

**[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 bevilgning 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-