

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 trafikelskaber 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.

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

er jo en amtsopgave, for så vidt angår udbydningen af den kollektive trafik i de amtskommunale trafikselskaber, og dér er det altså en opgave for disse institutioner, hvordan man end har tilrettelagt det, at sørge for, at tilrettelæggelsen af den kollektive trafik er i overensstemmelse med den lovgivning, der er rammelovgivning, for så vidt angår dét område, men også mere specifikt med de hensyn, der skal tages til den egn, som man udbyder trafiktilbudet i. Det er altså ikke noget, der specifikt har med dette her lovforslag at gøre. Og det er en lokal opgave at varetage mere specifikt, hvilke vilkår der er gældende.

Jeg skal blot knytte en enkelt kommentar til fru Jette Gottlieb, der var imod lovforslaget. Jeg skal blot gøre opmærksom på, at så er man jo også imod, at privatbanerne får mulighed for fortsat i realiteten at køre busdrift, for hvis man ikke giver dem disse muligheder, altså giver privatbanerne mulighed for at omdanne busdivisioner til aktieselskaber, så er det sådan, som hr. Erik Larsen var inde på, at så vil de af naturlige grunde miste deres overskud og dermed deres mulighed for at konsolidere sig, og det betyder altså, at man vil imødesee en afvikling af busdivisionerne, som privatbanerne opretholder for nærværende. Det er altså en afviklingsstrategi, Enhedslisten følger, i stedet for en udviklingsstrategi, som vi andre gerne vil følge.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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:

15) Første behandling af lovforslag nr. L 146: Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger. (Ringboulevarden i Randers).

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

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Sonja Mikkelsen (S):

Forslaget drejer om anlægget af en ny tosporet hovedlandevej i den nordlige del af Randers til erstatning for den nuværende, som går ind gennem byen.

Vejen har været planlagt siden 1930'erne, så den har været længe undervejs.

Linjeføringen er lagt efter aftale med kommunen og efter den behørigt høringsfase i offentligheden og også på baggrund af de nødvendige miljøundersøgelser.

Den koster 39 mio. kr., og pengene skal bruges over 2 år, og det vil give arbejde til det, der svarer til ca. 100 mennesker i ét år. Hertil kommer så, at Randers Kommune i forbindelse med det her anlæg forpligter sig til at gennemføre en længe tiltrængt trafiksanering i hele det område, vi her taler om. Det giver selvfølgelig også beskæftigelse.

Anlægget er en del af regeringens beskæftigelsespakke tilbage fra 1993, som nu altså er klar til at blive virkeliggjort.

Socialdemokratiet anbefaler lovforslagets vedtagelse.

Erik Larsen (V):

Det er et lovforslag, som har haft et grundigt forarbejde, og der er forhandlet med de implicerede parter, og man har fundet nogle løsninger på de problemer, som der jo altid er.

Jeg skal herfra meddele, at Venstre vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet om det lovforslag, der her er til behandling, og at vi ikke har nogen indvendinger på forhånd.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Set i lyset af den tidligere debat i dag er det jo dejligt, at vi her har et lovforslag, som i hvert fald er til at overskue, og som vi forstår alle sammen, og vi kan da – for at ikke nogen skal blive nervøse – fuldt ud tilslutte os det fra Det Konservative Folkepartis side.

Det, der gør det interessant, er jo, når man som gammel Randersdreng, der kigger på de her ting og sager og i særdeleshed kigger på selve lovforslagets bemærkninger, mindes den tid, hvor man adskillige gange så ministerens hjemby blive tævet af Randers Freja på stadion; men lad det være.

Det; jeg hellere vil kigge på, er det konkrete, som ligger i bemærkningerne. Jeg noterer mig bl.a., at man fra Vejdirektoratets side er i stand