

er jo derfor også stillet til økonomi- og erhvervsministeren.

På trods af at Arriva og de andre jo var forhåndsgodkendt, eller som det hedder i det sprog: prækvalificeret – det var altså nogle, man havde tillid til, som man gav mulighed for at byde på denne her opgave – så viser det sig jo alligevel, at man får frygtelig, frygtelig mange problemer. De skal ikke beskrives yderligere; det er i øvrigt også gjort i den skriftlige begrundelse.

Det, der er sagen, er jo, at når der så skal gribes ind i sådan en kontrakt – og det er så dér, hvor jeg spørger til den principielle lære – er det jo en meget langvarig proces. Nu er der fra trafikministeren – og det er selvfølgelig også kendt – givet det første påkrav, altså den første besked om, at det her er uacceptabelt, men der skal jo faktisk tre påkrav til, og her ved det første påkrav melder Arriva tilbage, at det er man uenig i, og så ender det her i juristeri, mens borgerne fortsat står ude og fryser.

Kl. 13.50

Det er derfor, jeg synes, det er vigtigt også at få en principiel overvejelse over, hvordan man ser på det her, for man kan jo ikke sådan lige lave om på det. Man skal igennem hele domstolssystemet for at få afklaret, om det, der foregår, nu er rigtigt, og indtil nu har Arriva jo ikke erkendt, at de har begået nogen fejl. De har afvist påkravet; deres jurister har meldt tilbage, at de er uenige i det påkrav, som trafikministeren har givet. Og det synes jeg er væsentligt, når vi ser på det principielle i det her spørgsmål.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg synes ikke, jeg behøver at gentage det, jeg sagde i min første besvarelse netop omkring det forhold her, at vi har mange gode eksempler på udliciteringer. Vi har mange eksempler på, at man har sparet penge. Jeg kan også sige, at i Konkurrenceredegørelsen fra 2001 er der oplyst en række forskellige undersøgelser, der dokumenterer effektiviseringsgevinster på mellem 10 og 30 pct. Vi har udlicitering på mange, mange områder i Danmark i dag, hvor det kører fornuftigt.

Nu er man så ovre i et nyt område. Jeg skal ikke blande mig i den specifikke sag, men blot sige: Hvem kan ikke huske problemerne omkring udliciteringen af buskørslen i Vestjylland for nogle år siden, i 1990'erne – jeg tænker på Combust eller overgangen til, at det ikke var sta-

ten, der kørte linjerne – og hele debatten, vi havde omkring affaldshåndteringen, hvor der også er tale om en udlicitering, der har fundet sted i mange, mange kommuner?

Man kan gå ind i den konkrete sag og sige, at trafikministeren jo håndterer denne sag efter den kontrakt, der ligger; og jeg ved jo, at trafikministeren skal svare efterfølgende, når jeg er færdig med at svare her.

Det er, som om man vil prøve at få en generel vurdering, fordi man nu tager fat i et nyt område. Alle, der sidder her, er vel klar over, at det, der pågår i Midt- og Vestjylland i øjeblikket, det er ikke optimalt, det er ikke godt.

Jens Peter Verner (S):

Man kan i hvert tilfælde være enig med ministeren i det sidste, at det er ikke optimalt, det er ikke godt. Man kan jo tværtimod sige, at det er forfærdelig skidt; det kan sådan set ikke være ringere. Og hvis ministeren skulle være i tvivl, kunne ministeren jo prøve at tage toget derop og få den oplevelse med.

Så må jeg i øvrigt også lige svare på det spørgsmål, der rejses omkring Combust og kørslen i Vestjylland. Det tror jeg egentlig ikke at vestjyderne var utilfredse med, for de blev sådan set transporteret hver eneste dag frem og tilbage. De kørte efter planen. Det var ikke det, der var problemet. Problemet var jo helt andre spørgsmål omkring økonomiske forhold og den pris, som Combust havde vundet liciteringen på. Det var jo sådan set det, det drejede sig om.

Jeg synes, ministeren kommer lidt let om ved det her. Det har jo været udmeldt flere gange fra borgerlige ministre, at det her så var første omgang, og så fortsætter man i øvrigt med udlicitering inden for DSB. Jeg ved ikke, om den næste bane, der skal udleveres eller udliciteres – det kan jo sådan set siges på begge måder – bliver banen fra Odense til Svendborg, men hvis det nu skulle blive banen fra Odense til Svendborg, trafikministeren skulle udlicitere, så kunne det jo være, at økonomi- og erhvervsministeren ville se meget, meget anderledes på det her og tage det langt mere alvorligt end de mere løse bemærkninger her. Det er jo altså et stort problem.

Derfor synes jeg, det er nødvendigt, at man forholder sig også principielt til spørgsmålet og siger: Hvad er det så, sådan en kontrakt skal indeholde, sådan at vi ikke kommer til at se, at der går en måned, to måneder, tre måneder, inden et påkrav får nogen gyldighed?