

Det Radikale Venstre er tilfreds med dette forslag til ændring af 1989-loven. Vi synes, det er en rigtig tanke, at det offentlige system på denne måde og på almindelige markedsvilkår får lejlighed til at vise, hvad det duer til. Med andre ord: Den offentlige virksomhed skal have lov til at byde med på sine egne opgaver, og det er præcis, hvad der ligger i lovforslaget. Vi synes godt om princippet bedst og billigst.

Som lovforslaget er udformet, bliver HT's busdivision et selvstændigt aktieselskab, der skal køres efter reglerne i aktieselskabsloven, altså med bestyrelse, medarbejderrepræsentation, og hvad der ellers ligger i aktieselskabslovens regler. Aktierne i busdivisionen skal ejes af HT eller af de fem hovedstadskommuner, der i dag driver buskørslen i fællesskab, men ifølge forslaget er der ikke noget, der forhindrer, at HT på et senere tidspunkt afhænder aktierne, hvis man finder det rigtigt. En afhændelse af aktierne kan i givet fald betyde en total privatisering af busdriften.

Jeg er ret overbevist om, at både det kommende administrationselskab og busdivisionen, når den bliver udskilt som aktieselskab, vil leve op til de forventninger, som lovforslaget er udtryk for, og Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

Jette Gottlieb (EL):

For at sige det ligeud: Det lovforslag, der er til behandling her, peger i stik modsat retning af den udvikling, som vi ønsker for den kollektive trafik.

Allerede den eksisterende lovgivning om HT har lagt op til, at de bærende principper for busdriften skal være den frie konkurrence på privatøkonomiske betingelser: Det billigste er det bedste uanset konsekvenserne.

For os er det bærende princip en samfundsgavnlig kollektiv trafik, og hvis der endelig skal snakkes om konkurrence, handler det om konkurrencen med den private bilisme. Det kræver et øget serviceniveau, og det kræver i det hele taget en forbedret kollektiv trafik.

Den eksisterende lovgivning har lagt op til en udlicitering, der allerede nu først og fremmest fører til ublu konkurrence på de få områder, man kan konkurrere på, nemlig løn- og ansættelsesforholdene for chaufførerne og hviletidsspørgsmålet med alt, hvad det indebærer af øget sikkerhedsrisiko. Det kan vi ikke være med til.

Derudover er der meget, der tyder på, at det på lidt længere sigt vil indebære, at den kollek-

tive københavnske trafik kommer til at ligge i hænderne på et eller nogle få selskaber, der måske endda er udenlandske, og hvis eneste formål er at skaffe overskud til ejerne og ikke at drive en velfungerende kollektiv trafik.

I de foreslåede ændringer er der to ting, der springer i øjnene: Dels at man nu peger frem mod en 100 pct.s udlicitering – og det er i sig selv galt – dels at man ønsker at danne et HT-aktieselskab. Hvorfor dog det? Det vidner om en principiel mistillid til muligheden for, at det offentlige kan planlægge og drive en rationel kollektiv transport, og den mistillid deler vi ikke.

Med opbygningen af et aktieselskab binder man sig ifølge EF-reglerne til en 100 pct.s udlicitering. Det kan naturligvis ikke bekymre trafikministeren, al den stund det er intentionen i lovforslaget, men det er altså en udvikling, som vi er totalt imod.

De ændringsforslag, vi måtte stille, vil pege i retning af helt at ophæve udliciteringskravet og genoprette en kollektiv transport i offentligt regi i Københavnsområdet, og vi ønsker ydermere denne transport udvidet og udviklet med et øget serviceniveau.

Vi støtter ikke lovforslaget.

Arne Melchior (CD):

Det kan CD derimod godt gøre.

Vi har ingen store vanskeligheder med dette lovforslag, som vi finder rimeligt. Det må være rigtigt, at også offentlige organer og institutioner kan byde med, og jeg kan slet ikke forstå, hvordan man kan være liberal og mene, at det kun skal være forbeholdt nogle andre. Vi støtter altså intentionerne, og vi får nemt ved at få forslaget igennem Tinget.

Jeg har nogle betænkeligheder. Vi har sikkert alle sammen modtaget kopi af det brev af 14. oktober, som trafikministeren har modtaget fra turistvognmændene. I udvalget vil vi bede trafikministeren om at kommentere det, eventuelt ved kopi af det svar, han giver turistvognmændene, for der er nogle ting, som nok er værd at overveje og tænke på.

Så har jeg også en meget stor indvending mod den sidste paragraf i lovforslaget; det er noget, som også fru Tove Lindbo Larsen var inde på, idet hun dog håbede, at det kunne holde, at loven kan træde i kraft den 1. januar 1995. Det answer jeg simpelt hen for håbløst, og jeg skal henviser til, at lovforslaget først er sendt ud til høring, samtidig med at det er fremsat her i Tinget.