

[Niels Andersen]

Det foreliggende beslutningsforslag om omdannelse af offentlige virksomheder til selvstændige selskaber er i manget og meget udtryk for konservativ politik, idet bemærkningerne til forslaget først og fremmest peger i retning af, at det frie initiativ skal nyde fremme i så vid udstrækning som muligt, at stat og kommuner og amter i størst muligt omfang skal overlade opgaver til privatdrevne selskaber for på den måde at opnå økonomisk forsvarlig drift.

Jeg vil gerne pege på, at vi så sent som i sidste samling gav udtryk for netop en sådan holdning, da man her i tinget behandlede lovforslaget om de kollektive trafiksselskaber, som nu er begyndt at danne sig ude omkring i amterne.

Af dagspressen i Nordjylland fremgår, at man ved dannelsen af et selskab for den kollektive trafik inden for amtet det første år regner med en udgift på omkring 55 mill. kr. Det er, hvad selve etableringen koster, hvortil så naturligvis kommer et takstsystem for forbrugerne.

Prøver man at analysere de foreliggende tal, viser det sig, at en sådan oprettelse koster ca. 115 kr. pr. indbygger i amtskommunen, og går man videre og sætter beløbet i forhold til det antal busser – såvel busser, der transporterer skolebørn, som almindelige by- og landtursbusser – skal der det første år bruges 11.000 kr. pr. bus i direkte tilskud. Oveni kommer så, som jeg allerede har omtalt, den normale billetpris. Disse tal er gældende for Nordjylland, men ligger naturligvis i samme størrelsesorden i andre amter.

Gennem mange år har dette transportnet været opretholdt af private, koncessionerede ejere, der med flid og dygtighed og under konkurrencens vilkår har sørget for transporten. Den er gennemført efter kvalitetsmæssige forskrifter og godkendelser og har i de allerfleste tilfælde været lønsom, så der har været al mulig grund til at bibeholde den frie næring også på dette område.

De foreliggende tal viser klart, at så såre offentlige myndigheder skal have fat i et projekt eller et igangværende system, så kommer det til at koste adskilligt mere. For mig understreger det, at vi i langt højere grad bør tilgodesee det private initiativ og bestræbe os for at lægge statslige, amtskommunale og kommunale opgaver ud. Det vil betyde en bedre service, større muligheder for en for-

retningsmæssig afvikling af virksomhedernes daglige funktion og en langt bedre og rimeligere økonomi.

Det var en stab af dygtige planlæggere, der for få år siden med den nuværende DSB-generaldirektør som primus motor rationaliserede og moderniserede togtrafikken herhjemme med indførelsen af intercitytog og dermed på en utraditional måde solgte Danmarks største arbejdsplads til et publikum, der fik en forbedret service. Det efterlod indtrykket af, at etaten i langt højere grad bliver markedsført i lighed med private firmaer. Det peger i retning af, at vi i højere grad skal overlade tilrettelæggelse og planlægning til disse organer.

Stive bevillingssystemer er af det onde, og vi bør hurtigt indføre så stor fleksibilitet som muligt ved statsdrevne selskaber, så privat initiativ og virkelyst, forretningsmæssigt udsyn og ansvar og fremfor alt en rationel tilrettelæggelse må komme til udfoldelse.

Selv om det er offentlige midler, der er tale om, vil jeg ikke have betænkelighed ved at lade vore dygtige stabe af embedsmænd få større råderum, så vi i fremtiden får selvstændige selskaber, der arbejder efter samme princip som det øvrige erhvervsliv.

Når generaldirektørerne for post- og telegrafvæsenet og for DSB påpeger, at det ville være en fordel, at man inden for disse områder kunne økonomisere med ressourcerne med større fleksibilitet, er det netop for at opnå de samme fordele, som man har i private selskaber. Offentlige selskaber, hvad enten de er store eller små, kan i langt de fleste tilfælde drives som en privat forretning uden egentlig konkurrence til gavn for hele befolkningen.

Ganske vist er det med forbavelse, man gennemgår rapporten fra rigsrevisionen vedrørende post- og telegrafvæsenets byggeri, men jeg er af den formening, at politikerne ikke her har haft fornøden hånd i hanke med byggeriets udvikling, og at det offentliges usmidighed har ført til dette fortvivlede resultat. Jeg indrømmer blankt, at det er her, min største betænkelighed ligger, men under en eller anden form må vi se at få et ansvar fordelt.

Jeg er ganske klar over – det fremgik også af de talere, vi hørte – at en sådan udvikling er stik imod den opfattelse, som de socialistiske partier har i dette parlament. Det kan