

## Begrundelse

Der er grund til at tro, at den skattemodel, der er anvendt i forbindelse med Himmerlandsbanken, er anvendt i flere andre tilfælde, jf. udtalelser fra danske revisionsfirmaer, Børsen den 4. november 1993, side 21 (»Revisorer: Fradragsmodel brugt før«) og Jyllands-Posten den 5. oktober 1993 (»Skatteydere betaler bankkrise«).

## Svar (19/10 94)

### Skatteministeren (Ole Stavad):

Det stillede spørgsmål vil indgå i den undersøgelse, som det tværministerielle kontaktudvalg vedrørende det finansielle marked skal foretage. Udvalget er anmodet om at belyse udviklingen i den danske pengeinstituttosektor og årsagerne til kriserne. I undersøgelsen skal der redegøres for de samfundsøkonomiske konsekvenser af de seneste års (1984-93) redning af pengeinstitutter samt for de anvendte skatteregler og eventuelle ændringer i anvendelse af disse. Herunder skal det så vidt muligt undersøges, i hvilket omfang fusioner som følge af tab i pengeinstitutter m.v. påvirker det offentlige skatteprovenu.

Udvalget skal afgive sin rapport i foråret 1995.

## Bortfaldet spørgsmål

### Spm. nr. S 62

#### Formanden:

Det er meddelt mig, at spørgsmål nr. S 62, der var stillet af Kristen Touborg (SF) til landbrugs- og fiskeriministeren den 18. oktober 1994, er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til landbrugs- og fiskeriministeren (18/10 94) af:

#### Kristen Touborg (SF):

»Hvad er efter ministerens opfattelse de største barrierer for, at endnu flere landmænd omlægger til økologiske driftsformer, således at den stigende efterspørgsel efter økologiske produkter kan imødekommes?«

## Begrundelse

I oktobernummeret af månedsmagasinet Økologisk Jordbrug oplyses det f.eks., at »FARM-ÆG« i Hadsund ikke kan skaffe nok producenter, der vil levere økologiske æg. Det er også velkendt, at der er en stor mangel på danskproducerede økologiske grøntsager, ligesom udbudet af økologisk mælk ikke kan følge med efterspørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 2) Første 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).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Tove Lindbo Larsen (S):

Hovedstadsområdets kollektive persontrafik har i sin levetid været en del ændringer igennem på godt og ondt. Socialdemokratiet har hele tiden haft den opfattelse, at når ruter ifølge gældende lov skulle udliciteres, skulle HT have samme rettigheder som andre til at byde på licitationerne, altså en lige ret for offentlige som for private virksomheder. Den holdning har der generelt ikke været flertal for i Folketinget, men jeg har dog en fornemmelse af, at der er ved at ske en opblødning. Jeg håber i hvert fald, at man i forhold til dette lovforslag har ændret holdning.

Ligeretten på HT-området sikres ved at gennemføre dette lovforslag. Hele driften, ruterne, skal løbende udliciteres, således at hele driften senest år 2002 køres på udbud. Rent praktisk og retligt sikres det bedst ved en adskillelse af HT's administration og drift, som det allerede er gjort, men også ved, at der oprettes et aktieselskab, som tager sig af driften. Aktiekapitalen indskydes af HT eller Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Roskilde og Frederiksberg Amtskommuner i fællesskab. Det fremtidige aktieselskab skal naturligvis have de rettigheder og pligter, der findes ifølge aktieselskabsloven. Den konstruktion betyder en sammenlignelighed med andre selskaber, og at denne bliver reel.

Ud over den hidtil kendte rutekørsel i HT-området sikres det nye selskab også mange frihedsgrader, så det kan udføre buskørsel i og uden for landets grænser i lighed med andre virksomheder. Der tildeles ligeledes det nye selskab – HT samt de bagvedliggende kommuner – store frihedsgrader ved etablering af aktieselskabet, bestyrelsessammensætningen og værdifastsættelsen m.v. – selvfølgelig under selskabsretligt ansvar.

I lovforslaget omtales opgaver, der forbliver i HT-regi, såsom handicapkørsel og forskellige forsøgsbusser m.v.; det finder vi er en rigtig beslutning.

De tjenestemænd, der er ansat ved driften, forbliver stadig tjenestemænd og er forpligtet til at arbejde i det nydannede aktieselskab, men kan dog bevare deres ansættelse hos HT, hvis det ønskes. Deres pensionsforhold forbliver uændrede, hvad enten det er HT, der har forpligtelsen, eller det er det nye aktieselskab. Det er forhold, som vi er bekendt med fra andre områder inden for staten, hvor en lignende ændring er forekommet.

Der har på det seneste været talt en del om, at nogle chauffører ved rutekørsel har et betydelig dårligere arbejdsmiljø end andre, ikke mindst hvad angår køretidens længde og afbrydelserne. Kørehviletidsbestemmelser i almindelighed tæller om strækninger over 50 km, og det kan jo ikke blive tilfældet med en rutekørsel.

Jeg kan ikke lade være med at pege på de problemer, selv om ministeren nok vil svare mig, at det er et overenskomst- og fagforeningsanliggende. I virkeligheden er det både et problem for chaufføren og for passagererne. Jeg håber, de ansvarlige er opmærksomme på dette problem.

Socialdemokratiet mener, at man med dette forslag er kommet med en tilfredsstillende løsning på strukturproblemerne, at der ligger så mange frihedsgrader i forslaget, som kan være acceptable for såvel arbejdsgiver som arbejdstager, og at det giver en forbedring af den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet til gavn for både miljøet og passagererne – og det er jo i virkeligheden dem, det drejer sig om.

Som københavnner glæder jeg mig over at kunne se frem til et forhåbentlig positivt resultat af alle anstrengelserne, og Socialdemokratiet vil gerne medvirke til gennemførelse af forslaget, så det kan træde i kraft den 1. januar 1995.

### Svend Erik Hovmand (V):

Det lovforslag, som vi her har til debat, kan Venstres folketingsgruppe ikke medvirke til i den nuværende form. Jeg skal nærmere begrunde hvorfor.

Vi er tilhængere af, at der sker en udlicitering af buskørslen. Det fremgår af § 3 i forslaget, at det skal der ske; der skal ske en udlicitering, der skal ske udbud, det skal ske senest år 2002. Men hvordan skal det så ske? Det er det, der for os er det afgørende. Jo, man vil etablere et selskab – et aktieselskab – til at drive busselskabet i HT. Og det er selvfølgelig også udmærket. Men hvis det ender med at blive et rent offentligt aktieselskab, så spørger vi os selv, hvor den frie udbudsmekanisme er blevet af. Vi ser gerne et frit udbud, fri konkurrence, private firmaer, lave priser osv. Vi så det gerne så hurtigt som muligt, altså ikke vente til år 2002, men netop så hurtigt som muligt.

Men vi er stærkt bekymrede ved at etablere et selskab med den konstruktion, der her lægges op til, hvor de kommunale og amtslige myndigheder i hovedstadsområdet sidder med aktierne – eller i hvert fald kan sidde med aktierne – og hvor de kan drive busdrift i Københavnsområdet. Men de kan også drive busdrift uden for Københavnsområdet, ja, de kan sågar drive busdrift i udlandet. Og ikke nok med det; de kan også beskæftige sig med anden beslægtet virksomhed.

For nogen tid siden havde vi her i Tinget en debat om Naturgas Syd; jeg skal ikke drage sammenligninger i øvrigt, men bare sige, at her tror jeg det gik op for den største del af Folketinget, at det er meget, meget betænkeligt at lave en konstruktion, som indebærer en mulighed for at gå ind på en række private områder – ikke alene her i landet, men også i udlandet – på skatteborgernes regning og risiko.

Så derfor vil jeg sige, at alene med disse bemærkninger er der en række ting, som vi må se nøjere på under udvalgsarbejdet. Hvordan er det med de vandtætte skotter? Hvordan er det med den reelle konkurrence, forholdet mellem private virksomheder og dette offentlige selskab? Jeg synes, at der med dette forslag er tale om så mange uklare punkter, at vi i hvert fald har behov for at reservere os en grundig opklaring i udvalgsarbejdet. Sådan som vi læser det med den nuværende tekst, vil vi ikke kunne tiltræde forslaget.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Svend Erik Hovmand er imod, at HT – og måske også DSB og andre – går ud og konkurrerer. Er hr. Svend Erik Hovmand så også imod, at det svenske Linjebus er kommet ind – og det er jo svensk – på HT-området og f.eks. i Slagelse? Er hr. Svend Erik Hovmand også imod, at svenskerne kommer ind, og at f.eks. danske selskaber, selv om de er halvoffentlige, ikke kan gå ud og konkurrere på lige fod med andre?

**Kaj Ikast (KF):**

Vi har jo i dette høje Ting mange gange diskuteret Københavns trafikproblemer, HT's problemer. I 1989 fik vi så loven om en privatisering og udlicitering af 45 pct. af den kørsel, der var inden for HT's område. Der blev holdt dommedagstaler i dette høje Ting mod gennemførelsen af denne udlicitering.

Jeg tror, de ansatte, brugerne og vi i Folketinget i dag vil erkende, at vi har et betydelig bedre HT, betydelig bedre materiel, bedre service, bedre drift, og jeg tror – som en af dem, der bruger HT meget – at brugerne er særdeles godt tilfredse.

Var det egentlig ikke det, der var intentionerne med loven i 1989, nemlig at vi skulle bringe HT i et konkurrencemæssigt forhold, så vi kunne få en højere standard? Jeg mener, at loven er lykkedes, og at vi nok har et af de bedste transportselskaber i Europas hovedstæder i dag – vi fik skabt et transportselskab i en fortsat udvikling, hvor medarbejderne er motiveret i deres forståelse af økonomien bag ved deres arbejdsplads. Derfor vil Det Konservative Folkeparti støtte lovforslaget. Vi følger intentionerne med, at der skal være et 100 pct.s udbud. Så kan vi diskutere, om det skal være færdigt til år 2002, eller om vi vil gøre det noget hurtigere. Hvorfor der netop er valgt det tidsinterval, vil vi nok bede om nogle forklaringer på; det kan godt være, at der er en naturlig forklaring på det, men den regner jeg med at ministeren giver os i udvalget, så vi kan få en debat om det.

Der er en hel del andre ting, vi gerne vil diskutere med hensyn til selve aktieanvendelsen, om garagerne og de vedligeholdelsespladser, der tilhører selskabet, for hvem skal være ejeren dér? Men det er ting, som jeg mener er underordnede i forhold til det store vue, og dér vil jeg kunne forudsige, at hvis vi fortsætter samme udvikling med HT, som vi har haft de sidste fire år, så vil det være en konkurrent til al trafik i Storkøbenhavn, og vi kan være stolte af det.

**Tommy Dinesen (SF):**

Det var jo rart at høre, at der er forskel på den måde, man vurderer lovforslaget på fra Venstre og De Konservative, og jeg synes, det var fornuftige ord, der lød fra De Konservative, hvilket vel ikke kan komme bag på nogen i denne her sag.

SF synes selvfølgelig, det er et udmærket forslag, der ligger her. Det har vi også sagt før, når vi har diskuteret disse ting, og vi har også bakket op om et lignende forslag oppe i Aalborg, hvor SF's lokale folk også gik ind for, at man oprettede selskab på denne måde.

Det med de vandtætte skotter er jo noget, der har været diskuteret i de sidste 10 år. Vi mener også, at der skal være vandtætte skotter. Når det er sådan, at staten, kommunen eller amtet, eller hvem der er med, går ud og skal konkurrere med private, så skal det være således, at man er sikker på, at man kender den rigtige pris, så der ikke er nogen, der bliver forfordelt frem for andre. Det er krav, vi har stillet før, og det mener vi stadig væk er relevant.

Fru Tove Lindbo Larsen var inde på kørehviletidsbestemmelserne og sagde, at ministeren måske ville sige, at det var arbejdsgiverne, der selv skulle finde ud af det. Det er ikke helt rigtigt; det står i arbejdsmiljøloven, og vi vil godt appellere til i det her tilfælde, at det bliver en del af det, man sender ud, når man skal udlicitere en rute, nemlig at kørehviletidsbestemmelserne overholdes, for vi ved, at der af nogle private – også når det drejer sig om lastbiler – læves fusk på disse områder, og det vil vi ikke være med til. Vi mener også, at HT må se efter, at de her ting bliver overholdt.

En anden ting, som vi mener er vigtig – der står godt nok ikke noget om størrelsen af bestyrelsen i lovforslaget – er, at bestyrelsens sammensætning afspejler forholdet mellem aktionærerne. Vi mener, at når f.eks. Københavns Amt betaler 40 pct. til budgettet i det her, er det også vigtigt, at de selvfølgelig er med i bestyrelsen, og vi vil da godt sige, at vi håber, det bliver en forholdsvis bred bestyrelse. Det er nok noget af det, vi kommer til at diskutere senere.

Vi mener også, at der skal stilles krav om bedre og mere miljøvenlige busser. Det er noget, der kan gøres, når ruterne skal udliciteres, og det er i hvert fald noget, vi godt vil bakke op.

Når vi snakker kollektiv trafik, er det selvfølgelig vigtigt, at den fungerer optimalt, og derfor er vi meget positive over for dette lovforslag. Vi håber også, man kommer så langt en skønne

dag, at man kan få et takstamarbejde mellem DSB, HT og de amtskommunale trafikelskaber. Det er jo ret fantastisk, at i løbet af de 15 år, der har været amtskommunale trafikelskaber, har man endnu ikke kunnet finde ud af at lave et fælles takstamarbejde, og vi håber, det vil ske.

Som sagt er vi positive over for lovforslaget.

#### **Ole Donner (FP):**

Fremskridtspartiet er meget positivt over for tanken om en privatisering af den kollektive trafik. Det skal selvfølgelig forstås på den måde, at det skal være et privat aktieselskab, og at 100 pct. af kørslen skal udliciteres.

Men som lovforslaget foreligger her, kan vi – i hvert fald på nuværende tidspunkt – ikke støtte det. Der må komme en lang række spørgsmål og ændringsforslag i udvalget, og vi vil i hvert fald stille nogle spørgsmål.

Vi mener, det skal fuldstændig afklares, hvordan ejerforholdet skal være, og om selskabet skal børsnoteres, og vi mener under alle omstændigheder, at HT ikke skal være medejer. Hvis HT er medejer af selskabet og også udbyder kørslen, får vi lignende problemer som i Lejerbosagen, det vil sige, at det bliver meget svært at lade være med at hjælpe vennerne. Det vil vi i hvert fald ikke være med til.

Derfor må der være helt klare regler: Hvem skal eje selskabet, og skal det børsnoteres? Og hvad med den offentlige indsigt og kontrol? Det skulle nemlig blive ligesom med Øresundsselskabet, hvor DSB og halvprivate eller halvoffentlige aktieselskaber kan gemme en masse bilag for offentligheden, og hvor vi ikke har nogen mulighed for at kontrollere, hvor og hvordan man bruger underskud og overskud.

Det fremgår også af lovforslaget, at ministeren har sendt det til høring. Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvornår er forslaget sendt til Turistvognmændenes Organisation? Midt i denne måned havde de i hvert fald ikke hørt noget. Jeg synes, det er vigtigt, at man får inddraget disse organisationer, for det er trods alt dem, der ved, hvordan det er gået med de private vognmænd.

Man skriver i kommentarerne, at nu er HT blevet konkurrencedygtigt; men det er selvfølgelig noget vrøvl. HT er overhovedet ikke konkurrencedygtigt. Det har fået lov til at udkonkurrere de små vognmænd på samme måde, som DSB's busdivision også får lov til det, nemlig ved at overføre nogle busser til nulværdi eller næsten ingen værdi, hvorefter man går ud og siger: Jamen vi har jo ingen omkostninger til

busserne, så vi kan køre meget billigere end de andre. Og derfor står der altså hundredvis af busser uden nummerplader ubenyttede hen i garageanlæg landet over. Det er den måde, man udkonkurrerer på, og det har ikke en pind med konkurrencedygtighed at gøre. Man går ud og kvæler de små vognmænd for statens penge.

Derfor er det også vigtigt, at man ser meget nøje på, hvordan åbningsbalancen skal være i et sådant selskab. Hvis man fører en række busser over til næsten nulværdi, kan det pågældende selskab starte på et billigt grundlag og dermed skabe en ublu konkurrence over for de private selskaber, fordi det får statstilskud. Det kan vi under ingen omstændigheder være med til, og det er meget vigtigt, at man får hold på de ting.

Vi vil også foreslå, at det pågældende selskab ikke kan køre turistkørsel eller særlig kørsel, som når man »ulovligt« kørte hundredvis af personer ud til Bella-Centret og måtte have nogle særegler for at kunne gøre det.

Linjebus er nævnt i forslaget, men de er også konkurrencedygtige; de laver også momsfusk, så de kan køre 25 pct. billigere. Hvis man ikke skal betale moms og kan være en lille smule billigere end almindelige private vognmænd, er det en dårlig forretning.

Men det væsentlige er: Hvis vi fortsætter på denne måde, hjælper det ikke en pind, at vi siger: Vi skal have fri konkurrence. Om fem år er der ikke én eneste privat vognmand tilbage, som kan afgive tilbud, og så er der kun de offentlige eller halvoffentlige selskaber tilbage. Det kan vi ikke gå ind for, og derfor håber vi, at der kommer en del deputationer, og at organisationer, vognmænd osv. vil være os behjælpelige med at åbne øjnene på Folketingets partier. Jeg synes, at det, der sker her, skal man være meget varsom over for.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Der er løbet meget vand i stranden, siden Folketinget i 1989 privatiserede HT's busdrift, en beslutning, som Det Radikale Venstre dengang støttede.

Siden har vi set privatiseringer på andre områder, og nogle har været mere vellykkede end andre. Ingen kan jo trylle, når det handler om områder, hvor en af de væsentligste driftsomkostninger er lønnen. Men privatiseringen af dele af HT's busdrift har vist sig nyttig, både for HT og ikke mindst for brugerne i hovedstadsområdet, og det er jo ærlig talt dem, det hele handler om.

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.

Det er en uskik, som en række ministre har benyttet i de senere år, at man ikke foretager høringer, inden man fremsætter et sådant lovforslag. Det er jo dem, der har skoen på, der kan mærke, hvor den trykker, og hvis ikke de brancher, virksomheder og mennesker, som lovgivningen angår, har haft mulighed for at ytre sig, er vi dårligt hjulpet. Så kan nogle sige: Jamen den slags lobbyisme vil vi ikke have. Jo, det vil vi sandelig, for det er både demokratisk, nødvendigt og selvfølgelig også tilladt at gøre noget sådant. Der foreligger heller ikke nogen åbningsbalance, og det er ikke noget, man bare laver sådan hokuspokus, så vi ved ikke engang, hvordan kommunerne stiller sig.

Det er klart, at med den ærefulde post, jeg har fået som formand for Trafikudvalget, vil jeg da gøre mit bedste for at gøre det hurtigst muligt; men at det skulle ske i løbet af de ca. syv uger, der er tilbage, inden 1. januar rent lovmæssigt indtræder, det kan jeg simpelt hen ikke forestille mig. Vi må da også hellere gøre det godt og grundigt og ordentligt frem for at jasje det igennem.

Så skal jeg bruge de sidste to minutter til at knytte nogle kommentarer til det, hr. Kaj Ikast sagde; han roste den københavnske busstrafik og hele HT's væsen meget stærkt. Det kan jeg også være med til, men vi er en del fra Trafikudvalget, der ved et besøg for nogle år siden i Schweiz så et system, der går ud på, at når man køber et abonnementskort, er det ikke noteret på navn. Det er således, at forskellige kan bruge det samme abonnementskort. I mange virksomheder i Schweiz hænger der et antal buskort i hallen eller de ligger i receptionen, således at den, der netop skal ud at køre, kan bruge et af disse buskort. Det samme gælder inden for familien. Hvis den ene part en dag har familiens bil, kan den anden køre på buskortet – og omvendt.

Det viste sig rent faktisk, at det i Schweiz medførte en ganske betydelig stigning i den kollektive trafik, altså indtægtsfordele, og også en neddrøsling af en del af den privatbilisme, der gør vejene ufremkommelige, selv om det i København – det være indrømmet – er langt bedre fungerende end i så mange andre store byer.

Jeg ville opfordre trafikministeren til at kigge på dette schweiziske system; hvis det ikke nås med denne lov, vil jeg da allerede her bebude, at vi vil vise regeringen og trafikministeren denne model og bede ham – sammen med HT – overveje, om ikke noget sådant kunne være til samme fordel for os, som det er i andre lande.

(Kort bemærkning).

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Med det foreliggende lovforslag bliver det sådan, at HT's busdivision vil være garanteret et monopol på en række ruter frem til år 2002.

I den forbindelse må regeringen og trafikministeren jo have gjort sig nogle overvejelser om det foreliggende lovforslags relationer dels til statens egne indkøbsregler og dels til de EU-direktiver, der er på området.

Jeg vil derfor gerne have, at ministeren redegør dels for regeringens overvejelser om lovforslagets relationer til statens indkøbsregler og dels om lovforslagets forhold til EU-direktiver om offentlige indkøb.

Jeg synes, det ville være godt, hvis vi kan få et klart svar på, om loven holder sig inden for EU's regler om offentlige indkøb.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg vil gerne takke for de positive bemærkninger, der er kommet om lovforslaget.

Først til fru Tove Lindbo Larsen fra Socialdemokratiet, der kom med positive bemærkninger, men gjorde opmærksom på, at der også er hensyn at tage til trafikikkerhed og til kørehviletidsbestemmelser vedrørende kørsel, der foregår inden for en afstand af 50 km, hvor vi har kørehviletidsbestemmelserregulering i forhold til det EU-direktiv, der er vedtaget.

Det er naturligvis noget, som man skal være opmærksom på. Spørgsmålet er blot, om man bør lovgive på et sådant område, eller om man bør sige, at det er et spørgsmål mellem arbejdsgiverne og lønmodtagerne, og at det i øvrigt er et spørgsmål, som kan reguleres i arbejdsmiljølovgivningen. Jeg hører nok til dem, der mener det sidste, og jeg tror også, det er sådan, vi skal klare de konkrete problemer, der kan opstå i denne sammenhæng.

Hr. Svend Erik Hovmand var inde på, at Venstre havde svært ved at tiltræde lovforslaget, som det forelå – umiddelbart – forstod jeg. Jeg var glad for de senere bemærkninger i hr. Svend Erik Hovmands indlæg, hvor man ligesom løftede en lille flig for dog at ville drøfte lovforslaget nærmere under udvalgsarbejdet.

Jeg mener faktisk, der er tale om en fornuftig og en fair deal her. Forhistorien i denne sag er jo, at den tidligere borgerlige regering – VKR-regeringen – gennemførte forslaget om udliciteringen af 45 pct. af kørslen. Til gengæld var det sådan, at HT's busdivision naturligvis også ønskede at byde på de ruter, der kom i udbud.

Imidlertid var der et vældigt slagsmål, som min tidligere kollega hr. Helge Mortensen deltog i, her i Folketingssalen. Det var sådan, at man ikke havde tillid til, at HT's busdivision på fair og lige vilkår kunne byde på kørslen i overensstemmelse med princippet om fair og lige konkurrence. Det har vi måttet notere os i regeringen. Vi har noteret os det på den måde, at vi i stedet foreslår: Skulle vi nu ikke for det første sige, at nu laver vi en fair handel, der har to elementer. Denne handel har for det første det element, at vi ikke udliciterer 45 pct. af kørslen alene; nu udliciterer vi 100 pct. Al HT's kørsel bliver nu kørt af de vognmænd, der kan gøre det bedst og billigst efter de kriterier, som HT vil lægge i et sådant licitations- og udbudsmateriale.

Dernæst skal der naturligvis være fair betingelser, og disse fair betingelser skal også gælde for HT's busselskab. De fair betingelser kan man sikre ved, at man omdanner HT's busselskab til et selvstændigt aktieselskab. Derved undgår man tvivl hos private vognmænd og tvivl i Folketinget om, hvorvidt det er på fair betingelser, man byder. På den måde vil det blive på fuldstændig lige vilkår, HT's busaktieselskab, Linjebus eller andre private selskaber byder på ruterne. Det er fair og lige betingelser.

Og dér mener jeg, som også hr. Arne Melchior sagde det, at det er lidt svært at forstå, at man kan være liberal uden at hyldede det princip, at der skal være fair og lige betingelser. Det, hr. Svend Erik Hovmand plæderer for, er jo i virkeligheden, at der ingenting skal ske. Det vil altså sige, at der stadig væk kun skal være 45 pct. i udbud, og det vil sige, at det offentlige selskab ikke må konkurrere om disse 45 pct. Der er altså tale om ren privatisering og ikke, at man benytter princippet bedst og billigst. Det sidste princip hylder regeringen.

Til hr. Kaj Ikkast vil jeg gerne sige tak for opbakningen bag forslaget. Der er naturligvis ting, der skal belyses under udvalgsarbejdet, men jeg vil gerne give hr. Kaj Ikkast den indrømmelse, at det forslag, som man fik gennemført i sin tid om udlicitering af en vis del af buskørslen i Hovedstadsområdet Trafikselskab, har medført en bedre service. Det har medført det, vi vel alle sammen er interesseret i, nemlig en bedre og en billigere service for brugerne, og det er deres interesser, vi skal varetage. Derfor siger vi nu, at det var et udmærket forslag, og at det har haft en effekt. Lad os prøve at produktudvikle det, så vi ikke alene siger 45, men 100 pct. Til gen-

gæld sikrer vi lige og fair betingelser for buskørslen.

Tak til hr. Tommy Dinesen for opbakning på SF's vegne. Vi lavede en meget fornuftig aftale omkring busselskabet i Aalborg, hvor vi fulgte de samme principper som her. Jeg er sikker på, at det er til gavn for offentligt ejede busselskaber og for medarbejderne, at de sikres mulighederne for på fair og lige vilkår at konkurrere sig til en markedsandel.

Jeg er for øvrigt enig med hr. Tommy Dinesen – og det er også lidt et svar til fru Jette Gottlieb – når han siger, at faren for de ansatte i de offentlige busselskaber ikke ligger i, at de nu skal konkurrere på fair og lige betingelser med andre. Faren ligger i, at der intet sker, for så risikerer vi, at vi kommer i en situation, hvor store dele af buskørslen bliver overtaget af udenlandske koncerner. Linjebus har været nævnt som et eksempel; jeg synes, det er fair og rigtigt, at Linjebus får en god konkurrent, og det kan i fremtiden blive et HT-ejet busselskab.

Jeg vil gerne sige til hr. Ole Donner, at det måske var lidt svært at forstå hans konklusion. Jeg har noteret det, som om man var imod, men positivt indstillet. Eller positivt imod måske – hvis man kan være det. Positiv i hvert fald over for princippet om udlicitering, men imod, at der var et offentligt ejet aktieselskab. Det var vel i princippet det, det gik ud på. Jeg tror nok, at hvis jeg skal nå ned til roden af hr. Ole Donners begrundelse, er det noget med, at man er bekymret for de små vognmænd; de har vanskeligt ved at klare sig i konkurrencen.

Jeg vil sige til hr. Ole Donner, at hvis det er tilfældet, er det, man skal være imod, ikke, at der bliver etableret fornuftig og fair og lige konkurrence med dette lovforslag, så skal man være imod selve princippet om, at man i det hele taget udliciterer. Hvis man ser på det danske busbillede, eller, om man vil, ser på, hvem der får kørslen hos de amtskommunale trafikselskaber, vil man se en tendens, som er ganske kraftig, til, at der bliver færre og færre små vognmænd, og at der bliver flere og flere store selskaber, der vinder kørslen. Det gør de naturligvis, fordi man går væk fra kontrakt på buskørsel mellem selskabet og vognmændene og over til udlicitering, og dér viser det sig altså, at de store selskaber er de mest konkurrencedygtige, når der foretages udbud. Man kan ikke have alle synspunkter på én gang og varetage alle interesser på én gang. Jeg synes derimod, at der er god grund til at varetage den interesse, at også dan-

ske selskaber bliver etableret så konkurrence-dygtige, at de kan tage konkurrencen op med de udenlandske selskaber på dette område.

Til fru Vibeke Peschardt vil jeg gerne sige, at jeg synes, man må medgive Det Radikale Venstre, at man var fremsynet dengang, og jeg er glad for, at der nu er opbakning bag, at vi laver den fair deal, at vi siger udlicitering til gengæld for fri konkurrence.

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Melchior, der er formand for Folketingets Trafikudvalg, at jeg er glad for, at man er indstillet på at arbejde hurtigt med denne sag. Der er naturligvis mange ting, som skal afklares undervejs, men jeg tror, man skal gøre sig én ting klart, inden man går til udvalgsarbejdet, og det er, at når vi har lavet dette lovforslag som en rammelov, skyldes det naturligvis en respekt for, at det er et kommunalt ejet selskab, vi her har med at gøre.

Når der i det hele taget findes en lov om Hovedstadsområdets Trafikselskab, er det naturligvis, fordi Folketinget har set det som sin opgave med lov i hånd at prøve at overtale kommunerne og amtskommunerne i hovedstadsområdet til at lave en fornuftigt planløsning, når det gælder udbudet i den kollektive busstrafik. Samtidig er der selvfølgelig et hensyn at tage til det kommunale selvstyre, og når vi ikke præcis har fastsat i lovforslaget, hvordan åbningsbalancen skal være - man siger, det skal være efter de normale principper i aktieselskabsloven, og at det skal tilrettelægges med uvildige revisoropgørelser fra to uafhængige revisorer, i det hele taget følge aktieselskabslovgivningen - er det selvfølgelig, fordi vi har respekt for det kommunale selvstyre. Derfor siger vi: Vi fastlægger de overordnede rammer her, principperne om udlicitering, principperne om, at I kan lave et aktieselskab. Til gengæld er det jer, der får muligheden for efter gældende lovgivning at udfylde rammerne.

Der skal selvfølgelig svares kontant og uddybende på de spørgsmål, som måtte komme ind, og jeg tror faktisk, det vil være sådan, at vi kan give kontante og gode svar på de spørgsmål, som naturligvis bliver stillet fra udvalget efter henvendelse fra en række andre selskaber og organisationer, som måtte være interesseret i dette spørgsmål.

Der er naturligvis tale om, at vi skal sikre, at der sker et udbud. Det er ikke sådan, at vi skal sikre, at der ventes med udbud til år 2002. Vi skal sikre en løbende og en fornuftig takt. Jeg mener, det skal være sådan, at det er noget, som

HT lover os vil ske, i stedet for at det er Folketinget, der fastlægger nogle meget bindende rammer for dette selskab. Det er min opfattelse, at vi her har med et selskab at gøre, som er ledet af dygtige og ansvarlige politikere, politikere fra de fem amtskommuner/kommuner - kommuner for de tos vedkommende - og jeg er sikker på, at vi kan finde en fornuftig balance i forslaget.

I øvrigt vil jeg naturligvis under udvalgsarbejdet svare på de mange spørgsmål, der er stillet, bl.a. om EU-udbudsbetingelserne. Jeg er af den overbevisning, at vi følger de regler, der er gældende på området. Det vil man også gøre i fremtiden, og når man begynder med et øget udbud i forhold til det, der sker i dag, er det selvfølgelig sådan, at man vil anvende de almindelige udbudsbetingelser, der er gældende. Det er klart, at vi vil sikre os, at det, vi gør, ikke strider mod nogen som helst EU-udbudsbetingelser eller i øvrigt nogen af statens regler på dette område.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner** (FP):

Jeg skal forsøge at udtrykke mig lidt klarere. Jeg kan forstå, ministeren ikke rigtig har fundet ud af, hvad det egentlig var, jeg ville.

Problemet er nok, at der er de ideologiske forskelle, altså at ministeren gerne vil have det privatiseret, hvis bare det offentlige stadig væk bestemmer det hele. Jeg vil gerne have det privatiseret. Det er dér, forskellen er.

Ministeren har åbenbart fokuseret så meget på ikke at kunne finde ud af, hvad det egentlig var, jeg mente, så ministeren glemte at svare på det meget simple spørgsmål: Er det sendt ud til høring, og har turistvognmændenes organisation fået materialet?

Så vil jeg godt sige, at jeg var glad for ministerens bemærkninger om, at de sidste 55 pct. skal ud inden år 2002, men jeg føler mig ikke tryk ved, at der ikke står i loven, at man ikke kan vente til år 2001 at tage de sidste procenter, netop fordi der jo i indledningen til loven står, at det nye aktieselskab automatisk overtager al den kørsel, som HT har i øjeblikket. Derfor mener jeg, at det bør præciseres.

Det er rigtigt, når ministeren siger, at de små vognmænd har svært ved at klare konkurrencen. Det er klart, når de ikke har sugerøret nede i statskassen, som HT, DSB og andre har. De har nemlig ikke det, som ministeren siger, fair og lige konkurrence i forhold til HT, for det er jo ikke



sådan, at fordi man har et selskab, har man automatisk lige vilkår. Det kom jeg lidt ind på omkring åbningsbalancen.

Men jeg vil godt spørge ministeren, om ministeren har overvejet, om ikke man skulle lave en eller anden form for et uvildigt udvalg eller kommission eller et eller andet, som lavede nogle ensartede licitationsregler, som gjaldt i alle amter i Danmark. Det er jo rigtigt, at i Aalborg lykkedes det at få kvalt de private vognmænd; det gjorde det også i Vestsjælland, og det gjorde det også i Ballerup og mange andre steder.

Jeg synes, der er nogle ting, der bør tages op, men jeg vil gerne lige høre ministerens svar på det om Turistvognmændenes Organisation.

(Kort bemærkning).

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Staten har selv udsendt en vejledning om offentlige indkøb, »Offentlige indkøb i praksis«, der er udsendt af Statens Indkøb. I den taler man om, at den maksimale kontraktperiode er 4-5 år, når man indgår kontrakt om levering af ydelser, der er omfattet af EU's udliciteringsdirektiv.

Når HT med dette lovforslag bliver garanteret et monopol på en række ruter indtil år 2002, kan jeg ikke se, at de to ting hænger sammen.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg tror, at hr. Jens Løgstrup Madsens spørgsmål i virkeligheden egner sig bedst til at blive besvaret under udvalgsarbejdet, men jeg kan for god ordens skyld sige, at for så vidt angår perioden – det er det, der interesserer spørgeren – indtil alt er i licitation, er reglerne altså sådan, at ifølge EU's udbudsdirektiv vedrørende tilbudsgivning inden for transportområdet finder direktivets bestemmelse ikke anvendelse på tjenesteydelser, der udføres i henhold til lov. Dermed er der også svaret på spørgsmålet.

Imidlertid er det, der snarere end lovteknisk feinschmeckeri interesserer os, hvad der er realiteten i det, hvad der kommer til at ske her, og realiteten er altså, at der kommer et øget udbud. I modsætning til hr. Ole Donner har jeg tillid til, at HT's bestyrelse giver et svar til trafikministeren og oplyser – og han kan oplyse videre til Folketingets Trafikudvalg – at udbudet vil ske efter disse terminer, og det er naturligvis noget, som vi kan komme tilbage til under udvalgsarbejdet. Jeg føler med helt tryk med hensyn til, at HT's bestyrelse vil følge en fornuftig udbudsform. Det vil også være hensigtsmæssigt for selskabet.

For så vidt angår spørgsmålet, som hr. Ole Donner stiller, om lovforslaget har været til høring eller er til høring, kan jeg bekræfte, at det er tilfældet, og det vil nok også snart kunne afspejles i de anmodninger om deputationer til Folketingets Trafikudvalg, som man kan imødesee.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 8: Forslag til lov om ændring af lov om socialbidstand m.v. (Styrkelse af indsatsen for socialt udstødte).**

Af socialministeren (Karen Jespersen).  
(Fremsat 12/10 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Jan Petersen (S):**

Der er mennesker i Danmark, som falder igennem vores sociale sikkerhedsnet. Det er et nedslag for os alle.

I de seneste år er der blevet flere, og man må formode, at det, vi ser på gaderne, kun er toppen af isbjerget. Det er en udvikling, vi ikke kan acceptere i Socialdemokratiet. Vi mener, at vores velfærdssamfund dybest set skal vurderes på dets evne til at give også vore allersvageste et anstændigt og værdigt liv.

Siden regeringen tiltrådte, har vi i Socialdemokratiets samarbejde med de andre regeringspartier ønsket at øge indsatsen over for de borgere, der falder igennem sikkerhedsnettet. Det er vigtigt, at vores kommuner og amter øger