

Imidlertid var der et vældigt slagsmål, som min tidligere kollega hr. Helge Mortensen deltog i, her i Folketingssalen. Det var sådan, at man ikke havde tillid til, at HT's busdivision på fair og lige vilkår kunne byde på kørslen i overensstemmelse med princippet om fair og lige konkurrence. Det har vi måttet notere os i regeringen. Vi har noteret os det på den måde, at vi i stedet foreslår: Skulle vi nu ikke for det første sige, at nu laver vi en fair handel, der har to elementer. Denne handel har for det første det element, at vi ikke udliciterer 45 pct. af kørslen alene; nu udliciterer vi 100 pct. Al HT's kørsel bliver nu kørt af de vognmænd, der kan gøre det bedst og billigst efter de kriterier, som HT vil lægge i et sådant licitations- og udbudsmateriale.

Dernæst skal der naturligvis være fair betingelser, og disse fair betingelser skal også gælde for HT's busselskab. De fair betingelser kan man sikre ved, at man omdanner HT's busselskab til et selvstændigt aktieselskab. Derved undgår man tvivl hos private vognmænd og tvivl i Folketinget om, hvorvidt det er på fair betingelser, man byder. På den måde vil det blive på fuldstændig lige vilkår, HT's busaktieselskab, Linjebus eller andre private selskaber byder på ruterne. Det er fair og lige betingelser.

Og dér mener jeg, som også hr. Arne Melchior sagde det, at det er lidt svært at forstå, at man kan være liberal uden at hyldede det princip, at der skal være fair og lige betingelser. Det, hr. Svend Erik Hovmand plæderer for, er jo i virkeligheden, at der ingenting skal ske. Det vil altså sige, at der stadig væk kun skal være 45 pct. i udbud, og det vil sige, at det offentlige selskab ikke må konkurrere om disse 45 pct. Der er altså tale om ren privatisering og ikke, at man benytter princippet bedst og billigst. Det sidste princip hylder regeringen.

Til hr. Kaj Ikkast vil jeg gerne sige tak for opbakningen bag forslaget. Der er naturligvis ting, der skal belyses under udvalgsarbejdet, men jeg vil gerne give hr. Kaj Ikkast den indrømmelse, at det forslag, som man fik gennemført i sin tid om udlicitering af en vis del af buskørslen i Hovedstadsområdet Trafikselskab, har medført en bedre service. Det har medført det, vi vel alle sammen er interesseret i, nemlig en bedre og en billigere service for brugerne, og det er deres interesser, vi skal varetage. Derfor siger vi nu, at det var et udmærket forslag, og at det har haft en effekt. Lad os prøve at produktudvikle det, så vi ikke alene siger 45, men 100 pct. Til gen-

gæld sikrer vi lige og fair betingelser for buskørslen.

Tak til hr. Tommy Dinesen for opbakning på SF's vegne. Vi lavede en meget fornuftig aftale omkring busselskabet i Aalborg, hvor vi fulgte de samme principper som her. Jeg er sikker på, at det er til gavn for offentligt ejede busselskaber og for medarbejderne, at de sikres mulighederne for på fair og lige vilkår at konkurrere sig til en markedsandel.

Jeg er for øvrigt enig med hr. Tommy Dinesen – og det er også lidt et svar til fru Jette Gottlieb – når han siger, at faren for de ansatte i de offentlige busselskaber ikke ligger i, at de nu skal konkurrere på fair og lige betingelser med andre. Faren ligger i, at der intet sker, for så risikerer vi, at vi kommer i en situation, hvor store dele af buskørslen bliver overtaget af udenlandske koncerner. Linjebus har været nævnt som et eksempel; jeg synes, det er fair og rigtigt, at Linjebus får en god konkurrent, og det kan i fremtiden blive et HT-ejet busselskab.

Jeg vil gerne sige til hr. Ole Donner, at det måske var lidt svært at forstå hans konklusion. Jeg har noteret det, som om man var imod, men positivt indstillet. Eller positivt imod måske – hvis man kan være det. Positiv i hvert fald over for princippet om udlicitering, men imod, at der var et offentligt ejet aktieselskab. Det var vel i princippet det, det gik ud på. Jeg tror nok, at hvis jeg skal nå ned til roden af hr. Ole Donners begrundelse, er det noget med, at man er bekymret for de små vognmænd; de har vanskeligt ved at klare sig i konkurrencen.

Jeg vil sige til hr. Ole Donner, at hvis det er tilfældet, er det, man skal være imod, ikke, at der bliver etableret fornuftig og fair og lige konkurrence med dette lovforslag, så skal man være imod selve princippet om, at man i det hele taget udliciterer. Hvis man ser på det danske busbillede, eller, om man vil, ser på, hvem der får kørslen hos de amtskommunale trafikselskaber, vil man se en tendens, som er ganske kraftig, til, at der bliver færre og færre små vognmænd, og at der bliver flere og flere store selskaber, der vinder kørslen. Det gør de naturligvis, fordi man går væk fra kontrakt på buskørsel mellem selskabet og vognmændene og over til udlicitering, og dér viser det sig altså, at de store selskaber er de mest konkurrencedygtige, når der foretages udbud. Man kan ikke have alle synspunkter på én gang og varetage alle interesser på én gang. Jeg synes derimod, at der er god grund til at varetage den interesse, at også dan-