

Afstemning

§ 1, ændringsforslag nr. 2 om indsættelse af en ny paragraf efter § 1, § 2 og ændringsforslag nr. 1 om en ny affattelse af titlen vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Anden behandling af lovforslag nr. L 13: Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 12/10 94. Første behandling 26/10 94. Betænkning 13/12 94).

Der var stillet 6 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Svend Erik Hovmand (V):

Folketinget skal i dag ved andenbehandlingen tage stilling til nr. L 13, forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Det, vi skal tage stilling til ved denne lejlighed, er spørgsmålet om selvstændigheden for det nye selskab, som planlægges oprettet med virkning fra 1. januar.

Efter vores opfattelse har det været overordentlig væsentligt under udvalgsbehandlingen at få klaret af, hvad det er for en selvstændig-

hed, vi her taler om, hvad det er for nogle konkurrencemæssige vilkår, dette foreløbig offentligt ejede selskab vil have i forhold til private selskaber.

Vi har lagt overordentlig megen vægt på, at der bliver tale om ligelig konkurrence, at der bliver tale om lige og fair konkurrencevilkår. Vi har gjort nogle bemærkninger om det i den betænkning, som ligger til grund for denne anden behandling, og her har vi på en række punkter, fire i alt, tilkendegivet, hvad vi opfatter som helt klare forudsætninger i denne lovgivning.

Vi beder i dag trafikministeren om at give sit tilsagn om, at disse fire pinde vil blive efterlevet af regeringen, at ministeren vil leve op til de formuleringer, som der her tales om. Det drejer sig om bestyrelsens habilitet, det drejer sig om grundlaget for åbningsbalancen, konkurrencevilkårene i al almindelighed, det drejer sig om prisen for de ruter, der skal udbydes i de kommende år, og det drejer sig om vilkårene for skatter, afgifter, moms osv. for dette selskab i forhold til private selskaber. Det er helt afgørende væsentlige vilkår for at kunne sige, hvordan konkurrencesituationen er for dette selskab.

Derudover har vi en række andre synspunkter, som vi har udmøntet i et par ændringsforslag. Vi synes, at den periode, inden for hvilken samtlige ruter skal udbydes 100 pct. inden for hovedstadsområdet i fri konkurrence, burde være kortere end det, der er lagt op til. I stedet for disse 8 år synes vi at man kunne nøjes med 5 år.

Endelig mener vi, at man principielt burde sikre, at der var tale om et selskab, hvis aktiemajoritet blev ejet af private. Det lægger vi op til i et konkret ændringsforslag, som er knyttet til, at det offentlige selskab i begyndelsen, indtil det bliver privatejet for flertallets vedkommende, ikke udfører konkurrence inden for turist- og bestillingskørselsområdet, hvilket jeg tror branchen her vil være meget optaget af.

Men som sagt, vi er meget optaget af at få ministerens bekræftelse af de punkter, som fremgår af betænkningen.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Til hr. Svend Erik Hovmand kan jeg i forlængelse af det betækningsbidrag, der er indgivet fra V, K og Z, oplyse følgende:

For så vidt angår den første pind, der handler om uafhængigheden imellem HT-administrationsdelen og det nye busaktieselskab, som forhåbentlig bliver en realitet, efter at dette forslag