

Lovforslaget skal ses på baggrund af, at vilkårene for DSB's og private busselskabers buskørsel i disse år undergår store forandringer. Således skal den kollektive rutekørsel i henhold til EU's bestemmelser fra 1. juli 1994 ske på grundlag af udbud, når kørslen udføres af andre end den myndighed, der har det økonomiske ansvar herfor. Tidligere har kørslen været baseret på såkaldte standardentreprenørkontrakter.

Overgangen fra standardentreprenørkontrakterne til udbud, hvor også udenlandske selskaber kan byde, medfører en skærpet konkurrence på markedet for rutebilkørsel. Det er derfor væsentligt at sikre, at DSB's busvirksomhed på dette marked opererer i lige konkurrence med private busselskaber og vognmænd. Ved stiftelsen af aktieselskabet adskilles busvirksomheden fra DSB's økonomi.

Selskabet stiftes som et rent statsligt aktieselskab under DSB. I 1998 foretages salg af indtil 25 pct. af aktierne i selskabet, idet de nærmere vilkår for salget vil blive forelagt Finansudvalget til godkendelse.

Selskabet skal drive busvirksomheden på et forretningsmæssigt grundlag, og selskabet kan drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med busvirksomheden.

Selskabets foreløbige og ureviderede åbningsbalance er opgjort til ca. 451 mio. kr. pr. 1. januar 1995, idet beløbene heri vil ændre sig som følge af de nye vurderinger, der skal foretages i overensstemmelse med bestemmelserne i aktieselskabsloven.

Aktiekapitalen på 65 mio. kr. tegnes ved indskydelse af DSB's busvirksomhed (apportindskud) i selskabet. Endvidere indskydes DSB's aktier i Aalborg Omnibus Selskab A/S og i rutebilstationer.

De nuværende tjenestemænd i DSB's busvirksomhed bevarer deres ansættelsesforhold til DSB, idet de samtidig forpligtes til varigt at lade sig udlåne til at gøre tjeneste i selskabet. Nuværende tjenestemænd får tilbud om ansættelse i selskabet på særlige vilkår, der bl.a. omfatter bibeholdelse af pensionsopsparing efter tjenestemandspensionslovgivningen samt bibeholdelse af ret til rådighedsløn ved uansøgt afsked. For det overenskomstansatte personale gælder bestemmelserne i lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

Til delvis dækning af selskabets merudgifter til pensioner og eventuel rådighedsløn til udlånte tjenestemænd eller tjenestemænd, der overgår

til ansættelse i selskabet, hensættes der et beløb i åbningbalancen. Denne hensættelse forudsættes taget op til vurdering i 1997, hvor der vil være større klarhed over selskabets aktivitetsomfang. Der vil således kunne blive tale om udlodning til staten i form af udbytte af et overskydende beløb.

Senest ved udgangen af 1995 indbetaler selskabet et beløb på anslået 108 mio. kr. til DSB, hvoraf ca. 96 mio. kr. samt forrentningen heraf ved korrektion af DSB's bevilling på tillægsbevillingsloven for 1995 tilfalder statskassen.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om privatbanerne.
(Lovforslag nr. L 145).

De privatbaner, der er beliggende uden for hovedstadsområdet, udfører rutebilkørsel for fælleskommunale trafikselskaber m.v., hvilket altovervejende sker på grundlag af en standardentreprenørkontrakt, der fastlægger ensartede vilkår for betalingen.

EU's udbudsregler medfører, at rutebilkørsel for fælleskommunale trafikselskaber m.v. fremover skal udbydes. Overgangen fra standardentreprenørkontrakt til udbud indebærer en skærpet konkurrence mellem de bydende virksomheder. Det er derfor vigtigt, at der skabes lige konkurrencevilkår.

Privatbanerne udfører buskørsel med overskud, men efter privatbaneloven kan et underskud vedrørende banernes rutebilkørsel indgå ved beregningen af det driftstilskud, der ydes af staten og de kommuner, der er interesserede i privatbanerne.

Lovforslaget indebærer, at der ved opgørelse af privatbanernes driftstilskud skal ses bort fra et eventuelt underskud som følge af buskørsel, medens overskud fortsat skal medregnes.

Lovforslaget indebærer endvidere, at der skabes mulighed for, at privatbanernes busvirksomhed kan udskilles i aktieselskaber, såfremt den enkelte bane ønsker dette. Beslutningen herom og vilkårene herfor skal godkendes af trafikministeren.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger. (Ringboulevarden i Randers). (Lovforslag nr. L 146).

I lovforslaget søges bemyndigelse til at anlægge Ringboulevarden som en 2-sporet hovedlandeveisstrækning.

Anlægget indgår i regeringens beskæftigelsespakke og har til formål at forbedre trafik- og miljøforholdene i Randers by. Ringboulevarden vil aflaste den nuværende hovedlandevej mellem Randers og Hadsund, der forløber ad gader med bebyggelse, der har direkte adgang til vejen. Randers Kommune har tilkendegivet, at man – i forbindelse med anlæg af Ringboulevarden – agter at følge op med trafiksaneringsforanstaltninger, der medvirker til at flytte trafik fra de belastede boligområder i Randers nordby ud på Ringboulevarden.

Ringboulevarden påregnes åbnet for trafik i 1996. De ved anlæggene afløste hovedlandeveisstrækninger foreslås samtidig nedklassificeret.

Der har været afholdt borgermøde i Randers. Desuden har projektet været drøftet med de respektive statslige og kommunale myndigheder, men de officielle udtalelser over lovforslaget foreligger endnu ikke og kan først foreligge omkring den 1. februar 1995.

Der tages derfor forbehold over for eventuelle projektændringer, som måtte blive et resultat af de indkomne høringsvar. Jeg giver samtidig tilsagn om, at udtalelserne fra de statslige og kommunale myndigheder vil blive fremsendt til Trafikudvalget.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til forslaget, skal jeg anbefale det til Tingets velvillige behandling.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om trafikhavne m.v.

(Lovforslag nr. L 147).

For benyttelse af statens havne gælder i henhold til § 17, stk. 2, at afgifterne fastsættes af trafikministeren.

For at skabe mulighed for parallelitet mellem statshavnene og de kommunalt styrede havne, der pr. 1. januar 1995 i princippet har fri adgang til at fastsætte afgifter for en havns benyttelse, foreslås det at give trafikministeren adgang til at bemyndige andre til at fastsætte afgifter i statshavnene.

Bestemmelsen planlægges i første omgang udmøntet i en bemyndigelse til Esbjerg Trafikhavn til at fastsætte egne afgifter i forbindelse med ikrafttræden af et pilotprojekt vedrørende en fristyreordning, der forventes at ske pr. 1. april 1995.

Idet jeg henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale forslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmarkedsuddannelser. (Uddannelsesrettelæggelse, fjernundervisning og udbud af uddannelser).

(Lovforslag nr. L 148).

De hidtidige erfaringer med AMU-reformen, der trådte i kraft den 1. januar 1994, har vist, at reformen på enkelte punkter er uhensigtsmæssig, hvilket Uddannelsesrådet bl.a. har gjort opmærksom på.

Det er vigtigt, at AMU-systemet er i stand til at efterkomme de behov for uddannelser, som arbejdsmarkedet efterspørger, og på det tidspunkt, hvor efterspørgslen er til stede. Dette er ikke mindst vigtigt i tider med stigende beskæftigelse, hvor uddannelse kan være en af de afgørende forudsætninger for, at væksten kan fortsætte.

De foreslåede ændringer indebærer en forenkling af procedurer i det nuværende AMU-systems struktur, således at Uddannelsesrådet ikke længere skal behandle mere konkrete sager som AMU-uddannelsernes afvikling og udtale sig om en række konkrete sager vedrørende godkendelse til at udbyde arbejdsmarkedsuddannelser.

De gældende regler har været vanskelige at arbejde med for det råd, der skal tegne den overordnede uddannelsespolitik på området. Det foreslås derfor, at erhvervsområdeudvalgte