

deler den opfattelse, at man må se meget nøje på erfaringerne fra udbuddet i Midt- og Vestjylland, inden man kan bevæge sig ud i nye lignende projekter.

Jeg tager skridtet videre og siger: Man må tilføje nogle nye skærpede krav til, hvordan man griber sådan en udliciteringsproces an, hvis man skal undgå, at det kan gå så forfærdelig galt, som det er gået denne gang.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu vil jeg ikke påstå, at hr. Homanns svar var krystalklart, men jeg vil godt prøve at bore lidt i det. Lad mig så stille spørgsmålet på den måde: Hvis SF i dag skulle vælge at indgå den aftale, man indgik med den daværende regering om den udbudsproces, der førte til Arriva, som vi jo ikke kan se bort fra at SF dermed har et medansvar for, ville SF så have indgået den aftale?

Kl. 17.10

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Der er ikke nogen tvivl om, at det, vi oplever i dag, er stærkt utilfredsstillende, og jeg tror, det på godt og især ondt har været en lærerig proces for os alle sammen. Jeg håber specielt, det også har været en lærerig proces for trafikministeren og Trafikministeriet, man har været igennem for at nå frem til det her punkt.

Jeg håber selvfølgelig, at man får løst problemerne, sådan at folk igen kan regne med at tage med toget i Midt- og Vestjylland. Men jeg synes, den vigtigste lære, man må drage af det her, er, at hvis man har modet til at lave en udlicitering og ser et behov for at lave en udlicitering, så skal der næste gang simpelt hen være nogle meget, meget klare betingelser opfyldt, herunder dem, som jeg nævnte i min ordførertale, og dem, som også ligger i SF's forslag til vedtagelse, nemlig at man har nogle klare sanktionsbestemmelser i kontrakten, at man har nogle muligheder for at kunne opsige kontrakten, hvis nu den leverandør, man vælger, som i tilfældet Arriva – lige nu i hvert fald – ikke leverer den vare, man faktisk betaler dem ganske mange skatteyderkroner for at levere.

Så det står helt klart, at der er en lære, som alle, også SF, har måttet drage af det her, og som jeg tror man bliver nødt til at holde sig for øje, hvis man vil kaste sig ud i et udliciteringsprojekt igen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Tak for svaret. Det var jo så tæt på en bekræftelse, man kan komme uden direkte at skulle sige, at man indgik en aftale, som man ikke skulle have indgået. Det er der ingen politisk repræsentant der bryder sig om at erkende offentligt, og derfor skal jeg ikke presse hr. Morten Homann yderligere i det spørgsmål.

Men så skal jeg stille hr. Morten Homann et andet spørgsmål, fordi hr. Morten Homann taler om det mod, der skal til for at lave en ny udlicitering. Jeg skal villigt tilstå, at det er en form for mod, jeg ikke besidder, så modig er jeg ikke. Er SF så modig, at man vil kunne godkende en ny jernbaneudlicitering på et senere tidspunkt?

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

SF var en del af aftalen om det her, og det sagde jeg også ganske klart i min ordførertale, og det vil også fremgå af referatet af Folketingets debat, at SF var en del af den her aftale, og det står vi gerne ved.

Så er det klart, at det resultat, som vi nu ser, efter at der har været en udbudsproces, efter at der har været et valg og ikke mindst et fravalg af DSB, og efter at man nu har fået selskabet til at køre, ikke bare lader meget tilbage at ønske, det er nærmest fuldstændig katastrofalt. Det vil jo så være et svar på hr. Keld Albrechtsens første spørgsmål.

Til hr. Keld Albrechtsens andet spørgsmål vil jeg sige, at SF ikke har noget presserende behov for, at der skal laves jernbaneudlicitering. Men jeg siger: Bliver der en situation, hvor man siger, at man vil kunne løse nogle opgaver – man kan jo ikke sige, hvordan fremtiden vil arte sig – ved at lave en udlicitering, så vil jeg sige, at før man begiver sig ud på den sti, som den her proces har vist kan være meget farefuld, så bliver man nødt til at have nogle meget, meget klare betingelser, som skal være opfyldt, ikke bare så klare, som vi har haft denne her gang, men nogle, hvor vi også lærer af den proces, som vi har været igennem, og hvor vi stiller nogle skærpede krav til sanktioner og skærpede krav til, hvordan man kan komme ud af kontrakten, og også gerne nogle skærpede krav til, hvordan man kan kontrollere den udbyder, som vinder opgaven, for det har jo i virkeligheden vist sig, at det største problem i det her ikke har været kontrollen af DSB's bud i Trafikministeriet, men at man ikke kontrollerede, at Arriva rent faktisk var i