

Skatteministeriet have en selvstændig interesse i at sørge for, at denne vurdering kommer til at foregå hurtigt, og at de klager, som folk indgiver, også kan behandles hurtigt, og at folk ikke skal have et eller andet svar, der går ud på, at de på grund af en sagsbehandlingspukkel kan komme til at vente i ganske lang tid, inden de kan få gennemført en ordentlig vurdering og dermed få vished for, om de kan blive siddende i deres bolig eller de skal til at flytte et andet sted hen, fordi den 20. almindelige vurdering rammer så uretfærdigt og så urimeligt.

Fremskridtspartiet har fremsat forslag om, at virkningen af den 20. almindelige vurdering neutraliseres, således at vurderingen nok foretages og ejendomsværdierne opskrives, men at kommunerne og amtskommunerne ikke efterfølgende får lov til at benytte den 20. almindelige vurdering som beregningsgrundlag for ejendomsskatter og lejeværdi af egen bolig, men at det udelukkende er en teknisk opskrivning, der finder sted, og at man fortsat beregner ejendomsbeskatningen på grundlag af den 19. almindelige vurdering.

Men det forslag har Folketinget ikke ønsket at fremme, og derfor står vi stadig væk med den 20. almindelige vurdering og de temmelig problematiske forhold, der kan komme til at herske inden for dette område, når mangelen på vurderingsmænd kombineret med en stor mængde klager fra folk, der ikke har råd til at betale den forhøjede ejendomsskat og lejeværdi af egen bolig, giver ministeren problemer.

Vi forventer derfor, at ministeren i løbet af sommeren eller engang til efteråret så må vende tilbage til Folketinget for at få hjemmel til at ad hoc-ansætte nogle flere mennesker. Det kan være, at det kommer til at ske i form af et aktstykke, eller det kan måske ligefrem komme til at ske i form af et lovforslag, som ministeren burde have taget initiativ til allerede på nuværende tidspunkt. Men det ser ikke ud til at blive tilfældet, og det kan vi kun beklage.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1-3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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:

16) Anden behandling af lovforslag nr. L 136: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 13/12 95. Første behandling 19/1 96. Betænkning 14/5 96).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Erik Jacobsen (V):

Dette lovforslag indeholder mange positive elementer, som Venstre kan gå ind for.

Vi støtter således opstramningen af kravene i forbindelse med udlejning af busser, dvs. de krav med hensyn til økonomi, faglige kvalifikationer og vandel, der stilles, for at man kan få adgang til at drive busudlejningsvirksomhed, og som hermed kommer til at svare til de krav, der stilles til ejere af busvognmandsvirksomheder, samtidig med at udlejerens skal stå inde for, at bussen er i forsvarlig stand, og sikre sig, at køre- og hviletidsbestemmelserne overholdes, samt at chaufførerne har den fornødne uddannelse.

Desværre har det ikke under udvalgsarbejdet været muligt at bevæge ministeren til at imødekomme nogle helt elementære ønsker, som Venstre har fremført. Her tænker jeg bl.a. på det offentlige mulighed for at benytte sig af hyrevognskørsel.

At det fremover ikke vil være muligt, vil fjernes eksistensgrundlaget for mange vognmænd i

de tyndtbefolkede områder og kraftigt forringe servicen over for de ældre og de svage mennesker i landområderne. For der er vel ingen, der forestiller sig, at man i en landkommune vil starte en bil i de sene nattetimer for at køre en ældre borger til læge eller sygehus, og her må en privat vognmand så træde til. Men vi tror ikke, at de private vognmænd vil kunne eksistere, hvis dette lovforslag bliver vedtaget i sin nuværende form, og dermed lades de ældre og de svage i stikken.

Hyrevognskørsel i tyndtbefolkede områder er i dag en dårlig forretning og kan kun hænge sammen i kraft af, at en overvejende del af kørslen er kommunal kontraktkørsel, og hvis denne kørsel bortfalder, vil der fremover ikke være økonomi i at fortsætte med at udføre egentlig hyrevognskørsel med de små hyrevogne.

Med disse argumenter må vi desværre stemme imod lovforslaget.

Kaj Ikast (KF):

Med hensyn til dette forslag er der meget stor enighed mellem Venstre og De Konservative.

Med dette lovforslag er det meningen at reglerne for buskørsel skal strammes op, og de steder, hvor det sker, er vi fuldstændig enige i den måde, det sker på, men jeg mener, at man godt kunne have fulgt de borgerlige partier eller i hvert fald hørt lidt efter, hvad vi sagde, da vi stillede vores mandater til rådighed for gennemførelse af en lov om, at en bus maksimalt kan udlejes til 18 personer.

Selv om man har et hvidt og blåt kvalifikationsbevis og et førerbevis, synes jeg, det er uforsvarligt, at man får lov til at køre med 48-personers-busser, nogle-og-halvtreds-personers-busser eller 76-personers-busser, hvis man ikke kører til daglig, og vi burde kunne finde en løsning på det problem.

Og jeg er helt enig i, at taxakørsel i landområderne er en saga blot, hvis det her bliver gennemført, for nu får kommunerne lov til at køre folk, der er visiterede, og det vil blive udbudt i licitation, og det vil komme til at ske i alle kommunerne, og dermed er der ingen taxakørsel i landområderne.

Det er en ubehagelig situation, man bringer vore gamle og syge medborgere i, og derfor stemmer vi imod lovforslaget.

Tom Behnke (FP):

I Fremskridtspartiet har vi den samme opfattelse af forslaget som den, der er kommet til

udtryk fra både Venstres og De Konservatives ordfører, nemlig at det egentlig indeholder en del gode og positive elementer, som vi godt kunne støtte, men at vi naturligvis må tage afstand fra forslaget, når vi ser det socialistiske piskesmæld, der går tværs gennem det i forbindelse med det offentlige hyrekørsel.

Derfor vil vi både stemme imod ændringsforslagene fra ministeren og imod selve lovforslaget, når vi når til tredjebehandlingen.

Arne Melchior (CD):

Nu skal det jo ikke kun være ordførerne for de partier, som stemmer imod lovforslaget, der skal benytte lejligheden til at sige et par ord om L 136!

Som vi var inde på allerede under førstebehandlingen, er det en ret vanskelig lovgivning, vi har at gøre med her, og det fremgår af mange ting, også af de mange henvendelser, vi har fået i forbindelse med denne lovændring, for disse henvendelser giver udtryk for ikke bare vidt forskellige, men endog direkte modstridende interesser, således at jeg har følt det tungt at skulle dele sol og vind så lige som muligt i forbindelse med denne lovændring.

Men der er ingen tvivl om, at CD står bag de ændringer, der er foreslået, og vi stemmer både for ændringsforslagene og for lovforslaget ved tredjebehandlingen.

Imidlertid vil jeg gerne benytte lejligheden til at rette en henvendelse til trafikministeren, som har givet tilsagn om – det fremgår også af betænkningen – at han vil nedsætte et udvalg, der skal gennemgå hele grundlaget for loven, altså loven i dens helhed.

Det er vi i CD meget tilfredse med, og vi er også meget tilfredse med, at foruden de berørte myndigheder vil også de berørte organisationer blive inddraget i det udvalgsarbejde.

Og det, jeg så gerne vil lokke ministeren til at love os i dag, er, at han ikke vil tøve med at nedsætte et sådant udvalg, og den omstændighed, at han har accepteret at nedsætte det, viser jo også, at han selv finder, at loven i sin helhed trænger til en grundig gang vask og strygning.

Dette skulle gerne foregå snart, og jeg beder altså ministeren om at give os løfte om både at nedsætte udvalget snart og ikke at give det en alt for uendelig tidsramme at arbejde i – så meget mere som vi jo i næste samling på ny får loven om hyrekørsel, som den lidt gammeldags hedder, altså om taxakørsel, til behandling.

Der er nemlig visse korrelationer mellem disse to love, idet de begge omhandler persontransport, også kollektiv persontransport, og adgangen til de forskellige forretningsformer inden for både buskørsel og taxakørsel har en række fælles berøringspunkter, og det vil være heldigt for både Folketinget, Trafikudvalget og ministeriet at kunne se disse ting i en større sammenhæng, således at vi får ajourført og moderniseret reglerne, ikke blot de administrative regler – det har ministeren allerede givet tilsagn om – men også vilkårene i almindelighed, således at sol og vind kan blive delt lige mellem den offentlige og den private sektor og de forskellige former for kørsel.

Jeg siger på forhånd tak, hvis jeg kan håbe på, at ministeren vil besvare min opfordring om en lille smule hastværk positivt.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hr. Arne Melchior berørte vel i sin allersidste udtalelse fra talerstolen i denne omgang hovedproblematikken i dette lovforslag, nemlig at det drejer sig om at dele sol og vind lige, for det er nok så meget det, lovgivningen for busområdet og for hyrekørselsområdet handler om.

Derfor vil jeg sige tak til ordførerne for Venstre og De Konservative for anerkendelsen af, at der med det lovforslag, som nu ser ud til at kunne finde flertal i Folketingssalen, er tale om en fornuftig opstramning i retning af strengere adgangskrav og større krav til branchens udøvere, hvilket medfører mere lige konkurrencevilkår for branchen, således at busvognmændene i højere grad oplever, at deres konkurrenceforhold forbedres i forhold til den udlejningspraksis, der er blevet en realitet i de senere år.

Og jeg må sige til hr. Kaj Ikast, at havde det været meget nemt at finde en afgrænsning, som ikke havde givet yderligere problemer, f.eks. at busudlejning maksimalt var tilladt til befordring af 17 personer, så havde det da bestemt været et forslag, som burde have været overvejet meget nøjere.

Imidlertid er tilfældet jo det, at under den tidligere regering – jeg tror endda, det var under hr. Kaj Icasts ledelse af Trafikministeriet – blev der netop gennemført en mulighed for, at der kan foretages udlejning af busser uden en 17-personers-grænse, hvilket medfører, at der er etableret en branche, som drives under helt almindeligt godkendte vilkår, og det har ikke været regeringens agt at nedlægge eller indskrænke nogen erhvervsmuligheder; det har

været regeringens agt at stramme de vilkår op, hvorunder branchen i øvrigt drives, og det har først og fremmest været regeringens hensigt at forøge trafikikkerheden. Det har simpelt hen været vores målsætning, da vi fremsatte dette lovforslag, som ser ud til at kunne finde flertal i Folketinget, hvilket jeg er glad for.

Så er der hele den problematik, som hr. Erik Jacobsen er inde på, nemlig spørgsmålet om plejeinstitutioners adgang til at udføre ikke-erhvervsmæssig kørsel for personer, der er visiteret til behandling på plejecentrene.

Her mener jeg der er tale om en naturlig udvidelse i overensstemmelse med den almindeligt anerkendte udvikling af plejebegrebet. Der er altså tale om, at vi i forbindelse med plejebegrebet i dansk socialpolitik lægger meget vægt på, at de ældre kan bo i deres eget hjem, men samtidig have mulighed for at få en sådan service på et plejecenter, at det gør dem i stand til at bo i deres eget hjem så længe som muligt. Og det, vi gør nu, er blot at udvide institutionernes muligheder i overensstemmelse med udviklingen af plejebegrebet, således at den form for ikkeerhvervsmæssig kørsel også kan udføres af institutionernes egne busser, hvis institutionerne måtte være i besiddelse af sådanne busser, og jeg mener ikke, at der er tale om, at det på nogen måde undergraver hyrekørselserhvervet.

Jeg vil give Arne Melchior ret i, at der er tale om en vanskelig lovgivning, og jeg er enig i, at der er mange modstridende interesser, og at det er vanskeligt at dele sol og vind lige.

Og det er bestemt min agt at følge hr. Arne Melchiors henstilling, og selv om jeg ikke vil bruge det kendte begreb »hellere i dag end i morgen«, vil jeg dog snarest muligt sørge for at få nedsat et udvalg, der kan gennemgå hele buslovgivningsområdet og de tilknyttede administrative regler, således at vi inden for en snæver tidsramme kan få et fuldstændigt grundlag for en eventuel revision af busloven, og således at vi også kan få afdækket en række af de berøringspunkter, som busloven har fælles med taxalovgivningen eller lov om hyrekørsel, som jo kommer til behandling i Folketinget i det nye folketingsår – det er i hvert fald min agt.

Med denne tilkendegivelse håber jeg at have bekræftet hr. Arne Melchiors ønske om, at et sådant udvalgsarbejde snarest muligt vil blive igangsat, og at det vil blive igangsat under den forudsætning, at det kan blive færdigt inden for en meget snæver tidsramme, således at der kan lægges op til en egentlig revision af en meget

komplikeret lovgivning, der først og fremmest sigter på at forbedre trafikikkerheden og sikre en fornuftig vandel i branchen, men som også sigter på at dele sol og vind lige mellem erhvervsudøverne i de forskellige brancher og de offentlige myndigheder.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Jeg synes, det er meget flot, at trafikministeren vil nedsætte et udvalg, der skal se på sagerne, men det ville nu have klædt ministeren, hvis han havde gjort det, før lovforslaget blev fremsat, og det synes jeg han godt kunne have gjort, for det skaber utryghed i erhvervet, at man nu giver kommunerne mulighed for at tillade institutionerne at køre folk, der er visiteret, i institutionernes egne vogne, for dermed har Kommunernes Landsforening fået en hævdvunden tradition, som man ikke kan tage fra dem igen, og så har vi nedlagt taxaerne i landområderne.

Og jeg sagde allerede under førstebehandlingen, at vi var klar til at lægge stemmer til det lovforslag, som jeg selv har fremsat. Og jeg indrømmer, at jeg selv har fremsat det, fordi jeg mener, at der er alt for mange tilfælde af misbrug af busudlejningsloven i forbindelse med kørsel i udlandet.

Man har ikke styr på egne rækker, og så skal man ikke komme og sige, at vi ikke tør trække et lovforslag tilbage, som vi selv har fremsat!

Det har jeg tidligere fra denne talerstol under forhandlingerne om lovforslaget sagt at vi vil lægge stemmer til, og derfor vil jeg stadig væk sige til ministeren: Hvis ministeren er enig med os i, at der er en vis sikkerhedsrisiko forbundet med, at folk, der ikke er vant til at køre store busser, kører 72-personers- eller 48-personersbusser – om det er det ene eller det andet, er nærmest lige meget, men det i hvert fald normalt med skolebørn og lignende – er det for mig at se sådan, at når erhvervet ikke på ordentlig måde har udnyttet det tilbud, som det har haft, så fortjener det ikke bedre.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Det kan ikke overraske ministeren, at det er et fast princip i Venstre, at det offentlige ikke skal drive erhvervsvirksomhed, og derfor undrer det mig, at ministeren har fundet anledning til at medtage et sådant argument for lovforslaget.

Jeg har selvfølgelig også mærket mig, at der bliver nedsat et udvalg. Jeg synes bare, det er

lidt bagvendt, idet jeg gerne havde set, at dette udvalg var blevet nedsat, inden lovforslaget bliver vedtaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 2 om en ny affattelse af § 2 og § 2 i den nye affattelse vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Efter ønske fra SF går lovforslaget herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) **Forespørgsel nr. F 44:**

Forespørgsel til statsministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om foreneligheden mellem lovgivningen inden for blandt andet planlægnings- og miljøområdet og bestemmelserne i grundlovens §§ 72 og 73?«
Af Svend Erik Hovmand (V), Mariann Fischer Boel (V), Birthe Rønn Hornbech (V), Jens Kirk (V), Christian Mejdahl (V), Hans Christian Schmidt (V) og Jens Vibjerg (V).
(Forespørgslen anmeldt 12/3 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 19/3 96).

Begrundelse

Svend Erik Hovmand (V):

I et ordentligt retssamfund er det enkelte menneske sikret nogle fundamentale rettigheder i forhold til samfundsmagten.

Ytringsfriheden, foreningsfriheden og forsamlingsfriheden er alt sammen eksempler på nogle af de frihedsrettigheder, som vi har indskrevet i vores grundlov.

Men også ejendomsrettens og boligens ukrænkelighed hører til de fundamentale rettigheder, som borgerne har i forhold til samfundet