

[Ministeren for offentlige arbejder]

mig ikke foreligger noget materiale, som sandsynliggør noget sådant. Jeg må samtidig tilføje, at det i henhold til lovgivningen alene er hovedstadsrådet, som har kompetencen og ansvaret for beslutningerne på dette område.

Grove (KF):

Da vi her i folketinget vedtog loven om hovedstadsområdets trafikplanlægning, gik den jo først og fremmest ud på en koordinering, en planlægning og en samordning af de offentlige og private takster. Her i folketinget blev dette problem diskuteret meget, og der blev givet udtryk for fra alle sider, fra alle partier i folketinget, at det, der var hovedformålet med loven, var en planlægning og en koordinering. Der var intet som helst, der tydede på, at denne lov skulle bruges til, skal vi sige en nationalisering af de private bus-selskaber. Det er jo ikke så længe siden, vi behandlede en lov i folketinget om det samme emne, en lov, som kommer til at gælde for resten af landet.

Når vi tager de to love og de forudsætninger, hvorunder folketinget vedtog dem – og ministeren, som tilhører et liberalt parti, var jo dengang en stærk fortaler for, at det kun var planlægning – så vil jeg gerne spørge ministeren: når der ikke er noget økonomisk eller noget andet, der tyder på noget som helst fornuftigt i, at man tiltvinger sig en forkøbsret, hvad agter ministeren så at gøre i den anledning?

Lowzow (KF):

Da denne lov i sin tid blev behandlet i folketinget, sad ministeren i udvalget om offentlige arbejder. Ministeren var dengang af den formening, og hans parti var af den formening, at denne lov ikke måtte bruges til at overtage private busruter. Har ministeren skiftet mening om dette, eller vil han benægte, at det var partiets og hans indstilling under udvalgsarbejdet dengang?

Thorndahl (FP):

Jeg står her med den nugældende kontrakt for HTs busentreprenører, og det hedder i bemærkningerne til kontraktens § 1:

»Kontrakten skal give entreprenøren mulighed for at drive busvirksomhed som selvstændig erhvervsudøver under visse nærmere

fastsatte retningslinjer for hans erhvervsudøvelse.«

Det kontraktudkast, som HTs administration gennem måneder og i øvrigt helt uden politisk dækning i hovedstadsrådets kompetente udvalg og selve rådet har forhandlet med busentreprenørerne om, er jo nærmest diametralt modsat. Der står f. eks. i § 6:

»Såfremt entreprenøren i løbet af kontraktperioden ønsker at afhænde sin virksomhed, har HT forkøbsret og kan overtage busserne efter de foran anførte regler.«

»De foran anførte regler« betyder overtagelse af busparken til uafskreven restværdi, simpelt hen ikke mere, og dermed altså til et beløb, der er væsentlig lavere end den reelle værdi af busvirksomheden.

I den anledning vil jeg gerne spørge ministeren, for hvilket beløb og på hvilke vilkår og på hvilken måde HT overtog de private busvirksomheder, der ved HTs dannelse i 1974 og i 1975 ikke ønskede at gå ind i HTs samlede virksomhed.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Hr. Grove spørger mig, hvad jeg agter at foretage mig, hvis der bliver tale om, at HT udnytter en forkøbsret. Som jeg omtalte det i mit første indlæg, er en forkøbsret ikke stridende mod lovgivningen, men der er på den anden side heller ikke noget i lovgivningen, der begrunder noget sådant. Hr. Groves spørgsmål har jeg i og for sig allerede svaret på. Det er op til hovedstadsrådet at afgøre, det er hovedstadsrådets ansvar i forhold til forhandlinger om entreprenørkontrakter med de private vognmænd.

Jeg er ikke bekendt med, hvad den daværende minister i udvalget har sagt, men der er ikke i forhold til det, hr. Lowzow siger, tale om, at ministeren har skiftet mening i denne sag. Jeg har klart og tydeligt givet udtryk for, at der ikke er noget i loven, der giver noget holdpunkt for nødvendigheden af at indsatte en bestemmelse om forkøbsret. Det er der klart givet udtryk for fra min side.

Til hr. Thorndahl vil jeg sige, at jeg ikke er bekendt med det spørgsmål, der bliver rejst, og hvilke priser der har været tale om i 1974, som hr. Thorndahl her nævner.

Grove (KF):