

By- og boligministeren (Jytte Andersen):

Jeg vil gerne takke for den venlige modtagelse, som forslaget har fået, og vil selvfølgelig også tilkendegive, at naturligvis skal høringssvarene spille deres rolle i forhold til det videre arbejde; men jeg takker for den velvillige modtagelse.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af lovforslag nr. L 127: Forslag til lov om ændring og om ophævelse af lov om DSB Busser A/S samt om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S. (Salg af DSB Busser A/S (Combus a/s) m.v.).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).
(Fremsat 2/12 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Vi må hellere lige vente et øjeblik. Vi afbryder lige mødet et par minutter og ser, om vi kan finde trafikministeren. Det må være rigtigt, at ministeren er til stede i salen. Vi prøver lige at sætte en eftersøgning i gang af ministeren, så vi afbryder lige mødet et par minutter.

Det var godt at se trafikministeren, hun har været ventet længe.

Hr. Poul Andersen.

Poul Andersen (S):

Socialdemokratiet er positivt over for det fremsatte forslag, som er ændret i forhold til det, vi var enige om med forligspartierne bag den rammeaftale, der er på DSB-området nu, hvor

vi fra salg af 25 pct. af aktierne nu lægger op til, at det hele kan afvikles som selskab på én gang.

Det mener vi egentlig er en styrke også i forhold til det, at der nu er lavet en aftale med Dansk Jernbaneforbund, sådan at vi får løst problemet omkring tjenestemænd, og at vi får almindelige overenskomster og derved også bringer selskabet i stand til at kunne konkurrere på lige vilkår med øvrige selskaber. Så Socialdemokratiet er positivt over for forslaget.

Svend Heiselberg (V):

Vedrørende salg af aktierne i DSB Busser kan vi i Venstre sige, at vi er tilfredse med, at der tilsyneladende bliver indgået en tilfredsstillende aftale med tjenestemændene ved salget af Combus som aktieselskab.

Staten må jo nok indstille sig på, at den mister penge ved salget; men når det er sagt, vil jeg tilføje, at det er prisen, som vi må betale for at komme ud af en fejlslagen indstilling; at det offentlige nødvendigvis kan drive virksomhed.

Vi skal som politikere sørge for, at alle egne af landet får den nødvendige trafikbetjening, og det kan altså godt ske, uden at det offentlige står som ejer af et busselskab.

Venstre kan støtte lovforslaget og kan anbefale, at vi drager lære af, at det ikke er en guds lykke at drive virksomhed, hvis man ikke kan få hånden langt ned i statskassen, men må klare sig i den fri konkurrence.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Svend Heiselberg talte om den fri konkurrence. Jeg vil gerne høre, hvad der er hr. Svend Heiselbergs perspektiv på det her forslag.

Landsforeningen Danmarks Bilruter har påpeget, at det her forslag yderligere vil fremme internationaliseringen, og hvis det er korrekt, vil det yderligere fremme monopoliseringen. Busdrift giver i dag så få penge, der er så lidt profit i det, at det kun er meget store internationale foretagender, der vil vinde. Det er ikke Enhedslistens vurdering alene. Det er Landsforeningen Danmarks Bilruters vurdering.

Hvad er hr. Heiselbergs perspektiv? Er det, at vi skal have en monopolisering inden for bilrutesystemet, og at vi skal slå de små bilruteejere ihjel? Eller hvad skal der ske i forbindelse med frasalget af disse aktier?

I øvrigt skal jeg minde hr. Heiselberg om, at hr. Heiselberg tidligere under forhandlingerne i 1995 påpegede, at DSB Busser A/S burde påta-

ge sig et geografisk og samfundsmæssigt ansvar.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det skal vi også. Men det ansvar, vi skal påtage os, er at drage omsorg for, at der bliver en trafikbetjening ude i de forskellige områder af landet.

Men vi har ikke den opfattelse, som venstre-fløjen har, at vi med statsmidler skal drive busselskab her i Danmark. Det skal den frie konkurrence nok selv klare, uden at vi her fra Folketingets side skal være med til at bestemme, hvordan busselskaberne skal køre.

Så derfor er det, som jeg har sagt, en guds lykke, at man har truffet den her beslutning, og jeg håber, at den vil være omsiggribende på en lang, lang række andre områder.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg bliver nødt til at gentage mit spørgsmål én gang til: Landsforeningen Danmarks Bilruiter har vurderet, at det her ikke medfører fri konkurrence, men monopolisering, fordi forudsætningerne for en fri konkurrence i denne branche ikke er til stede. Hvis Danmarks Bilruiter har ret i deres analyse, hvad vil Venstre så gøre, når nu Venstre ønsker fri konkurrence, for at sikre den fri konkurrence?

Hvordan kan man sikre det, så det ikke bare bliver et par monopoler, der snupper hele kagen? Hvordan kan man sikre det, hr. Heiselberg?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg tror, der er noget, hr. Kolstrup fuldstændig har misforstået. Hvis Danmarks Bilruiter skulle have udtalt sig sådan, som de bliver citeret for, så har de også misforstået noget. For det, der vil være den værste konkurrence for dem, er, hvis man kan blive ved med statsmidler at drive busvirksomhed her i Danmark, sådan som f.eks. Combust har gjort.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte dette forlig, vi har lavet. Jeg synes det er godt. Jeg synes, der er perspektiver i det her. Vi får stoppet alle de mange rygter, der har været, om at der har været statspenge i konkurrencen, som har været med til at udkonkurrere små vognmænd

rundt omkring i landet. Og jeg er glad for ministerens holdning her: at vi ikke tager 25 pct., men sælger alle 100 pct. på én gang.

Vi står bag det her forlig og vil være med til at gennemføre det på en sober og pæn måde.

For at der nu ikke skal være tvivl om det, Danmarks Bilruiter mener, så er det, at de vil opkøbe det og dele det ud i små selskaber, så man kan holde det ude i regionerne igen. Og det er noget helt andet end det, hr. Kolstrup omtalte før.

Margrete Auken (SF):

Jeg synes ikke, det er noget helt indlysende forslag det her, fordi der bl.a. foreligger meget forskellige forklaringer på, hvorfor det går skidt i Combust i øjeblikket.

Altså, forslaget har én forklaring, som går ud på, at de overenskomster, man har, er så fordelagtige for chaufførerne og hvem det nu måtte være, tjenestemænd og hvad ved jeg, at det ikke er til at drive busvirksomhed på de vilkår. Og den henvendelse, vi har fået fra Landsforeningen Danmarks Bilruiter, går jo altså i en lidt anden retning. De siger, at det går skidt, fordi det simpelt hen har været dårligt ledet, og fordi de har haft en for ekspansiv strategi.

Jeg ville egentlig være glad, hvis vi kunne få en lidt bedre opklaring af, hvad grunden er, bl.a. når man skal diskutere det emne, som før blev forhandlet sådan vel ideologisk mellem hr. Heiselberg og hr. Kolstrup på en måde, som jeg ikke fandt sådan frygtelig opklarende, men jo nok kampberedt.

Jeg ville egentlig spørge ministeren, om hun ikke kunne kommentere de indvendinger, der er kommet bl.a. fra Landsforeningen Danmarks Bilruiter. Det ville være noget af det, som ville høre med til vurderingen fra vores side, af, hvorvidt vi skal synes, det er en god idé.

Så er der det andet synspunkt, som de private bilruiter lægger frem, nemlig at deres mulighed for at komme ind og tage del i den her konkurrence er vanskelig i den her situation, hvor de jo altså påstår – og det har hr. Kolstrup da ret i – at hvis udbudet bare går, som det ligger her, er der ikke nogen danskere, der har mulighed for at gå ind og byde på det. Så får vi altså den dér ikke så meget internationalisering som monopolisering, som kan blive en farlig sag i det spørgsmål, og det går ud over, skriver de private busselskaber, konkurrencen og forsyningsikkerheden.

Det vil vi også gerne have svar på. Vi synes faktisk, det ligger lidt uafklaret hen, og vil derfor ikke uden videre sige hverken ja eller nej til det her forslag. Vi vil godt have lidt mere opklaring og ser i øvrigt frem til at se høringsvarene.

Jeg er godt klar over, at det hele skal gå meget stærkt. Men engang imellem er det altså lidt uhyggeligt, at den dér finansminister koster rundt med os i alle mulige sammenhænge. Vi skal sælge, og vi skal købe, og vi skal nedlægge, og vi skal oprette, fordi ham dér hr. Richelieu sidder dér og har hele magten.

Vi ville godt have lidt tid til at finde ud af, hvordan tingene skal gøres, med henblik på måske at få gjort det så fornuftigt som muligt.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

For at det her ikke skal gå ind som en stor sandfærdigheds tærskel, vil jeg gerne gøre fru Margrete Auken opmærksom på, at der har været to temaer fra Danmarks Bilruter.

Det ene er, at de synes, at udlændinge ikke skulle opkøbe det, fordi det så ville være et nyt monopol, der kom ind.

Det andet er: Efter man har set ministerens forslag, så anerkender man ministerens forslag, og så siger man: Jamen så vil vi slå os sammen et antal danske vognmænd og købe det og stykke det ud i regionale selskaber. Det synes jeg egentlig ikke lyder så tosset.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er blot lige for at få præciseret, hvad der rent faktisk er sket i Danmark i 1990'erne. Fru Margrete Auken taler om, at der bliver købt og solgt.

Jeg vil bare have fru Margrete Aukens bekræftelse på, at der har været én eneste klar samfundstendens i 1990'erne, og det er, at det offentlige har solgt ud og solgt ud, og at vi har haft en ren og klar privatisering, liberalisering. Jeg kan også høre dernede, at man er meget enige i det, og man er meget fornøjede fra det borgerlige Danmarks side. Smilene kommer på læberne.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Der er en sætning, jeg måske gentager lidt for tit, men som jeg igen får lyst til efter de to sidste indlæg at køre frem med, nemlig at man altså

tænker bedre med sit hoved end med sine fordomme. Og når jeg f.eks. hører hr. Ikast beskrive, hvordan venstrefløjens nødvendigvis må være, er det altså lige så forudsigeligt, som det i og for sig er at høre hr. Kolstrup.

Jeg vil godt sige, at SF ikke nødvendigvis er imod privatiseringer, eller at tingene bliver gjort på en anden måde. Vi er faktisk meget store tilhængere af, at det bliver gjort på den mest effektive måde, for de færrest mulige penge, og det synes vi er fint, hvis det kan lade sig gøre sådan.

Der er noget, vi ikke helt kan få opklaret endnu på baggrund af det her. F.eks. er det at sælge en forretning på et tidspunkt, hvor den har det skidt, normalt ikke god business, medmindre man siger, at man altså virkelig skal se at komme ud af det hurtigst muligt, bare fordi det her går slemt. Men det er det, vi ikke rigtigt kan gennemskue i denne her sammenhæng, om det er sådan. Og det er det, jeg bare beder om, at vi kan få bedre oplyst.

Det kan da godt være, at det kan blive, som hr. Ikast foreslår, at de små selskaber kan gå sammen og så drive det på en anden måde. Jeg synes, det lyder interessant. Er der mulighed for det? Er der mulighed for det i denne her lov, eller ligger den bare sådan bom helt fast, fordi det er foregået med den hast, det er foregået med, og stort set i Finansministeriet i stedet for i det ministerium, der i hvert fald burde have forstand på trafikpolitik?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er sjældent, jeg har haft mulighed for at rose fru Margrete Auken. Jeg tror, det er første gang. Og det er netop i forbindelse med det essentielle i det her, at vi har ansvaret for samfundsmidlerne, for den bedste og billigste måde det bliver gjort på, men også ansvaret for, at der er en ordentlig og velfungerende kollektiv trafik. Hvem der så sidder ved rattet og ellers står for driften i det daglige, er underordnet, for vi har samfundsansvaret omkring de ting her. Så det er vi meget enige med SF i.

Ole Donner (DF):

Så vil jeg benytte lejligheden til at rose hr. Poul Andersen for at sige, at det skal være bedst og billigst. Sådan plejer det ikke at være. Det plejer at skulle være DSB eller staten og dyrt og bureaukratisk. Så det er da nye toner, som jeg synes er glimrende.

Men tilbage til lovforslaget. Det lyder, som om det ville være vældig godt. Nu sælger man aktier. Nu privatiserer man. Nu skal det ikke længere være offentligt. Og det skulle vi jo normalt i Dansk Folkeparti være henrykte over og sige: Det er vel nok godt, nu kører det fint. Men vi kan ikke lade være med at tænke: Hvordan er det her kommet op? Hvad er hele forhistorien?

Ja forhistorien er, at DSB havde en lang række busser. Men de var så dumme, at de ansatte tjenestemænd, som de så ikke kunne regulere på, alt efter om de fik lidt kørsel eller meget kørsel. Så blev det lavet om til et aktieselskab, hvor man lavede nogle kunstige priser. Man gav dem så billige busser, at de kunne tage ud og underbyde samtlige private vognmænd. De vandt den ene licitation efter den anden, og de små vognmænd måtte lukke.

Der er jo ikke nogen hemmelighed i, at Combust jo ikke er Danmarks mest velfungerende selskab, hverken ledelsesmæssigt eller økonomisk. Og derfor er det jo nok en god idé at komme af med det, sådan at man kan sørge for, at der kommer nogen til at drive denne her virksomhed, eller de virksomheder, som det rettelig burde være.

For hvorfor udbyder man alle de aktier til salg på én gang, hvor ikke nogen andre engelske eller franske eller andre udenlandske selskaber reelt har mulighed for at komme ind og byde? Hvorfor giver man ikke tilladelse til at sælge nogle af de gode kontrakter, man har vundet? Så kunne man lade nogle velfungerende vognmandsfirmaer i Danmark overtage nogle af de kontrakter på samme vilkår. Det gør man ikke. Næ, man siger: Nu skal de væk alle sammen.

Det er jo sket andre steder også. Vi havde et eksempel med Liniebus, der gik ud og underbød alle de små vognmænd. Der er jo snart ikke nogen vognmænd tilbage, og de få, der er tilbage, forbyder trafikministeren at køre langs med banerne, fordi det er for meget konkurrence over for DSB, hvis man kører fjernbusser eller lignende.

Jeg kan heller ikke lade være med at tænke på, at da så Liniebus havde overtaget det hele, begyndte det også at blive en god – i parentes dårlig – forretning, som de andre stormastodoner. Så gav man 27-28 mio. kr. i tilskud til at lave lavkulsbusser til handicapdrift. Bagefter tabte de nogle ruter – det er jo, hvad der sker, når man er ude i fri konkurrence. Så solgte de

busserne til Finland, og så skulle man jo tro, at staten sagde, at så vil vi gerne have vores penge tilbage. Ja, det gjorde ministeren også; trafikministeren har sendt en regning engang i sommer, som ikke er blevet betalt.

Når man så spørger finansministeren: Hvordan hænger det sammen med, at man kan få lov til at give tilbud på busruter, når man faktisk er på konkursens rand, ligesom Combust? Combust er jo også på konkursens rand, de burde jo heller ikke have lov til at byde på sådanne ruter.

Men så siger ministeren: Jamen, de har jo køretilladelsen, så det har ikke noget med at gøre, at de skylder penge. Og nu er trafikministeren kommet så langt, at trafikministeren siger: Nu må statsadvokaten se på, om man kan fratage dem den dér køretilladelse.

Alt i alt rejser det her forslag en lang, lang række spørgsmål, som vi gerne vil have ministeren til at svare på. Men det er klart, at Dansk Folkeparti ender med at stemme for det her forslag, for det kan ikke blive dårligere, end det er.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Min korte bemærkning er faktisk til fru Margrete Auken, men jeg nåede det ikke på det tidspunkt. Det var den dér med, om ikke man kunne sælge Combust i små stumper. Og i modsætning til, hvad der står i lovforslaget, så står der faktisk i bemærkningerne, at det udmærket kan lade sig gøre, og mig bekendt har hr. Richelieu heller ikke noget imod, at det sker på den måde.

Der står faktisk her, at man har fået foretaget en uvildig vurdering, og deri anbefales samtidig, »at staten fortsætter med at øge sin fleksibilitet som ejer gennem en »salgsmodning« af Combust a/s i bred forstand, herunder ved at søge en ophævelse af begrænsningen på 25 pct. ved salg af aktier i selskabet samt ved at løse det problem, som tjenestemændenes særlige løn- og ansættelsesvilkår udgør for selskabet,« ud over, hvad selskabet blev kompenseret for ved stiftelsen i 1995.

Det er jo det med tjenestemændene, vi ordner her, og så står der godt nok, at man skal sælge aktierne. Men der er åbnet mulighed for, at man kan lave denne her salgsmodning og sælge det, hvis ellers der er fornuft i det, og fornuften er, at det kommer danske vognmænd og det danske erhvervsliv til gode.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det var til hr. Ole Donner, men hr. Ole M. Nielsen sagde det jo faktisk, for det, det handler om, er tjenestemændene; det er jo det, der har været problemet omkring Combis i forhold til det reelle, der skulle foregå; nemlig den konkurrencemulighed i forhold til andre. Man har særlige vilkår som tjenestemand, som har været godt under den forudsætning, at der lå nogle helt faste linjer, som DSB kørte på, og de havde fra nu af – og i al evighed, troede man. Nu er der en ny situation, hvor vi byder linjerne ud, og hvor det så vil sige, at man skal overholde de forpligtelser, der ligger på tjenestemandsområdet.

Det gør vi nu fleksibelt ved, at der er lavet den aftale med Dansk Jernbaneforbund, og dermed kan man konkurrere på lignende vilkår.

Jeg ser ikke det samme faresignal i, at andre, måske udenlandsk kapital, skulle gå ind og overtage det her – det kan jo også være, det bliver med medarbejderaktier, så der er altså mange muligheder for, at der kan blive inddraget økonomi omkring de ting her.

Det, der er vigtigt for mig, er, at medarbejderne er sikret, at vi får bevaret de her arbejdspladser.

Sidst, men ikke mindst, skal det her også fremtidig bestå af et antal konkurrenter, for at vi også kan forholde os til at få et rimeligt prisniveau på det område her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det bliver stadig vanskeligere at finde ud af, om meningen er, at man skal tjene penge, eller om de skal sættes til i det forslag her.

Jeg kunne forstå på hr. Ole M. Nielsen, at vi jo så er enige om, hvem Richelieu er, og at der er givet lov til, at vi godt må splitte det her op, men så ved jeg ikke, om det kommer til at koste mere eller mindre, eller hvad der sker med det.

Jeg vil godt spørge ministeren, om hun ikke godt her – og jeg tror, hun får lov til det fra, jeg vil ikke kalde det det højeste sted, men hvad man så kalder det sted, hvor lovene i øjeblikket laves – vil love os, at vi kan få en redegørelse, så vi kan se, hvad der faktisk kan lade sig gøre, også med hensyn til medarbejderaktier og sådan noget. Der er en række ting, som jeg synes er svære at gennemskue på baggrund af lovforslaget, sådan som det ligger.

Det er meget tænkeligt, at vi vil stemme for det, men jeg vil godt have lidt mere begreb om, om det er meningen, at man skal af med noget, koste hvad det vil, eller om det er meningen, at man skal tjene nogle penge ved det, eller det er meningen, at vi skal skabe en mere effektiv busdrift. Altså, hvad er meningen med forslaget? Når man hører debatten, er det ikke helt let at gennemskue.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Nu skal indlæggene helst være til den sidste ordfører.

Hr. Ole Donner.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Til hr. Poul Andersen vil jeg gerne sige om det med tjenestemænd: Ja, men det kan da være en udmærket foranstaltning at have tjenestemænd ansat, og sådan var det i gamle dage i DSB, for dér var det sådan, at hvis man kom ind i DSB, så var man der, indtil man blev pensionist.

Så begyndte man pludselig at lave fri konkurrence, og man begyndte at byde på nogle ruter, så man pludselig stod med nogle chauffører, som man ikke havde brug for. Så laver man et statselskab, som så heller ikke kan køre. Og vi så jo tydeligt, at DSB jo faktisk først begyndte at have økonomer ansat, da de havde sat masser af penge til på færgedriften; sådan var det jo. Derfor vil det blive en dårlig forretning.

Det dér med at udstykke firmaet i små enheder og sælge forskellige værdier, synes jeg vil være en god idé, jeg tror bare det er svært at sælge en dårlig ledelse, et dårligt drevet selskab, og har man nogle gode ruter indimellem, så sælger man dem fra. Så jeg tror personlig, at det vil være svært at sælge resten af aktierne.

Fru Margrete Auken spørger, om de skal tjene penge, eller om de skal sætte penge til. Det er ikke noget svært spørgsmål, for hvis det er statsligt styret, sætter de penge til – hver gang. Men jeg er enig med fru Margrete Auken i, at der er en række spørgsmål, der skal besvares, og det sagde jeg også i mit første indlæg. Der vil være en stribe af spørgsmål, og der vil være nogle forklaringer, der skal til, men én ting er sikkert: Dansk Folkeparti stemmer for det her lovforslag, for det kan ikke blive ringere, end det er.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er jo interessant at lytte til debatten her. Der er måske grund til lige at trække linjerne op, nemlig at lovforslaget faktisk ligger i to dele. Der er nemlig et formål med at lave det, og det er afhændelsen, ikke af 25 pct. af Combust' aktier, men 100 pct., og for at få det til at løbe af sted, eller for, som der står i forslaget, at salgsmodne, ja så bliver man altså nødt til at løse problemet med tjenestemændene, og dem er der jo som bekendt 562 af, og dem er der altså lavet en aftale om, at dem tager staten hånd om.

Når det så er sket, kan man jo se på, hvordan det salg skal foregå, og dér har jeg jo forstået på debatten her, at nogle mener, at man skal afhænde aktierne i klumper til dem, der har lyst til at byde på dem, og andre mener, de skal afhændes 100 pct., med den risiko selvfølgelig, at et udenlandsk selskab går ind og køber de her aktier, og på den måde kommer der et udenlandsk selskab ind.

Det er jo sådan, at man på anden måde sikrer kollektiv trafik, også med busser, hvilket Combust jo har taget livligt del i rundt omkring, ved aftaler med forskellige selskaber, og det vil man selvfølgelig blive ved med, og jeg har sådan set ikke noget imod, at et udenlandsk selskab kommer ind og køber det her.

Jeg tror, der vil ske det, at hvis man giver sig til at dele eller sælge aktier ud i stykker, hvad jeg ikke tror, der sker, vil danske vognmænd måske byde på dem, og ganske langsomt kan de få priserne på dette område til at stige.

Jeg skal bare på Det Radikale Venstres vegne sige, at vi støtter forslaget.

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg skal kort meddele, at CD er for forslaget for i øvrigt at få rettet de her ting ind. Alle vil vide, at for CD er det ikke et ideologisk spørgsmål, men mere et spørgsmål om, at vi i denne sag mener, det er praktisk at fortsætte den linje, man har haft, når det gælder om at få lagt disse opgaver ud til private.

Den sammenblanding, der nu er, har jo givet anledning til en masse overvejelser om, hvorvidt nogle underbyder eller konkurrerer på forkerte vilkår osv. Vi tror, det vil være rart at få afklaret den sag også, så forslaget kan vente CD's fulde støtte.

Søren Kolstrup (EL):

I januar 1995 oplevede vi, at den socialdemokratiske ordfører, hr. Søren Hansen, udtalte, at

de 25 pct. af aktierne i de to selskaber, rederiet og busdivisionen, der kan sælges, ikke er nogen udpræget socialdemokratisk idé, og derfor er den heller ikke rigtig god. Det sagde hr. Søren Hansen i 1995.

Siden har vi oplevet, at der er kommet udlicitering, kommercialisering og delprivatisering, og herefter har vi så nu den totale privatisering. Hvorfor er vi kommet i den nuværende situation? Tja, der er jo ikke stor profit i busdrift. Derfor må man næsten med logisk nødvendighed opleve jungleloven: enkelte vinder, mange taber, og derfor vil vi opleve og har oplevet, at chaufførerne bliver presset. Der er ikke andre steder, hvor man kan stramme skruen.

Hvad er så det for et perspektiv, vi står over for? Trafikøkonomer og til dels Landsforeningen Danmarks Bilruter er enige om, at udviklingen netop på dette område vil føre til internationalisering, konkurrence og monopolisering, og at enkelte store bamsere vinder over de mange.

Tilbage står så diskussionen om, på hvilke måder frasalget skal ske. Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren vil sikre, som ordførerne fra Dansk Folkeparti og Kristeligt Folkeparti har været inde på, at salget finder sted på en sådan måde, at en lang række lokale vognmænd kan komme på banen, og også at en række offentlige, f.eks. kommunale, foretagender kan komme på banen. Hvordan sikrer vi, at der kommer så mange interessenter som muligt, som er rundet af lokale forhold, herunder selvfølgelig offentlige foretagender?

Det sidste, jeg vil spørge ministeren om, er: Hvad er det egentlig for et samfund, som ministeren og Socialdemokratiet vil kæmpe for? Nu har vi til dels fået en privatisering af trafiksektoren. Er det, at vi skal gå videre med hospitalerne, med vejvæsenet, med fængslerne? Vil man som New Labour, at vi skyndsomt skal have gang i privatisering af veje og fængsler? Hvorfor egentlig ikke? Nu har de borgerlige vundet. De sad her med frydefulde smil om munden. Hvad er så næste step? Hvad er det for et samfund, vi skal kæmpe for?

Hr. Heiselberg er i godt humør i dag. Jeg kan se det. Men hvordan har ministeren det? Skal vi videre ad privatiseringens vej, og hvorfor egentlig ikke?

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Forslaget om at sælge samtlige aktier i DSB og dermed det statsejede busselskab Combust hil-

ser Fremskridtspartiet velkommen. Det kunne lige så godt have været vores forslag, men vi vil i hvert fald støtte det ét hundrede procent, selv om det ikke er vores. Det er den eneste måde, hvorpå der kan blive almindelige konkurrencevilkår inden for området.

Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget, er det trafikministeren, der skal indstille til Finansudvalget, hvordan salgsvilkårene skal være. Nu har flere ordførere været inde på det, men jeg vil anmode ministeren om, at der kan findes en model, så selskabet kan sælges i mindre dele.

Om det skal være i licitationsområder med hensyn til busserne, er noget, vi ikke kan tage stilling til her i salen. Det er et stort område, når man vil skille et stort selskab ad, men jeg vil anmode ministeren om at komme med en god idé på det område, måske i samarbejde med Finansudvalget. På den måde er der mulighed for, at mange af de små busselskaber her i Danmark, som er blevet udkonkurreret af RiBus, kan komme tilbage og komme ind igen ved at købe sig ind i nogle af disse licitationer.

Men det er et stort område. Jeg vil gerne, hvis trafikministeren ville tænke på det her sammen med Finansudvalget, men vi støtter forslaget.

Ole M. Nielsen (KRF):

Min hovedkommentar til dette lovforslag, som handler om statens salg af Combust, det tidligere DSB Busser, er, at det er på høje tid. Mange penge kunne have været sparet og nogle mindre, private rutebilselskaber bevaret, hvis man havde ladet være med at udvikle det selskab.

Selskabet blev bl.a. udviklet ved, at man opkøbte mindre selskaber og så gik ud og konkurrerede andre mindre selskaber ihjel, naturligvis ikke alene, men sammen med nogle udenlandske selskaber.

For 4-5 år siden, da Aalborg Kommune var blevet træt af at drive sit bybusselskab, var det meget vigtigt for Aalborg Kommune og for DSB Busser, at DSB Busser fik lov at købe Aalborg Kommunes bybusselskab, på trods af at der var en kvalificeret lokal, privat køber, der både kunne og ville løfte opgaven. Men salg til en privat køber kunne de lokale og nationale socialdemokrater desværre ikke acceptere, og efter en masse skrig og skrål fik vi lavet en arrangement, hvor en lokal busentreprenør fik lov til at komme med i bybusselskabet i Aalborg sammen med DSB Busser og Combust

og med 20 pct. af selskabet. Det har heller ikke været nogen særlig lykkelig sag.

DSB Busser og Combust er et skoleeksempel på, hvor tåbelig statslig erhvervsvirksomhed på markedsøkonomiske betingelser kan være. Det er lidt ærgerligt for en som mig, som ikke er superliberalist og ikke er særlig overfølsom over for statslig virksomhed og slet ikke over for samarbejdet imellem privat og statslig virksomhed, men at drive statslig virksomhed på markedsøkonomiske betingelser, viser mange erfaringer desværre, duer ikke. Combust' ledelse har åbenbart lidt af volumensyge og magtsyge, og man er stadig væk nu, hvor man er på konkursens rand, ude at underbyde andre selskaber med ganske store beløb. Det er fuldstændig tåbeligt af en ineffektiv virksomhed at gøre den slags ting.

Det er godt, at vi skal have Combust solgt, og for mig er der ingen religion i, om det bliver solgt på den ene eller den anden måde. Jeg synes bare, det er fuldstændig tåbeligt at udelukke nogle måder at sælge det på, og det er jo ikke sikkert, at de absolut fleste klejner i kassen er det, der er mest fornuftigt.

Hvis man kunne finde en kombination, hvor én eller flere danske entreprenører kunne købe selskabet til en pris, som var i nærheden af det, som et eventuelt udenlandsk selskab ville give, kunne det da godt ske, at det var fornuftigt for udviklingen i Danmark, ikke fordi jeg tror, at de mange små private busselskaber opstår igen, men vi kunne måske undgå, at yderligere bliver nedlagt.

Jeg synes, at vi skulle prøve at få noget fornuftigt ud af det her under udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er lige et spørgsmål til politisk afklaring. Hr. Ole M. Nielsen, sådan forstod jeg det, vil gerne sikre, at i hvert fald så mange mindre vognmænd som muligt kan komme på banen, og han havde mange kritiske bemærkninger om Combust. Mit spørgsmål til hr. Ole M. Nielsen lyder: Hvad anser hr. Ole M. Nielsen for mest demokratisk, et privat monopol eller et offentligt monopol, hvor han og jeg og hele den danske befolkning kan få indflydelse? Er perspektivet et privat monopol eller et offentligt monopol, hvis vi nu antager, at det er valget? Hvad er mest demokratisk?

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Svaret er let. Det er selvfølgelig et offentligt monopol, men vi står ikke og skal vælge mellem et offentligt og et privat monopol, selvfølgelig gør vi ikke det. Der er ingen, der taler om nogen af delene. Men vi taler bare om, hvilken retning vi kører i, og her synes jeg, vi kører i retning af nogle store, offentlige selskaber, danske og udenlandske, som udkonkurrerer al national og mindre virksomhed i Danmark, og det synes jeg ikke, at staten skal medvirke til.

Det er på mange måder statens opgave også igennem sin politik at modvirke, at markedsøkonomien ødelægges det samfund, som vi ønsker. Markedsøkonomien er effektiv, men markedsøkonomi i renkultur duer ikke.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først vil jeg gerne takke for den overvejende positive modtagelse af lovforslaget.

Der er stillet nogle spørgsmål i denne sammenhæng, og jeg skal prøve at redegøre lidt for, hvad det er for nogle muligheder, vi har, og hvad vi står over for.

For det første vil jeg gerne sige bl.a. på baggrund af det spørgsmål, som hr. Søren Kolstrup stillede, at busområdet er et lidt specielt område. Det er et område, der historisk set har bestået af en række private, lokale busruter, og hvor den lands- og regionsdækkende trafik blev kørt af busser under DSB.

Det var arbejdsdelingen, og det gik godt i mange år, men på et tidspunkt ønskede Folketinget at styrke den lokale og regionale trafik ved at pålægge amterne nogle initiativer i den sammenhæng, og det gjorde vi med den regulering, der ligger for den regionale kollektive trafik. Siden har vi fået udbudsreglerne, som man fra amternes side skal følge, når man køber bustrafik hos private, og det, der har været kendetegnende for den lokale og regionale trafik, er, at man i tidens løb har brugt lokale busselskaber som entreprenører.

Det, at man også her har bevæget sig over på markedsvilkårene, har medført, at markeds kræfterne har virket. Vi har fået klare prisreduktioner i den lokale og regionale kollektive trafik, som også har betydet, at man enten har kunnet spare penge, eller at man har kunnet bruge pengene på endnu mere trafik.

Denne prisreduktion er blandt andet en følge af, at der er sket en koncentration, hvor man har opnået nogle stordriftsfordele, i og med at det

er større busselskaber, der i overvejende grad har vundet licitationerne landet over. Men det er naturligvis vigtigt at være opmærksom på, at vi ikke hermed fremmer en privat monopol-dannelse. Det er næppe ønskeligt under nogen omstændigheder.

Her skal jeg så lige gøre opmærksom på, at vi jo har en konkurrencelov, og en konkurrencelov gælder altså også på dette område. Men det er klart, at amterne bør være opmærksom på den måde, de tilrettelægger deres udbudspolitik på, så det ikke fremmer egentlig privat monopoldannelse.

Når det gælder om at sælge Combust, som vi nu gør klar til med dette lovforslag, vil jeg sige, at det er en klar pligt, at vi sælger statens og dermed befolkningens busselskab bedst muligt. Det er jo interessant, at vi nu kan konstatere, at der også er en ny køber under dannelse, som består af de private busvognmænd her i landet, og jeg hilser det initiativ, der er taget fra vognmændenes formand på dette punkt, meget velkommen. Det kan kun betyde, at vi får en endnu bedre situation, når vi skal ud og sælge Combust.

Jeg vil gerne gøre ordførerne opmærksom på, at Combust er en virksomhed, der har knap 3.000 ansatte. Jeg mener, at vi også i denne situation skylder de ansatte et hensyn og en respekt over for det daglige arbejde, som de udfører. Vi har tilbudt tjenestemændene en overenskomstansættelse i den fremtidige situation, men det er klart, at hvis vi skal have indgået en aftale med de tjenstemandsansatte, forudsætter det også, at de kan have en rimelig forventning om, at de kan fortsætte med at køre bus, for det er jo det, som de gerne vil. Det er det, de har gjort i Combust hidtil, og det er det, de gerne vil fortsætte med.

Derfor vil dette hensyn til medarbejderne og det, at de er ansat i en virksomhed, spille en stor rolle for mig i den situation, hvor vi går i gang med at sælge Combust, og det vil spille en stor rolle i mine overvejelser om, hvordan vi skal gennemføre det salg, som vi forventer at kunne gennemføre i 1999.

Når det drejer sig om spørgsmålet om medarbejderaktier, har vi nævnt det, fordi jeg mener, det er en pligt, at vi i denne sammenhæng undersøger, om det kan være relevant og interessant at give et tilbud til medarbejderne om at købe aktierne.

Det er ikke et spørgsmål, der kan svares klart ja eller nej til på forhånd. Det kommer også helt

an på, hvad det er for en prissætning, der bliver på Combustil sin tid. Derfor er det ikke et spørgsmål, der kan svares på i dag, men er noget, der kan klares op, efterhånden som vi nærmer os et tidspunkt, hvor Combustil kan prissættes på en fornuftig måde, og vi derefter kan se, hvordan Combustil kan afhændes.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal blot høre, om det er korrekt opfattet, at trafikministeren med dette lovforslag og Socialdemokratiet med dette lovforslag ønsker at falde sammen med Venstre på dette punkt og ønsker, at nu skal vi altså én gang for alle have en meget grundlæggende privatisering. Eller skulle det være sådan, at man ønsker, at f.eks. andre offentlige selskaber kunne komme ind, og at man kunne genvitalisere offentlig drift på en ny og bedre måde?

Mit spørgsmål går altså på: Står vi nu her ved et vadested, der hedder, at vi én gang for alle siger farvel til offentlig drift på busområdet, og er det korrekt opfattet, at Socialdemokratiet her er ét hundrede procent enig med hr. Heiselberg, der står dernede, og smelter helt sammen med hr. Heiselberg i dette spørgsmål?

Mit spørgsmål er foranlediget af, at hr. Søren Hansen den 27. januar 1995 tog afstand fra, at man blot solgte 25 pct.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det kan jeg godt forstå, at hr. Søren Hansen gjorde i 1995, for da var Combustil for det første overhovedet ikke klar til at blive solgt, og for det andet var busmarkedet anderledes på det tidspunkt. Da havde man ikke gennemført det, man har nu, hvor stort set al trafik har været i udbud og derfor er kommet over i markedskræfternes boldgade.

Det er en udvikling, som er en følge af, at vi har et udbudsdirektiv, der skal følges. Vi er simpelt hen pisket til at lave disse udbudsforretninger, og det hænger jo sammen med, at busdrift fra tidernes morgen har været i privat regi. Det er ikke noget nyt fænomen. Det er jo ikke sådan, at vi her har en situation, hvor det altid har været offentligt, og at vi pludselig er begyndt at privatisere. Det er et område, der altid har været privat og baseret på privat entreprenørskab, når det drejer sig om den lokale og regionale trafik. Kun den landsdækkende og mere overordnede regionale trafik var en del af

DSB's naturlige aktiviteter som følge af, at man ikke havde jernbaneskiner alle steder.

Da vi lavede loven om den regionale kollektive trafik, besluttede vi her i Folketinget, at vi skulle lave en anden struktur på det her, og i den sammenhæng traf vi faktisk den beslutning, der indebar den udvikling, vi senere har set på dette område. Men i virkeligheden vender vi jo bare tilbage til den situation, der var, eller jeg vil sige, at vi fastholder den situation, der var.

Den eneste forskel er, at vi nu siger, at med den ansvarsændring, der er sket, hvor vi har lagt ansvaret for den kollektive trafik på regionalt og lokalt plan ud til amterne, er der ikke længere noget argument for, at vi skal drive et statsligt busselskab, fordi det er nu amterne, der bærer ansvaret for busdriften i dette land, medens staten bærer ansvaret for statens jernbaner. Dermed er det for mig at se og for regeringen at se en helt naturlig konsekvens af, at vi har lavet den ændrede og mere klare ansvarsdeling, som vi gennemførte med loven om den regionale kollektive trafik.

Så der er her ikke tale om et ideologisk opgør, men alene om en konstatering af, at vi har skabt en større klarhed på dette område, og vi har adskilt, hvad der er det private opgave, og hvad der er det offentlige opgave. Jeg vil sige til hr. Søren Kolstrup, at det offentlige opgave her er at sørge for et serviceniveau og sørge for, at der er en ordentlig betjening i de lokale yderområder osv.

Det er det offentlige opgave, det er det, amterne har fået som deres ansvarsområde, og som vi forventer, at de lever op til, men vi har ikke givet dem det ansvar, at de skal drive busserne. Her har vi sagt til dem, at de skal bruge de private busoperatører, og det er fortsat meningen.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er enig med trafikministeren i, at der er megen logik i denne sag. Går man først ind på EU's udliciteringsregler, er det ganske klart, at man havner i denne situation. Deri er der ikke noget mærkeligt. Jeg er ganske enig med trafikministeren i denne beskrivelse. Men det springende punkt er, om man opfatter udliciteringen og privatiseringen og liberaliseringen som verdens endestation, eller om man vil undgå disse regler ved at lægge busdrift direkte ind under det offentlige, direkte ind under demokratisk

styring og måske finde nye, mere selvorganiserende former for offentlig drift, som overhovedet ikke er til diskussion i dag. Det er dér, vi står ved et vadested. Det er, som om man i dag siger, at der kun er ét skud i bøssen. Nej, der er flere skud i bøssen.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er meget sjovt at komme til at rode lidt op i, hvordan den historiske baggrund for det her er. Det er jo ikke helt rigtigt, som ministeren siger, at vi nu er tilbage ved det gamle private system. Det gamle private system var jo private busselskaber, som kørte i koncessioner, og det var faktisk et ganske fornuftigt samarbejde mellem en offentlig styring og privat virksomhed. At man måske dengang gjorde for lidt ud af at holde øje med prisudviklingen blandt de små private busselskaber, var det uheldige.

Koncessioner må vi ikke bruge mere. Nu skal alt udbydes, og det er også helt fint, hvis det er private penge, der deltager i konkurrencen om at få de busser og de ruter kørt. Problemet er bare, at der har været store selskaber inde i billedet med offentlig kapital i ryggen til at udkonkurrere de små busselskaber. De er nedlagt, og de opstår desværre aldrig igen, uanset hvordan vi indretter det. Det er den kedelige historiske baggrund for den situation, vi er i nu, og den linje behøver vi i hvert fald ikke at fortsætte.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal ikke stå og gentage mig selv i forhold til det, som jeg sagde tidligere om busselskabet Combis, og også til det, som ministeren har været inde på om den regionale drift, men der fremkom et spørgsmål om, hvorvidt privatisering er den eneste løsning, og om det er det, Socialdemokratiet vil i årene fremover.

Jeg skal gøre hr. Søren Kolstrup opmærksom på, at i andre offentlige selskabskonstruktioner har vi peget meget på kontraktstyring. På DSB-området er der startet en proces f.eks. med Odense-Svendborg-linjen, hvor man i DSB får belyst, hvad det er for et serviceniveau, hvad er det for et antal passagerafgange osv., og hvor vi så som politikere siger i udmeldingen, når vi beder nogle om at varetage et område: Det er det, vi forventer.

Jeg tror, der er mange områder, der kan håndteres som det konkrete tilfælde, jeg har

fortalt om, men kontraktstyring er også en udmærket foreteelse for igen at få den service, som vi som politikere forventer, og også til en fornuftig pris, der er aftalt på forhånd. Så der er sammenhæng i tingene.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af lovforslag nr. L 120: Forslag til lov om ændring af lov om indskud på etableringskonto. (Forhøjelse af aldersgrænser, forhøjelse af indskud og forbedret afskrivningsadgang).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 2/12 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Bjarne Laustsen (S):

Forslaget er en del af finanslovaftalen for 1999, og det retter sig mod at få flere til at starte egen virksomhed i Danmark. Vores selvstændighedskultur er alt for svag, og alt for mange unge drømmer om at være lønmodtagere uden økonomisk ansvar for en virksomhed.

Vi må søge at gøre det attraktivt at etablere egen virksomhed, og en måde at mindske den økonomiske risiko på er at give folk bedre råd til at etablere sig. Derfor dette forslag, hvor vi gør det mere attraktivt at spare op til etablering af egen virksomhed.

Aldersgrænsen for indskud forhøjes fra 40 år til 46 år, og det opsparede beløb skal blot anvendes senest i det år, hvor man fylder 55. Det bliver muligt at spare dobbelt så meget op som hidtil, nemlig 100.000 kr. Desuden forbedres adgangen til afskrivninger.