

Første næstformand (Svend Auken):

Ja, formanden kan ikke påtale ord, han ikke kender.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg deler på mange punkter fru Margrete Aukens holdninger til forskellige ting, herunder også til Transportrådets nedlæggelse, dog ikke i forhold til at det primære problem i den udbudsrunde, vi havde her i sidste runde, i forbindelse med ministeriets ekspertise, for så vidt jeg faktisk har forstået på alle dem, der har været involveret i udbuddet, er selve udbudsmaterialet og den måde, det er udformet på osv., i og for sig ganske fornuftigt. Det er, hvad både DSB og Arriva og flere andre har sagt. Næh, problemet ligger i den sammenblanding af kasketter, som gør, at ministeren ikke *kan* være uvildig, for han er ejer af et af de selskaber, der byder. Og det påpeger fru Margrete Auken jo også meget rigtigt.

Derfor skal mit spørgsmål til fru Margrete Auken lyde, om fru Margrete Auken vil være med til, inden vi skal ud i et udbud igen – og jeg snakker ikke privatisering her, det er slet ikke mit ærinde – at sikre, at vi får løst det problem på en eller anden måde.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis det generelt bare hedder, at vi skal have løst problemet: Jo, det kan jeg godt være enig i, men jeg havde faktisk nogle andre forslag.

Jeg har ikke sagt, at udbudsmaterialet ikke var kvalificeret, men det var vurderingen, hvor det virkelig var sådan, at man på trods af en enig bestyrelse, på trods af en række andre ting, sad med nogle meget, meget, meget vage skøn. Det kan vi jo ikke gå nøjere ind i her, men der havde vi et langt samråd om det, som bestemt ikke var pynteligt, og det tror jeg hr. Martin Lidegaard er enig med mig i.

Jeg vil sige, at problemet altså er, at der ikke sidder fagfolk i det Trafikministerium. Der sidder DJØF'er og DJØF'er og DJØF'er – og al respekt for dem, de sidder jo overalt efterhånden, men det betyder jo i stigende grad, at vi skal meget, meget langt ned i hierarkiet, før vi finder nogen, der har begreb om tog. Og det kunne altså godt være, for det er svært, det med tog, at det var gavnligt, at Trafikministeriet opbyggede sin egen ekspertise med hensyn til tog.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Op til julen 2001 befandt trafikministeren sig i en yderst vanskelig situation.

Kl. 14.20

Ministeriet har gennemført en udbudsrunde for en række jernbanestrækninger, og ministeriets eget selskab, DSB, havde afgivet tilbud, der lå væsentligt lavere end de øvrige bud. Efter at have gransket tilbuddet mente ministeriet, at tilbuddet lå unormalt lavt, men det var ikke nogen entydig enkel opgave at påvise, at det forholdt sig sådan.

Det satte ministeren i en kattepine. Hvis han valgte DSB og dermed sparede de danske skatteydere for adskillige hundrede millioner kroner, ville han med det samme blive beskyldt for at favorisere DSB, og hvis DSB's beregning ikke holdt stik, ville han blive holdt politisk ansvarlig.

Hvis ministeren omvendt valgte at forkaste DSB's tilbud, risikerede han at blive beskyldt for forskelsbehandling, ikke mindst i betragtning af at selv de mest negative vurderinger af DSB's tilbud stadig placerede selskabet flere hundrede millioner kroner under de andre tilbudsgivere, og at indtil flere revisionsfirmaer stod inde for DSB's beregningsgrundlag.

Ministeren risikerede, at ubehagelige typer fra oppositionen ville påstå, at ministeren var ude i et ideologisk felttog, og derudover ville han kunne blive beskyldt for at sammenblende sin rolle som ejer af DSB med sin rolle som udbudsgiver. Og hvad skulle han gøre med DSB's bestyrelse, hvis han forkastede deres tilbud som fup og fidus?

Det var altså et svært valg, ministeren stod over for, og han valgte så det, som i hans øjne forekom som det mindste af to onder: at forkaste ministeriets eget selskab.

Jeg vil ikke her påstå, at ministeren dermed traf det forkerte valg. Jeg vil heller ikke påstå det modsatte. Trafikprognoser er noget af det mest usikre og vanskelige at beskæftige sig med, for ganske små ryk i forudsætningerne kan give dramatiske konsekvenser i de langsigtede beregninger. Selv om jeg synes, at ministeren i dette tilfælde har gjort sig endog meget umage med at komme frem til at bestemt resultat, tør jeg ikke sige, hvis tal der er mest troværdige, og om ministeren som udbyder vitterlig havde fået et juridisk problem, hvis han havde valgt DSB.