

**[Industriministeren]**

med højre til de samme, for det er jo ikke en finansiering. Men kan man anvise reelle besparelser ud over de besparelser, som vi skal have hjem i forvejen, er jeg sikker på, vi kan finde en vilje til også eventuelt at bruge dem hertil. Men jeg understreger over for hr. Nyrup Rasmussen, at det, vi taler om, er reelle besparelser, ikke blot nye erhvervsudgifter. Det er den åbenhed, vi skal have.

Hvad angår vinder- kontra vækstområder, var der vist også tale om, at hr. Nyrup Rasmussen ikke havde hørt efter, hvad jeg sagde i første omgang. Jeg sagde netop, at vi ikke kan udpege vinderområder, men at vi godt kan udpege enkelte områder for øjeblikket, hvor vi kan se at der er behov for en indsats for at udnytte det vækstpotentiale, som dags dato befinder sig her; det er jo netop derfor, vi f.eks. har kørt et fødevarerprogram og andet.

Til hr. Rahbæk Møller vil jeg gerne sige, at jeg hæftede mig ved en sætning, hvor hr. Rahbæk Møller sagde:

»Så er der nogle enkelte virksomheder, der på tværs af den officielle politik alligevel er blevet en succes.«

Jamen kan en virksomhedssucces nogen sinde komme på tværs af den officielle politik? Kan en virksomhedssucces ikke kun være en glæde og en fremdrift og et godt bevis på, at en virksomhed, der får lov til at fungere under gode erhvervsøkonomiske vilkår, også bliver en succes? Det er rigtigt, at vi har nogle vækstområder bl. a. i fødevarerbranchen, hvor vi kan lave en specialindsats, men det er ikke alle – som hr. Rahbæk Møller også selv påpeger – i en branche, som kan udnytte det, og det er jo bestemt ikke alle, der bliver en succes. Vi har det heldigvis sådan i det danske erhvervsliv, at når vi lader os inspirere og til dels dirigere af teoretikere, er der heldigvis altid en masse dejlige praktikere i dansk erhvervsliv, som modbeviser teoretikernes dommedagsprofetier. Det glæder jeg mig over hver dag; og jeg er sikker på, at vi stadig væk har dygtige erhvervsledere, som nok skal forstå at komme frem, selv om de ikke bliver udpeget af Folketingets flertal til at være vinderne om fem år.

(Kort bemærkning).

**Rahbæk Møller (SF):**

Jeg kan fuldt ud genkende det citat, som ministeren bragte fra mig, bortset fra at jeg fjøede

to ting til, som ministeren ikke citerede. Den ene var, at virkeligheden gudskelov ikke altid udvikler sig, som man planlægger det, og den anden, at der er få af dem, og derfor var det, jeg advarede mod alene at tro på, at tingene nok kommer af sig selv, idet jeg henviste til Japan, hvor man har erfaringer med, at det kan lykkes at gøre noget, men at der også er nogle, for hvem det lykkes fuldkommen uafhængigt af en statslig indsats.

Derudover vil jeg gerne kommentere ministerens bemærkninger om, at støtte fra Erhvervsfremmerådet bare var penge som alle andre. Det synes jeg er for letfærdigt, for det er jo meget store mangler i erhvervspolitikken, der påpeges. Nu har jeg ikke haft lejlighed til at læse det konkret og kender det foreløbig kun fra pressen, men blandt de mangler, som har været diskuteret i dag, kan jeg nævne, at der ikke i dag findes en industriministeriel forskningspolitik, og det er dog for ringe. Der findes en forskningspolitik i Undervisningsministeriets regi, men en forskningspolitik rettet mod virksomheder eksisterer ikke. Det er en mangel, og den skal afhjælpes.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**10) Første behandling af lovforslag nr. L 176:**

*Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. (Vilkår for uldicitering af buskørsel i hovedstadsområdet).*

Af Tove Lindbo Larsen (S) og Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Fremsat 30/4 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Trafikministeren (Ikast):**

For godt to år siden vedtog vi her i salen den nye lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik eller HT-loven, som den kaldes i daglig omtale. Det fremgår af denne lov, at mindst 45 pct. af HT's samlede almindelige rutekørsel pr. 1. april 1994 skal udføres af andre, efter at kørselen har været offentligt udbudt. Loven

**[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

**[Agnete Laustsen]**

jo, som også trafikministeren nævnedes det, er den samme ledelse, som skal såvel afgive som vurdere tilbudene på kørsel, og det kan vel næppe siges at betrygge den fair konkurrence-situation, som forslaget jo også fremhæver det vil tilstræbe.

For så vidt angår forslaget i øvrigt – og det er efter min mening jo delelementer af det overordnede sigte, nemlig at bevare HT's hovedindflydelse og dominans på den kollektive hovedstadstrafiks område – skal jeg blot sige, at vi fastholder den lov og sigtet med denne, som vi som sagt vedtog for kun to år siden.

**Svend Heiselberg (V):**

Hvis loven om hovedstadsområdets persontrafik, som blev vedtaget for to år siden, havde været en dårlig lov, havde det været i sin orden at ændre den. Men vi synes, den lov, som blev vedtaget for to år siden, skal stå sin prøve. Man kan måske sige, at de krav, som rejses fra HT over for private vognmænd, er noget skrappe, men nu forholder det sig jo sådan, som ministeren også har sagt, at 1. etape er gennemført og man er i gang med 2. udbudsrunde.

Jeg kan godt se, at det er et smigrende tilbud, Socialdemokratiet har givet, nemlig at hele HT skal udbydes i licitation inden 1997. Men Socialdemokratiet tager jo alligevel både livrem og seler på, idet de åbner for den mulighed, at HT skal have lov til at byde på egen virksomhed og samtidig have mulighed for at oprette nye selskaber eller lignende.

Venstre kan ikke støtte lovforslaget. Men jeg vil da ikke undlade at give udtryk for, at jeg føler, der er ved at komme ny og bedre ledelse inden for HT. Jeg synes, at HT kører bedre, end de tidligere har gjort, og det må vel også siges at have været påkrævet. Der har været for mange episoder, hvor det er passagererne, der er blevet taget som gidsler i HT's fagforeningspolitik. Jeg håber, at den tid er forbi.

Venstre må altså afvise lovforslaget.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg må indrømme, at de meninger, der er kommet til udtryk under debatten om det foreliggende forslag, har forundret mig lidt. Jeg kan heller ikke lade være med at tænke på, at da vi for et års tid siden diskuterede den nye havnelov, var der ret mange, der blev forbavsede over, at vi f.eks. i SF gik ind for, at man måtte

konkurrere. Dette forslag skal da opfattes – sådan opfatter vi det i SF – således, at man giver HT mulighed for at gå ud og konkurrere på lige fod med alle andre. Det er da det, det drejer sig om.

Det, der sker alle steder og især i hovedstadsområderne over hele verden, er jo, at man laver nye trafikformer med baggrund i den forurening, som bilismen giver. Der sker udvikling af light rail, altså letbaner, som har været omtalt, der kommer duobusser, der er eldrevne sporvogne og andre muligheder. Det er da rigtigt, som ministeren siger, at vi i sidste uge diskuterede et andet forslag med baggrund i letbaner, men vi synes, det er i orden, at HT kan gå ud sammen med DSB, men også gerne i konkurrence med DSB, og byde på nogle af disse forskellige løsninger. Det er vigtigt at gøre den offentlige transportsektor mere strømlinet med hensyn til de muligheder, der findes for at løse dagens trafikproblemer, og det er sådan, dette forslag skal opfattes. I f.eks. London gør man også noget nyt. Der går man bare en anden vej, idet det er alles kamp mod alle, hvor flere linier konkurrerer med hinanden. Det er totalt kaos, og der er efterhånden ikke nogen faste køretider for busserne.

Vi prøver at gøre noget andet her, nemlig at lade HT, eller hvem det nu kan være, gå ud og konkurrere, gerne sammen med det private erhvervsliv – det har vi ikke noget imod. Vi mener, at det private erhvervsliv og det offentlige godt kan gå sammen på nogle områder, og at det skaber en god udvikling.

Det er jo også sådan, at hvis der ikke sker noget, er der stor sandsynlighed for, at udenlandske selskaber går ind og overtager en meget stor del af busdriften i Danmark. Det får de jo lov til ifølge EF, og der er jo allerede gået et udenlandsk selskab ind på det danske marked, så hvorfor ikke give de danske selskaber de samme muligheder for at gøre det?

Jeg vil slutte af med at kommentere de udtalelser, der har været om, at det med arbejdsmiljøet ikke er noget problem. I sidste nummer af buschaufførernes fagblad viser det sig, at det er et gevaldigt problem – i hvert fald for chaufførerne. I de private busselskaber kan chaufførerne køre i 13 timer; i HT kan man højst komme til at køre 8,5 timer. Det er et problem, og det er noget, der presser chaufførerne til at køre læn-gere, end de skal, og det går igen ud over trafik-

[Tommy Dinesen]

sikkerheden. Men ikke mindst netop i København er der et stort behov for, at buschauffører tager hensyn til de øvrige trafikanter, idet der jo er betydelig mere trafik i København end i andre danske byer.

Vi opfatter dette forslag som en vej til omstilling til den trafikale fremtid, hvis jeg måske skal gå lidt højt, men det er jo det, det drejer sig om.

#### Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet kan ikke støtte det foreliggende lovforslag om at ændre udbudsbetingelserne. Efter vores mening vil det fuldstændig udhule den lov, der blev lavet for et par år siden, om at privatisere kørslen. De udbudsbetingelser, HT opstiller i dag, er allerede så restriktive på så mange områder, at de, der underskriver de nye betingelser, ikke længere kan kalde sig entreprenører. De bliver en slags forklædte HT-chauffører, for der er ikke ret meget privat tilbage, når man skriver under på HT's aktuelle betingelser.

Vi har også bemærket, at HT's bestyrelsesformand, fru Conny Dideriksen, offentligt har udtalt, at hun vil gøre alt, hvad hun kan, for at modvirke privatisering. Hvis dette forslag blev gennemført, ville fru Dideriksen have et meget fint værktøj til at arbejde videre med de tanker, et flertal i HT's bestyrelse har.

Vi vender os derfor skarpt imod forslaget, og jeg kan allerede på nuværende tidspunkt sige, at Fremskridtspartiet til efteråret vil tage initiativ til, at der udformes nogle regler, der er ens for HT og andre amtskommunale selskaber.

#### Arne Melchior (CD):

På CD's vegne skal jeg anmelde en overvejende stærkt positiv holdning til det foreliggende forslag.

Jeg skal straks erkende og erklære, at vi i sin tid var med til at gennemføre den aftale, der går op til de 45 pct.s såkaldte privatisering, og det er klart, at vi i det videre arbejde vil se på, at vi vedstår arv og gæld og altså indgåede aftaler. Men det er i dette øjeblik vor opfattelse, at vi udmærket kan støtte dette forslag, særlig når det efterhånden bliver gennem- og omarbejdet, selvfølgelig uden at bryde nogen aftale – det kunne vi ikke drømme om.

For der er jo i og for sig kun én interesse at varetage, og det er passagerernes. At udelukke offentligt – statslig, kommunal eller amtslig –

virksomhed fra konkurrence med privat virksomhed virker ikke særlig liberalt, ikke særlig konkurrencerespekterende. Selvfølgelig skal dette hus bestemmes, hvor det offentlige kan drive virksomhed, men dér, hvor det kan drive virksomhed, skal den selvfølgelig drives så dygtigt som overhovedet muligt.

Som et eksempel kan jeg nævne jernbanerestauranterne. Når vi har sådan nogle, skal de selvfølgelig kunne bruge alle de konkurrenceelementer med hensyn til prissætning, kvalitet, markedsføring etc., som den private på området kan.

Vi har lige set et eksempel med GiroBanken. I offentligt regi bliver der en konkurrence nu til de øvrige pengeinstitutter, og dette har de i fornuftig liberal ånd godkendt. Længe var der ikke mindst fra De Konservative modstand imod det, og det har der været arbejdet med i mange år, men det gik altså igennem, og det er fornuftigt, og til lykke med, at det gik igennem. Det ligner i princippet faktisk det forslag, vi her har til behandling.

Jeg skal herefter have den fornøjelse at citere fra finansministerens redegørelse om modernisering, der var til debat her i salen i går. Der finder vi på s. 6 et afsnit, der har følgende overskrift:

»De offentlige opgaver løses, hvor det sker bedst og billigst – uanset offentligt eller privat regi.«

Lidt længere nede i afsnittet læser vi, at en privatisering ikke må gøre et offentligt monopol til et privat monopol! Der står ikke noget udråbstegn, men det sætter jeg. Jeg læser videre fra side 6:

»Den store ekspertise og kunnen, som ligger i staten, må også kunne udnyttes mod betaling i anden sammenhæng, f.eks. i samarbejde med private virksomheder, blot må offentlige midler ikke bruges til konkurrenceforvriddning.«

Og så står der til slut i afsnittet, nu er vi så omme på side 7:

»Oplødningen af grænsen mellem den offentlige og den private sektor har vi i 1980'erne kun set begyndelsen af. En mere uhildet holdning er nu ved at slå igennem, så vi i 1990'erne vil opleve, at offentligt finansierede ydelser i meget større omfang vil blive produceret dér, hvor det – efter udlicitering – sker bedst og billigst, og uanset om det er i privat eller offentligt regi.«

[Arne Melchior]

Dette er finansministerens, dette er regeringens uafviselige syn på denne sag, og det vil vi gerne støtte. Regeringen skal ikke tro, at vi, fordi vi indtager en anden holdning til det foreliggende forslag end den, den ved sin trafikminister i dag har tilkendegivet, ikke støtter regeringen i dens erklærede målsætning.

Vi skal også huske, at forslaget indebærer, at er de private tilbudsgivere dygtige nok, ja, så kan 100 pct. og ikke bare 45 pct. i løbet af nogle år være i privat regi. Den, der dør af skræk, skal begraves i en rendesten, er der et gammelt mundheld der siger. Hvis de private ikke kan tåle konkurrencen fra en offentlig virksomhed, som har arbejdet på dette område i lang tid, så er det som at dø af skræk. Selvfølgelig skal lovforslaget grundigt gennemarbejdes, og selvfølgelig skal der – dér følger jeg trafikministeren – være vandtætte skodder. Det bliver så ministerens opgave at vejlede og hjælpe Folketinget, således at vi kan få en fornuftig og holdbar udformning af lovforslaget og dets praksis. I denne ånd vil vi gerne tilsige positiv støtte til lovforslagets intentioner.

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg er i meget høj grad på linie med CD's ordfører, hr. Arne Melchior, med hensyn til det indlæg, han havde.

Sådan som jeg oplevede trafikministerens indlæg, sagde trafikministeren, at vi med dette forslag kunne risikere, at det hele blev HT, og at det ikke var acceptabelt, at den, der var udbyder, også var i stand til at byde. Derfor sagde trafikministeren ikke noget om vandtætte skodder. Dette til hr. Arne Melchior. Det er noget, jeg vil sige noget om.

Jeg vil godt ligesom hr. Arne Melchior sige, at selvfølgelig vedstår vi den aftale, vi har indgået. Det er ikke det, der er til diskussion. Vi er sympatiske over for forslaget, men erkender også, at det ikke har fået sin endelige udformning, og det må vi så arbejde med.

Hr. Arne Melchior henviste til en af trafikministerens kollegaer, finansministeren, og nu skal jeg henvise til en anden af trafikministerens kollegaer, nemlig industriministeren, hvor dette spørgsmål om vandtætte skodder kommer ind.

Jeg vil meget specifikt henvise til lovforslag nr. L 85 om insidertrading, for i det siger man, at det er fuldt ud muligt for en bankvirksomhed

at have vandtætte skodder mellem to direktører, der i øvrigt spiser frokost sammen hver dag, uden at det fører til insidertrading. Man accepterer en høj moral, og et bredt flertal her i Folketinget har accepteret, at det kan lade sig gøre.

Jeg vil vove at påstå, at det også kan lade sig gøre inden for HT-området. Jeg må sige til trafikministeren, at når det kan lade sig gøre på så vigtigt et område som bankvæsenet, så mener jeg også, at det må kunne lade sig gøre på HT-området.

Derfor synes jeg, at det kommende arbejde naturligvis drejer sig om at kigge på, at vi ikke begår aftalebrud. Jeg synes i øvrigt, det er en god idé, at der er en del privat inde. Jeg synes, at det er det, der er formålet, men på den anden side mener jeg, at HT skal have en chance. Det drejer sig derfor nu om at lave en konstruktion, der sikrer, at vi er lige så gode, som de er i bankverdenen, når de skal gardere sig mod insidertrading.

**Glønborg (KRF):**

Kristeligt Folkepartis trafikpolitiske ordfører, fru Inger Stilling Pedersen, kunne desværre ikke møde op i Tinget i dag, og derfor står jeg her.

Det var med glædelig forbavselse, jeg læste dette forslag fra Socialdemokratiet og SF, for jeg synes, at her er virkelig et værdigt udspil eller modspil, hvad man nu vil kalde det, til regeringens privatiseringsplaner. Jeg synes, at her er nogle konstruktive tilkendegivelser om, at man bider hovedet af al gammel socialistisk fordom og siger: Her er en mulighed for at lave konkurrence.

Personlig har jeg altid været meget tiltalt af ideen om konkurrence mellem private og offentlige virksomheder, som arbejder med de samme ting. Vanskeligheden består her og alle andre steder i at få lavet konditionerne, sådan at der bliver virkelig lige vilkår. Jeg vil absolut ikke sige, at det er problemfrit, slet ikke, men jeg synes, det er interessant.

Jeg skal ikke sige andet til det i dag, end at alle og enhver ved, at dette ikke er noget, vi bliver færdige med inden grundlovsdag, heller ikke selv om vi trækker den et par dage mere. Det er en af de sager, der skal oversomme. Jeg vil bare opfordre regeringen til at gå ind i en positiv dialog med forslagsstillerne.

[Glønborg]

Kristeligt Folkeparti vedstår naturligvis sin stillingtagen i gamle sager og medansvar for nugældende lovgivning, vi agter ikke at løbe fra noget som helst. Men vi vil sandelig gerne være med til at samtale med mennesker, der viser holdning og vilje til samtale. Så jeg glæder mig til at se, hvad dette kan føre til i løbet af sommeren.

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Den nuværende ordning vedrørende hovedstadens kollektive persontrafik er klart utilfredsstillende, hvor, som det allerede er omtalt i dag, mindst 30 pct. skal privatiseres i 1992 og mindst 45 pct. i 1994.

Derfor vil jeg gerne takke for den debat, vi har fået i dag, og jeg vil naturligvis specielt takke de partier, der har stillet sig positivt over for indholdet af det forslag, vi her er kommet med. Det er jo ikke altid, man som opposition får en så positiv tilkendegivelse fra et flertal i Tinget, så det skønner jeg sandelig meget på.

Der er nogle ting, vi skal rette hen ad vejen, det erkender jeg gerne. Det er også klart, at når man fremsætter et forslag om ændring af en lov, som ikke har fungeret i så voldsom lang tid, kan det være rimeligt nok, at man får ændret lidt på det, man har fremsat, for at imødekomme andres synspunkter, men således at man ikke taber sigtet, hovedformålet med lovforslaget.

Hovedformålet med lovforslaget er, at vi ønsker, at HT selv skal kunne deltage i de licitationer, som skal foregå vedrørende den kollektive persontrafik i hovedstaden. Vi mener i Socialdemokratiet ikke, det er rimeligt, at HT holdes udenfor. Vi ønsker, at det offentlige trafik-selskab skal have samme vilkår som de private vognmænd og skal kunne deltage som part i licitationen.

Den nuværende ordning bremser HT's aktiviteter, og det er selvfølgelig nogle forretningsmæssigt ubehagelige snærende bånd, lige så vel som det er utilfredsstillende for medarbejderne. Brugerne kan jo teoretisk være lige glade med, hvem der står for det, bare der bliver en effektiv drift ud af det og en tilfredsstillende ordning. For at man kan leve op til det, vil jeg godt trække tre områder frem:

Jeg mener, det er af afgørende betydning for en tilfredsstillende kollektiv trafik, at man er opmærksom på arbejdsmiljøet, at man er opmærksom på det ydre miljø, og at man er op-

mærksom på de trafikikkerhedsmæssige forhold, ikke mindst i en storby.

Jeg mener, at alle tre dele i sammenhæng er af afgørende betydning for arbejdsgiveren, for arbejdstagerne og for passagererne, og det er også nogle af de forhold, vi har diskuteret i forbindelse med handlingsplanen for trafik og miljø.

Vi mener altså, det er nødvendigt for at nå målet, at vi får ændret den ordning, der blev vedtaget her i Folketinget for ikke så forfærdelig længe siden af et flertal, som Socialdemokratiet ikke deltog i, nærmere betegnet i maj 1989.

For at ændre den bestående ordning mener vi, det er bedst at lade HT selv deltage i licitationerne og at udlicitere 10 pct. årlig. Vi er enige med dem, der har sagt, at det er nødvendigt med en skarp adskillelse mellem administration og busdrift, sådan som vi også har anført det i lovforslagets bemærkninger. Men jeg vil da gerne medgive, at det ikke er sikkert, at vi har fundet den helt rigtige form, og derfor vil vi med megen interesse og fornøjelse deltage i diskussionen om, hvordan vi får adskilt administration og drift på en sikker måde.

Jeg vil gerne takke de ordførere, der er kommet med konkrete henvisninger til, at det gør man på andre områder, og så kan vi selvfølgelig også gøre det på dette område.

Jeg var lidt skuffet over ministerens meget skarpe afvisning af forslaget og hans bemærkning om, at adskillelsen er utilstrækkelig. Hvis vi får løst det problem, ved jeg ikke, om det skulle kunne lykkes os at få ministeren til at forstå, at det faktisk både er en smidig og god ordning, at man opgiver det med de faste 45 pct.s privatisering og i stedet for udliciterer 10 pct. om året.

Jeg tror på, at man kan få en økonomisk effektiv drift, og jeg tror på, at man kan få en tilfredsstillende drift for passagererne. Det er i virkeligheden det, det drejer sig om.

Fru Agnete Laustsen var enig i vore betragtninger om miljø- og sikkerhedsbestemmelserne. Det er også med tilfredshed, jeg kan konstatere, at alle tre dele har lige stor vægt, og det forstår jeg bestemte også. Men jeg synes egentlig godt, man med baggrund i sine holdninger kunne gå med til denne ændring af loven, for at vi kan gøre det så effektivt som muligt.

[Tove Lindbo Larsen]

Jeg vil til hr. Svend Heiselberg sige, at hans bemærkninger om fagforeningspolitik og passagerer, der skubbes foran som gidsler, tager jeg fuldstændig afstand fra. Det er nu ikke første gang, hr. Svend Heiselberg og jeg har forskellig opfattelse af bl.a. trafikpolitiske forslag, men det er ikke så underligt, for det har vi på så mange andre områder.

Jeg vil gerne takke hr. Tommy Dinesen og fru Lone Dybkjær og hr. Glønborg og ikke mindst hr. Arne Melchior for deres positive holdning til lovforslaget. De indvendinger, ordførerne er kommet med, vil vi selvfølgelig meget gerne se på i udvalget.

Hr. Glønborg havde en helt praktisk bemærkning, og det var, at vi næppe kunne nå at få forslaget færdigt på de små 14 dage, der er tilbage af denne del af samlingen. Jeg vil gerne medgive, at det kan vi nok ikke, og derfor synes jeg, vi skal starte på udvalgsarbejdet og få klargjort de problemer, der kan være, så vi kan få en god ændring af lovforslaget, sådan at vi kan fremsætte det på ny til efteråret med henblik på vedtagelse.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Det, der kalder mig herop, er fru Tove Lindbo Larsens bemærkninger om, at hun ønsker, at specielt tre ting skal opfyldes, og det mener man bedst kan gøres, hvis det er HT, der kører trafikken, nemlig arbejdsmiljø, ydre miljø og trafikikkerhed.

Med det kendskab, jeg har til det, mener jeg, at arbejdsmiljøet er meget godt hos de private entreprenører. Jeg mener også, at arbejdsmiljøet i selve bussen formentlig er det samme.

Med hensyn til det ydre miljø og trafikikkerheden kan jeg med min bedste vilje ikke se, at en gul HT-bus skulle klare sig bedre end en bus fra Gråhundebusserne, som har en anden farve.

Når fru Tove Lindbo Larsen siger, at der skal være samme vilkår for HT som for entreprenørerne, så vil jeg bede fru Tove Lindbo Larsen om at se på det udbudsmateriale, man anvender, når man laver disse licitationer.

(Kort bemærkning).

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg var en lille smule ked af dele af fru Tove Lindbo Larsens indlæg. Det, både hr. Arne

Melchior og jeg var fremme med, var, at vi gerne ville holde de aftaler, vi har indgået med regeringen på dette felt, og hvor S og SF stemte imod.

Hvis vi skal komme videre i denne debat – der er jo mulighed for, at det kan føre til en positiv udvikling for HT, hvad jeg ved at fru Tove Lindbo Larsen ønsker, det ser vi andre også gerne – så er det nødvendigt, at vi tager udgangspunkt i de eksisterende aftaler, medmindre vi alle sammen kan blive enige om at ændre dem.

Derfor synes jeg, det ville være rart, hvis Socialdemokratiet erkendte, at det er udgangspunktet, og at vi så diskuterede ud fra det. Så har vi nemlig en chance for at nå et resultat. Det bliver ikke præcis, som fru Tove Lindbo Larsen gerne vil, men det bliver dog noget, der muliggør, at HT selv kan komme til at byde, og det synes jeg er afgørende.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Jeg vil bare lige sige til hr. Ole Donner, at farven på bussen er ganske underordnet i forhold til det synspunkt, jeg havde vedrørende miljøet og trafikikkerheden. Nu er det så en anden sag, at det er ganske praktisk, at de kollektive trafikmidler har en bestemt farve, men jeg har også indtryk af, at det ikke så meget var det, hr. Ole Donner ville give udtryk for.

Jeg har faktisk fået mange eksempler, hvor man siger: Jamen det er vigtigt, at vi tager fat på arbejdsmiljøet, for der er nogle ting, der er afgørende for, at vi kan få den trafikikkerhed gennemført, alle ønsker.

Det vil jeg trygt overlade til fagforeningerne at diskutere med deres arbejdsgivere, for det ligger uden for vores område at gå så tæt ind i disse arbejdsmiljøaftaler. Jeg mener, at de opgaver, vi har her i Folketinget, nok kan fylde vores tilværelse. Vi behøver ikke også at gå ind på det fagforeningspolitiske område.

Til fru Lone Dybkjær vil jeg sige, at jeg da godt kan forstå, at man gerne vil holde en aftale, det er helt sikkert . . .

**Formanden:**

Man må ikke tale direkte til medlemmerne.

**Tove Lindbo Larsen (S):**

O.k., så vender jeg den om. Jeg kan godt forstå fru Lone Dybkjærs bemærkning om, at man gerne vil holde en aftale. Det vil vi også gerne, men det kunne jo være, at alle, der var med i den aftale, sagde: Der er en flig af det, vi godt vil lave om på.

Derfor er det klart, at vi vil gå ind i udvalgsarbejdet med respekt for, at der er nogle, der har indgået nogle aftaler. Så må vi se, hvordan det kan lykkes i forhold til det eksisterende at nå de mål, som er fælles for et flertal her i Folketinget.

Jeg har altså respekt for, at der er nogle, der har indgået nogle aftaler, men jeg ved dog også, at hvis en aftale ikke er god nok, så kan man ændre den, hvis alle er enige.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Ordføreren for Socialdemokratiet, fru Tove Lindbo Larsen, sagde, at Socialdemokratiet lægger meget vægt på tre ting: arbejdsmiljø, ydre miljø og trafikikkerhed. Derfor mener man, det er hensigtsmæssigt, at HT i stedet for private entreprenører har buskørslen.

Må jeg bede fru Tove Lindbo Larsen nævne bare ét eksempel inden for hvert af de tre områder, hvor HT har fortrin frem for de private entreprenører.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Jeg overlader trygt diskussionen om arbejdsmiljøet til fagforeningerne, som kan tage det op med deres arbejdsgivere.

Jeg nævnte de tre områder, fordi de er vigtige i forhold til den kollektive trafik. Jeg vil gerne understrege, at det betyder noget for trafikikkerheden, det betyder noget for arbejdsmiljøet, og det betyder noget for det ydre miljø, at man lever op til det overordnede mål.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når hr. Ole Donner er så interesseret i arbejdsmiljøet, så skal jeg da gerne komme med nogle ting, netop fordi det er det område, jeg dækker i mit parti.

Jeg skal sørge for, at der bliver sendt noget rundt fra Kommunalarbejderen, nr. 9 i 1991, hvor der bl.a. står, at reglerne for bykørsel er dårligere for de privatansatte end for dem, der er ansat inden for HT. Det er ikke særlig rart, når man skal byde på en busrute. Der vil hviletidsreglerne blive brugt.

Jeg kan nævne til sammenligning, at vi i SF har fået nogle forslag vedtaget bl.a. på busområdet. Når man arbejder med arbejdsmiljøet, ved man, at et af de områder, hvor arbejdsmiljøet bliver tilsidesat, er med hensyn til busselskaber og langturschauffører. Jeg ved ikke, om hr. Ole Donner kan huske den ulykke, der skete ved Kassel. Det var godt nok en langtursbus. Den ulykke skete netop på grund af, at man tilsidesatte nogle af hviletidsbestemmelserne.

Der er såmænd masser af eksempler, og jeg skal da gerne sørge for, at nogle af dem bliver sendt over i Trafikudvalget, således at man kan se dem dér.

**Formanden:**

En kort bemærkning til hr. Ole Donner, og så tror jeg, vi nærmer os afslutningen på debatten.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg glæder mig til at se den omtalte artikel fra Kommunalarbejderen. Jeg må erkende, at jeg ikke har læst den, og derfor glæder jeg mig til at se den.

Hr. Tommy Dinesen nævner en turistbusulykke i Tyskland. Det synes jeg er lige så irrelevant som at tale om et sammenstød mellem to færger. Derfor synes jeg ikke, vi kan tage det ind i diskussionen her. Men jeg vil selvfølgelig med interesse læse det materiale, hr. Tommy Dinesen kommer med.

Så vil jeg godt sige til fru Tove Lindbo Larsen, for at der ikke skal være tvivl om det, at Fremskridtspartiet lægger meget stor vægt på de tre ting, fru Tove Lindbo Larsen nævner: arbejdsmiljø, ydre miljø og trafikikkerhed. Men jeg må konstatere, at fru Tove Lindbo Larsen i hvert fald ikke på stående fod kan komme med helt konkrete eksempler på de tre områder, hvor HT har fortrin frem for private entreprenører. Det forlanger jeg heller ikke, men jeg glæder mig til udvalgsarbejdet.



Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

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.

#### *Meddelelser fra formanden:*

#### **Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Miljø- og Planlægningsudvalget (16/5 91)*

Udtræder: Rosing (S)

Nyt medl.: Henning Nielsen (S)

Udtræder: Jacob Lindenskov (S)

Ny stedf.: Henrik Dam Kristensen (S)

*Erhvervsudvalget (16/5 91)*

Udtræder: Niels Højland (FP)

Ny stedf.: Aage Brusgaard (FP)

*Sundhedsudvalget (16/5 91):*

Udtræder: Poul Nødgaard (FP)

Ny stedf.: Kirsten Jacobsen (FP)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 17. maj 1991, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 13.24

---