

[Tommy Dinesen]

»Effekten er heller ikke udeblevet. I HT's egen busdrift er der opnået effektivitetsforøgelse på over 25 pct., ligesom kontrakterne med private entreprenører er blevet billigere siden lovens vedtagelse.

I dag kører HT's egne busser for gennemsnittet af de private entreprenørers pris. Desuden er HT's busdrift udskilt i egen division med et forretningsregnskab, der sikrer fuld sammenlignelighed med entreprenørerne.«

Det synes jeg ærlig talt er fornuftigt, og jeg er da ked af, at vi stemte imod det i sin tid. Men det er jo godt, at tingene er kommet herover, således at de i hvert fald er blevet bedre.

Derfor har dette socialistiske forslag selvfølgelig vores fulde støtte.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Det var godt, at den forrige taler indrømmede, at dette forslag er et socialistisk forslag, som intet har at gøre med det forslag, som blev fremsat af den tidligere regering i 1988, førstebehandlet den 25. november, da hr. H. P. Clausen var trafikminister, hvorefter det lå og rumlede i udvalg og andre steder, fordi der var visse besværligheder, kom til andenbehandling den 18. april i 1989, hvor trafikministeren hed Knud Østergaard, gik tilbage til udvalget, hvor det blev underkastet en fornyet behandling den 20. april, for endelig at komme til tredjebehandling den 27. april 1989.

Jeg erindrer, at der var en lang debat. Jeg har også læst ordførelserne og konstateret, at Socialdemokratiet dengang i hvert fald var meget lidt interesseret i licitation, som jo stod i lovforslaget. For licitationer gik ud på, at de private skulle arbejde om ikke på lige fod, som Fremskridtspartiet ønskede med et forslag om, at der skulle være 50 pct. private, så med de 45 pct., det altså nu blev til.

Der blev også aftalt en dato, det skulle gælde til, og når man her i Folketinget indgår aftale om en dato, må jeg gå ud fra, at den bliver overholdt. Derfor kan jeg kun tilslutte mig, hvad der er blevet sagt af ordførerne for De Konservative og Venstre.

I den tillægsbetænkning, som er afgivet af Udvalget om offentlige arbejder den 20. april 1989, stod der:

»Ændringsforslagene indebærer i forhold til lovforslaget en øget privatisering, men sikrer samtidig en gradvis overgang af buskørsel fra HT til private vognmænd.

HT får således den fornødne tid til at nedbringe sin andel af kørselen og de private vognmænd til at udvide den.«

Det var det, aftalen gjaldt, og jeg håber virkelig, at det holder indtil den dato, der er aftalt.

Det foreliggende lovforslag er jeg glad ved at blive mindet om er et socialistisk lovforslag, og det stemmer vi selvfølgelig imod.

**Sonja Albrink (CD):**

I CD vil vi gerne vedkende os, at vi i 1989 her i salen var med til at vedtage loven om hovedstadsområdets kollektive persontrafik – den, som vi til daglig kalder HT-loven.

Hensigten med denne lov er som bekendt bl.a. gennem øget konkurrence mellem forskellige busselskaber at få et billigere og bedre busprodukt, som er til gavn for både passagerne og sandelig også for hovedstadsområdet.

Opdelingen af kørselen dengang mener vi uden tvivl var rigtig.

Loven skulle netop være med til at lægge pres på HT's egen kørsel, for konkurrencen med de private vognmænd skulle gerne smitte af på HT's egen kørsel, så HT's udgifter også blev reduceret.

Vi kan i dag konstatere, at loven faktisk har virket helt efter hensigten. I CD ser vi ingen grund til at nøjes med, at udbudet af de 45 pct. af buskørslen bliver opretholdt. Vi kan støtte det konkurrenceelement i HT-loven, som bliver foreslået af trafikministeren, og som nu bør udstrækkes til at gælde alle 100 pct.

I CD ser vi heller ingen grund til ikke at gøre opmærksom på, at konkurrencen er så optimal som muligt ved at lade også offentlige selskaber byde, men det skal selvfølgelig ske på lige vilkår, herunder at HT's egen busdivisions tilbud vurderes ud fra objektive kriterier.

HT-loven blev som nævnt vedtaget i 1989, og i 1992 kom det såkaldte udliciteringscirkulære. Det bærende princip i dette cirkulære er, at offentlige opgaver skal løses dér, hvor det gøres bedst og billigst, uanset om det foregår i offentligt eller privat regi.

Det er disse principper, trafikministeren ifølge lovforslaget skal anvende, når ministeren skal fastlægge de klare retningslinier for behandlingen af HT's busdivisions tilbud. Det skal sikre, at der bliver tale om en vurdering af tilbud fra busdivisionen ud fra objektive krite-