

formentlig er vedtaget ved tredje behandling på fredag, kan jeg oplyse – som det fremgår af svar på spørgsmål 1 – at Hovedstadsrådets Trafikskelskab, HT, har oplyst, at der i HT's bestyrelse er enighed om og truffet beslutning om på et møde den 1. november 1994, at aktieselskabets bestyrelse skal bestå af i alt 8 medlemmer, heraf 5 generalforsamlingsvalgte medlemmer og 3 medlemmer valgt af medarbejderne.

For at sikre aktieselskabets uafhængighed af ejerne kan medlemmerne af de fem kommunale enheders amtsråd og kommunalbestyrelser, dvs. Københavns Borgerrepræsentation, Frederiksberg Kommunalbestyrelse samt Københavns Amtsråd, Roskilde Amtsråd og Frederiksborg Amtsråd, ikke vælges til aktieselskabets bestyrelse.

For så vidt angår den anden pind, mener jeg, at der udførligt er gjort rede for, under hvilke vilkår man stifter selskabet, nemlig at det foregår ved erklæringer fra uafhængige revisorer. Der er udførligt redegjort for i svarene på de stillede spørgsmål, at der også udpeges uafhængige vurderingsmænd af Justitsministeriet, der opgør værdien af de anlægsaktiver, der indgår som apportindskud i det aktieselskab, som stiftes.

For så vidt angår den tredje pind om, at prisen for de endnu ikke udbudte ruter frem til afslutning af overgangsperioden ikke må være højere end gennemsnitsprisen for de private ruter, kan jeg oplyse, at det er således, at HT's administrationsdivision i lighed med tidligere praksis vil sørge for, at de kontrakter, der aftales, for så vidt angår kørsel af de 55 pct., der endnu ikke er i udbud, men som – som bekendt – kommer i udbud inden 2002, er i overensstemmelse med almindelig praksis, sådan at priserne svarer til gennemsnittet af de priser, som blev opnået ved tidligere HT-udbud. Det har HT's bestyrelse meddelt.

Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt selskabet, når det dannes, får samme vilkår med hensyn til godkendelse – statsligt og kommunalt – med hensyn til skatter og afgifter, moms m.v. som private selskaber, mener jeg også, der udførligt er svaret herpå, og at det er bekræftet, at det naturligvis er gældende. Det turde være indlysende, at et aktieselskab, der oprettes, arbejder efter nøjagtig de samme spilleregler som øvrige selskaber i den pågældende branche.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg vælger at opfatte ministerens besvarelse af

mit spørgsmål som en klar bekræftelse af de fire pinde i betænkningen, og jeg vil på denne baggrund benytte lejligheden til at sige tak for ministerens tilsagn om de fire punkter. Hermed står det klart for enhver, at uanset hvordan man end måtte fortolke lovteksten, så står regeringen bag den tekst, som er indeholdt i disse fire pinde. Jeg synes, det er vigtigt at få det fastslået.

Til gengæld er jeg selvsagt ked af, at ministeren ikke har villet være positiv over for de ændringsforslag, som vi har stillet. Men det er jo så i høj grad op til kommunerne selv at tage nogle initiativer. Jeg er foreløbig glad for, at HT har erklæret over for Folketinget, at man ikke har planer om at gå ind i det private marked med hensyn til turist- og bestillingskørsel.

Jeg håber, at man vil vise den samme gode vilje til også at få afhændet aktiemajoriteten så hurtigt, det overhovedet lader sig gøre. Jeg er nemlig overbevist om, at det vil være til størst mulig gavn ikke alene for passagererne, men også for skatteyderne i hovedstadskommunerne.

Jeg vil, hr. formand, anmode om, at sagen nu sendes tilbage til udvalget, sådan at vi får lejlighed til at mødes om den endnu en gang, inden den kommer til tredje behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 63 stemte for, 68 imod.

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes, idet 5 stemte for, 121 imod.

Ændringsforslag nr. 3 og 4 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5 forkastedes, idet 60 stemte for, 70 imod.

Ændringsforslag nr. 6 forkastedes, idet 16 stemte for, 112 imod.

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.