

Ud over den hidtil kendte rutekørsel i HT-området sikres det nye selskab også mange frihedsgrader, så det kan udføre buskørsel i og uden for landets grænser i lighed med andre virksomheder. Der tildeles ligeledes det nye selskab – HT samt de bagvedliggende kommuner – store frihedsgrader ved etablering af aktieselskabet, bestyrelsessammensætningen og værdifastsættelsen m.v. – selvfølgelig under selskabsretligt ansvar.

I lovforslaget omtales opgaver, der forbliver i HT-regi, såsom handicapkørsel og forskellige forsøgsbusser m.v.; det finder vi er en rigtig beslutning.

De tjenestemænd, der er ansat ved driften, forbliver stadig tjenestemænd og er forpligtet til at arbejde i det nydannede aktieselskab, men kan dog bevare deres ansættelse hos HT, hvis det ønskes. Deres pensionsforhold forbliver uændrede, hvad enten det er HT, der har forpligtelsen, eller det er det nye aktieselskab. Det er forhold, som vi er bekendt med fra andre områder inden for staten, hvor en lignende ændring er forekommet.

Der har på det seneste været talt en del om, at nogle chauffører ved rutekørsel har et betydelig dårligere arbejdsmiljø end andre, ikke mindst hvad angår køretidens længde og afbrydelserne. Kørehviletidsbestemmelser i almindelighed tæller om strækninger over 50 km, og det kan jo ikke blive tilfældet med en rutekørsel.

Jeg kan ikke lade være med at pege på de problemer, selv om ministeren nok vil svare mig, at det er et overenskomst- og fagforeningsanliggende. I virkeligheden er det både et problem for chaufføren og for passagererne. Jeg håber, de ansvarlige er opmærksomme på dette problem.

Socialdemokratiet mener, at man med dette forslag er kommet med en tilfredsstillende løsning på strukturproblemerne, at der ligger så mange frihedsgrader i forslaget, som kan være acceptable for såvel arbejdsgiver som arbejdstager, og at det giver en forbedring af den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet til gavn for både miljøet og passagererne – og det er jo i virkeligheden dem, det drejer sig om.

Som københavnner glæder jeg mig over at kunne se frem til et forhåbentlig positivt resultat af alle anstrengelserne, og Socialdemokratiet vil gerne medvirke til gennemførelse af forslaget, så det kan træde i kraft den 1. januar 1995.

### Svend Erik Hovmand (V):

Det lovforslag, som vi her har til debat, kan Venstres folketingsgruppe ikke medvirke til i den nuværende form. Jeg skal nærmere begrunde hvorfor.

Vi er tilhængere af, at der sker en udlicitering af buskørslen. Det fremgår af § 3 i forslaget, at det skal der ske; der skal ske en udlicitering, der skal ske udbud, det skal ske senest år 2002. Men hvordan skal det så ske? Det er det, der for os er det afgørende. Jo, man vil etablere et selskab – et aktieselskab – til at drive busselskabet i HT. Og det er selvfølgelig også udmærket. Men hvis det ender med at blive et rent offentligt aktieselskab, så spørger vi os selv, hvor den frie udbudsmekanisme er blevet af. Vi ser gerne et frit udbud, fri konkurrence, private firmaer, lave priser osv. Vi så det gerne så hurtigt som muligt, altså ikke vente til år 2002, men netop så hurtigt som muligt.

Men vi er stærkt bekymrede ved at etablere et selskab med den konstruktion, der her lægges op til, hvor de kommunale og amtslige myndigheder i hovedstadsområdet sidder med aktierne – eller i hvert fald kan sidde med aktierne – og hvor de kan drive busdrift i Københavnsområdet. Men de kan også drive busdrift uden for Københavnsområdet, ja, de kan sågar drive busdrift i udlandet. Og ikke nok med det; de kan også beskæftige sig med anden beslægtet virksomhed.

For nogen tid siden havde vi her i Tinget en debat om Naturgas Syd; jeg skal ikke drage sammenligninger i øvrigt, men bare sige, at her tror jeg det gik op for den største del af Folketinget, at det er meget, meget betænkeligt at lave en konstruktion, som indebærer en mulighed for at gå ind på en række private områder – ikke alene her i landet, men også i udlandet – på skatteborgernes regning og risiko.

Så derfor vil jeg sige, at alene med disse bemærkninger er der en række ting, som vi må se nøjere på under udvalgsarbejdet. Hvordan er det med de vandtætte skotter? Hvordan er det med den reelle konkurrence, forholdet mellem private virksomheder og dette offentlige selskab? Jeg synes, at der med dette forslag er tale om så mange uklare punkter, at vi i hvert fald har behov for at reservere os en grundig opklaring i udvalgsarbejdet. Sådan som vi læser det med den nuværende tekst, vil vi ikke kunne tiltræde forslaget.