

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 145: Forslag til lov om ændring af lov om privatbanerne.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(FremSAT 18/1 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Det drejer sig om et forslag til ændring af lov om privatbanerne. Ud over nogle formelle ændringer som følge af, at Ministeriet for Offentlige Arbejder er ændret til Trafikministeriet, er der tale om nogle ændringer, som er en følge af, at rutekørsel for offentlige myndigheder ifølge EU-bestemmelse skal udbydes i licitation.

De 9 privatbaner uden for hovedstadsområdet, der udfører rutebilkørsel for fælleskommunale selskaber, har ifølge loven, som den er nu, mulighed for at indregne et eventuelt underskud på rutebilkørslen i driftsunderskuddet, altså i beregningsgrundlaget for tilskud.

Det vil ifølge dette lovforslag ikke være muligt i fremtiden.

Hvis lovforslaget vedtages, vil det med hensyn til rutekørsel være fuldt sammenligneligt med gældende vilkår på godstransportområdet. Der skabes med lovforslaget også en mulighed for, at privatbanernes busdrift kan udskilles i aktieselskaber, og det er vigtigt.

Den enkelte privatbane kan beslutte, om man vil etablere et aktieselskab, men vilkårene skal godkendes af trafikministeren og beslutningen ligeså.

Privatbanerne modtager offentlige tilskud til dækning af driftsunderskud og udgifter til investering i jernbanedriften fra staten og de kommuner og amtskommuner, som har interesse i privatbanen, 70 pct. fra staten og 30 pct. fra amt og kommune.

Ud fra en betragtning om, at rutekørsel ofte erstatter jernbanetrafik i det kollektive trafiktilbud, har man som tidligere sagt indtil nu kunnet medregne et eventuelt underskud på denne rutekørsel i beregningen.

Da de 9 privatbaners indtægt for to tredjedele vedkommende har været overskud på rutekørsel, har det ikke kostet noget, at der har været denne mulighed. Tværtimod har man på statens budget haft en mindre udgift til tilskud

på 70 pct. af de 23,9 mio. kr., som overskuddet i årene 1991, 1992 og 1993 beløb sig til. Det svarer til en mindre udgift på ca. 17 mio. kr. for statens vedkommende, så det har altså ikke været nogen dårlig forretning.

Men ved de foreløbige udbudsrunder har det vist sig, at der vil være et gennemsnitligt fald i betalingen for rutekørsel på 10 pct., og der er ikke nogen tvivl om, at udbud medfører skærpet konkurrence, så det kan være svært at sige noget om, hvordan resultatet vil være i fremtiden.

Med lovforslaget, som det foreligger, vil der i fremtiden være to muligheder for privatbanerne for at have busdrift: 1. Man kan have buskørsel som hidtil i banens regi, dog uden mulighed for at indregne underskud på busdriften i driftsunderskuddet. 2. Privatbanen kan oprette et aktieselskab i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler, og der vil skulle indbetales et stiftertilgodehavende til privatbanen, som sikrer, at selskabet ikke har konkurrencefordel i forhold til andre busselskaber. Men det vil også sige, at privatbanerne ved oprettelsen af aktieselskaber heller ikke kommer i konkurrenceunderskud over for andre private busselskaber.

Hovedsigtet er at tilpasse loven om privatbaner til den eksisterende virkelighed og at skabe lige konkurrencevilkår, og dette mål mener jeg man har nået.

Tilbage står et enkelt lille spørgsmål, som jeg vil bede trafikministeren om at komme med en kommentar til. Kan dette lovforslag med konkurrencens barske virkelighed have indbygget en risiko for den fremtidige betjening af befolkningen i tyndt befolkede egne af landet, så det trafiktilbud, man dér får, bliver for dårligt og ikke dækker befolkningens behov?

Med disse ord vil jeg anbefale lovforslaget på Socialdemokratiets vegne.

Erik Larsen (V):

Når forudsætningerne for privatbanernes drift af buskørsel ændres ved, at man går fra at anvende standardentreprenørkontrakter ved rutekørsel for kommunale og amtskommunale trafikselskaber og til at anvende licitation i overensstemmelse med EU-bestemmelserne, er det helt naturligt at skabe lovgrundlag for at udskille privatbanernes busvirksomhed i særskilte selskaber. Det er helt nødvendigt, at den hjemmel, der i den nuværende lovgivning er til, at underskud på busdrift kan overføres til selskabet og dermed dækkes ind af stat, amter og kommuner, nu fjernes, sådan at der kan skabes lige konkurrencevilkår for andre udbydere.