

Venstre ønsker, at der skabes lige konkurrence med andre udbydere af buskørsel. I den forbindelse er det vigtigt for Venstre, at de regler, der bliver gældende, om åbningsbalance i selskaberne og dermed størrelsen af stiftertilgodehavendet

Derfor vil Venstre under udvalgsarbejdet søge at få præciseret de nærmere betingelser. Venstre vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet med henblik på at sikre en fair konkurrence i forhold til private udbydere af buskørsel.

Kaj Ikast (KF):

Med dette forslag er ministeren jo ved at nå raden rundt. Nu har vi haft HT-busser, nu har vi haft DSB-busser, nu har vi privatbanernes busser og dermed de private busser, og så har de fået samme konkurrencemæssige vilkår alle sammen. Hvis det er det, der er motivet til dette lovforslag, vil vi gerne støtte det.

Jeg har bare ét spørgsmål til ministeren: Hvordan vil ministeren kontrollere det? Ministeren er jo imod, at Rigsrevisionen ser på mange ting. Kan Rigsrevisionen gå ind og kontrollere busdriften ved de private jernbaner? Hvis det er sådan, så vil vi gerne støtte det endnu mere.

Tommy Dinesen (SF):

Det forslag, der ligger her, er meget fornuftigt, og derfor kan vi selvfølgelig også støtte det. Det er ganske udmærket, at busselskaberne – de, der har noget med de forskellige baner at gøre – har det, man har krævet fra borgerlig side adskillige gange, nemlig vandtætte skotter mellem de forskellige selskaber, altså her togdrift og busdrift. Og når busselskaberne i dag er ude at byde ved de licitationer, der er, så skal det også være i orden. Vi støtter det her forslag. Så det er to forslag i dag ud af fire. Det må jo være nogenlunde.

Ole Donner (FP):

Hr. Kaj Ikast sagde, at nu havde vi snart været hele raden rundt om de forskellige former for buskørsel. Derfor kan jeg heller ikke forstå – når vi nu snart har været hele raden rundt – at det så ikke begynder at gå op for Folketingets flertal, at det altså ikke er konkurrence på lige vilkår, vi får ud af det.

Vi synes ikke, det er rimeligt, at privatbanerne skal have lov til at oprette datterselskaber. Og vi giver i øvrigt trafikministeren ret stor bemyndigelse til at kunne godkende og kontrollere disse åbningsbalancer m.v.

Det er vi skeptiske over for, og vi mener ikke, at banerne skal have lov til bare at overtage kørslen automatisk. Det er jo det, de får lov til. I stedet for at udbyde det i offentligt udbud laver man disse selskaber, og så overtager man kørslen med det samme. Det er noget i retning af det, man gjorde i HT-området.

Derfor stemmer vi imod forslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Lovforslaget lægger op til at ændre loven om privatbanerne, og det handler om busser, dvs. den busdrift, som 9 ud af 13 privatbaner driver. Forslaget skal ses i sammenhæng med de ændringer i organiseringen af busserne, der er sket i HT og i DSB og med EU-udbudsreglerne. Privatbanerne får nu lov til at udskille deres busdrift i datterselskaber, aktieselskaber, der så får lov til at beholde det overskud, de eventuelt kører ind.

Det betyder, at privatbanerne mister den indtægt, de har haft på busdriften, og det kan betyde større statsligt og amtskommunalt tilskud til privatbanerne.

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

Jette Gottlieb (EL):

Nej, Enhedslisten kan ikke støtte oprettelse af flere busaktieselskaber – med de samme argumenter, som har været fremført tidligere under debatten. I stedet for burde de lægges ind i offentlig drift.

Arne Melchior (CD):

Dette lovforslag er, som flere har været inde på, lillebror til et af de forslag, vi behandlede under det forrige punkt på dagsordenen, nemlig forslaget om DSB Busser, og det er et legitimt barn af nogle EU-regler.

Ud fra begge motiver kan CD give fuld tilslutning.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne takke for den meget positive modtagelse også fra hr. Erik Larsen på partiet Venstres vegne.

Det har været umagen værd, at vi har fremsat lovforslagene om henholdsvis HT og DSB Busser. Jeg er naturligvis glad for den meget positive modtagelse også fra partiet Venstre.

Ganske kort kommentar til fru Jytte Wittrock, der spørger, hvorledes det kan påvirke den kollektive trafikbetjening, det kollektive trafiktilbud til tyndt befolkede egne af landet: Dette her