

[Skatteministeren]

virksomhedsskatteordningen, så lytter vi meget, meget gerne til de synspunkter og tager dem med ind i de forhandlinger, der pågår i øjeblikket med andre partier herunder også partiet Venstre.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Nu er det jo sådan, at ikke alle selvstændige erhvervsdrivende fører deres regnskab under virksomhedsordningen. Det er selvfølgelig også derfor, Håndværksrådet med deres henvendelse fra i går om problemer i den nye skattepakke peger på nogle løsninger, der ligner dem, Venstre har peget på i sit lovforslag.

Vi er selvfølgelig meget taknemlige for, at skatteministeren nu kommer med nogle løfter om at kigge på virksomhedsordningen. Men vi bliver nødt til at forholde os til lovgivningen, som den fungerer i dag, og vi kan selvfølgelig ikke tage stilling til nogle løfter, som ministeren kommer med, og som vi ikke kender indholdet af.

Skatteministeren (Stavad):

To bemærkninger til fru Mariann Fischer Boel. Den ene er, at enhver selvstændig erhvervsdrivende kan vælge selv. Det er den enkelte, der selv afgør, om man ønsker at benytte virksomhedsordningen. Den anden bemærkning er, at også det forslag, vi her har til behandling, først har virkning fra 1994.

Jeg håber såmænd, at den løsning, vi får lavet, hvad angår virksomhedsskatteordningen, kan få virkning allerede fra 1993.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Anden behandling af lovforslag nr. L 165:

Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Af trafikministeren (Ikast).

(Fremsat 13/1 93. Første behandling 11/2 93. Betænkning 27/5 93).

Forhandling

Ernst B. Schmidt (FP):

I betænkningen står, at Fremskridtspartiet vil redegøre for sin stilling til forslaget her ved andenbehandlingen.

Efter nøje overvejelser er vi kommet til den indstilling, at der er mere skidt end godt i forslaget, og derfor vil vi ved tredje behandling sige nej til forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 330:

Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Af trafikministeren (Helge Mortensen).

(Fremsat 26/5 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

[Tove Lindbo Larsen]

I 1989 vedtog Folketingets flertal den gældende lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Den medførte, at HT's eneret til personbefordring ophørte, idet det besluttedes, at fra 1. april 1994 skulle 45 pct. af kørslen udbydes i licitation.

Siden lovens vedtagelse er der foretaget en del rationaliseringer inden for HT's organisation, således at virksomheden har opdelt sin administration i en administrationsdivision og en busdivision, der varetager HT's egen buskørsel. Busdivisionen er ligeledes blevet fysisk adskilt fra administrationen. Busdivisionen koncentrerer sig herefter alene om busdrift og drives som en privat virksomhed efter forretningsmæssige principper i overensstemmelse med aktieselskabs- og årsregnskabslovens bestemmelser. Efter 1990 er der gennemført yderligere rationaliseringer, der bevirker, at HT nu er konkurrencedygtig i forhold til private firmaer.

Det er Socialdemokratiets holdning, at offentlige virksomheder skal have adgang til at deltage i de udbudte licitationer. Det kan de ikke efter gældende lov om buskørsel i hovedstadsområdet. Derfor er vi selvfølgelig enige i ministerens forslag om, at såvel HT og DSB som andre offentlige virksomheder og privatbanerne kan byde på de udbudte licitationer.

Lovforslaget indebærer, at HT løbende skal udbyde den almindelige rutekørsel med bus i hovedstadsområdet, således at 100 pct. af kørslen skal være udbudt senest 1. juli 1997.

Finansministeriets cirkulære fra 1992 om regler for udlicitering af statslige drifts- og anlægsopgaver vil kunne danne mønster for de regler, trafikministeren skal udarbejde for buskørsel i hovedstadsområdet. Dertil kommer, at der forventes vedtaget et EF-direktiv om fremgangsmåden ved offentlige licitationer, som forventes at træde i kraft 1. juli 1994.

I henhold til Finansministeriets cirkulære nedsættes et udviklingsråd. Det er tanken at udvide dette råds kompetence til også at omfatte HT's udlicitering, da HT's eget bud skal behandles i lighed med andres tilbud.

Det er i ord et lille forslag, men dets betydning er væsentlig mere omfattende. Socialdemokratiet støtter naturligvis forslaget, idet vi gerne vil give den offentlige sektor lige vilkår med private, og vi håber på en hurtig og velvillig udvalgsbehandling fra de øvrige partier.

Ikast (KF):

Da den nye regering trådte til, var en af hovedteserne moral. I hele denne nye start blev der talt om moral.

Jeg mener, at det er en dårlig moral, at man griber ind i en lov, som er vedtaget af et flertal – selv om dette flertal nu er skiftet – når der i loven står datoen 1. april 1994. Derfor betragter jeg det som aftalebrud, hvis de partier, der dengang stemte for den lov, ikke fortsat støtter den. Og derfor er det mig ganske uforståeligt, at regeringen kommer med dette lovforslag på nuværende tidspunkt.

Den socialdemokratiske ordfører sagde, at der har været ændringer i HT. Javel, men der er jo ingen sikre skotter. I DSB er der ingen forandring sket. Bussituationen er den samme, som den altid har været. Den er ikke kommet under et aktieselskab eller har undergået andre ændringer. Der er altså reelt ingen ændringer sket. Derfor er der ingen grund til at ændre den gældende lov, og jeg betragter det rent ud sagt som en antipratisering – ja, nærmest en socialisering, der åbnes for her, og jeg vil være meget betænkelig, hvis de partier, der stod bag ved loven, springer fra den.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han har givet tilladelse til, allerede inden lovforslaget er fremsat, at DSB og HT deltager i den licitation, der løber i øjeblikket, og som udløb for 11 dage siden.

Jeg vil gerne have at vide, om ministeren er bekendt med, at de har indgivet tilbud i licitationen, og om ministeren har givet dem lov til det.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne sige til hr. Ikast, at jeg som støtter af det oprindelige lovforslag om HT's udliciteringsvirksomhed helt kan afvise, at der skulle være tale om forligsbrud eller aftalebrud eller noget i den stil.

Der sker det enkle, at vi på et område har en helt naturlig udvikling – i øvrigt en udvikling, som jeg troede hr. Ikast var tilhænger af – i retning af, at flere opgaver bliver udliciteret. Det, man så efterfølgende gør her, er, at man paralleliserer med det udliciteringscirkulære, som gælder inden for det offentlige område, der i øvrigt er formuleret af hr. Icasts partifælle, tidligere minister Henning Dyremose, og nu

[Bilgrav-Nielsen]

indretter lovgivningen om HT helt parallelt med reglerne i dette cirkulære. Det synes vi er ganske fornuftigt.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jamen det synes jeg også, vil jeg gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen. Efter 1. april næste år er det et 100 pct.s udbud, men man kan ikke bryde ind i en lov, fordi man nu lige pludselig i den nye regering finder ud af, at det nok er bedre at gøre det.

Der er jo ingen reel grund til at ødelægge den lov, der gælder i øjeblikket. Man kunne udmærket have ventet til 1. april 1994. Der er intet, der tilsiger, at det skal fremskyndes, hvis det ikke er således, at man ønsker et helt andet styringssystem og går imod privatisering.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg er glad for, at hr. Ikast hermed giver udtryk for, at det kun er et spørgsmål om tiden for overgangen til det nye system. Det må altså betyde, at vi er enige om hovedprincipperne i dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Det er sandelig et væsentligt spørgsmål. Når man har haft et forlig med hinanden om, at det gælder til 1. april 1994, så er det forligsbrud, hvis man hopper fra det. Det kan hr. Bilgrav-Nielsen ikke ændre min mening om.

Noget andet er, at vi kan diskutere den nye lov, når vi nærmer os det tidspunkt, for til den tid er der ingen bindinger på nogen af os mere. Men indtil dette tidspunkt er der efter min mening en binding af forligspartierne.

Svend Heiselberg (V):

Jeg kan fuldt ud tilslutte mig det, som hr. Ikast har sagt, nemlig at hvis man gennemfører dette lovforslag, vil der være tale om forligsbrud, og jeg står helt uforstående over for, at man fremsætter lovforslaget med anbefaling af de partier, som var med til at gennemføre den gældende lov i 1989. Men det kan vi jo komme tilbage til under den videre udvalgsbehandling.

Det kommer nok ikke som nogen overraskelse for trafikministeren, at Venstre ikke kan støtte lovforslaget og slet ikke, som det foreligger. Men det kan jo være, at vi kan forhandle os frem til en aftale. I Venstre vil vi gerne være med til en 100 pct.s udlicitering, og vi har heller ikke noget imod, at andre kan gå ind i konkurrencen, men vi vil gerne have en ægte liberalisering, og det ligger der altså ikke i dette lovforslag.

Vi ønsker ikke, at der skal konkurreres med offentlige midler mod de private. Vi mener, det er en forudsætning for en gennemførelse af lovforslaget, at der findes en konstruktion, hvor vi har sikkerhed for, at der ikke sker en sammenblanding af offentlig og privat virksomhed.

Derfor må vi altså sige, at vi er imod lovforslaget, som det foreligger, og hvis vi skal vide-rebehandle det, vil vi forsøge at få ændret det, sådan at det harmonerer med den indstilling, vi har om, at der ikke skal ske en sammenblanding af tingene.

Tommy Dinesen (SF):

Det foreliggende lovforslag er udmærket, og det bliver i hvert fald ikke dårligere af at blive kaldt socialistisk, så det vil få vores fulde støtte. Det er der ikke noget at sige til, for det er jo ikke hver dag, vi behandler socialistiske forslag her – i hvert fald på trafikområdet.

Men den debat, der foregår, minder mig lidt om situationen, da SF stillede forslag om, at DSB skulle have samme muligheder som deres konkurrenter. Da forbavtede det mig, at de borgerlige, der ellers talte meget om privatisering, konkurrence osv., sagde nej, når man stillede et forslag om at give DSB de samme muligheder.

Det, der reelt ligger i dette forslag, er jo nemlig også, at DSB, HT og andre nu får mulighed for at gå ud og konkurrere med de private, og det synes vi er en god idé; det er ærligt talt oven i købet fornuftigt.

Når vi i sin tid stemte imod forslaget, tror jeg, det bl.a. skyldes, at fagbevægelsen var stærke modstandere af det, der forelå. Jeg kan se, at vi har fået tilsendt fire udtalelser fra Trafikfunktionærernes Fagforening og Chaufførernes Fagforening, og i et af afsnittene står der bl.a. med baggrund i det, der er sket, siden forslaget blev vedtaget i sin tid:

[Tommy Dinesen]

»Effekten er heller ikke udeblevet. I HT's egen busdrift er der opnået effektivitetsforøgelse på over 25 pct., ligesom kontrakterne med private entreprenører er blevet billigere siden lovens vedtagelse.

I dag kører HT's egne busser for gennemsnittet af de private entreprenørers pris. Desuden er HT's busdrift udskilt i egen division med et forretningsregnskab, der sikrer fuld sammenlignelighed med entreprenørerne.«

Det synes jeg ærlig talt er fornuftigt, og jeg er da ked af, at vi stemte imod det i sin tid. Men det er jo godt, at tingene er kommet herover, således at de i hvert fald er blevet bedre.

Derfor har dette socialistiske forslag selvfølgelig vores fulde støtte.

Ernst B. Schmidt (FP):

Det var godt, at den forrige taler indrømmede, at dette forslag er et socialistisk forslag, som intet har at gøre med det forslag, som blev fremsat af den tidligere regering i 1988, førstebehandlet den 25. november, da hr. H. P. Clausen var trafikminister, hvorefter det lå og rumlede i udvalg og andre steder, fordi der var visse besværligheder, kom til andenbehandling den 18. april i 1989, hvor trafikministeren hed Knud Østergaard, gik tilbage til udvalget, hvor det blev underkastet en fornyet behandling den 20. april, for endelig at komme til tredjebehandling den 27. april 1989.

Jeg erindrer, at der var en lang debat. Jeg har også læst ordførertalerne og konstateret, at Socialdemokratiet dengang i hvert fald var meget lidt interesseret i licitation, som jo stod i lovforslaget. For licitationer gik ud på, at de private skulle arbejde om ikke på lige fod, som Fremskridtspartiet ønskede med et forslag om, at der skulle være 50 pct. private, så med de 45 pct., det altså nu blev til.

Der blev også aftalt en dato, det skulle gælde til, og når man her i Folketinget indgår aftale om en dato, må jeg gå ud fra, at den bliver overholdt. Derfor kan jeg kun tilslutte mig, hvad der er blevet sagt af ordførerne for De Konservative og Venstre.

I den tillægsbetænkning, som er afgivet af Udvalget om offentlige arbejder den 20. april 1989, stod der:

»Ændringsforslagene indebærer i forhold til lovforslaget en øget privatisering, men sikrer samtidig en gradvis overgang af buskørsel fra HT til private vognmænd.

HT får således den fornødne tid til at nedbringe sin andel af kørselen og de private vognmænd til at udvide den.«

Det var det, aftalen gjaldt, og jeg håber virkelig, at det holder indtil den dato, der er aftalt.

Det foreliggende lovforslag er jeg glad ved at blive mindet om er et socialistisk lovforslag, og det stemmer vi selvfølgelig imod.

Sonja Albrink (CD):

I CD vil vi gerne vedkende os, at vi i 1989 her i salen var med til at vedtage loven om hovedstadsområdets kollektive persontrafik – den, som vi til daglig kalder HT-loven.

Hensigten med denne lov er som bekendt bl.a. gennem øget konkurrence mellem forskellige busselskaber at få et billigere og bedre busprodukt, som er til gavn for både passagerne og sandelig også for hovedstadsområdet.

Opdelingen af kørselen dengang mener vi uden tvivl var rigtig.

Loven skulle netop være med til at lægge pres på HT's egen kørsel, for konkurrencen med de private vognmænd skulle gerne smitte af på HT's egen kørsel, så HT's udgifter også blev reduceret.

Vi kan i dag konstatere, at loven faktisk har virket helt efter hensigten. I CD ser vi ingen grund til at nøjes med, at udbudet af de 45 pct. af buskørslen bliver opretholdt. Vi kan støtte det konkurrenceelement i HT-loven, som bliver foreslået af trafikministeren, og som nu bør udstrækkes til at gælde alle 100 pct.

I CD ser vi heller ingen grund til ikke at gøre opmærksom på, at konkurrencen er så optimal som muligt ved at lade også offentlige selskaber byde, men det skal selvfølgelig ske på lige vilkår, herunder at HT's egen busdivisions tilbud vurderes ud fra objektive kriterier.

HT-loven blev som nævnt vedtaget i 1989, og i 1992 kom det såkaldte udliciteringscirkulære. Det bærende princip i dette cirkulære er, at offentlige opgaver skal løses dér, hvor det gøres bedst og billigst, uanset om det foregår i offentligt eller privat regi.

Det er disse principper, trafikministeren ifølge lovforslaget skal anvende, når ministeren skal fastlægge de klare retningslinier for behandlingen af HT's busdivisions tilbud. Det skal sikre, at der bliver tale om en vurdering af tilbud fra busdivisionen ud fra objektive krite-

[Sonja Albrink]

rier, der skal sikre ensartede konkurrencevilkår.

Jeg har således fuld tiltro til, at ministeren kan udmønte disse oplysninger og spilleregler klart og tydeligt. Jeg har også noteret mig de instanser, de private vognmænd kan klage til, hvis de mener, at de opstillede spilleregler og vurderinger af tilbud ikke overholdes.

Jeg skal slutte med at sige, at vi i CD har fuld tillid til HT's bestyrelse. Vi håber, at de lever op til det ansvar, de har, og så vil jeg endnu en gang opfordre til, at vi kommer videre – det er det, sagen drejer sig om – og lad os få en hurtig udvalgsbehandling.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne stille CD det spørgsmål: Går CD ind for lovgivning med tilbagevirkende kraft?

(Kort bemærkning).

Sonja Albrink (CD):

Til hr. Ikast må jeg sige, at det foreliggende lovforslag ikke er lovgivning med tilbagevirkende kraft. Vi har fået en ny regering. Det ved jeg ikke om hr. Ikast er opmærksom på.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Hvis det er rigtigt, at der er indgivet tilbud fra DSB og HT på den licitation, som sluttede for 11 dage siden, og det er med i fjerde runde af udbudet, så er der tale om lovgivning med tilbagevirkende kraft.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Må jeg indledningsvis sige tak for den støtte, der er til forslaget, og det gælder ud over regeringspartierne i hvert fald også SF. Jeg synes i øvrigt, at hr. Svend Heiselbergs indlæg på en række områder var imødekomende, i hvert fald set i det perspektiv, at hr. Svend Heiselberg – og det skal jeg komme tilbage til – ville have nogle forsikringer for det offentliges medvirken, men godt kunne se det fornuftige i, at der kommer en egentlig liberalisering på området.

Hr. Ikast, synes jeg, svinger sig lidt højt op på moralbegrebet. Nu er det jo sådan, at en

mindretalsregering har behov for at skaffe sig flertal for at få gennemført sine lovforslag igennem forhandlinger i Folketinget, og det er også sket med denne lovgivning. Det er jo en naturlig proces. Men dette med at fremsætte et lovforslag i Folketinget og derefter søge at få et flertal og opnå et sådant flertal er ikke en proces, man kan sammenligne med en aftale eller et forlig.

Det står – og det kvitterer jeg for – ganske rigtigt i tillægsbetænkningen, der kom mellem anden og tredje behandling. Der opstillede Fremskridtspartiet sine betingelser over for den daværende regering for at stemme for, og en af betingelserne var, at privatiseringskvoten blev forhøjet med 15 pct., for – korrekt citeret – at der ikke skulle komme et udbud på én gang. Men betyder det så i et historisk forløb, at de sidste udbud kommer i 1994? Man kunne have valgt en anden strategi for at få udbudene klar; altså modsat dette kontinuerlige udbud kunne man have udbudt det hele på én gang. Det anså man for at være uklogt, og det gør jeg også. Men datoen 1994 har intet at gøre med noget forlig eller længden af et indgået forlig. Det er to forskellige ting. Det første er, at man åbent parlamentarisk forhandler sig frem til at få trykket på tilstrækkelig mange grønne knapper. Det andet er, at udbudet derefter skal sættes i søen, og det følger sin egen kalender. Det er i forbindelse med det, hr. Ikast mente der var en aftale.

Hvis alle parlamentariske forhandlinger, der ender med, at et andet parti end dem, der var meddelt ved førstebehandlingen, kommer til at stemme for et forslag, kaldes forlig, så kan der ikke røres ret meget ved ret mange ting i denne sal. Og jeg vil advare hr. Ikast imod at binde sig alt for stærkt op på udlægning af et forlig på dette område.

Lad mig så sige noget andet, som jeg synes burde mane til eftertanke hos hr. Svend Heiselberg og navnlig hos hr. Ikast. Det er at forsøge at se denne beslutning om privatisering af 45 pct. af HT's ruter som et første ideologisk felttog mod liberaliseringen. Jeg må gøre opmærksom på, at den model, man forsøgte at tage i anvendelse, jo var en model, som man havde set f.eks. i England. Der er siden 1989 på en række områder – også med Socialdemokratiets accept – sket en helt anden udvikling inden for liberaliseringen. Den er stærkest

[Trafikministeren]

kommet til udtryk i tidligere finansminister Henning Dyremoses udliciteringscirkulære. Her mener jeg at vi finder en generel måde at imødekomme ønsket om konkurrence og liberalisering på, idet man her siger, at den offentlige sektor på lige vilkår skal kunne byde på sin egen opgave. Det er fint, og det bliver også brugt i andre sammenhænge, f.eks. opgaver, som hr. Ikast på vejområdet har lavet aftaler om. Jeg vil erindre om, at det også i regeringens program »En ny start« bekræftes, at det offentlige skal have lov til på lige vilkår at byde på konkurrenceområderne. Og det er det, vi gør.

Så hvis vi kunne se bort fra de politiske indvendinger imod, at der er tale om et forlig eller en aftale, eller hvad det er, så mener jeg, at netop hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg måtte have en interesse i, at vi fik liberaliseret hele dette område, og at vi får en mulighed for at ligestille HT-området med de øvrige trafikselskaber landet over, som også kommer til at udbyde deres ruter i konkurrence 100 pct. og ikke kun 45 pct. Og regeringens forslag indebærer, at dette vil ske frem til 1997.

Jeg ved ikke, om det er et særlig socialistisk synspunkt – det er muligt – men jeg mener nu også, det må kunne passes ind i en liberalistisk ideologi og tankegang, at man ikke bare deler op og siger: Det er de private, og det er de offentlige, men at man siger, at det er dem i hele området, der i konkurrence med hinanden byder på bedste og billigste vilkår, der også får arbejdet.

Selv om Socialdemokratiet stemte imod i sin tid, vil jeg gerne anerkende det, som flere ordførere har været inde på, nemlig at den liberalisering, som begyndte med vedtagelsen i 1989, har haft en positiv indflydelse på HT og på service og pris. Det er den positive indflydelse, vi faktisk gerne vil fastholde ved, at det kommer til at gælde alle ruterne, og at det bliver et princip, der videreføres – ikke til en bestemt dato, men ud i fremtiden, afsluttende med de første udbud i 1997.

Hr. Svend Heiselberg stillede som en betingelse for, at det offentlige – det gælder HT, det gælder DSB og formentlig også privatbaner – kan byde her, at man ikke bruger offentlige penge til at konkurrere med private vognmænd. Det synspunkt er jeg helt og fuldt enig i.

I udliciteringscirkulæret, som altså er udstedt under en tidligere regering, er der taget højde for lige præcis det samme problem. Men hvis hr. Svend Heiselberg mener, at det ikke er tilstrækkeligt, er jeg fuldt parat til under udvalgsarbejdet at tage drøftelser med Folketingets partier for at sikre, at hr. Svend Heiselbergs synspunkt også sker fyldest. Mit udgangspunkt er bare, at hvis det giver problemer i udliciteringscirkulæret, vil det også gøre det på en række andre områder. Men lad os se på det, jeg inviterer til, at vi får en drøftelse af dette spørgsmål, for jeg er enig i synspunktet.

Hr. Ikast spurgte, om jeg har givet tilladelse til, at HT og DSB kunne byde. Jeg må sige, jeg er orienteret om, at man ville byde, under forudsætning af at der kommer en lovændring på området. Hvis der ikke kommer en lovændring på området, er disse tilbud altså ude af billedet.

Jeg må ærligt indrømme, at jeg ikke er klar over, hvorvidt og i hvilket omfang der er budt fra offentlig side. Men jeg er orienteret om, at man vil gøre det, og jeg har ingenting at indvende imod det. Alternativet ville være, at vi lavede en ny udbudsrunde, og det mener jeg ikke der er en rimelig baggrund for, blot der bliver taget de fornødne forbehold i de tilbud, der bliver givet, sådan at de automatisk ryger ud af tilbudsbunken, hvis loven ikke bliver ændret, inden der tages endelig stilling.

Jeg håber, at jeg med invitationen til at drøfte med Folketingets partier, om udliciteringen finder sted på lige vilkår, vil få så stor tilslutning i Folketinget som overhovedet muligt til denne sag, og jeg noterer mig, at i hvert fald regeringen står på en liberalisering, der er 100 pct., hvorimod der ved tidligere beslutninger kun er en privatisering på 45 pct. Den udvikling vil jeg gerne hilse velkommen, og jeg mener også, at lovændringen med de tilkendegivelser, der er kommet her i salen i dag, kan gennemføres.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Vi kunne jo få en lang diskussion nu her, og vi får det i hvert fald nok i samråd i Trafikudvalget.

Det, der bringer mig herop, er spørgsmålet om de lige vilkår og den frie konkurrence. Jeg mener, det gang på gang har vist sig, at det pri-

[Ernst B. Schmidt]

vate initiativ sagtens kan klare sig i forhold til det offentlige. Men det er en anden diskussion.

Der er kommet et brev til Trafikministeriet fra Landsforeningen Danmarks Bilruter – jeg ved ikke, hvor mange der har fået en kopi af det – hvori landsforeningen siger følgende:

»Som udgangspunkt har Landsforeningen Danmarks Bilruter ingen indvendinger mod, at offentligt ejede busselskaber fremover deltager i konkurrencen om udbudte buskontrakter, blot konkurrencen foregår på *lige vilkår*.«

Netop begrebet »fri konkurrence« er det væsentlige, også for Fremskridtspartiet. Så beklager vi selvfølgelig meget, hvis det skulle gå sådan, at det var det offentlige, der klarede sig, men det er vi nu ikke så nervøse for.

Senere i skrivelsen hedder det:

»Imidlertid er Landsforeningen betænkelig ved lovforslagets formulering i § 3, 2. punktum:

»Trafikministeren fastsætter retningslinier vedrørende selskabets egen tilbudsgivning på den udbudte kørsel m.v.«

Hvis Danmarks Bilruter og de vognmænd, som der er kommet henvendelser fra, mener, at der er lige vilkår og fri konkurrence, så bliver vores indstilling til forslaget selvfølgelig en ganske anden, for jeg vil med det samme fastslå, at vi altid er gået ind for den fri konkurrence.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Ministerens belæring om moral ønsker jeg overhovedet ikke at deltage i; det var for lavt. Når der er angivet en nøjagtig forhandling, som jeg i øvrigt selv deltog i som ordfører på daværende tidspunkt, mellem de partier, der var enige om datoerne for udbudene, og det var med i aftalen, så er det en lov, der har et begrænset tidsinterval. Og loven bliver brudt, hvis man ikke kører dette tidsinterval igennem.

Jeg forstår godt Socialdemokratiet, for de var imod, også dengang. Nu ser vi, at moralen er, at bare man får en stemmes flertal, så ændrer man simpelt hen de gældende love, uanset om de indeholder tidsbegrænsninger eller ej. Det har jeg forstået.

Så siger ministeren – og det glæder mig meget – at ministeren vil gå ind for liberaliseringen af DSB, HT og privatbanerne. Det vil med andre ord sige, at vi kan forvente en lovgivning

med helt sikre skotter af økonomisk karakter mellem HT's forskellige afdelinger, mellem DSB's indkøb og drift, mellem privatbanernes drift og indkøb og aflønning.

Derimod er jeg meget nervøs i anledning af ministerens udtalelse om – for det var jo det, han egentlig sagde – at han godkender loven med tilbagevirkende kraft. For ministeren ville ikke gøre noget ved, at i hvert fald to selskaber har indgivet tilbud i en licitation, som er udskrevet, før lovforslaget er fremsat, og hvor afleveringsfristen er før lovforslaget er fremsat, men vil alligevel køre den igennem. Det havde været fair, hvis ministeren havde sagt: Jamen hvis denne lovgivning bliver vedtaget, må vi udskrive en ny licitation efter den lov, der så er gældende.

Men den gamle lov gælder stadig, hr. minister, og ifølge den kan HT og DSB ikke byde.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Til det sidste, som hr. Ikast var inde på, vil jeg sige, at det måske er hr. Ikast bekendt, at der også ved tidligere udbudsrunder er givet tilbud på HT-ruter fra f.eks. privatbanerne, men de er blevet afvist, fordi man sagde, at der ikke er lovhjæmmel for privatbanerne til at byde. Det er altså sket før, og det er sket ud fra den forudsætning, at loven ville blive lavet om, og det mener jeg ikke at der er nogle problemer i.

Jeg mener også, at dette med tilbagevirkende kraft er noget, som hr. Ikast forsøger at mane frem i lyset af, at loven ikke kan laves om; de to påstande hænger jo sammen. Selvfølgelig kan loven laves om, hvis der er flertal for det her i folketings salen – og det mener jeg at der er – og når loven er ændret, er der adgang for DSB, HT selv og privatbanerne til at deltage i licitationen.

Jeg noterede mig, at hr. Ikast mener, at jeg belærer om moral, men det var nu ikke min hensigt. Jeg mener, jeg reagerede ved at anskueliggøre det parlamentariske system ved en lovs tilblivelse og klargøre hr. Icasts forveksling af dette system med forlig og bindende aftaler som dem, vi kender i andre sammenhænge; det var den forskel, jeg forsøgte at gøre hr. Ikast opmærksom på.

Så vil jeg godt give udtryk for taknemmelighed over for Fremskridtspartiet og hr. Ernst B. Schmidt. Som jeg forstod det, sagde hr. Ernst

[Trafikministeren]

B. Schmidt, at med de samme forbehold, som hr. Svend Heiselberg tog, ville han vise interesse for lovforslagets gennemførelse. Jeg tror også, det er klogt at tage det standpunkt, for jeg tror nemlig, at drømmen om, at det ville være muligt for enhver vognmandsvirksomhed at gøre sig gældende i udbudsrunderen, er gjort lidt til skamme. De rene kendsgerninger er jo, at der faktisk er nogle store udenlandske virksomheder, som byder på danske ruter, og som har en grundlæggende stordriftfordel i deres organisation, så de kunne udkonkurrere i hvert fald nogle grupper af danske vognmænd alene i kraft af deres størrelse.

De eneste, der egentlig kan konkurrere på området, er faktisk virksomhederne selv. DSB, HT og en række bybusselskaber landet over har faktisk en meget stor viden og kunnen og har også ressourcer til at kunne tage konkurrencen op, også med meget store udenlandske virksomheder. Det er det, vi i al beskedenhed forsøger, og derfor er jeg glad for, at hr. Ernst B. Schmidt kan se, at vi skal have en fair og lige konkurrence, så vi ikke starter en udvikling i retning af nye monopoler.

Med disse bemærkninger vil jeg endnu en gang understrege, at mine kommende drøftelser med udvalget om en lige og en fair konkurrence naturligvis også vil omfatte de synspunkter, som hr. Ernst B. Schmidt er fremkommet med.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg kan selvfølgelig kun være glad, når trafikministeren mener at være enig med mig, men vi skal bare lige have afklaret, hvad det er, vi er enige om.

Den frie konkurrence på lige vilkår har altid været mottoet for Fremskridtspartiet, så hvis man mener, at det er det, vi skal tilstræbe i fremtiden, kan jeg da tilsige, at så bliver vi helt anderledes enige; men som jeg sagde før, vi skal have defineret helt nøjagtigt, hvad de vilkår går ud på. Jeg tror, vi har lidt forskellige meninger om det en gang imellem, og så kan enigheden jo ligge på et lille sted.

Og når jeg så var positiv over for det, der står i lovforslaget om lige vilkår, er det ikke ensbetydende med, at jeg er parat til at begå aftalebrud om en dato. Det har jeg aldrig nogen sinde givet tilslutning til, og det vil jeg heller ikke her.

Hermed sluttede forhandlingene.

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 sidste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 331:

Forslag til lov om ændring af lov om offentlig sygesikring. (Ændring af medicintilskudsreglerne).

Af sundhedsministeren (Torben Lund).
(Fremsat 26/5 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Hanne Andersen (S):

I forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 1993 blev medicintilskudsreglerne ændret til et fast kronetilskud, og dette lovforslag betragter vi som en teknisk korrektion af bestemmelserne, men en vigtig korrektion. Det er nemlig vigtigt, at patienterne ikke bare i teorien, men også reelt, kan få optimalt tilskud til den billigste medicin, hvad enten vi snakker om et tilskud på 50 pct. eller 75 pct. Fastkronetilskuddet betyder jo, at det er priserne på de to billigste synonyme præparater i en bestemt gruppe lægemidler, der er grundlaget for tilskuddet for alle præparater i hele gruppen.

Vi er enige om, at den begrænsning, der ligger i bestemmelsen om at fastsætte nye fastkronetilskud én gang i kvartalet, bør ændres, hvis prisen på de billigste præparater i en gruppe lægemidler ændres. Når de anmeldte priser på lægemidler kan ændres hver 14. dag, kan man nemlig nemt komme i den situation, at det eller de præparater, der har dannet grundlag for fastsættelsen af tilskuddet, udgår af markedet; det kan de for så vidt gøre dagen efter, at man har fastsat prisen.