

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg her ved tillade mig at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskattningen på motorcykler.
(Beslutningsforslag nr. B 70).

Idet jeg henviser til de bemærkninger, der ledsager forslaget, anbefaler jeg det til Tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 36:

Forespørgsel til statsministeren og finansministeren om, hvilke oplysninger regeringen kan give om administrationen af pengemidler i ministerierne.

Af Kristian Thulesen Dahl (DF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 16/1 96).

Første næstformand (Ivar Hansen):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 136: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 13/12 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Børge Bakholt (S):**

I det sidste nummer, januarnummeret, af turistvognmændenes medlemsblad bliver det her lovforslag omtalt og kommenteret bl.a. i lederen. Lederen karakteriserer lovforslaget som små lappeløsninger.

Bladet har jo ret i, at lovforslaget ikke er noget forslag til en ny buslov, men er der huller på buksebagen, så kan det være meget fornuftigt at sætte et par lapper på, og det mener jeg der er brug for.

Forslaget tager fat på hele problematikken omkring udlejning af busser, og det er tiltrængt, at vi også her får nogle ordnede forhold – og det er det, lovforslaget lægger op til – således at der bliver identiske krav for dem, der udlejer busser, og dem, der i dag driver busvognmandsvirksomhed. Det er en god foranstaltning, det er betryggende, og det er med til at fremme en god færdselsmæssig udvikling.

Der er også lagt op til en præcisering med hensyn til kommuners og institutioners ret til at udføre ikkeerhvervs mæssig kørsel. Plejehjemmene får mulighed for ikkeerhvervs mæssig personbefordring. Der er brug for, at vi får ændret på de her regler, således at plejehjemmene f.eks. får mulighed for at transportere de ældre fra hjem til plejehjem eller i andre sammenhænge. Det er en god og fornuftig udvikling.

Det er også rigtigt, at kravene til føreren strammes op, således at kvalifikationsbeviserne er i orden. Uddannelsen af førerne skal være i orden, således at de, der sætter sig bag rattet, får både et hvidt og et blåt kvalifikationsbevis. Det er rigtigt ud fra mange betragtninger, ikke mindst af færdselsmæssige grunde.

Det kan godt være, at vi under udvalgsarbejdet lige skal se på, om der er brug for en lidt længere indkøringsperiode for disse ting, således at vi ikke sparker benene væk under nogen i den her situation. Det vil jeg være parat til at kigge på under udvalgsarbejdet.

Derudover er der også nogle tekniske ændringer, så danske turistvognmænd stilles lige med danske vognmænd, og det synes jeg er rigtigt. Vi skal ikke diskriminere danske vognmænd.

Socialdemokratiet kan give tilslutning til lovforslaget. Vi vil se med friske og åbne øjne på det og se på, om der er nogle ting, der skal justeres en lille smule under udvalgsarbejdet, men ellers tilslutning.

Erik Jacobsen (V):

Forslaget rummer nogle positive elementer, men desværre også mange negative. For at vi i Venstre kan støtte dette forslag, kræver det en grundig udvalgsbehandling. Forslaget er lappeløsninger, som ikke lever op til forventningerne om en ny buslov.

Forslaget om udlejning af busser er der megen fornuft i. Venstre kan støtte den del af lovforslaget, der handler om adgangskrav til at drive busudlejningsvirksomhed. Af praktiske årsager er det også en god idé at stille samme adgangskrav til udlejningsvirksomheder, som der er til busvognmændene.

Vi kan støtte, at busudlejerne skal indestå for, at bussen er i forsvarlig stand, at køre- og hviletidsbestemmelser overholdes, samt at chaufføren har den fornødne uddannelse. Efter vores opfattelse bør udlejeren i videst muligt omfang kunne drages til ansvar for eventuelle overtrædelser efter reglerne om objektivt ansvar.

Forslaget mangler imidlertid et helt centralt element. Der burde have været en begrænsning, således at udlejning af busser kan foregå, for så vidt angår busser op til 17 personer. Argumentet for, at vi foreslår netop 17 persons-grænsen, er, at den falder sammen med undtagelsesreglerne fra køre- og hviletidsbestemmelserne, samt at små busser op til 17 personer tilgodeser de behov, som idrætsforeninger m.v. har for at leje busser.

Forslaget løser ikke problemet om ulovlig buskørsel i lejede busser til udlandet. Det bør tydeliggøres i selve busloven, at ikkeerhvervs-mæssig personbefordring i lejede busser kun må ske inden for landets grænser. Dette vil ikke løse problemet, men det vil formentlig bidrage til, at udlejernes viden herom skærpes, og til, at de i størst muligt omfang præciserer over for lejerne, at der kun må køres i Danmark.

Forslaget om udvidelse af kommunens adgang til at udføre ikkeerhvervs-mæssig buskørsel for ældre personer er i et vist omfang en lovliggørelse af kørsel, der allerede foretages i dag. Det kan så frygtes, at kommunerne går endnu længere og bevæger sig ud i et nyt område, som efter de nye regler ikke er lovligt.

Efter gældende regler skal der, for at der skal kunne udføres ikkeerhvervs-mæssig buskørsel, bl.a. være en nærmere tilknytning mellem dem, der udfører kørslen, og dem, der bliver befordret. Det betyder eksempelvis, at et plejehjem kun kan befordre personer, der bor på plejehjemmet, men ikke kan befordre ældre personer, der bor i eget hjem, til behandlingscentre og lign.

Forslaget udvider kommunernes adgang til kørsel, således at også kørsel til behandlingscenter for ældre personer, der bor i eget hjem, fremover vil kunne foregå lovligt. Det formelle krav består alene i, at de er visiteret til de

pågældende aktiviteter, og det skal have til formål at vedligeholde den pågældendes fysiske og psykiske færdigheder.

Efter forslagens formulering vil kommunerne således fremover kunne køre med ældre borgere under to forudsætninger: a) at de pågældende er visiteret, og b) at der er tale om aktiviteter, der har til formål at vedligeholde den pågældendes fysiske og psykiske færdigheder. Det sidste må betyde, at al kørsel tillades, tilbage bliver kun et formelt krav om, at de ældre visiteres.

Venstre er af den opfattelse, at denne ændring vil ramme mange private vognmænd, og vi kunne ønske os at få nogle klare afgrænsninger af, hvilken slags kørsel kommunerne kan udføre for ældre.

For så vidt angår de personer, der bor i eget hjem, burde kommunerne alene have adgang til at udføre kørsel mellem hjemmet og institutionen. Det kan ikke være rigtigt, at der nu åbnes op for, at kommunerne fremover vil kunne udføre buskørsel med ældre borgere, det være sig til skovture, bankospil, juletræsfest og bal for de ældre, med henvisning til at denne aktivitet vedligeholder den pågældendes fysiske og psykiske færdigheder.

Det andet element, vi ønsker at trække frem, er, at det pågældende plejehjem eller den pågældende institution fremover bør være den registrerede ejer og bruger, således at kommunerne ikke frit får mulighed for at jonglere mellem samtlige institutioner under den pågældende kommune og frit vil kunne udføre kørsel for disse, sådan at kørsel efter vores opfattelse ligestilles med erhvervs-mæssig kørsel og fornøden tilladelse.

Forslaget vil være aldeles ødelæggende for mange mindre landvognmænd, som også driver hyrekørsel – jeg kan se, den røde lampe lyser, det går stærkt herinde.

Der er således mange af forslagene, som Venstre stiller sig skeptisk over for og ønsker ændret, men vi kan tilsikre vores positive medvirken under det kommende udvalgsarbejde.

Børge Bakholt (S):

Hr. Erik Jacobsen havde nogle kritiske bemærkninger med hensyn til kommunernes adgang til f.eks. at køre med folk på plejehjem.

Forholder det sig ikke sådan, at en række kommunalbestyrelsesmedlemmer rundt om i landet, bl.a. Venstrefolk, har ønsket at få nogle andre regler, der tilgodeser plejehjemmenes

behov? Forholder det sig ikke sådan, hr. Erik Jacobsen?

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Det forholder sig sådan, men desværre er vi bange for, at dette forslag virker lige stik modsat, dvs. det rammer mange små erhvervsdrivende; de lever mange gange af den offentlige kørsel og yder service ude i de tyndt befolkede områder.

Det er trods alt disse små landvognmænd, der kommer og henter den ældre, når den pågældende skal ind og have medicin eller i nattens mulm og mørke i sene natte timer skal til lægebesøg eller andre ting. Så vi synes, det er en forringelse af servicen over for de ældre, og det er en udhuling af de små og mindre vognmænds eksistensmuligheder.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke ministeren for lovforslaget; det betyder, at Folketinget kan begynde at diskutere busloven.

Jeg mener, at busloven er den mest udviklede lov, vi har behandlet i dette høje Folketing. Det er næsten umuligt at administrere den, fordi der er så mange overtrædelser, og det siger de forskellige skyldes, at den er uoverskuelig.

Jeg siger dette, fordi vi i så mange år har kæmpet for at nedbringe dødeligheden på vores veje, og dér skal jeg da give alle de roser, der kan findes, til ministeren for, at udlejningselskaberne nu skal have et certifikat, så vi kan nedlægge deres virksomhed, hvis de overtræder reglerne.

Det lyder måske lidt hårdt, men vi har præciseret gang på gang, at udlejningsbusser ikke må køre i udlandet. Alligevel har vi igennem årene kunnet følge, at udlejningsvirksomheder reklamerer med busser, der kan køre både her og dér, og gennemfører det og hjælper dem, der skal køre i busserne, til at køre.

Vi tror ikke på, at vi hæver sikkerheden på vejene ved, at en eller anden, der ikke kører bus til daglig, lige pludselig siger, at han godt kan køre med 48 eller 55 børn til Østrig eller til Norge eller til Sverige. Det er forbudt at køre til det sydlige udland, men ikke i Skandinavien. Vi har ikke kunnet få det til at virke. Vi har med pæne henstillinger til udlejerne sagt: I må indskærpe, at folk skal passe på. Jeg synes ikke, vi skal have de ulykker mere, hvor uskyldige børn, skolebørn og andre, kommer til skade i trafikken, for-

di chaufføren er rutineret. Så må man leje dem, der kan dette job.

Derfor er jeg helt enig med Venstre. Jeg synes, vi skal sætte grænsen for antallet af passagerer, der må være i udlejningsbusser, til 17. Det passer med EF's direktiv og alt, hvad der hedder papiradministrationen bagved. Dermed undgår vi at skulle indføre køre- og hviletidsbestemmelser og kontrol af det også i udlejningsvirksomheder.

Ros til ministeren, fordi vi kan kontrollere firmaerne for en gangs skyld, og fordi de skal opfylde samme kriterier som en almindelig turistvognmand.

Det er jo ikke mange ord, der står i selve loven, men det er bemærkningerne til loven, der er uoverskuelige, og som folk har svært ved at forstå. Folk har svært ved at forstå, hvornår det er kørekort med hvid tilladelse eller blå tilladelse, og jeg er bange for, at politiet også har svært ved at forstå det, når de skal kontrollere det – og det er for så vidt det værste. Derfor må vi finde nogle ganske enkle metoder til at gennemføre det. Jeg er glad for, at ministeren åbner ballet for, at vi kan få en ordentlig diskussion om det her.

Det næste er jeg også enig med Venstre i, og det er hele det her kommunale set-up, man nu vil til at lave, hvor kommunerne skal til at eje busser, så man ikke alene kan køre fra en institution, men også kan samle folk op ude omkring. Det går vi direkte imod. Jeg vil fortsætte dér, hvor hr. Erik Jacobsen ikke blev færdig: Det ødelægger de små landsbyamfund, hvor vi i dag har taxaer – om end ikke i dem alle sammen – som kører for de ældre, der skal til læge eller til hovedstaden eller ind til de større byer – for os, der bor langt ude på landet i Jylland. Der nedlægger man jo taxaerne, for de kan ikke løbe rundt. Kommunerne kører jo efterhånden med alle de patienter, der er at køre, i deres egne vogne, og dermed må man være klar over, at man nedlægger hele det, der hedder taxa- og hyrevognsbestanden. Det skal vi tænke over, inden vi siger ja til Kommunernes Landsorganisation.

Vi er imod, for jeg mener, at her må vi til at begynde at sætte hælene i og sige: Hvad skal kommunerne? Skal de nu også til at være vognmænd? Jåmen kan de overhovedet løfte opgaven, og hvordan bliver konkurrencen? Næste gang der så er en eller anden anden institution, der skal til Rømø og bade, så tager de vel og samler flere busser sammen og kører med dem.

Vi kender det jo. Når vi først har åbnet og givet adgang til sådan noget, jamen så går det galt.

Jeg skal så til gengæld sige til ministeren, at hele dette uddannelseskraft, der stilles, er vi for så vidt enige i. Vi mener, det er uansvarligt, at folk, der ikke kører til daglig, får lov til at køre med store busser. Vi vil under udvalgsarbejdet kæmpe for, at vi forlader de store busser, så udlejningsbusser må køre med 17 personer og ikke mere. Så passer det også ind i hele EF-systemet.

Vi går imod, at kommunerne skal have fuld-magt til at have busser kørende på tværs og konkurrere taxa- og hyrevognssystemerne ud.

Tommy Dinesen (SF):

Som man har kunnet høre på de ordførere, der indtil nu har haft ordet, er der nogle problemer i det lovforslag, der ligger her. Vi er positivt indstillet over for forslaget, men da vi allerede på nuværende tidspunkt har fået henvendelser fra taxaforeninger, sportsforeninger osv., vil vi under udvalgsarbejdet stille en del spørgsmål, og jeg går ud fra, at der kommer nogle deputationer, og vi vil i hvert fald have, at det her forslag bliver belyst ordentligt, således at vi får konsekvenserne af det, der bliver vedtaget på et eller andet tidspunkt, frem.

Hvor der er nogle skærpede regler for sikkerhed, for bedre uddannelse og for sikkerheden for passagerer, er vi selvfølgelig enige om, at det er ting, der er behov for. Men som sagt: Vi vil godt under udvalgsarbejdet se positivt på de problemer, der ligger, og så må vi så komme tilbage ved anden behandling og finde ud af, om der er nogle ting, der skal laves om i lovforslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Lovforslaget er en blanding af konsekvenser af EU-lovgivning og præciseringer samt ændringer i kommunernes mulighed for at befordre personer, der er visiteret til plejehjem, men som bor i eget hjem, til og fra behandling.

Vi har i den radikale gruppe drøftet specielt det sidste om befordring af disse personer en del, fordi også vi har modtaget breve fra taxavognmændene, der er bange for, at man simpelt hen nedlægger taxaforretninger i store dele af landet.

På den anden side vil jeg godt sige, at det jo er en relativt begrænset gruppe, det her drejer sig om. De personer, der er visiteret til plejehjem, er altså personer, der bor i eget hjem, men som

kunne være på plejehjem, hvis der i øvrigt var plads til dem. Jeg er ikke præcis klar over, hvor stor persongruppen er, og hvor meget der ligger i det her. Men vi er også parat til at se på det her under udvalgsarbejdet, og vi støtter selvfølgelig i øvrigt forslaget, som det er fremlagt her.

Jan Køpke Christensen (FP):

For Fremskridtspartiet er det ikke overraskende, at denne her regering nu fremsætter et sådant forslag. Vi mener ligesom turistvognmændene, at det er døden for mange inden for den private sektor. Det er på linje med den generelle filosofi eller ideologi, der ligger i regeringens politik, og det må vi så forholde os til.

Jeg var ret positiv over for de bemærkninger, der er faldet indtil nu, om, at man under udvalgsarbejdet vil kigge grundigt på, hvad der ligger i det her forslag. Vi mener, der er en del ting, som skal fjernes fuldstændig, og måske også nogle, der skal ændres.

Jeg vil dog sige, at det dér med, at vi ligesom har lidt mere styr på, hvem det er, der udlejer busser, det kan vi støtte. Men vi mener, at der er en del problemer i forhold til det private erhvervsliv. Hvorfor skal den sidste vognmand lukke i den lokale by, fordi man nu gennemfører et forslag som dette?

Og så vil jeg gerne stille ministeren et spørgsmål. Der står: »Det foreslås endvidere, at plejehjem skal kunne udføre ikkeerhvervsmæssig personbefordring« osv. Hvad mener ministeren med plejehjem? F.eks. ved jeg, at Aalborg Kommune ingen plejehjem har; det hedder plejeboliger med tilknyttede servicefaciliteter. Er det det, ministeren mener? Er det, fordi ministeren ikke har koordinering med socialministeren? Hvad mener ministeren med plejehjem? Det er faktisk utrolig vigtigt, at vi har det på plads, hvad det er for nogle kategorier, vi taler om i denne her sag.

Men Fremskridtspartiet mener som sagt, det er fornuftigt med hensyn til udlejning, at man har optimale garantier for, at de busser, der bliver udlejet, er i orden. Vi mener så også, at det forslag, der ligger her, absolut ikke må gå ud over idrætsforeningerne.

Og vi mener selvfølgelig også i Fremskridtspartiet, at når der er så mange negative elementer i dette forslag, så må det tage en rum tid, før det bliver færdigbehandlet i udvalget. Jeg ved godt, at den fornemste opgave er at få forslagene hurtigst muligt igennem udvalgene, men her er der i hvert fald et forslag, som skal pilles af fra ende til anden og justeres i alle ender og

kanter, inden Fremskridtspartiet kan sige ja til det.

Sådan som det foreligger på nuværende tidspunkt, må det blive et drønende nej til forslaget. Vi kan så håbe på, at det bliver justeret så meget, at Fremskridtspartiet kan acceptere det; men vi mener faktisk ikke, der er meget fornuft i det her. Det her forslag vil simpelt hen medføre kommunale busselskaber, og derfor håber vi på, at flere ordførere vil tage afstand fra det.

Jeg synes, det var positivt, at i hvert fald både Det Konservative Folkeparti, Venstre og Fremskridtspartiet indtil dette tidspunkt har taget afstand fra i hvert fald store dele af forslaget, og at også SF's ordfører er klar over, at der er nogle ting, der skal drøftes grundigt, i denne sag.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg har en mistanke om, at der må sidde nogen i Trafikministeriet, der sætter en ære i at gøre bemærkningerne til lovforslagene komplicerede grænsende til det ubegribelige. Der kunne måske have stået noget i retning af, at de regler, der gælder for ikkeerhvervsmæssig buskørsel, også skal gælde for udlejede busser, og at det er udlejerens ansvar, at det er i orden, eller noget i den retning, for det er det, lovforslaget handler om.

Enhedslisten kan støtte forslaget, fordi der er håb om, at det kan øge sikkerheden for dem, der transporteres, og øge færdselssikkerheden på vejene, når dilettanterne ikke mere kan boltre sig frit.

Til Fremskridtspartiet vil jeg sige, at den sidste vognmand i byen skal jo ikke lukke, han skal bare opfylde bestemmelserne og det vil sige opfylde sikkerhedskravene.

Enhedslisten synes i øvrigt, at det er helt i orden, at kommunerne kan køre med de ældre. Det er der god grund til.

Vi har en smule problemer med, om der sker en utilsigtet begrænsning af foreningskørsel, men det vil vi så se på i udvalget.

Arne Melchior (CD):

I går og i morges og lige til jeg kom herind og hørte starten af debatten, var jeg meget utilfreds med mig selv, for jeg syntes, det her var så svært, at jeg tænkte: Du må jo nok være blevet forkalket, gamle dreng. Men jeg trøster mig nu med, at en række andre ordførere af betydelig yngre årgang også finder vanskeligheder i det, og som fru Jette Gottlieb sagde, så har det lidt med udformningen af bemærkningerne at gøre.

Når man ser det her lovforslag i første omgang, tror man, det er en meget nem ting. Bortset fra én af ændringerne handler det hele jo kun om redaktionelle ting, et »samt« her og et »og« dér og sådan nogle ting. Men når man så går i gang med bemærkningerne, er det altså lidt svært at finde hoved og hale på.

Det er klart, at vi har været med til at godkende intentionerne bag lovforslaget, og det gør vi stadig, og selvfølgelig behandler vi det positivt, men svært er det altså, og jeg kunne forestille mig, at udvalget vil komme til at bede ministeren om at stille noget teknisk ekspertise til rådighed fra sit ministerium – og det tør jeg sige nu, hvor jeg har hørt en række af ordførerne – til at forklare os lidt nærmere, hvorfor det lovforslag er fremsat, hvad det er, det ændrer, og hvorfor det er nødvendigt. Hvad er det, det forbedrer?

Det er klart, at vi ved finbehandlingen af forslaget må se både på plejehjemmenes, idrætsorganisationernes og andres interesser, men selvfølgelig også på erhvervene inden for kørselsområdet.

Jeg er ikke spor i tvivl om, at det nok vil kunne komme til at gå op i en højere enhed, og jeg tilsiger en velvillig udvalgsbehandling, men vi må altså se at få afspændt vandet en lille smule. Og det må da gerne være en generel opfordring til ministeriet om at udforme bemærkningerne, ikke mindst indledningen til bemærkningerne, på en sådan en måde, at man siger: Hensigten med dette forslag er at ændre det og det. Det er lidt af en doktordisputats, der er lavet her, og al respekt for doktordisputater, men at de skulle høre til i denne sammenhæng, må jeg nok være lidt skeptisk over for.

Ole Donner (DF):

Jeg må give hr. Arne Melchior ret i, at det kan se ud til at være lidt kompliceret, det her lovforslag; men dér har hr. Melchior og jeg selv jo også den store fordel, at vi kommer så langt nede i ordførerrækken, og hvis vi ikke rigtig har kunnet finde ud af det, så er der jo en hel del, der har kunnet forklare os noget forud. Derfor kan det være en fordel at komme sidst i ordførerrækken.

Jeg vil godt sige, at Dansk Folkeparti er positiv over for en del af lovforslaget, nemlig de restriktioner, der skal være omkring udlejning af busser.

Vi er meget skeptiske over for den del, der omhandler kommunernes ret til at befordre

ældre mennesker, for selv om der ligger nogle begrænsninger i bemærkningerne omkring, at det skal være folk, der har tilknytning til plejehjem osv., så vil jeg godt gøre opmærksom på, at der jo findes en lang række dagcentre, fritidscentre osv. i kommunerne, så man kunne tænke sig, at man nu ville begynde at indkøbe busser af forskellig størrelse til at transportere disse ældre mennesker, og det mener jeg ikke vil være nogen fordel.

Dér mener jeg, kommunerne burde tvinges til at lave nogle realistiske budgetter. Det kan vi jo ikke gøre, men hvis de lavede nogle realistiske budgetter, så ville de lynhurtigt finde ud af, at det ikke ville kunne betale sig at erhverve disse busser. Men når man regner på den måde, at man siger: Jamen busser har vi jo, så det koster kun chaufførlønnen og lidt dieselolie, så bliver det selvfølgelig forholdsvis billigt at drive sådanne kommunale busselskaber.

Men vi er positive over for en stor del af lovforslaget, og vi vil medvirke positivt i udvalgsarbejdet.

Kai Dige Bach (KF):

Dette her lovforslag er et skoleeksempel på nutidig lovgivning, når den er værst. Det er et lovforslag, som ingen selv nok så loydlige implicerede vil have nogen som helst mulighed for at overholde – endsiges at politiet, selv om det fik ubegrænsede midler, skulle kunne evne at føre kontrol med overholdelsen af lovforslaget.

Man har fuldstændig forpasset denne enestående mulighed for en sanering eller en overskueliggørelse af lovgivningen på området. Det bedste, der kan siges, er, at man har forsøgt at tage hensyn til de implicerede, og at man bygger på den hidtidige lovgivning på området; og det er så de to ting, der har ført én ud i uføret.

Dog er det jo ikke anderledes, end at man desværre vil fremme den offentlige kørsel, og jeg er altså helt sikker på, at en privat vognmand kan gøre det, han har forstand på, billigere end en kommune, når kommunen skal have det område, så snart man begynder at regne de omkostninger og de tomgangsperioder ind, der er i sådan noget.

Folketinget kan simpelt hen ikke være bekendt at påbyde så meget bureaukrati med så mange subjektive vurderinger som grundlag. Der er syv sider udviklede bemærkninger, og alle, der i dag har ret til at køre med bus, skal på skole i færdselssikkerhedens navn med henvis-

ning til en ulykke, hvor man i forvejen kørte ulovligt. Forbudt kan vel ikke blive mere end forbudt.

Et par prægtige eksempler fra bemærkningerne:

»Som personbefordring, hvortil der ikke kræves tilladelse efter dette lovforslag, betragtes kørsel, hvor passagererne har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af motorkøretøjet.«

Man kan forestille sig den diskussion, der foregår, når to mennesker møder hinanden: Jeg kender ham. Jamen, siger politiet, hvor længe har du kendt ham, og er du nærmere tilknyttet? Og hvordan er man nærmere tilknyttet? Jeg vil gerne have nogle definitioner på »nærmere tilknytning«. Det er da i hvert fald noget, man har brug for i en ordentlig retssag.

Der er kørsel med busser, der tilhører f.eks. en skole eller en fabrik, hvor der udelukkende sker befordring af skolens elever eller fabrikkens personale. Det vil sige, at kunder, der kører med en erhvervsvirksomheds egne busser, falder uden for. Jeg kender virksomheder, hvor man har sådan en bus, og hvor man har masser af folk med stort kørekort, og de bruger dem altså til at køre med, som der står, bekendte til ejeren, eller de kan køre med deres familie, eller de kan køre med hvem som helst.

Når man så forstiller sig, at man har sådan en bus og skal sende den ud til lufthavnen efter fire gæster, må man ikke køre i den bus. Og hvis man har nogle folk, der har stort kørekort, så de kan sætte sig op i den, skal alle de folk have været på et 14-dages-kursus. Folk, som kører stor bil til hverdag, og som man har gående, kan man altså ikke lige sætte ind, uden de alle sammen har været på et 14-dages-kursus for at få et blåt og hvidt kørekort.

»Kørsel med busser«, står der også, »der tilhører foreninger, vil i almindelighed kræve tilladelse«. For så vidt angår foreningsmedlemmer, vil der dog kunne findes undtagelser herfra. Det gælder f.eks. en sportsforening, der må køre med aktive deltagere til et sportsstævne, men ikke med passive medlemmer. Det er udtrykkelig nævnt.

Det vil sige, at hvis man nu står med et miniputhold i håndbold og to forældre vil med og der er otte tomme sæder i bussen, så skal de forældre altså selv skaffe sig hen til den skole, hvor de skal se deres barn spille håndbold, mens barnet kører med den bus, som idrætsforeningen kører med.

Jamen sådan et bureaukrati kan vi jo ikke have i dette land! Det kunne vi godt, hvis vi syntes, det var formålstjenligt, eller troede, at folk tog en taxa, men det gør de jo ikke. Disse mennesker vil uden videre hoppe op bag den bus, og så har vi straks gjort dem til lovbyggere.

Der står også: »Visse særlige former for erhvervsmæssig personbefordring undtages fra kravet om tilladelse, idet afgørelsen vil bero på en konkret vurdering, herunder om kørslen udføres i konkurrence med andre virksomheder.«

Jeg ved godt, at det sikkert har været med før, men det er jo en livsfarlig paragraf. Det er sådan én, hvor man vil gå ind og beskytte, hvis der er én, der kender én, der engang har set et billede af Tordenskjold. Eller hvis nogen klager over, at der vil opstå konkurrence, skal man af hensyn til konkurrencen begynde at stoppe forskellige ting. Men det kan vi da ikke have i et markedsøkonomisk samfund.

Jeg har et par spørgsmål til ministeren, og dem skal jeg gøre ganske korte. Hvilke andre EU-lande har lige så strenge krav for 10-17-personers-busser? Hvilke andre lande kræver altid blåt og hvidt kort? Jeg håber meget på, at ministeren vil deltage i en forenkling og fratage i hvert fald de særlige danske stramninger i forhold til EU-reglerne.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som den færdige optimist vil jeg selvfølgelig takke for de mange positive bemærkninger, men også som medlem af Folketinget gennem nogle år tillade mig at tro på, at det kan lykkes at få dette lovforslag gennemført i Folketinget. Jeg lyttede mig trods alt til en generel holdning, der hedder, at der er nu vist mest fornuftigt i dette lovforslag.

Det er klart, at der er nogle meget vanskelige afvejsninger. Imidlertid er der også nogle hensyn, som vi skal varetage lidt stærkere, end vi har gjort før, først og fremmest på trafikikkerhedsområdet. Derfor er det min fornemmelse, at det kan lykkes at gennemføre lovforslaget med de intentioner, der ligger i det, efter en fornuftig diskussion i Folketingets Trafikudvalg.

Det er klart, at det er vanskeligt stof, og jeg har bemærket, at bemærkningerne til lovforslaget er blevet kritiseret. Jeg vil tillade mig den bemærkning, at bemærkningerne altid kan gøres bedre. Det medgiver jeg gerne.

Imidlertid er det ofte sådan, at man hører den kritik, at bemærkningerne ikke er fyldestgøren-

de nok til, at Folketingets medlemmer har mulighed for at sætte sig ind i ikke alene de ændringer, som lovforslaget foreslår, men også i den lov og det grundlag, som der foreslås ændringer i. Bemærkningerne skal netop ses som et forsøg på at beskrive den lovgivning, der eksisterer, og herunder prøve at præcisere de ændringer, der sker.

Der sker efter regeringens forslag først og fremmest den ændring, at vi skærper de generelle krav til sikkerheden forstået på den måde, at vi siger, at alle i princippet skal opfylde de samme krav, hvad enten man er vognmand eller udlejer af busser. Jeg synes, der er en rimelighed i at ligestille disse to erhvervsudøvere, der jo lejer busserne ud til det samme formål.

Det er også min opfattelse, at det er en god ting at prøve at forenkle lovgivningen på dette felt, så der ikke er forskellig lovgivning, og så vi tilsikrer, at der er tilstrækkelig overensstemmelse mellem de krav, vi stiller til udlejere, og de krav, vi stiller til ordinære vognmænd.

Så har der været en række bemærkninger fra hr. Erik Jacobsen og hr. Kaj Ikast, for så vidt angår kommunernes mulighed for at transportere visiterede borgere til behandling på plejehjem. Det er vigtigt at understrege, at der ikke er tale om nogen voldsom, generel udvidelse af kommunernes mulighed for at køre visiterede ældre til plejehjem.

Det er i dag således, at man kan foretage ikkeerhvervsmæssig befordring af de beboere, der er på plejehjemmet. Det, der har været et stærkt ønske fra Kommunernes Landsforening, fra en række folketingsmedlemmer over hele landet – også fra de borgerlige partier – og fra mange, mange kommuner, er muligheden for, at man også ud over den ikkeerhvervsmæssige kørsel af plejehjemsbeboere må køre de mennesker, der er visiteret til plejehjem, men bor i eget hjem, til behandling. Det er den beskedne udvidelse, som lovforslaget tilsikrer at give kommunerne.

Herudover er der naturligvis en vanskelig afvejning i spørgsmålet om foreningernes mulighed for frit at foretage buskørsel, og her er det således, at der tidligere har været meget skrappe regler. De blev lempet af den tidligere trafikminister i en bekendtgørelse, således at man havde mulighed for at køre med indtil 17 personer, og det, der er hensigten nu, er at prøve at ensrette reglerne, således at det, der er vigtigt, er trafikikkerhedsaspektet. Vi stiller de samme uddannelsesmæssige krav til chauffør-

rerne. Vi stiller ikke nogle specifikke krav til, om der er 15, 16, 17, 18 eller 19 personer i en bus. Det, der er vigtigt, er, at man opfylder de grundlæggende krav til trafikikkerheden.

Jeg vil gerne sige til hr. Kaj Ikast, at jeg må forstå hans indlæg sådan, at principielt var hr. Kaj Ikast af den opfattelse, at der skulle være næsten ultimativ frihed på området.

På en måde er det lidt underligt, at vi på ét område, hvor der transporteres passagerer, og som hr. Kaj Ikast har kendskab til, nemlig når det gælder transport med fly, stiller meget barske krav, fantastisk høje sikkerhedskrav, vældige krav til ikke alene sikkerheden på materiellet, men også til den sikkerhed, der er forbundet med anvisning af flyveruter. De krav, der stilles til, om jeg så må sige, chaufføren på flyet, er fantastisk skrappe krav. Der er ofte tale om transport af indtil 50 passagerer, måske i mange tilfælde flere. Når det gælder busser, stiller vi forholdsvist beskedne krav: et lille beskedent kursus, hvis man skal køre erhvervsmæssig kørsel med 50 passagerer.

Jeg har i al fald i løbet af sommeren lyttet mig til en betydelig forskel i de holdninger, som også medlemmer af Folketinget har udtrykt fra tid til anden. Fra tid til anden hører man det principielle synspunkt, at der skal være fuldstændig frihed for hvem som helst til at køre når som helst og med hvad som helst. Til andre tider, når der er sket en meget beklagelig og alvorlig og dybt tragisk ulykke, hvor der måske har været en chauffør, der har overtrådt køre- og hviletidsbestemmelserne, og hvor man måske kan påvise, at der har været en overtrædelse af den gældende buslov, ja, så er vi naturligvis alle sammen med rette optaget af, at nu må vi skærpe kravene, og nu må vi sikre, at der i højere grad bliver stillet krav til uddannelse af chaufførerne og til de virksomheder, der lejer busser ud eller driver vognmandsvirksomhed, til deres vandel og deres evne til at gøre det kvalificeret.

Jeg er fuldstændig enig i hr. Kaj Ikastrs bemærkninger om, at trafikikkerheden må være i højsædet, og lovforslaget tilsikrer mere ensartede regler, for så vidt angår de krav, vi stiller til virksomhederne og til buschaufførerne. Som udgangspunkt stiller vi disse krav i et forsøg på at højne trafikikkerheden.

Med disse noget runde bemærkninger kan jeg selvfølgelig tilsige al den støtte og opklaring, som ministeriet er i stand til at byde på, under udvalgsbehandlingen. Jeg vil gerne sige til hr.

Arne Melchior, at vi naturligvis til enhver tid vil stille den fornødne tekniske ekspertise til rådighed, således at man kan få en grundig gennemgang af de meget detaljerede bestemmelser, der er i den gældende buslovgivning, og naturligvis også en grundig gennemgang af de ændringer, der foreslås med dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Jeg er ligesom den konservative ordfører af den opfattelse, at størst frihed er det bedste. Men som jeg også sagde i min ordførertale, er der altså et punkt, hvor vi kan være enige, og det er, at der kommer skærpede krav til dem, der udlejer busser, for vi har desværre set nogle tragiske eksempler på, at man ikke har opfyldt de krav, som jeg mener der skal til.

Når vi i Fremskridtspartiet siger størst frihed til det enkelte individ, er det jo under ansvar, og dette »under ansvar« skal man ikke glemme. Man bør have et ansvar over for dem, man kører med.

Men aspektet i dette lovforslag, som Fremskridtspartiet er kraftig modstander af, er altså, at man kan komme til at se nogle kommunale busafdelinger, hvor man kører med den ene kategori og den anden kategori – når vi nu alligevel har bussen i kommunen, kan vi lige så godt tage den bus – og derfor vil det være til skade for de private selvstændige inden for det erhverv, vi her taler om.

Og så lige meget kort til sidst angående formulering af forslag. Jeg mindes et tilfælde på mit eget område, sundhedsområdet, som jeg beskæftiger mig meget med, hvor selv ministeren erkendte, at det var svært at finde ud af det pågældende lovforslag. Måske var det en idé, at vi fik en folkeudgave af loven her i Folketinget, så også den almindelige lønarbejder, arbejdsmand Petersen for den sags skyld, kunne finde ud af, hvad der står i de pågældende love. Jeg synes, det er på høje tid, at man netop af hensyn til folkestyret gør, hvad man kan, for at den almindelige borger også kan blande sig i den lovgivningsproces, der foregår her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg er ked af, hvis jeg ikke har udtrykt mig tydeligt nok. Jeg sagde udtrykkeligt, at 50-personers-busser ikke må lejes ud. Det er kun 17-personers-busser. Det er en opstramning for sikkerhedens skyld, og derved kan vi undgå al den

administration, der vil være ved at indføre køre- og hviletidsbestemmelser for 17-personers-busser. Dermed får vi en skrappere lovgivning og en større sikkerhed i færdslen, og vi får dækket det marked, der er, med sportsforeninger og alt muligt andet. Der er ingen familieudflugter, selv om familierne er store nogle steder, der har brug for en 48-personers-bus. Det kan ingen bilde mig ind.

Ministeren står så pænt og siger med hensyn til det kommunale, at når det kun skal gælde for dem, der er visiteret, er det kun en lille flig, vi åbner. Det er så lidt.

Jeg kender kommunerne. Giver vi dem først bare den ene lille bitte del af lillefingeren, har de snuppet hele hånden. Jeg ønsker ikke, at kommunerne også skal til at oprette taxa- og busselskaber i lighed med det, de gjorde med materielgårde i sin tid, hvor alle skulle have en stor stak traktorer og biler og alt muligt. Dengang gav man dem også en lille flig. Derfor går vi direkte imod, vil jeg sige til ministeren.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Jeg vil meget gerne medgive, at det er svært at skrive bemærkninger til et lovforslag, når det skal være så indviklet, og derfor er det også, at vores ordfører foreslår, at det ikke skal være så indviklet.

Med hensyn til at sammenligne jord- og lufttrafikken vil jeg gerne lige påpege, at det kan man altså ikke umiddelbart gøre. I et fly er det hele afhængigt af piloten og meget lidt af den øvrige trafik. Han er faktisk alene på et ret stort område i forhold til, at enhver trafikant, hvad enten det er en bilist eller sågar en fodgænger, kan skabe den værste trafiksituation på jorden. Der klarer man sig ikke alene ved at sige, at hvis buschaufføren er hurtig nok, kan han køre en gammel dame over, uden at der sker noget ved det. Det kan ikke lade sig gøre. Det ligger altså helt, helt anderledes med trafikken på jorden, fordi trafikbilledet er helt anderledes, det skal man bare være klar over. Man kan ikke blive bedre i trafikken end den dårligste trafikant.

(Kort bemærkning).

Børge Bakholt (S):

Jeg sad og hørte på hr. Køpke Christensens sidste indlæg. Jeg ved ikke, hvor mange gange man igennem årene har hørt Fremskridtspartiet sige, at nu skal vi lytte til, hvad folk siger ude i landet, til den lokale befolkning og til de lokale kommunalbestyrelsesmedlemmer.

Jeg får den opfattelse, at når Fremskridtspartiet siger det, er det ikke reelt ment, så er det kun i nogle ganske bestemte situationer, hvor det er politisk behageligt for Fremskridtspartiet at sige sådan. For når vi taler om det forslag, der har vakt en del diskussion i dag netop med hensyn til kommunernes muligheder for at fragte deres plejehjemspatienter, så skal man ikke lytte til, hvad de kommunale repræsentanter siger over det ganske land. Så er det fuldstændig ligegyldigt. Det kan man selvfølgelig mene. Men jeg synes, det er ganske fornuftigt også at lytte til, hvad kommunale repræsentanter siger i denne sag.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Vedrørende det sikkerhedsmæssige skal der for Venstres vedkommende ingen tvivl være om, at det støtter vi selvfølgelig – enhver sikkerhed. Men det andet køber vi ikke, og vi må under udvalgsarbejdet stille krav om, at det bliver fjernet. Det er en hån mod de mindre erhvervsdrivende. Det er en forringelse af servicen over for de ældre mennesker.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Denne korte bemærkning handler ikke så meget om busser og trafik, men jeg har en replik til hr. Ikast. Jeg holder meget af ham, når han er ilter, som han er i dag. Det er dejligt. Men han fik i farten sagt, at han kender jo de dér kommuner: Bare man giver dem kanten af lillefingerne, snupper de hele hånden.

Jeg er ikke helt sikker på, at hr. Kaj Ikasts politikerkolleger blandt kommunalbestyrelsesmedlemmer og borgmestre vil være meget lykkelige for den betragtning. Jeg skal derfor minde hr. Kaj Ikast om, at også kommunernes ledelser er folkevalgte af de samme vælgere, som har valgt os, og vores opgave er at indrette lovgivningen således, at skillelinjerne er klare. Jeg opfatter altså ikke kommunalbestyrelser og borgmestre som sådan nogle tyvekægter, der stjæler noget, som Folketinget ikke har givet dem lov til at have med at gøre.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Nu ved jeg ikke, hvor meget mere debatten kan tåle omkring det her lovforslag. Jeg tror nok, at når alle ordførerne, selv inklusive ministeren, kan være lidt i tvivl om, hvad der står i forsla-

get, vil det være klogt, at vi tager den udvalgsbehandling og får alle de tidsler ud, der ligger i forslaget. Så kunne det jo godt være, at vi går hen og bliver enige, når alt kommer til alt. Men det er klart, at når det drejer sig om det sikkerhedsmæssige, tror jeg, at alle her i salen er enige om, at det skal være optimalt.

Det, der får mig herop, er naturligvis bemærkningen om, at man skal lytte til kommunalbestyrelsesmedlemmerne. Jeg vil sige til den socialdemokratiske ordfører, at Fremskridtspartiet har altid ment og stadig væk mener, at vi naturligvis skal tage vore beslutninger her på landsbasis og ikke lytte alt for meget, når det ikke er fornuftige holdninger, der er i kommunalbestyrelserne. Og her mener vi altså, at der er et problem med kommunalbestyrelsesmedlemmerne.

Jeg kan bare nævne et eksempel med udlicitering og privatisering. Vi har i dag et flertal i Amsrådsforeningen og i KL af såkaldt borgerlige, ikkesocialistiske politikere, men ikke desto mindre har vi sågar set et konservativt amtsrådsmedlem, der her forleden udtrykte, at det slog ikke igennem i Amsrådsforeningen og KL. Man ønskede ikke, trods det at man sad med et flertal, at udlicitere i den grad, som der var brug for at privatisere. Fremskridtspartiet mener stadig væk, at der er brug for at udlicitere og privatisere. Dette lovforslag går i den stik modsatte retning, som det ligger nu, hvor kommunerne ligefrem skal have en busafdeling. Det er det, der reelt ligger i det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det er til hr. Arne Melchior, der sagde, om jeg ikke kendte kommunalbestyrelserne og deres forhold. Jo, min kone er både kommunalbestyrelsesmedlem og amtsrådsmedlem, og alligevel vil vi have amterne nedlagt, og alligevel skal hun ikke have flere biler at lege med i kommunerne. For hvis vi ikke holder igen, så vil hver eneste kommunalpolitiker bevise, at man virkelig har gjort noget for kommunen, ved at stille med alle kommunens biler, når der er ringridning og alt sådan noget. Det er der nogle der sætter pris på, og det er dem, jeg ikke vil friste, vil jeg sige til hr. Melchior.

Hermed sluttede forhandlingen.

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 næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 85: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt og lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 29/11 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Der har gennem nogen tid kørt en debat om, hvorvidt de faste forbindelser over Storebælt og Øresund skulle forsynes med cykelstier. Især har Dansk Cyklistforbund argumenteret ihærdigt for, at der skulle være en cykelsti på Øresundsforbindelsen.

Regeringen og de partier, der står bag lovene om de faste forbindelser, har afvist at udbygge disse med cykelstier. Det skyldes især, at det er vores helt entydige vurdering, at fordelene herved ikke vil stå mål med de meget betydelige omkostninger, der vil være ved at forsyne de faste forbindelser med cykelstier.

Hertil kommer for Øresunds vedkommende, og det er jo især her, debatten pågår, at dette ikke indgår i den dansk-svenske regeringsaftale om forbindelsen. Spørgsmålet blev drøftet af de to landes regeringer forud for indgåelsen af regeringsaftalen, og man blev dengang enige om, at forbindelsen skulle etableres uden cykelsti.

SF har været positiv over for tankerne om at etablere cykelstier på de faste forbindelser, men har altså valgt kun at fremsætte et mere