

eventuelle forøgede udgifter ud over det budgetterede.

Hensigten med lovforslaget er derfor at afskaffe statens efterregulering af egnsteaterrefusionen fra 1995.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel. (Lovforslag nr. L 23).

Lovforslaget indebærer, at politiet får hjemmel til at tilbageholde et motorkøretøj, der udfører godskørsel for fremmed regning uden tilladelse. Tilbageholdelsen kan opretholdes, indtil godset er omladet og kan videretransporteres af en vognmand med tilladelse i henhold til godskørselsloven.

Lovforslaget indebærer endvidere, at politiet kan foretage ransagning af køretøjet med henblik på at konstatere, om der udføres firmakørsel eller godskørsel for fremmed regning. Denne hjemmel er nødvendig, hvis føreren af køretøjet nægter politiet adgang til køretøjets lukkede rum.

Ejeren eller føreren af et tilbageholdt køretøj kan forlange tilbageholdelsen prøvet ved retten. Indbringelsen har ikke opsættende virkning, medmindre retten bestemmer andet.

Der fastsættes i lovforslaget hjemmel til konfiskation af et køretøj i tilfælde af gentagne eller grove overtrædelser af godskørselslovgivningen (kørsel uden tilladelse). Denne bestemmelse er kun tænkt brugt i undtagelsestilfælde, hvor alle øvrige sanktionsmuligheder (tilbageholdelse/bøder) er udtømt.

Der foreslås herudover en teknisk ændring af lovens § 14, stk. 2, om betalingsstandsning, idet det præciseres, at betalingsstandsning også kan føre til rekonstruktion af selskabet.

Endelig indebærer lovforslaget, at Vejtransportrådets medlemsantal udvides fra 7 til 8. For øjeblikket indstiller Danske Vognmænd (DV) og Vognmandsfagets Arbejdsgiverorganisation (VA) i fællesskab ét medlem af rådet. Ved lovændringen får DV, VA og Foreningen af Danske Eksportvognmænd (FDE) ret til at indstille to medlemmer af rådet. Herved får rådet en bredere repræsentation fra vognmandserhvervet, idet de tre organisationer samlet repræsenterer de forskellige interessegrupper i relation til godskørsel for fremmed regning.

Idet jeg i øvrigt med hensyn til forslaget enkeltheder henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v.

(Lovforslag nr. L 24).

Formålet med lovforslaget er alene at sikre en økonomisk mere hensigtsmæssig udbudsprocedure for Københavns nye letbaner.

Under Ørestadsselskabet I/S' forberedelse af udbudet af Ørestadsbanen har selskabets rådgiver påpeget, at Ørestadslovens opdeling af letbanen mellem tre baneselskaber, Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S, indebærer et problem i relation til de gældende udbudsregler, som ikke var forudset ved lovens tilblivelse. Med de gældende udbudsregler vil det således ikke være muligt at foretage et samlet udbud af de tre banestrækninger, medmindre alle tre baneselskaber er stiftet på udbudstidspunktet. Den gældende Ørestadslov rummer imidlertid ikke mulighed for at stifte de to sidste baneselskaber før på et senere tidspunkt.

Et samlet udbud af de tre banestrækninger er væsentligt for at sikre, at kontrakter om anlæg, leverancer og drift af alle tre banestrækninger kan indgås på grundlag af en reel konkurrencesituation og dermed til konkurrencedygtige priser.

Hvis Frederiksbergbanen og Østamagerbanen først kan udbydes på et senere tidspunkt, vil det blive vanskeligt for ikke at sige umuligt at skabe reel konkurrence om de væsentligste af de udbudte opgaver. F.eks. kan en entreprenør, der har anskaffet og installeret boreudstyr og foretaget tunnelborearbejde for Ørestadsselskabet I/S ikke forvente, at andre entreprenører vil kunne afgive konkurrencedygtige tilbud ved udbud af fortsættelse af den samme opgave på Frederiksbergbanen. Tilsvarende gælder for banetekniske anlæg, anskaffelse af togvogne og aftaler om den fælles drift af de tre baner. De entreprenører og leverandører, der har fået opgaverne for Ørestadsbanen, kan i princippet fastsætte priser for fortsættelse af de tilsvarende arbejder på Frederiksbergbanen og Østamagerbanen uden reel konkurrence. Det vil utvivlsomt