

[Bilgrav-Nielsen]

indretter lovgivningen om HT helt parallelt med reglerne i dette cirkulære. Det synes vi er ganske fornuftigt.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jamen det synes jeg også, vil jeg gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen. Efter 1. april næste år er det et 100 pct.s udbud, men man kan ikke bryde ind i en lov, fordi man nu lige pludselig i den nye regering finder ud af, at det nok er bedre at gøre det.

Der er jo ingen reel grund til at ødelægge den lov, der gælder i øjeblikket. Man kunne udmærket have ventet til 1. april 1994. Der er intet, der tilsiger, at det skal fremskyndes, hvis det ikke er således, at man ønsker et helt andet styringssystem og går imod privatisering.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg er glad for, at hr. Ikast hermed giver udtryk for, at det kun er et spørgsmål om tiden for overgangen til det nye system. Det må altså betyde, at vi er enige om hovedprincipperne i dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det er sandelig et væsentligt spørgsmål. Når man har haft et forlig med hinanden om, at det gælder til 1. april 1994, så er det forligsbrud, hvis man hopper fra det. Det kan hr. Bilgrav-Nielsen ikke ændre min mening om.

Noget andet er, at vi kan diskutere den nye lov, når vi nærmer os det tidspunkt, for til den tid er der ingen bindinger på nogen af os mere. Men indtil dette tidspunkt er der efter min mening en binding af forligspartierne.

Svend Heiselberg (V):

Jeg kan fuldt ud tilslutte mig det, som hr. Ikast har sagt, nemlig at hvis man gennemfører dette lovforslag, vil der være tale om forligsbrud, og jeg står helt uforstående over for, at man fremsætter lovforslaget med anbefaling af de partier, som var med til at gennemføre den gældende lov i 1989. Men det kan vi jo komme tilbage til under den videre udvalgsbehandling.

Det kommer nok ikke som nogen overraskelse for trafikministeren, at Venstre ikke kan støtte lovforslaget og slet ikke, som det foreligger. Men det kan jo være, at vi kan forhandle os frem til en aftale. I Venstre vil vi gerne være med til en 100 pct.s udlicitering, og vi har heller ikke noget imod, at andre kan gå ind i konkurrencen, men vi vil gerne have en ægte liberalisering, og det ligger der altså ikke i dette lovforslag.

Vi ønsker ikke, at der skal konkurreres med offentlige midler mod de private. Vi mener, det er en forudsætning for en gennemførelse af lovforslaget, at der findes en konstruktion, hvor vi har sikkerhed for, at der ikke sker en sammenblanding af offentlig og privat virksomhed.

Derfor må vi altså sige, at vi er imod lovforslaget, som det foreligger, og hvis vi skal videbehandle det, vil vi forsøge at få ændret det, sådan at det harmonerer med den indstilling, vi har om, at der ikke skal ske en sammenblanding af tingene.

Tommy Dinesen (SF):

Det foreliggende lovforslag er udmærket, og det bliver i hvert fald ikke dårligere af at blive kaldt socialistisk, så det vil få vores fulde støtte. Det er der ikke noget at sige til, for det er jo ikke hver dag, vi behandler socialistiske forslag her – i hvert fald på trafikområdet.

Men den debat, der foregår, minder mig lidt om situationen, da SF stillede forslag om, at DSB skulle have samme muligheder som deres konkurrenter. Da forbavtede det mig, at de borgerlige, der ellers talte meget om privatisering, konkurrence osv., sagde nej, når man stillede et forslag om at give DSB de samme muligheder.

Det, der reelt ligger i dette forslag, er jo nemlig også, at DSB, HT og andre nu får mulighed for at gå ud og konkurrere med de private, og det synes vi er en god idé; det er ærligt talt oven i købet fornuftigt.

Når vi i sin tid stemte imod forslaget, tror jeg, det bl.a. skyldes, at fagbevægelsen var stærke modstandere af det, der forelå. Jeg kan se, at vi har fået tilsendt fire udtalelser fra Trafikfunktionærernes Fagforening og Chaufførernes Fagforening, og i et af afsnittene står der bl.a. med baggrund i det, der er sket, siden forslaget blev vedtaget i sin tid: