

[Trafikministeren]

fastsætter, at privatisering af kørselen på mindst 45 pct. skal ske i etaper, således at mindst 15 pct. skal udføres af private pr. 1. april 1991 og mindst 30 pct. pr. 1. april 1992.

Første etape er gennemført, og HT er netop i gang med endnu en udbudsrunde for at nå næste delmål.

Bestemmelsen om, at en del af HT's kørsel skal udbydes, blev vedtaget for at sikre en økonomisk og effektiv drift. Dette hensyn gælder ikke kun for den del af kørselen, der udføres af andre, men så sandelig også for den del, som HT stadig væk selv udfører.

Det lovforslag, vi behandler her i dag, lægger op til, at hele HT's kørsel skal udbydes i licitation. Det kan selvfølgelig være udmærket, men samtidig skal HT ifølge forslaget selv have mulighed for at byde på kørselen, selv om forslagsstillerne ganske vist i bemærkningerne til lovforslaget anfører, at HT kun selv kan få del i kørselen, hvis selskabet på et forretningsmæssigt grundlag kan leve op til konkurrencen med de private entreprenører.

Må jeg erindre om, at HT i henhold til den gældende lovgivning ikke er forpligtet til at tage det laveste tilbud eller nogen af de indkomne tilbud overhovedet. Ved at tillade, at HT selv deltager i licitationen, vil der således være åbnet en mulighed for, at al kørsel for fremtiden udføres af HT selv. Det gælder også den del, der allerede i dag udføres af andre.

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at en klar og entydig adskillelse af HT's drifts- og administrationsdel er en uomgængelig forudsætning for, at selskabet i givet fald skal kunne deltage i udbudsrunder; ellers vil det i realiteten være samme selskab, der både afgiver og vurderer tilbudene.

Den model, der er anvist i lovforslaget til løsning af dette problem, er helt utilstrækkelig, idet en regnskabsmæssig adskillelse af HT's administration og busdivision ikke ændrer ved, at det er den samme ledelse, der skal såvel afgive som vurdere tilbudene på kørsel.

Jeg skal afslutningsvis kort yderligere kommentere et par punkter i lovforslaget: For det første bestemmelsen om, at HT ved udbud skal sikre, at kørselen udføres på miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde. Dette kan man naturligvis kun sige ja til – det er indlysende – men HT har allerede i dag denne mulighed ved at fastsætte udbudsbetingelserne, så også den del af forslaget finder jeg overflødig.

For det andet indeholder lovforslaget en bestemmelse om, at HT skal have mulighed for at oprette selskaber el.lign. til at udføre kollektiv persontrafik i konkurrence med andre virksomheder. Ifølge bemærkningerne til forslaget tænkes her bl.a. på driften af letbaner. I sidste uge havde vi første behandling af et andet forslag om ændringer af HT-loven. Forslaget angik netop letbaner, men som det vil kunne erindres, er det regeringens hensigt, at der skal oprettes 3 nye selskaber til at varetage denne del af hovedstadsområdets kollektive trafik. Det er altså ikke regeringens plan, at HT skal stå for denne trafik, og det gælder også for eventuelle datterselskaber af HT.

Sammenfattende må jeg således sige, at jeg ikke kan støtte lovforslaget.

Agnete Laustsen (KF):

Må jeg begynde med at fremhæve det, som vi formentlig alle kan være enige om, nemlig målet for den kollektive transport i hovedstadsområdet.

Ingen tvivl om, at den skal være så effektiv som muligt, så den kan virke tiltrækkende på de kunder, som ellers ville overveje brug af andre trafikformer, eller kunder, som er 100 pct. afhængige af den kollektive transport. Ingen tvivl om, at kørselen skal foregå på en miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, som forslagsstillerne nævner i deres § 3, stk. 5, og i øvrigt noget, som jeg synes HT allerede tilstræber ganske udmærket.

Og ingen tvivl om, at driften skal være økonomisk; heri ligger jo også en del af tilskyndelsen til at vælge det kollektive transportsystem frem for et individuelt.

Det var jo også ud fra de betragtninger, vi for kun 2 år siden vedtog HT-loven, herunder de regler for udlicitering af buskørselen, som forslagsstillerne nu foreslår ændret.

Vi finder fra konservativ side ikke, at der er behov for en sådan ændring – en ændring, der via en udskillelse af HT's busdivision til et særligt, regnskabsmæssigt adskilt selskab skulle give HT mulighed for selv at byde på den kollektive buskørsel, som man nu er i færd med at udbyde for at nå HT-lovens næste delmål, nemlig mindst 30 pct.s privatisering pr. 1. april 1992.

Man vil således efter vores opfattelse liste HT i en anden udgave ind ad bagvejen, idet det