

[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 uigennemsigthed 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 Trafikselsskab udbyder busdriften, er det ikke på fair konkurrencebetingelser.