

[Kim Behnke]

også har ret. Desuden skal dette forslag ikke ses isoleret, men skal ses som et ud af mange forslag, der har været fremsat og vil blive fremsat fra Fremskridtspartiets side. Den omtalte bog på 140 sider er ikke bare lavet med det formål, at nogle skal læse den og have glæde af det, men den er lavet med det formål, at den er en fortegnelse over en lang række lovforslag, der i de kommende år vil blive fremsat fra Fremskridtspartiets side.

Jeg er da glad for, at hr. Arne Melchior er opmærksom på, at betegnelsen privatbaner sikkert ikke kunne holde til en prøvelse hos forbrugerombudsmanden, for der er ikke tale om privatbaner, men der er tale dels om statseje og dels om, at det er amter og kommuner, der ejer disse baner. At man har valgt fortsat at kalde dem privatbaner, skal jeg være den første til at beklage, for det er de ingenlunde.

Men ikke desto mindre har vi jo her i landet haft mangeårig tradition for, at rutebiltrafik – for at blive inden for sektoren – sagtens har kunnet varetages tilfredsstillende af private vognmænd, indtil man gik i gang med de kommandoraids, som fandt sted rundt om i amtskommunerne, hvor man absolut skulle etablere amtskommunale trafikelskaber.

Der er ét lyspunkt, hvad det angår, og det er i HT-området. Så vidt jeg husker, var Centrum-Demokraterne også med til skabe stemmeflerhed omkring den gradvise overgang til private vognmænd på op til 45 pct. af HT's ruter, og det er en udvikling, der fører til, at vi igen får den mangfoldighed, som man virkelig savner, når det drejer sig om statsmonopoler.

Jeg skal ikke gøre debatten ret meget længere, men ser frem til det udvalgsarbejde, der nu kommer. En af de ting, som vi i hvert fald med interesse vil se på i udvalgsarbejdet, er muligheden for at gennemlæse de rapporter, der har været henvist til i debatten, for dem har vi ikke haft anledning til at se. Om det så er, fordi det er foregået mellem forsvarsforligspartierne, ved jeg ikke, men det glæder vi os til at se nærmere på.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Kim Behnke nævnte rutebiltrafik i Danmark. Ja, hvilket billede viser den? Den viser netop, at privatejede og statsdrevne ruter eksisterer side om side. DSB driver fuldt konkurrencedygtigt en lang række rutebiler.

Og der er ikke for mig at se, når nu hr. Kim Behnke selv kommer med dette paralleleksempel, nogen mærkværdighed i, at der også i konfektionsindustrien kan være en statsejet virksomhed, der på det åbne marked konkurrerer med de privatejede. Jeg har selv været i konfektionsbranchen i mange år – og har allerede dengang besøgt Statens Konfektion – og det er da en stor sorg for mig, at dansk herrekonfektion, som for 20–25 år siden kom op over 30 virksomheder, i dag består af 2 eller 3 egentlige herrekonfektionsfabrikker, fordi de ikke har kunnet klare sig i konkurrencen. Det beklager jeg da, men det er altså ikke noget bevis for, at en veldreven statsvirksomhed inden for sektoren ikke har sin plads, ligesom private og offentlige rutebilselskaber kan operere side om side. Jeg finder derfor ikke hr. Kim Behnkes eksempel spor gavnligt for det, han har villet forfølge i dag.

Da jeg en gang tidligere har nævnt Schweiz fra talerstolen, så skal jeg oplyse, at i det liberale Schweiz driver PTT, altså det schweiziske, statsejede post- og telegrafelskab, de fleste rutebiler, der findes i Schweiz med posthornet og bogstaverne PTT på, fordi det er en efterkommer af det klassiske system med postruter over hele landet. Det har altså kunnet overleve fortrinligt til schweizernes tilfredshed i det i høj grad forretningsorienterede og liberale Schweiz. Det eksempel kunne hr. Kim Behnke måske tage med i en ny udgave af sin bog, som jeg forventer snart skal udkomme.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Ja, også jeg undrede mig ligesom hr. Arne Melchior over, at hr. Kim Behnke nævnte busruterne og inddrog dem i sine privatiseringsovervejelser og argumentationen omkring Statens Konfektion. Men når de nu er nævnt, vil jeg da godt spørge hr. Kim Behnke – som jo på et tidspunkt udtalte sig positivt om, at medarbejderne kunne overtage de statslige virksomheder og drive dem – om det skal forstås sådan, at Fremskridtspartiet også ville være positivt indstillet, hvis HT blev delt op, også økonomisk delt op, i en planlægningsafdeling og en driftsafdeling, og driftsafdelingen derefter fik mulighed for at gå ind på helt frie konkurrencevilkår og give tilbud på at udføre arbejdet på de busruter, som ellers skulle privatiseres, hvis de i øvrigt viser sig at være de billigste i en tilbuds-givningsfase.