

netop overståede udbud blev som bekendt aftalt allerede i slutningen af 1997, nærmere bestemt ved aftale af 21. november 1997 om lov om jernbanevirksomhed mellem den daværende regering, Centrum-Demokraterne, Venstre og Det Konservative Folkeparti.

Loven, som banede vej for udbuddet, blev vedtaget af et meget bredt flertal i Folketinget, der rakte fra SF til Fremskridtspartiet. I forbindelse med den tidligere regerings finanslovaftale med venstrefløjen i 1999 blev det aftalt at udmonte jernbanelovens udbudsmuligheder ved det udbud på 15 pct. af trafikken, som netop er gennemført.

Hvad angår EU-forslag om udlicitering, vil regeringens holdning hertil være bestemt af disse forslags nærmere indhold, og hvornår de måtte blive fremsat.

Kl. 13.15

Som det sikkert er spørgeren bekendt, fremsatte Europa-Kommissionen allerede i år 2000 et forslag til forordning om offentlig støtte til landtransport. Hovedprincippet i dette forslag var, at al offentlig støtte til bus- og togtrafik skulle gives på grundlag af kontrakter, som skulle i offentlig udbud. Med andre ord skulle næsten hele den danske togtrafik i udbud på én gang.

Dette forslag har indtil videre ikke kunnet vinde tilslutning i Rådet, og der er ingen udsigt til, at det vil kunne vedtages i de kommende år.

Danmark er et af de EU-lande, der med den fulde liberalisering af godstrafikken og det påbegyndte udbud af passagertrafikken er gået længst i retning af markedsorientering af jernbanen.

Regeringen er grundlæggende positivt indstillet over for udbud. Vi vil derfor med interesse følge udviklingen i vores nabolande og som udgangspunkt være positive over for forslag, der kan fremme en yderligere liberalisering af de europæiske jernbaner. Hermed følger vi regeringgrundlagets målsætning om, at liberaliseringen af jernbaneområdet skal fortsætte.

Forhandling

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må sige, at jeg synes, det mest opmuntrende ved ministerens besvarelse var oplysningen om, at der ikke for indværende er udsigt til, at forslaget til forordning om tvungen udlicitering af

jernbanedrift og passagertrafik – altså også busser – bliver vedtaget med det første. Det var da dagens gode nyhed, men jeg savnede nu alligevel lidt ministerens lidt mere konkrete holdning til forslaget, for vi skulle jo nødig risikere, at det så om 2 eller 3 år blev vedtaget.

Det, som jo har vist sig gennemgribende som erfaring i forbindelse med udlicitering og udbud på jernbaneområdet, er helt entydigt – med erfaringer først fra USA, og så fra England og Holland – at det er en meget dårlig idé. Jernbanedrift er ganske enkelt ikke egnet til udlicitering, hvis der overhovedet er noget, der er det, men det er en langt større diskussion. Jernbanedrift er det i hvert fald ikke.

Arriva og andre selskaber i England har kørt banedriften ned på et niveau, så det kan blive et hovedtema i en kommende britisk valgkamp, hvis ikke Tony Blair-regeringen får gjort en meget alvorlig indsats for at få togene op på skinnerne igen.

Derfor må vi stille spørgsmålet: Hvorfor i alverden skal vi igennem den tur i Danmark, når man nu har set, hvordan det virkede i England? Det synes vi er besynderligt.

Så siger ministeren, at DSB har gjort det godt; DSB er et veldrevet selskab. Hvorfor i alverden vil man så ikke tro på det tilbud, DSB kom med? Det eneste grundlag, ministeren havde for at afvise DSB's tilbud, var en påstand om, at det ikke var troværdigt. Ministeren har ikke hverken under udvalgsbehandlingen eller i offentligheden været i stand til at dokumentere, at DSB's tilbud var utroværdigt. Det har ministeren ikke.

Til gengæld har vi dokumentation for, at Arrivas tilbud er langt, langt dyrere end DSB's. Ud over at DSB direkte taber penge, fordi der følger udgifter med som følge af, at man valgte Arriva, så mister skatteyderne, nu ved jeg ikke præcis hvor meget, måske 0,5 mia. kr. på ministerens beslutning, fordi DSB jo altså påviselig var langt, langt billigere end Arriva i udbuddet.

Nu bliver der jo så forskellige undersøgelser, der skal vise, hvordan hele den her sag er skruet sammen, og om ministerens beslutning var i strid med de forvaltningsretlige principper, fordi han som minister var både udbyder og ejer og gik ind og forskelsbehandlede.

Vi vil fra Enhedslistens side gerne i dag have en hel principiel debat om ejendomsforholdene i jernbanedriften. Derfor vil jeg på Enhedslistens vegne fremsætte følgende: