

[Finansministeren]

selv kan stå inde for. Og de vil først komme, når der er sket den bearbejdning, som bl.a. skal ske i et samarbejde med Dansk Røde Kors og Dansk Flygtningehjælp om, hvordan vi i øvrigt kan gøre tingene billigst muligt i forhold til den opgave, vi står med.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 41

3) Til *trafikministeren* af:

Riishøj (SF):

»Vil ministeren give HT den ønskede dispensation, sådan at HT på lige fod med andre kan byde på de ruter, der er i licitation, og hvad kan ministeren oplyse om de omkostninger, som en privatisering uden HT-deltagelse i licitationerne pålægger samfundet/HT i form af efterløn, pensioner, ventepenge og arbejdsløshedsunderstøttelser?«

Skriftlig begrundelse

Gennem spørgsmålet ønskes klarlagt, nøjagtigt hvordan regeringen forholder sig til HT's ansøgning om dispensation, sådan at HT kan byde på lige fod med andre selskaber i den nuværende udbudsrunde.

Riishøj (SF):

Vi har jo egentlig det seneste halve år været vidner til et absurd teater omkring HT. Vi har haft en regering, som egentlig har ønsket, at HT skulle kunne byde på de linier, og regeringen har et stort flertal for det, fordi SF støtter det, men øjensynligt kan det ikke lade sig gøre. Der har også den sidste uges tid været nogle overvejelser, ved jeg, og nogle forsøg på at få ændret beslutningen.

Det, der er formålet med mit spørgsmål, er at få ministerens udlægning af de forhandlinger og slutresultatet af de overvejelser, der har været i den sidste uge, og også en bedømmelse fra regeringens side af de tab, som en privatisering af den nuværende form giver samfundet og giver HT.

Endelig håber jeg også, at ministeren kan komme ind på spørgsmålet om, hvem der tager stilling i den nuværende licitationsrunde, altså at det er HT, der bestemmer, hvem der får udbudene.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Svaret er nej, og dermed har spørgeren jo allerede ret i det synspunkt, at det øjensynligt ikke kan lade sig gøre.

Efter HT-lovens § 3 skal 45 pct. af HT's rutekørsel pr. 1. april 1994 udføres af andre end selskabet selv. HT har ansøgt om dispensation, således at 32 pct. af kørslen den 1. april 1994 udføres af andre og 68 pct. af HT selv. HT har beregnet, at merudgiften i kontraktsammenhæng ved at se bort fra Busdivisionens tilbud vil være på ca. 2½ mio. kr. pr. år, hvilket vil betyde en merudgift for HT på 10 mio. kr. i hele 4-års-kontraktperioden.

Endvidere, oplyser HT, vil det medføre stopomkostninger, der bl.a. indeholder udgifter til rådighedsløn i 3 år og efterfølgende pensionsforpligtelser til ca. 40 tjenestemænd på i alt 33 mio. kr. Det er jo det store beløb, der faktisk er den eksisterende lovs intention, og dermed er det også umuligt, så længe den lov er i kraft, at give dispensation for dette.

Endelig har HT oplyst, at der i HT's administrationsdivisions budgetter er indregnet en profit på 10 kr. pr. vogntime fra Busdivisionen. Samlet viser HT's beregninger således en besparelse, som ved at lade HT få andel i den udbudte kørsel vil udgøre ca. 0,5 pct. af de samlede udgifter ved den udbudte kørsel.

Det fremgår af HT-loven, at adgang til eventuelt at give dispensation er meget begrænset og forudsætter specielle omstændigheder; sådanne specielle omstændigheder foreligger ikke. HT's dispensationsansøgning omfatter en væsentlig del af kørslen, og prisforskellene mellem HT's tilbud og de private tilbud er meget små. Der kan derfor ikke inden for lovens rammer gives dispensation i dette tilfælde.

Som bekendt fremsatte jeg i foråret et lovforslag, hvorefter HT skulle have mulighed for at byde og få kontrakt, hvis det var bedst og billigst. Jeg beklager meget, at dette forslag ikke blev vedtaget – ikke kunne vedtages. Jeg vil i indeværende samling fremsætte et lovforslag, der har det samme formål, således at den ulogiske og uhensigtsmæssige forskelsbehandling mellem offentlige og private selskaber ophæves.

Formanden:

Jeg vil gerne gøre ministeren opmærksom på, at svaret varede næsten 3 minutter. Det er