

[Tove Lindbo Larsen]

I 1989 vedtog Folketingets flertal den gældende lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Den medførte, at HT's eneret til personbefordring ophørte, idet det besluttedes, at fra 1. april 1994 skulle 45 pct. af kørslen udbydes i licitation.

Siden lovens vedtagelse er der foretaget en del rationaliseringer inden for HT's organisation, således at virksomheden har opdelt sin administration i en administrationsdivision og en busdivision, der varetager HT's egen buskørsel. Busdivisionen er ligeledes blevet fysisk adskilt fra administrationen. Busdivisionen koncentrerer sig herefter alene om busdrift og drives som en privat virksomhed efter forretningsmæssige principper i overensstemmelse med aktieselskabs- og årsregnskabslovens bestemmelser. Efter 1990 er der gennemført yderligere rationaliseringer, der bevirker, at HT nu er konkurrencedygtig i forhold til private firmaer.

Det er Socialdemokratiets holdning, at offentlige virksomheder skal have adgang til at deltage i de udbudte licitationer. Det kan de ikke efter gældende lov om buskørsel i hovedstadsområdet. Derfor er vi selvfølgelig enige i ministerens forslag om, at såvel HT og DSB som andre offentlige virksomheder og privatbanerne kan byde på de udbudte licitationer.

Lovforslaget indebærer, at HT løbende skal udbjude den almindelige rutekørsel med bus i hovedstadsområdet, således at 100 pct. af kørslen skal være udbudt senest 1. juli 1997.

Finansministeriets cirkulære fra 1992 om regler for udlicitering af statslige drifts- og anlægsopgaver vil kunne danne mønster for de regler, trafikministeren skal udarbejde for buskørsel i hovedstadsområdet. Dertil kommer, at der forventes vedtaget et EF-direktiv om fremgangsmåden ved offentlige licitationer, som forventes at træde i kraft 1. juli 1994.

I henhold til Finansministeriets cirkulære nedsættes et udviklingsråd. Det er tanken at udvide dette råds kompetence til også at omfatte HT's udlicitering, da HT's eget bud skal behandles i lighed med andres tilbud.

Det er i ord et lille forslag, men dets betydning er væsentlig mere omfattende. Socialdemokratiet støtter naturligvis forslaget, idet vi gerne vil give den offentlige sektor lige vilkår med private, og vi håber på en hurtig og velvillig udvalgsbehandling fra de øvrige partier.

Ikast (KF):

Da den nye regering trådte til, var en af hovedteserne moral. I hele denne nye start blev der talt om moral.

Jeg mener, at det er en dårlig moral, at man griber ind i en lov, som er vedtaget af et flertal – selv om dette flertal nu er skiftet – når der i loven står datoen 1. april 1994. Derfor betragter jeg det som aftalebrud, hvis de partier, der dengang stemte for den lov, ikke fortsat støtter den. Og derfor er det mig ganske uforståeligt, at regeringen kommer med dette lovforslag på nuværende tidspunkt.

Den socialdemokratiske ordfører sagde, at der har været ændringer i HT. Javel, men der er jo ingen sikre skotter. I DSB er der ingen forandring sket. Bussituationen er den samme, som den altid har været. Den er ikke kommet under et aktieselskab eller har undergået andre ændringer. Der er altså reelt ingen ændringer sket. Derfor er der ingen grund til at ændre den gældende lov, og jeg betragter det rent ud sagt som en antipratisering – ja, nærmest en socialisering, der åbnes for her, og jeg vil være meget betænkelig, hvis de partier, der stod bag ved loven, springer fra den.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han har givet tilladelse til, allerede inden lovforslaget er fremsat, at DSB og HT deltager i den licitation, der løber i øjeblikket, og som udløb for 11 dage siden.

Jeg vil gerne have at vide, om ministeren er bekendt med, at de har indgivet tilbud i licitationen, og om ministeren har givet dem lov til det.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne sige til hr. Ikast, at jeg som støtter af det oprindelige lovforslag om HT's udliciteringsvirksomhed helt kan afvise, at der skulle være tale om forligsbrud eller aftalebrud eller noget i den stil.

Der sker det enkle, at vi på et område har en helt naturlig udvikling – i øvrigt en udvikling, som jeg troede hr. Ikast var tilhænger af – i retning af, at flere opgaver bliver udliciteret. Det, man så efterfølgende gør her, er, at man paralleliserer med det udliciteringscirkulære, som gælder inden for det offentlige område, der i øvrigt er formuleret af hr. Ikast's partifælle, tidligere minister Henning Dyremose, og nu