

[Arne Melchior]

les i de pågældende ressortudvalg, hvor der dog er en viden og en indlevelse i de forskellige emner.

Men dette bare på foranledning af hr. Tommy Dinesens bemærkninger. I øvrigt som sagt fuld tilslutning.

Jørgen Kvist Jensen (KRF):

At mangel på strafbestemmelser på grund af nogle ændringer i EF's retsakters udformning skulle kunne være med til at mindske luftsikkerheden, er selvfølgelig helt uacceptabelt også for Kristeligt Folkeparti, og derfor skal jeg som rosinen i pølseenden i denne omgang også give vores tilslutning til lovforslaget.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne takke ordførerne for denne store tilslutning. Det er jo kun en juridisk ændring umiddelbart at se.

Hr. Tommy Dinesen havde det spørgsmål, om det nu er EF, der dikterer mere og mere. Dér må jeg egentlig melde hus forbi, for dette forslag er blevet skabt af de nationale luftfartsmyndigheders samarbejdskomité, som har samarbejdet forinden og derefter har indstillet til EF, at EF-reglerne bør omfatte det, som man i AAA har gennemført af forhandlingsmæssige procedurer i de nationale luftfartsselskaber. Det har vi støttet. Danmark har som bekendt inden for luftfarten en ganske god repræsentation og er ganske velanskrevet, og derfor har disse forslag netop et ganske godt dansk præg.

Til fru Agnete Laustsen angående harmoniseringen af de tekniske krav m.v. kan svaret være nej. Jeg kunne godt uddybe det noget mere og vil gerne gøre det over for udvalget. Det er givet, at her er det retningslinjer, som netop kører i de nationale luftfartsorganisationer, men der skal være en EF-forordning at rette sig efter. Det har vi været enige om, og det kan vi støtte.

Jeg vil gerne takke for den modtagelse, lovforslaget har fået i Folketinget, og jeg håber på en hurtig behandling. Jeg er klar til at komme til nærmere redegørelser, hvis det skønnes nødvendigt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden 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 næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 34:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel.

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 9/10 91).

Sammen med denne sag foretoges:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 35:

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel.

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 9/10 91).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Sonja Mikkelsen (S):

Da Socialdemokratiets ordfører, hr. Bakholt, ikke kan være til stede, skal jeg fremføre følgende synspunkter på partiets vegne.

De to lovforslag, som trafikministeren har fremsat, om ændringer i lov om godskørsel og ændringer i lov om buskørsel, har formål tilfælles, da det for begge lovforslags vedkommende drejer sig om at skabe hjemmel til at tilbagekalde eller nægte en tilladelse til gods- eller buskørsel i de situationer, hvor den pågældende har en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Desuden indeholder de to lovforslag en præcisering af, at udøvelsen af vognmandsvirksomhed og busvognmandsvirksomhed skal foregå på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Gør det ikke det, skal en tilladelse kunne nægtes eller tilbagekaldes.

I Socialdemokratiet er vi enige i, at det er ønskeligt med denne klargørelse af lovene. Vi

[Sonja Mikkelsen]

er også enige i, at der i de to love skal være en mulighed for at tilbagekalde eller nægte en godkendelse til gods- eller buskørsel i de situationer, hvor den pågældende har en betydelig gæld til det offentlige. Vi må alle være interesseret i, at gælden til det offentlige nedbringes; også på det punkt kan vi således støtte ministerens lovforslag.

Men vi bør nok under udvalgsarbejdet se på, om det ikke er nødvendigt, at det i selve lovteksten er angivet, hvad man forstår ved en betydelig gæld til det offentlige. Jeg er selvfølgelig godt klar over, at det står anført i bemærkningerne til lovforslaget, men er det tilstrækkeligt? Det mener jeg vi bør se på under udvalgsarbejdet, også fordi den tilsvarende ændring i hyrevognsloven, som vi foretog i foråret, faktisk blev indført direkte i loven, da vi vedtog den, og også på foranledning af det forslag, som lå fra ministerens side.

Socialdemokratiet er som sagt positivt over for de foreslåede ændringer og skal gerne medvirke til et hurtigt udvalgsarbejde.

Agnete Laustsen (KF):

De to forslag, vi her behandler, har samme formål, nemlig dels at præcisere en række bestemmelser i de gældende love i relation til begrebet god skik i branchen og dels at gøre et forsøg på at nedbringe vognmændenes, desværre må vi vel sige, alt for store restancer til det offentlige.

Samtidig udvides reglerne til også at omfatte vognmænd inden for gods- og buskørselsområdet, og det finder jeg både naturligt og rimeligt. Vi kender jo bestemmelserne i hyrevognsloven vedrørende gæld til det offentlige, nemlig at en bevilling kan nægtes, eventuelt også tilbagekaldes, hvis ansøgeren har en betydelig gæld. Der var bred enighed om at indføre reglerne for at sanere forholdene i branchen, da vi behandlede hyrevognsloven i foråret, og vi finder fra konservativ side, at det er både rimeligt og ønskeligt at få tilsvarende regler på gods- og buskørselsområdet, hvor de samme hensyn desværre gør sig gældende.

Vi kan også anbefale en udvidelse af reglerne om overholdelse af god markedsføringssskik på området. Der bliver nu tale om en paraplybestemmelse, en adfærdskodeks, som vil betyde, at bl.a. konkursryttere kan rammes, og at kvalifikationskravene kan strammes. Det glæ-

der mig, at også branchen selv, Danske Vognmænd, Hovedorganisationen af 1985, støtter disse forslag, og det vil vi som sagt også gøre fra konservativ side.

Erik Larsen (V):

Som det allerede er nævnt et par gange, er forslagene her en forlængelse af de lovforslag om hyrevognskørsel, som blev vedtaget før sommerferien.

Vi kan fra Venstres side støtte de to lovforslag. Vi synes, det er rigtigt, at vi følger op og får skabt ligestilling med hensyn til muligheden for at kunne fratage koncessionerne på disse to områder. Det kan ikke være rigtigt, at vi igennem disse måder at udlicitere forskellige kørselsformer på kan skabe dårlige konkurrenceforhold, hvis der er nogen, der ikke overholder deres betalinger til det offentlige.

Venstre kan støtte forslagene.

Tommy Dinesen (SF):

Ja, det er jo sagt adskillige gange, hvorfor forslagene ligger her. Vi støttede ændringen af hyrevognsloven, vi støtter også de ændringer, der er forelagt her, og jeg synes, det er udmærket, når turistvognmændene skriver, at det vil være med til at højne kvaliteten og seriøsiteten inden for erhvervet. Det har vi ikke noget imod, vi mener selvfølgelig, at tingene skal overholdes, at lovgivningen skal overholdes, og vi støtter forslagene fuldt og helt.

Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet kan ikke støtte de to forslag, der er til behandling her.

Det er tidligere sagt, at forslagene ligger i forlængelse af ændringerne af hyrevognsloven, der blev vedtaget før sommerferien. Vi mener, det er forkasteligt, at man fratager folk muligheden for at drive deres erhverv, for en gæld til det offentlige kan opstå så tilfældigt, at det er farligt at indsætte sådanne bestemmelser. Hvis en vognmand er kommet lidt bagud med sit regnskab, kan han risikere at blive forskudsregistreret, der kan gå lidt koks i maskineriet, så der går nogle måneder, inden det hele bliver afgjort, og i den tid vil han måske skylde det offentlige 200.000 kr. på papiret, og så kan man altså gå ud og lukke hans butik. Det mener vi er fuldstændig uanstændigt, og vi er meget kede af, at Fremskridtspartiet er det eneste

[Ole Donner]

parti, der varetager de små erhvervsdrivendes interesser i denne sag.

Hvis der var lidt konsekvens i det, ville regeringen også foreslå, at læger, der fejlopererede, kunne miste deres autorisation. Der sker desværre mange fejloperationer med store lidelser til følge for de patienter, det går ud over, men lægerne sker der ikke noget med, de får lov til at prøve igen på den næste patient. Og hvis det skulle være helt konsekvent, burde regeringen komme med et lovforslag, der fortalte, hvornår finansministeren og økonomiministerens skulle træde tilbage på grund af den måde, de styrer butikken Danmark på. Med en gæld på 500 mia. kr. må man altså snart indføre nogle bestemmelser for, hvem der kan sidde på taburetterne, og når den konsekvens kommer frem, kan vi begynde at tale om det. Men det kan ikke være rigtigt, at det næste, der sker – og vi ved, at det kommer – det er, at blikkenslagermesteren, smedemesteren og VVS-manden kan miste deres autorisationer, hvis de kommer til at skyldes det offentlige et eller andet beløb.

Jeg ved godt, at der er nogle, der vil komme med den begrundelse, at lægerne har haft en lang og dyr uddannelse, men den lille mand, som har stået i lære i 4 år og bagefter videreuddannet sig til autoriseret installatør eller noget andet, har sandelig også selv måttet yde noget. Han skylder godt nok ikke en hel masse penge i studielån, men alligevel.

Arne Melchior (CD):

Det var dog en gevaldig sang, hr. Ole Donner kunne svinge sig op til her. Han blandede minsandten ministrenes parlamentariske ret til at sidde på deres taburetter ind i sagen. Hvis hr. Ole Donner ønsker en ministers afgang, kan han jo bare fremsætte et forslag til mistillidsdagsorden til den pågældende minister, men det har ikke en pind at gøre med de to lovforslag, vi nu behandler her.

CD ser med største velvilje på de to lovforslag. De indgår som en del af bestræbelserne på at bortsanere meget af den gæld, som ikke mindst en del erhvervsdrivende har til det offentlige, og som er en skamplet på vort i øvrigt dygtige, stræbsomme og hæderlige erhvervsliv. Det gælder jo en række brancher, og her drejer det sig altså om hyrevognskørsel, buskørsel og godskørsel. Det ser vi med velvilje på, det vil også medvirke til en sanering blandt konkurs-

ryttere og andre uheldige elementer. Og når hr. Ole Donner påstår, at han er den eneste, der beskytter erhvervsvirksomhederne, har både turistvognmændene og Danske Vognmænd, Hovedorganisationen af 1985 helhjertet kunnet støtte disse lovforslag, som det allerede er sagt.

Dog tror jeg, at der er behov for et ankenævn. Man er jo nødt til at have en instans til at fastlægge en ensartet praksis landet over, og vi har jo i det hele taget den skik, at en afgørelse, som kan betyde virkelig meget for et menneske og for en virksomhed, skal kunne prøves igen og ikke én gang for alle slå for meget i stykker, med de fejlmuligheder der nu er ved menneskelige afgørelser. Så hvis vi kunne få indarbejdet en ankeinstans, og det tror jeg vi kan, vil det være en sund ting.

Jeg vil også godt sige til ministeren, at som det hidtil har fungeret, har det vist været sådan, at bankgarantien for denne sikkerhedsstilling på 100.000 kr. for de første to busser og 25.000 kr. pr. følgende bus har kunnet godkendes, selv hvis man har en stor gæld. Jeg håber, jeg kan forstå det sådan, at det ikke mere vil være tilfældet. Det kan altså ikke nytte noget, at man kan stille bankgaranti for de køretøjer, man vil anmelde, hvis man samtidig har en stor gæld. Så skal den i hvert fald betales først, ellers er hensigten med de to lovforslag jo ikke opnået.

Så skal jeg da heller ikke undlade lige at slutte af med at sige, at sammenligningen med lægers eventuelle fejloperationer er jo også fuldstændig ude i vittighedsområdet. Der findes jo faste regler også for det; læger er såvel som andre borgere i dette land underlagt regelsæt, og hvis læger misligholder lægeløftet eller deres faglige pligter, findes der jo reguleringer for det. Lad os nu passe på at holde tingene adskilt. Man skal kunne sondre, og det ser det ud til at hr. Ole Donner ikke kan.

Med disse mange ord skal jeg anbefale, at vi får disse to lovforslag sat ret hurtigt på vej.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil først sige til hr. Arne Melchior, at jeg ved selvfølgelig godt, hvordan man får en minister afsat, men jeg vil da også godt tilkendegive, at Fremskridtspartiet ikke har nogen plan om at forsøge at vælte regeringen på det her spørgsmål.

[Ole Donner]

Men der er jo grundlæggende og meget store forskelle imellem CD og Fremskridtspartiet. Jeg sagde, at vi talte de små erhvervsdrivendes sag, mens hr. Arne Melchior ved en fejltagelse var ved at komme til at sige, at CD talte erhvervsorganisationernes sag. Der er jo en væsentlig forskel på de to ting. Og når der så bliver talt om, at jeg blander tingene sammen, når jeg nævner lægerne, må hr. Arne Melchior da være vidende om, at når der sker fejloperationer, medfører det kæmpestore udgifter for hospitalerne til erstatning osv. Det er der da aldrig nogen læger der har måttet betale for overhovedet.

Så nævner hr. Arne Melchior, at det er en skamlet, når der er nogle, der skylder penge til det offentlige. Rigtigt, hr. Arne Melchior, men det er også en skamlet, når man ser, hvordan regeringen mishandler vores land, og når vi skylder så mange penge til udlandet, og derfor synes vi, at det ville være rimeligt med lidt selvkritik fra regeringens og ministrenes side.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Uden nogen form for bemyndigelse tør jeg nok sige, at ministrene vil være vældig beroligede ved hr. Ole Donners meddelelse om, at han ikke vil søge at vælte regeringen på denne sag. Det var dog dejligt.

Men denne nedgøring af erhvervslivets organisationer, som hr. Ole Donner gør sig skyldig i her, finder jeg altså urimelig og vil gerne anholde. Jeg går ud fra, at de personer, der er valgt af Fremskridtspartiets vælgere og vel især af partimedlemmerne, vel taler med det mandat, de har fået, på vælgernes vegne. Vi skal selvfølgelig ikke have organisationsstyre i dette land, men at organisationerne i næsten samtlige tilfælde er særdeles repræsentative, enten det er arbejdsgiver- eller arbejdstagerorganisationer, og at deres talsmænd er valgt på demokratisk vis, kan man da ikke nægte.

Og man skal ikke slå sig til ridder for, at hr. Ole Donner og Fremskridtspartiet bedre end vognmændenes egne organisationer kan vide, hvad der gavner de pågældende erhvervsdrivende. Det er at blæse sig op, og så er det altså, vi hører ballonen revne.

(Kort bemærkning).

Risgaard Knudsen (S):

Det forekommer mig, at hr. Ole Donners replik i anledning af hr. Arne Melchiors spørgsmål er udtryk for, at hr. Ole Donner er på vej til at blive bange for sin egen skygge, selv om det i sig selv kan være meget svært.

Men jeg hæftede mig alligevel ved i hr. Ole Donners replik, at idet hr. Ole Donner fredede trafikministeren – for det var jo det, hr. Ole Donner gjorde – havde hr. Ole Donner alligevel den meget interessante bemærkning, at Fremskridtspartiet ikke havde i sinde at vælte regeringen på det her spørgsmål, med stærk understregning af ordet »her«. Og derfor må der jo være andre sager, som Folketinget i øjeblikket er optaget af, og som Fremskridtspartiets folketingsgruppe overvejer at lade danne grundlag for en forespørgsel til enten statsministeren eller visse ressortministre, dog ikke trafikministeren.

Hr. Ole Donner har imidlertid i sit første indlæg peget på økonomiministeren, og husker jeg rigtigt, havde hr. Ole Donner også en bemærkning om skatteministeren med i sit indlæg. Derfor er jeg interesseret i – og jeg håber, det er inden for forretningsordenens rammer – at vi her kan få afklaret, hvilke andre sager Fremskridtspartiets folketingsgruppe overvejer at lade danne grundlag for en forespørgsel til statsministeren med henblik på at få afklaret regeringens parlamentariske grundlag.

Når jeg stiller spørgsmålet til hr. Ole Donner, er det som følge af, at hr. Ole Donner jo ikke er en hvilken som helst i Fremskridtspartiet. Hr. Ole Donner er sekretær i Fremskridtspartiets folketingsgruppe, og derfor må hr. Ole Donner også være kompetent til at svare på dette for Tinget meget vigtige spørgsmål, hr. formand.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Formanden vil gerne anlægge en venlig vurdering af Folketingets forretningsorden, men på givnen foranledning skal jeg henstille til ordføreren og andre deltagere i debatten, at man holder sig til de regelsæt, der er indeholdt i de to lovforslag, der er til første behandling.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

[Ole Donner]

Tak, hr. formand. Jeg skal forsøge at holde mig til det, vi egentlig har til behandling, og sige til hr. Arne Melchior, at vi kommer altså en del rundt i landet, og der er f.eks. ikke altid overensstemmelse imellem det, de mener på Axeltorv, og det, landmændene mener. Sådan er det formentlig også i turistvognmændenes organisation, og derfor prøver vi mere på at beskytte den enkelte erhvervsdrivende frem for organisationerne.

Med hensyn til hr. Risgaard Knudsens indlæg om, at jeg er blevet bange for min egen skygge, var jeg ved at tro, at hr. Risgaard Knudsen også var ved at blive bange for sin skygge. Vi er jo begge to temmelig korpulente, så det kunne jo godt være, at man skulle tage sig lidt i agt for de store skygger, der kommer efter én.

Og så vil jeg godt sige, at det er rigtigt, at jeg ikke har kritiseret trafikministeren. Han er en umådelig flink mand, og derfor har jeg ikke kritiseret ham. Men når hr. Risgaard Knudsen siger, at jeg lagde meget tryk på, at vi ikke ville forsøge at vælte regeringen på dette spørgsmål, kan det da godt være, jeg har lagt trykket et lidt forkert sted. Men jeg vil da godt give et eksempel: Hvis regeringen hånd i hånd med Socialdemokratiet og SF lavede en finanslov, der kørte helt derudad uden besparelser osv., så ville vi omgående stemme imod og være klar til at stemme imod, selv om det medførte regeringens fald.

Så tror jeg ikke, jeg kan komme længere uden at komme ud over det, som formanden bad om.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Vi vender herefter tilbage til behandlingen af de to lovforslag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, her er det også en alt for kraftig skygge, der kommer efter hr. Ole Donner. Det var hans bemærkning om, hvordan det formentlig forholder sig i vognmændenes organisationer. Dermed afslører hr. Ole Donner, hvad jeg også hørte i hans første indlæg, at det har han ikke en pind anelse om, men det antager han måske nok. Det er ikke noget seriøst grundlag at debattere på, når man tillader sig at slynge beskyldninger ud mod en stands lovlige organi-

sationer og demokratisk valgte repræsentanter, og derfor er det bedrag at sige, at hr. Ole Donner repræsenterer erhvervslivet, mens vi andre vil skade det. Det er klart, at det store flertal i salen, der står bag disse to lovforslag fra trafikministeren, naturligvis har motiver og baggrunde, som er nok så ædle og nok så velforbedrede som det, hr. Ole Donner serverer for os.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil da godt spørge hr. Ole Donner, om hr. Ole Donner mener, at hvis f.eks. en rutebil-ejer eller turistvognsejer har lavet konkursrytteri 10 gange og skylder det offentlige millioner af kroner – det er der eksempler på – skal sådan en vognmand have lov til at fortsætte frem for en, der betaler sine afdrag og sine lønninger, overholder sine forpligtelser over for det offentlige, lever op til køre-/hveletidsbestemmelser, og hvad det nu kan være.

Og så vil jeg også godt sige med baggrund i det, som hr. Arne Melchior var inde på, at det brev, vi har fået fra turistvognmændene, der peger på en ankemulighed, vil vi godt være med til at se på under udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at hvis man er gået konkurs 10 gange og skylder det offentlige millioner af kroner, har Fremskridtspartiet selvfølgelig ikke nogen sympati for, at en sådan virksomhed kører videre, og hvis det er tilfældet, er der mange muligheder for at stramme betalingsbetingelserne op, så man ikke kommer i den situation 11. gang. Det er klart, at når hr. Tommy Dinesen tager et så konkret eksempel, vil vi i Fremskridtspartiet tage afstand fra det, det skal der ikke være nogen tvivl om.

Jeg vil gerne gentage hr. Arne Melchiors første indlæg til mig nogenlunde: Det var dog en gevaldig sang, man svingede sig op til og fik sunget dér – men jeg vil altså fastholde, at Fremskridtspartiets hovedmålgruppe ikke er organisationer, hverken turistvognmændenes eller landbrugets organisationer, men den enkelte erhvervsdrivende.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Jeg vil godt stille et enkelt spørgsmål til hr. Ole Donner: Kunne hr. Ole Donner ikke overveje på Fremskridtspartiets vegne at inddrage ikke alene den enkelte erhvervsdrivende, men generelt den enkelte borger og dermed den enkelte skatteyder? Det handler jo også om, at der ikke er enkelte mennesker, som på andre skatteyderes vegne skal have lov til at drive unfair konkurrence over for dem, der faktisk opfylder reglerne og håndterer deres virksomhed på en god og ordentlig måde.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Vi vender tilbage til ordførerrækken.

Ole Vig Jensen (RV):

Mit partis ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, er ikke i stand til at være til stede, og jeg kan derfor meget kort på hans vegne og på partiets vegne meddele, at vi kan støtte de to af trafikministeren fremsatte lovforslag.

Jørgen Kvist Jensen (KRF):

Kristeligt Folkeparti er helt enig i de to dobbeltmålsætninger, som forslagene har. Forslagene er jo, som det er blevet sagt, en videreførelse af den ændring, der blev foretaget i lov om hyrekørsel i foråret. Vi synes, at hvis man har betydelige restancer til det offentlige, er der ikke bare tale om snyderi, roderi i privat eller virksomhedsøkonomien, men i virkeligheden om tyveri fra det samfundsfællesskab, som jo er forudsætningen for den indtjening, man har og vil kunne få fremover, og som man også fordrer hjælp fra, hvis man kommer i en eller anden nødsituation, f.eks. sygdom og arbejdsløshed.

Så kan jeg til orientering sige til hr. Ole Donner, at Kristeligt Folkeparti synes, det er forkasteligt, at man baserer privat virksomhed på gæld til det offentlige. Det tror vi ikke er til gavn for branchens image og erhvervslivets image i det hele taget.

I beretningen fra udvalget om forbedret restanceinddrivelse er der to ting, som jeg synes det er værd at gøre et par bemærkninger om. For det første det store antal restancer til det offentlige, hvor antallet og dermed også beløbet er steget stærkt i de senere år. For det andet er der grund til at bemærke, at undersøgelserne viser, at en meget lille del af befolkningen,

kun 8 pct., de selvstændige erhvervsdrivende, tegner sig for langt den største del af den samlede gæld til det offentlige. Og hvis man kigger mere specifikt på de selvstændige erhvervsdrivende, ser man, at det er en meget, meget lille del af den gruppe og derfor en meget, meget lille del af befolkningen, som står for langt den største del af det samlede restancebeløb. Det er klart, at alle, der skylder til det offentlige, selvfølgelig skal betale, men moralen, som kan drages af de markante tal i udvalgets beretning, må da være, at vi skal passe på ikke at lave nogle net, der fanger de små fisk, mens de store slipper fri.

Kristeligt Folkeparti vil meget gerne være med til også at fange de store fisk, og vi vurderer, at de to lovforslag, som ligger på bordet foran os, er et skridt i den rigtige retning. Derfor medvirker vi meget gerne til deres hurtige vedtagelse.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne takke alle de ordførere, der har bakket op bag de to forslag.

Jeg vil gerne sige til fru Sonja Mikkelsen, at jeg ser gerne, at vi tager en debat i udvalget om, hvilket niveau vi skal lægge os på, om det, vi lavede med taxavognmændene, var det rigtige, eller om vi skal finde et andet. Jeg ser meget gerne, at vi i udvalget får fundet det rette økonomiske leje, hvor vi skal skride ind.

Så vil jeg også gerne takke hr. Arne Melchior for de spørgsmål, der kom frem, ikke mindst angående et ankenævn. Vi har i dag Vejtransportrådet og Persontrafikrådet, og deres afgørelser kan appelleres til domstolene eller andre instanser, eksempelvis ombudsmanden, som vi jo også har set i en hel del tilfælde.

Jeg vil gerne undersøge under udvalgsarbejdet, om vi kan finde frem til en bedre ordning eller blive enige om en anden procedure inden for Persontrafikrådet eller Vejtransportrådet, således at vi får det afbalanceret, for jeg forstår godt baggrunden for spørgsmålet. Og den præcisering, som ligger i dette lovforslag, er jo netop lavet, for at Persontrafikrådets og Vejtransportrådets afgørelser ikke kan omgøres så let af ombudsmanden, som det er gjort tidligere. Hvis man ser under ombudsmandens bemærkninger fra sidste år, vil man kunne finde nogle betænkninger omkring udvalgets arbejde, efter at det har været til domstolene, så jeg er meget

[Trafikministeren]

interesseret i, at vi finder en god og effektiv løsning på dette problem også.

Angående stor gæld og bankgaranti kan jeg til gengæld ikke love hr. Arne Melchior et helt klart svar. Der er en enkelt omgåelse. Hvis man har lavet en aftale med skattevæsenet om en afdragsordning, er det jo ifølge de nugældende love ensbetydende med, at der er truffet en betalingsafgørelse, og jeg forventer, at vi i udvalget kan blive enige om, at det er et af de tilfælde, som kan få lov at køre videre. Men ellers vil vi gerne se på det, hvis der skulle være tomheder i loven på dette område. Vi har diskutert det, og derfor er jeg glad ved, at hr. Arne Melchior trækker det frem.

Så vil jeg gerne sige til hr. Ole Donner, at jeg er jo selvfølgelig klar over, at teksten er blevet læst af de ærede medlemmer. Hr. Ole Donner synes, at vi jagter de små næringsdrivende. Nej, det er stik modsat, hr. Ole Donner. Nu har jeg jo siddet i de to nævn i mange år, både i Persontrafikrådet og i Vejtransportrådet, så jeg kan tillade mig at sige, at den måde, en vognmand kan udnytte situationen på, når han har gæld til det offentlige, er en konkurrenceforvridende foranstaltning, idet han kører med falske kreditter. Det er med til at udhule hele branchen, hvis vi lader det køre videre, og derfor er det ikke et spørgsmål, om det er organisationerne eller hvem ellers, man skal holde med. Den enkelte vognmand er bedst tjent med, at man hver især har de konkurrenceforhold, som man nu engang har.

Dernæst synes hr. Ole Donner, at det er forkasteligt, at vi vil fratage dem deres bestalling. Ja, det passer nu ikke, og slet ikke når der er tale om vognmænd. For at blive vognmand skal man have kørt som aktiv chauffør, og dermed er man ikke henvist til bistandskontoret, men kan komme ud at køre igen. Der er jo ikke nogen skam ved, at man ikke kan drive en vognmandsvirksomhed, hvis man kommer til at skyldes og går ind i den ene konkurs efter den anden, men nu vil vi disse konkursryttere til livs. Vi vil ikke finde os i det 10 gange, hr. Ole Donner. Vi vil have fat i dem, således at vi ikke udsætter både staten og en mængde andre private små erhvervsdrivende for, at de skal trække rundt med en gæld, som andre har påført dem.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg er glad for, at ministeren sagde, at det ikke var på dette område, at man jagtede de små erhvervsdrivende. Dermed forstod jeg ministerens indlæg, som om ministeren erkendte, at det gjorde man altså på mange andre områder.

Men det er rigtigt, når ministeren siger, at det selvfølgelig er konkurrenceforvridende, hvis en vognmand får lov til at køre med underskud og skylder penge. Det må jeg erkende, men det er præcis det samme, der sker, når DSB-køretøjer kører med underskud og gæld, som bliver dækket af skatteyderne. Det er en urimelig konkurrence, som vognmandserhvervet påtvinges ved, at man lader DSB køre på den måde, de kører. Så hvis man også fra ministerens side ville være med til at tage fat på det, synes jeg, det ville være glimrende.

Ministeren kom med en lille fortalelse, idet ministeren sagde, at man skulle have kørt som chauffør for at være vognmand. Men det er kun, hvis man skal have de særlige tilladelser; ellers står det en mand med stort kørekort frit for at anskaffe sig en lastbil og f.eks. begynde at køre for 3 x 34.

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne takke trafikministeren for hans svar og især, fordi hans klarsyn på ny kom frem, da han gav det svar med hensyn til de erhvervsdrivende, vi andre havde forsømt under debatten med hr. Ole Donner, at ministeren påpegede det urimelige og uanstændige i, at de, der gentagne gange og groft – det er jo ikke småforseelser, dette drejer sig om – får lov til at køre efter en konkurs og påfører den store, hæderlige del af disse erhverv en urimelig konkurrence. Det var godt, at det blev sat på plads.

Tak for svaret om ankenævn. Det er da muligt, at det kan indpasses i de eksisterende systemer; det kan vi få belyst.

Jeg har kun tilbage at sige, at der i begge lovforslagene står, at loven træder i kraft den 1. december 1991. I betragtning af at vi skal modtage delegationer, input og spørgsmål, have disse besvaret og have overvejet visse enkeltheder, vil jeg for formalitetens skyld blot sige – jeg beder ikke engang ministeren tage ordet for at svare – at jeg går ud fra, at vi får den nødvendige tid til lovforslagenes behand-

[Arne Melchior]

ling, og at det ikke er den her angivne ikrafttrædelsesdato, der er afgørende, blot lovforslagene får en rimelig og forsvarlig behandling.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne takke hr. Arne Melchior og samtidig bekræfte, at tidspunktet ikke skal være afgørende for mit vedkommende. Jeg ser selvfølgelig gerne lovforslaget behandlet så hurtigt som muligt, men vi skal også have tid til at gøre det færdigt, således at vi ikke laver lovgivningsfejl.

Til hr. Ole Donner vil jeg gerne sige, at jeg ikke mener, at vi jagter de mindre erhvervsdrivende. Hvis hr. Ole Donner har fulgt med i debatten, så er der en adskillelse af regnskabet, som også er foreslået fra dansk side i EF, således at man laver et adskilt regnskab mellem infrastruktur og kørsel inden for jernbanerne i den kommende tid.

Dermed kommer regnskaberne til at stå helt klart frem, og når der udbydes licitationer, er der ingen, der ikke dermed kan få føling med, hvorledes tilskuddene fra det offentlige gives til den kollektive jernbanetrafik.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg sagde før fra talerstolen, at jeg synes, trafikministeren er en umådelig flink mand. Det var jeg lige ved at trække i mig igen, da ministeren sagde, at jeg ikke fulgte med i debatten. Jeg følger med så godt jeg kan, og jeg mener også, at jeg gør det på en rimelig måde.

Med hensyn til DSB's regnskaber vil jeg gerne sige, at det jo er rigtigt, at de er offentlige, men der er jo nogle særforhold, der gør sig gældende, sådan at DSB har nogle fordele, som andre vognmænd ikke har. Men den debat kan vi jo tage på et andet tidspunkt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslagene 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:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 36:

Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 9/10 91).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 6 opførte sag, nemlig:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 37:

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

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 9/10 91).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

De to lovforslag, nr. L 36 og nr. L 37, er faktisk enslydende. Det ene omfatter HT, der lovgives selvstændigt om. Det andet omfatter det øvrige land.

Det drejer sig om at sikre svært bevægelseshæmmedes ret til individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi eller lignende.

HT, Vestsjællands og Storstrøms Amter er de eneste, der i dag har organiseret handicapkørsel for svært gangbesværede. Denne ordning betales solidarisk af alle trafikanter, og det synes jeg er meget fint. Men uligheden med, at det kun er en del af landet, ønsker vi fjernet. Det kan ikke være bopælen, der er afgørende for, om man kan få lejlighed til transport ud til det omgivende samfund.

Trafikministeren har fulgt beslutningsforslaget, som Socialdemokratiet fremsatte sammen med SF og CD, og som hele Folketinget vedtog i maj 1991. Det var en god udvikling på et godt udvalgsarbejde.

Det er vigtigt for os at understrege, at vi mener, at kørselsordningen skal være på et mind-