere på det private aktiemarked overhovedet, der siger, at de forventer underskud i forbindelse med køb, så hvad er kravene til afkast? Hvad har DSB indregnet af omkostninger, der svarer til den garanti, som private vognmænd skal stille? Og hvorledes stiller man den garanti? Hvordan har man indregnet overheadomkostningerne fra DSB's samlede administration? Hvordan kan man forklare billigere priser på trods af forskelle, meget store forskelle, både på lønninger og andre omkostninger? Og hvordan kan man forklare, at

de tilbud, der er kommet fra private vognmænd, er blevet fejlet af bordet, og at man så alligevel har indledt forhandlinger? Ja, man kan forklare det med det, ministeren sagde fra starten: Regeringen blev enig, og så måtte vi jo gå til Aalborg og blive enige med dem om en ny konstruktion, som svarer til den, regeringen var blevet enig om.

Det er jo en utrolig situation, vi står i her: Først slås regeringen internt, og så går den ud og laver en ny konstruktion. Ministeren løber lige så hurtigt, som en hest kan rende, fra de løfter, forgængerer har givet lige før jul. Regeringen løber fra det, den selv har erklæret er rimeligt i denne sag.

Ministeren sagde også – og det fik jeg ikke svar på, men det kan være, jeg får det i denne sidste runde – nogle uhyrligheder i forbindelse med ligheden mellem driftsmidler og egenkapital. Hvis man gør omkostningerne op i et sådant licitationsforløb uden at kende forskel på egenkapital og på driftsinvesteringer, kan jeg godt se, at man får et problem med at forstå, hvor det er, vi vil hen, når vi f.eks. taler om forrentning af kapitalen.

Hr. Bakholt siger, at det undrer ham, at K og V har ladet sig lokke i salen med aktstykket. Nu skal man jo ikke stå her og fortælle, hvorledes forløbet har været, men jeg kan betro hr. Bakholt, at rækkefølgen af de mennesker, der står som forslagsstillere, også har en vis betydning for, hvem det er, der har forsøgt at få hvem med i salen i denne sag. Men vi tre partier er enige om, at det sagligt set var det korrekte på basis af den foregående ministers udtalelser.

Så har vi hr. Tommy Dinesen, som siger, at man bare er ude på at lade de private skumme fløden. Jeg kan trøste hr. Tommy Dinesen med, at det er vi ikke ude på. Det eneste, vi er ude på, er, at ministeren skal tage sig sammen til at færdiggøre den forhandling, som han ikke kan blive enig med sig selv og formentlig heller ikke med hele regeringen om hvordan skal foregå, om at få dannet det uafhængige selskab, som gør, at man kan gå ind på lige vilkår og byde på lige vilkår. Så skal man nok, som også andre ordførere fra forslagsstillerne har sagt, få opbakning, hvis man ellers laver en fair selskabsdannelse.

CD's holdning har jeg kommenteret. Jeg fik ikke noget svar til sidst. Jeg tager egentlig tavs-

[Anne Birgitte Lundholt]

heden som en bekræftelse på, at CD er enig i, at når det reelle forløb i denne sag fremgår af de besvarelser, jeg går ud fra trafikministeren vil være til rådighed med, vil CD nok også få vurderet deres holdninger.

Til hr. Ole M. Nielsen, der sagde, at man ikke hoppede på. Vi havde ikke drømt om, at nogen fra regeringspartierne ville hoppe på vores forslag. Det har aldrig været tradition – heller ikke i vores regeringsperioder – at individualister fra regeringspartierne sådan fremsatte egne forslag eller hoppede på oppositionens forslag, så det har vi slet ikke drømt om. Vi havde faktisk drømt om, at både hr. Ole M. Nielsen og trafikministeren – trafikministeren inspireret af sin forgængers udtalelser – ville være med til at drøfte dette sagligt og grundigt, således at vi måske kunne være enige om én ting: lad dette aktstykke vente, indtil vi har afsluttet forhandlingerne om en udskilning af busdivisionen til busaktieselskab og fået fastlagt omkostningsstrukturen. Lad os derefter vurdere, hvor der er lige vilkår, og hvor der ikke er lige vilkår, og den opfordring vil jeg gerne komme med i saglighedens navn – ikke alle disse småpillerier med politiske stiklerier om, hvem der har forført hvem til et stykke seriøs politisk arbejde om at få afdækket omstændighederne om DSB og Nordjylland.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Nu må fru Anne Birgitte Lundholt meget undskyldte, at det har ligget mig så fjernt at tro, at der lå saglighed bag dette forslag; det må jo skyldes andre oplevelser, jeg har haft med de borgerlige partier i denne periode, at jeg ikke var kommet på den tanke.

Men det bekræftes da også af, at der ikke er tale om det, men det, som fru Anne Birgitte Lundholt her opridser, nemlig de problemer, der er med uigennemsigtighed i offentlig drift, med, at DSB er selvforsikrende og med fællesomkostninger. Det er jo et selvstændigt aktieselskab, hvor DSB kun har 58 pct., og hvor der er mindst to andre deltagere, og det kører under ganske almindelige aktieselskabsbetingelser, så man selvfølgelig kan gennemskue tingene og kontrollere, hvor pengene kommer fra, hvor de går hen, og hvor man skal forrente sin kapital osv. Der er ikke tale om alle de problemer, som fru Anne Birgitte Lundholt her opridser.

Så ville jeg i øvrigt meget gerne, om de borgerlige partier ville bekymre sig lidt mere om deres lokale politikere rundt om i amterne og om de trafikelskaber, som de er med til at lave, som opretter nogle kontraktforhold og licitationsbetingelser, sådan at små vognmænd fra amternes trafikelskaber efterhånden ryger ud til fordel for store selskaber, netop fordi man vælger nogle kontraktformer, som egentlig har deres baggrund i privatisering – de dejlige ord privatisering og markedsøkonomi, som ligger til grund for trafikelskabernes politik, men som netop resulterer i, at alle de små vognmænd rundt i de små byer, dem med de fire, seks og otte biler, ryger ud. Så det med privatisering og markedsøkonomi er ikke det eneste saliggørende.

Andre konstruktioner kan måske tænkes at føre til noget, der er lige så fornuftigt, og det tror vi faktisk at dette kan.

Trafikministeren (Trøjborg):

Hr. Ole Donner stillede mig på et tidligt tidspunkt i diskussionen et spørgsmål om, hvorvidt jeg stod ved det brev, jeg havde sendt til Danske Bilruter 7. februar i år, om, at det var vigtigt for mig, at der var en fair konkurrence, og at det foregik på fair betingelser. Det gør jeg naturligvis.

Det er også sådan, at der har været stor bevågenhed om DSB's tab og om, når DSB har vundet i de licitationer, som amtskommunerne har ladet gennemføre af busdriften. I den forbindelse har vi jo svaret på de spørgsmål, der har været stillet af en række folketingsmedlemmer, og kunnet bekræfte, at der har været tale om fair konkurrencebetingelser.

Når hr. Aagaard spørger, om det nu ikke var bedre at få omdannet DSB Busser til et aktieselskab – for så kunne i alt fald det flertal, der stod bag den beslutning, blive enig om, at det aktieselskab så arbejdede på fair betingelser i fremtiden – forstår jeg, at man har en divergens i diskussionen, for på den ene side siger man, at hvis DSB kan lave et aktieselskab for deres busdrift, kan dette aktieselskab i fremtiden byde i fair og fri konkurrence, men når DSB, Aalborg Kommune, private busselskaber i Aalborg Kommune og Nordjyllands Trafik-selskab udbyder busdriften, er det ikke på fair konkurrencebetingelser.

[Trafikministeren]

Jeg håber alligevel til trods for en noget forplumret diskussion, at det kan lade sig gøre med et bredt flertal at lave DBS's busselskab om til et aktieselskab. Det, der har været vigtigt for mig, er at sige, at det må ses i sammenhæng med DSB's øvrige struktur, og at vi må vide helt konkret på kroner og øre, hvordan der kan oprettes sådan et aktieselskab.

Jeg fremsætter et forslag i slutningen af august måned og indbyder til forhandlinger – hr. Agaards parti skal også nok blive indbudt – om hele DBS's struktur, og så bliver det ikke så meget lyrik, men præcist på kroner og øre, hvordan vi kan gøre det.

Dernæst bliver der selvfølgelig en helt konkret afklaring af, hvad det betyder for de tjenestemænd, der er ansat i DSB i dag. På hvilke vilkår skal de arbejde for det nye aktieselskab?

Når hr. Helge Mortensen har udsendt en pressemeddelelse, kan jeg jo kun gætte på bevæggrunden hertil, og det er vel fair nok den, at han ikke kunne komme igennem med sit forslag, dengang han håbede hurtigt at kunne komme igennem med en omdannelse til et aktieselskab, og det synes jeg er rimeligt nok, men sådan gik det ikke helt.

Situationen er den, at jeg har stået over for Aalborg Kommune, der meget gerne ville sælge aktier til DSB, og den har spurgt, om det var en rimelig måde at gøre det på. Jeg har sagt, at jeg syntes, det så fornuftigt ud. Jeg vil stadig væk påstå, at det ser fornuftigt ud – også som en forretningsmulighed for DSB – og derfor går vi ind i det.

Det er i øvrigt også karakteristisk for debatten, at hr. Ole Donner ikke kan finde ud af, om det er en dårlig forretning, og fru Anne Birgitte Lundholt ikke kan finde ud af, om det nu er en alt for god forretning for DSB.

Jeg mener, at der er tale om en helt fornuftig investering, som ser ud til at kunne blive en ganske normal, sund forretning inden for den branche, som vi her taler om. Vi indskyder kapital, som hr. Ole M. Nielsen sagde det, i et aktieselskab, der fungerer på helt fair og normale betingelser, og når næste udbudsrunde løber af stabelen i Nordjyllands Trafikselskab, byder selskabet på almindelige vilkår på busdriften.

Fru Anne Birgitte Lundholt siger jo alting på en gang og blander tingene umådelig sammen, når der er tale om oprettelse af et bussel-

skab. Der er et forslag til folketingsbeslutning om, at vi skal trække aktstykket tilbage. Det blandes sammen med de almindelige udbudsrunder, der har været landet over, hvor DSB har tabt og vundet, og vi har i øvrigt set en strukturudvikling, som er interessant, nemlig at en mindre vognmand har tabt og større sammenslutninger af busselskaber har vundet, og man kan sige, at trafikelskaberne har besluttet at benytte den udbudsform. Man kan jo godt forstå, at Nordjyllands Trafikselskab har gjort det, for Nordjyllands Trafikselskab har sparet skatteyderne for omkring 10 mio. kr. ved at anvende udbudsformen.

Jeg er da glad for, at fru Anne Birgitte Lundholt meget gerne vil være så overmåde saglig, at det skal gentages. Jeg tror, det var noteret her på min lille blok i hvert fald fem gange, og jeg ser selvfølgelig frem til den diskussion, som vi måtte få i Folketingets Trafikudvalg eller Finansudvalg, eller hvor det bliver, og vi er naturligvis villige til at svare på spørgsmål.

Jeg synes ikke, at sagen er særlig kompliceret; det er da ikke nogen større videnskab, at vi her investerer i et busaktieselskab. Der er en købsmulighed; vi siger, at det ser fornuftigt ud, lad os gøre det. Vi søger bevilling hertil, og så må selskabet klare sig på normale selskabsbetingelser inden for branchen.

Jeg har sagt, at der i praksis er tale om den samme situation – hvis man er en af konkurrenterne til busselskabet, nemlig en privat rutebillejer – som opstår, når DSB køber driftsmidler andre steder, hvor der også følger det med, der gør her, når man indskyder egenkapital for ejerskab til driftsmidlerne, nemlig det, der er interessant, at man får kontraktrettighederne med udbyder af kørsel, nemlig busselskabet, og så er konkurrenterne i praksis i lige nøjagtig den samme situation, nemlig at de må vente til næste gang, der er en udbudsrunde.

Næste gang der er en udbudsrunde, må det afgøres ved licitation, om DSB, hvad enten det har overtaget et antal busser, dertil knyttede kontraktrettigheder, nogle aktier, majoritetsaktier eller en aktiekapital i et busselskab, får de videre opgaver, og det vil selvfølgelig foregå på fair og lige betingelser. Jeg vil endda mene, at det burde være tilfredsstillende for de borgerlige partier, at det nu sker i aktieselskabsform. Hvis man i øvrigt er betænkelig ved, om der kan overføres midler i DSB's selskab fra

[Trafikministeren]

den almindelige jernbanedrift til et busselskab, burde det være nemmere at overskue, at dette busselskab, når det skal byde i næste runde, byder på helt fair og lige betingelser. Det skal naturligvis have forretningen til at køre rundt ligesom de øvrige rutebilejere, der måtte byde, hvis det skal have en chance for at forrente egenkapitalen på en fornuftig måde.

Det handler om, at der bliver fair, lige og gennemskuelige betingelser. Der kan ikke overføres driftstilskud fra DSB til dette aktieselskab; der er tale om en helt normal aktieinvestering.

Men jeg glæder mig da til at få mulighed for at besvare de mange spørgsmål, som udvalget ser ud til at ville stille ved den kommende udvalgsbehandling.

(Kort bemærkning).

Anne Birgitte Lundholt (KF):

Der er nogle ting, der ikke hænger sammen. Trafikministeren sagde, at årsagen til, at hans forgænger har udtalt sig på den fornuftige måde, han har, formentlig er, at han ikke kunne komme igennem med sit forslag om omdannelse. Her sidder et stort flertal i Folketinget og ønsker den omdannelse, og samtidig siger trafikministeren, at han er ikke klar med noget forslag om omdannelse før engang i august måned. Sylte, sylte, sylte!

Vi, trafikordførerne, har siddet og forhandlet. Vil det sige, at trafikministeren har ført skinforhandlinger med trafikordførerne her i foråret på baggrund af et forslag, som trafikministeren siger hans forgænger ikke kunne komme igennem med?

Trafikministeren må meget undskylde, men der er noget, der halter.

Så kommer vi til, at man har sparet skatteyderne i Aalborg for 10 mio. kr. Kunne det være, man kunne have sparet mere? Det finder vi ud af, når vi også fra CD's ordfører får en afklaring, men det er da klart, at staten løber risikoen. Så længe busserne ikke er skilt ud, har vi jo taget en risiko med den kapital, der skydes ind i selskabet.

Samtidig har vi en diskussion om, hvilke kalkulationsprincipper DSB så bruger til at putte ind i det selskab, når udbudsrunder kommer. Det kan man ikke tale sig fra. Det er ikke en sammenblanding af kendsgerninger; så længe selskabet ikke er udskilt, som forgæ-

geren til ministeren så klogeligt sagde, kan det ikke blive fair.

Til sidst om aktieselskabsformen: Hvis det er staten, der her køber en egenkapital, er det altså også staten, der taber den, hvis det går galt i DSB. Hvis det er udskilt og vi har et privat selskab, er det adskilt; nu er det lige lukket ned i et sugerør.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

*Meddelelser fra formanden:***Anden næstformand (Grove):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Erhvervsudvalget (22/4 94):

Udtræder: Steffen Kjærulff-Schmidt (FP)
Nyt medl.: Kirsten Jacobsen (FP)

Retsudvalget (22/4 94):

Udtræder: Aage Brusgaard (FP)
Nyt medl.: Steffen Kjærulff-Schmidt (FP)

Det Udenrigspolitiske Nævn (22/4 94):

Udtræder: Charlotte Enevoldsen (CD)
Nyt medl.: Peter Duetoft (CD)
Udtræder: Arne Melchior (CD)
Ny stedf.: Charlotte Enevoldsen (CD)

Markedsudvalget (22/4 94):

Udtræder: Fogh Rasmussen (V)
Nyt medl.: Mejdahl (V)
Udtræder: Bertel Haarder (V)
Nyt stedf.: Jens Skrumsager Skau (V)

[Anden næstformand]*Det Energipolitiske Udvalg (22/4 94):*

Udtræder: Kent Kirk (KF)

Nyt medl.: Aagaard (KF)

Udtræder: Per Tærsebøl (KF)

Nyt medl.: Kent Kirk (KF)

Socialudvalget (22/4 94):

Udtræder: Kirkegaard (KF)

Ny stedf.: Bendt Bendtsen (KF)

Erhvervsudvalget (25/4 94):

Udtræder: Rahbæk Møller (SF)

Nyt medl.: Aage Frandsen (SF)

Udtræder: Bendt Bendtsen (KF)

Ny stedf.: Henning Andersen (KF)

Finansudvalget (25/4 94):

Udtræder: Bendt Bendtsen (KF)

Nyt medl.: Henning Andersen (KF)

Kirkeudvalget (25/4 94):

Udtræder: Bendt Bendtsen (KF)

Ny stedf.: Henning Andersen (KF)

Markedsudvalget (25/4 94):

Udtræder: Mejdahl (V)

Nyt medl.: Fogh Rasmussen (V)

Udtræder: Jens Skrumsager Skau (V)

Ny stedf.: Bertel Haarder (V)

Det Politisk-Økonomiske Udvalg (25/4 94):

Udtræder: Bendt Bendtsen (KF)

Nyt medl.: Henning Andersen (KF)

Socialudvalget (25/4 94):

Udtræder: Bendt Bendtsen (KF)

Ny stedf.: Henning Andersen (KF)

Udvalget vedrørende Grønlandslove (25/4 94):

Udtræder: Bendt Bendtsen (KF)

Nyt medl.: Henning Andersen (KF)

Udvalget til Valgs Prøvelse (25/4 94):

Udtræder: Bendt Bendtsen (KF)

Nyt medl.: Henning Andersen (KF)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 27. april 1994, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 19.15
