

dag, at man kan få et takstamarbejde mellem DSB, HT og de amtskommunale trafikelskaber. Det er jo ret fantastisk, at i løbet af de 15 år, der har været amtskommunale trafikelskaber, har man endnu ikke kunnet finde ud af at lave et fælles takstamarbejde, og vi håber, det vil ske.

Som sagt er vi positive over for lovforslaget.

#### **Ole Donner (FP):**

Fremskridtspartiet er meget positivt over for tanken om en privatisering af den kollektive trafik. Det skal selvfølgelig forstås på den måde, at det skal være et privat aktieselskab, og at 100 pct. af kørslen skal udliciteres.

Men som lovforslaget foreligger her, kan vi – i hvert fald på nuværende tidspunkt – ikke støtte det. Der må komme en lang række spørgsmål og ændringsforslag i udvalget, og vi vil i hvert fald stille nogle spørgsmål.

Vi mener, det skal fuldstændig afklares, hvordan ejerforholdet skal være, og om selskabet skal børsnoteres, og vi mener under alle omstændigheder, at HT ikke skal være medejer. Hvis HT er medejer af selskabet og også udbyder kørslen, får vi lignende problemer som i Lejerbosagen, det vil sige, at det bliver meget svært at lade være med at hjælpe vennerne. Det vil vi i hvert fald ikke være med til.

Derfor må der være helt klare regler: Hvem skal eje selskabet, og skal det børsnoteres? Og hvad med den offentlige indsigt og kontrol? Det skulle nemlig blive ligesom med Øresundsselskabet, hvor DSB og halvprivate eller halvoffentlige aktieselskaber kan gemme en masse bilag for offentligheden, og hvor vi ikke har nogen mulighed for at kontrollere, hvor og hvordan man bruger underskud og overskud.

Det fremgår også af lovforslaget, at ministeren har sendt det til høring. Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvornår er forslaget sendt til Turistvognmændenes Organisation? Midt i denne måned havde de i hvert fald ikke hørt noget. Jeg synes, det er vigtigt, at man får inddraget disse organisationer, for det er trods alt dem, der ved, hvordan det er gået med de private vognmænd.

Man skriver i kommentarerne, at nu er HT blevet konkurrencedygtigt; men det er selvfølgelig noget vrøvl. HT er overhovedet ikke konkurrencedygtigt. Det har fået lov til at udkonkurrere de små vognmænd på samme måde, som DSB's busdivision også får lov til det, nemlig ved at overføre nogle busser til nulværdi eller næsten ingen værdi, hvorefter man går ud og siger: Jamen vi har jo ingen omkostninger til

busserne, så vi kan køre meget billigere end de andre. Og derfor står der altså hundredvis af busser uden nummerplader ubenyttede hen i garageanlæg landet over. Det er den måde, man udkonkurrerer på, og det har ikke en pind med konkurrencedygtighed at gøre. Man går ud og kvæler de små vognmænd for statens penge.

Derfor er det også vigtigt, at man ser meget nøje på, hvordan åbningsbalancen skal være i et sådant selskab. Hvis man fører en række busser over til næsten nulværdi, kan det pågældende selskab starte på et billigt grundlag og dermed skabe en ublu konkurrence over for de private selskaber, fordi det får statstilskud. Det kan vi under ingen omstændigheder være med til, og det er meget vigtigt, at man får hold på de ting.

Vi vil også foreslå, at det pågældende selskab ikke kan køre turistkørsel eller særlig kørsel, som når man »ulovligt« kørte hundredvis af personer ud til Bella-Centret og måtte have nogle særregler for at kunne gøre det.

Linjebus er nævnt i forslaget, men de er også konkurrencedygtige; de laver også momsfusk, så de kan køre 25 pct. billigere. Hvis man ikke skal betale moms og kan være en lille smule billigere end almindelige private vognmænd, er det en dårlig forretning.

Men det væsentlige er: Hvis vi fortsætter på denne måde, hjælper det ikke en pind, at vi siger: Vi skal have fri konkurrence. Om fem år er der ikke én eneste privat vognmand tilbage, som kan afgive tilbud, og så er der kun de offentlige eller halvoffentlige selskaber tilbage. Det kan vi ikke gå ind for, og derfor håber vi, at der kommer en del deputationer, og at organisationer, vognmænd osv. vil være os behjælpelige med at åbne øjnene på Folketingets partier. Jeg synes, at det, der sker her, skal man være meget varsom over for.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Der er løbet meget vand i stranden, siden Folketinget i 1989 privatiserede HT's busdrift, en beslutning, som Det Radikale Venstre dengang støttede.

Siden har vi set privatiseringer på andre områder, og nogle har været mere vellykkede end andre. Ingen kan jo trylle, når det handler om områder, hvor en af de væsentligste driftsomkostninger er lønnen. Men privatiseringen af dele af HT's busdrift har vist sig nyttig, både for HT og ikke mindst for brugerne i hovedstadsområdet, og det er jo ærlig talt dem, det hele handler om.