

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.