

(Kort bemærkning).

Hans Engell (KF):

Jeg vil gerne takke forsvarsministeren for det meget klare svar vedrørende personelloven. Jeg synes, det er umådelig tilfredsstillende, at forsvarsministeren på denne måde sætter Det Radikale Venstre på plads og meddeler Det Radikale Venstre, at uanset at partiet og dets ordførere har haft synspunkter om, at personelloven skulle ændres, så er det ikke regeringens politik, og et sådant forslag vil ikke nyde fremme. Det hilser jeg med tilfredshed.

I bemærkningerne om, at det var i sidste øjeblik, ligger der, at det har taget lang tid. Og det har jo stået ganske klart, også for vores allierede både i Tyskland og Polen, at der i den danske regering var betydelig uenighed om dette udspil.

Altså må jeg minde om, at i Det Radikale Venstres mindretalsudtalelse i Forsvarskommissionens beretning står der »hvis man går videre«. Altså man anvender formuleringen på et tidspunkt, hvor vi i Folketinget havde forholdt os til aktstykket om en reetablering af kasernen i Szczecin.

Dog opererer Det Radikale Venstre med et »hvis« i Forsvarskommissionens betænkning, og det har selvfølgelig vakt en vis opmærksomhed i de andre lande. Der er blevet spurgt til det: Kunne man regne med, at den danske regering fremkom med et forslag? Da havde det været hensigtsmæssigt, hvis det var sket tidligere. Det er kommet nu, og det er vi tilfredse med, og jeg kan forsikre ministeren om, at det bliver ikke på konservativ foranledning, at forslaget ikke bliver båret så hurtigt igennem som muligt.

(Kort bemærkning).

Søren Søndergaard (EL):

Jeg skal overhovedet ikke anfægte, at en del af de protester, der kommer fra Rusland, er usaglige, og at en del af dem henfører til forkerte grunde.

Problemet er bare, at det jo sådan set er ligegyldigt, hvis det afspejler en situation, hvor højernationalistiske eller venstrenationalistiske kræfter for den sags skyld på baggrund af de usaglige argumenter får vind i sejlene.

Jeg forstår forsvarsministerens strategi på den måde, at det gælder om at udvide områdets stabilitet. Og det synes jeg kan være en fornuftig strategi, hvis ikke den udvidede stabilitet betyder, at ustabiliteten i umiddelbare nærom-

råder øges dramatisk, for så er der ikke meget vundet ved at udvide områderne med stabilitet. Men det er en større diskussion.

Jeg vil bare til sidst takke forsvarsministeren for, at han også så klart til både hr. Engell og til hr. Arne Melchior gjorde rede for, at den vedtagelse, der ligger her, kan rummes inden for den økonomiske ramme for forsvarsforliget, regeringen har fremlagt. Det vil sige, at uanset hvordan man stiller sig til det her forslag, kan man sagtens stemme for og acceptere den ramme, som regeringen har fremlagt for de kommende forsvarsforligsforhandlinger.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Forsvarsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 188: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt om ophævelse af lov om international buskørsel. (Skærpet kontrol med tunge køretøjer, fjernbuskørsel, definitionsbestemmelser, kompetenceregler, forsøgsordninger m.v.).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 25/2 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Med det her foreliggende lovforslag sker der en gennemgribende revision af busloven, hvis hovedindhold jo stammer helt tilbage fra 1978.

Fjernbusser og kommunale plejehjemsbusser, foreningsbusser, turist- og rutebilkørsel har sammen eller hver for sig gennem årene ført til mange overskrifter i pressen. Busudvalgets betænkning indeholdt også sammenstød af forskellige holdninger. Af høringsssvarene, vi har fået indtil nu, kan jeg se, at vi flere steder bliver nødt til at træffe politiske valg. Og efter konferencen i Viborg sidste år overrasker det mig faktisk heller ikke. Jeg synes, lovforslaget på en god og afbalanceret måde afspejler mange af de synspunkter og mange års erfaringer.

I Socialdemokratiet kan vi godt støtte forslaget om udbud af fjernbusser over Storebælt. Og det er også nødvendigt med time-out om 3-4 år for at vurdere forsøget og også passagerudviklingen både i busserne og hos DSB.

Det er også udmærket, at regionale busselskaber kan lave grænseoverskridende kollektiv trafik mellem Sverige og Tyskland.

Lovforslaget løser også det såkaldte »Per Post-problem«, som vi også har oplevet på Fyn for et par år siden. Det bliver lettere for plejehjemmene at bruge deres busser til gavn for beboerne og til glæde for de pårørende. Også udlån af busser mellem plejehjemmene må nu finde sted som mellem foreninger, der har egne busser. Blot skal man her være opmærksom på, at chaufførerne selvfølgelig foruden den rette alder har den fornødne uddannelse: kørekort, hvidt og blåt kvalifikationsbevis. Så derfor vil der være nogle chauffører, der skal i gang med efteruddannelse. Men det passer udmærket godt med lovforslagets øvrige formål, nemlig en forbedring af færdselssikkerheden.

Som i taxaloven og i godstransportloven er det også tilfredsstillende, at manglende indfødsret heller ikke i busloven fratager mennesker næringsmuligheden.

Det er også tilfredsstillende, at lovforslaget indeholder samme og skærpede sanktionsmuligheder over for busvognmænd og -chauffører, som gøres gældende i godstransportloven. Reglerne for tildeling og frakendelse af tilladelse til kørslen er også ensartede i godstransportforslaget og nu her i det foreliggende forslag til lov om buskørsel.

Det fører mig til at sige, at jeg synes, vi under udvalgsarbejdet skal afprøve ministerens idé om sammenlægning af Persontransportrådet og Godstransportrådet.

I det hele ser jeg frem til et godt udvalgsarbejde om det her foreliggende lovforslag, såle-

des at vi kan gøre loven færdig inden sommerferien, og Socialdemokratiet støtter lovforslaget.

Kristian Jensen (V):

Venstre er tilfreds med, at der nu, efter at buslovsudvalget i november 1997 kom med sin rapport, er kommet et udspil fra regeringen. Vi havde dog håbet, at det havde været et mere konstruktivt udspil, et udspil, der lagde mere op til at kigge på erhvervslivets ønsker med hensyn til denne buslov.

Vi synes, at den linje, der er videreført fra loven om godskørsel, som også den socialdemokratiske ordfører var inde på, er positiv, både hvad angår indfødsret og de andre forhold. Og vi hilser det også velkommen, at der nu bliver lavet forsøg med fjernbustrafik.

Vi føler dog, at der i forsøget omkring fjernbustrafik er nogle punkter, der skal debatteres. Vi skal have undersøgt, hvilken indflydelse det får på DSB's ruter, hvordan man lægger de nye fjernbusruter. Vi skal have undersøgt, om de eksisterende ruter vil blive påvirket af de fjernbusruter, der kommer. Vi synes måske, at fem fjernbusruter i forsøgsordningen er et tal, som skal diskuteres, som vi skal have kigget på, også ud fra erfaringerne fra den rapport, som Transportrådet er kommet med.

Vi føler måske, at den sammenlægning, der er tale om, eller ønsket om et nyt nationalt overbygningstrafikselskab bestående af amternes trafikelskaber er en ordning, som kan virke temmelig omfangsrig, som kan virke temmelig hæmmende. Og vi vil gerne have at vide, hvad planerne på længere sigt skulle være med at sådant nationalt trafikelskab.

For os er det vigtigt, at der stadig væk er plads til, at de foreninger, der har en bus, de hjem, ældreinstitutioner m.v., der har ønske om kørsel med egen bus, har mulighed for det, men at vi samtidig tager hensyn til sikkerheden. Derfor ønsker vi også i udvalget at kigge på de krav, der stilles til førere. Vi synes dog ikke, at det skal være op til ministeren i lov eller bekendtgørelse at definere, hvorvidt der skal være kørehviletidsbestemmelser, og om der skal være fartskrivere i disse busser. Det mener vi er noget, der skal afgøres i de drøftelser, vi skal have fra nu af.

Ligeledes synes vi, at der er en række afgrænsninger mellem rutekørsel og turistkørsel, der ikke er opfyldt. I ministerens fremsættelsestale anfører hun, at det er et ønske at få afgrænset denne kørsel. Vi synes ikke helt, det ønske

er kommet præcist på plads i lovforslaget, og det ønsker vi at studere nærmere under udvalgsarbejdet, som nok skal blive aktivt.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Når jeg bad om ordet for en kort bemærkning, var det, fordi Venstres ordfører var inde på fjernbusser og udtalte – og nu skal jeg lige høre Venstres ordfører, om jeg forstod det rigtigt – at regionernes koordinering af fjernbusserne her vil virke hæmmende. Forstod jeg det rigtigt? Er det sådan, at Venstre nu vil have det centraliseret?

Med hensyn til det andet om fartskrivere er Venstres ordfører vel opmærksom på, hvad ministeren skriver om fartskrivere i høringsvarene.

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Jeg gør den socialdemokratiske ordfører opmærksom på, at jeg nøje har læst, hvad der står på side 19 i lovforslaget om fartskrivere. Det er det, jeg forholder mig til. Jeg går ud fra, at det, der står i lovforslaget, er det, vi skal diskutere her.

Med hensyn til fjernbusruter er det jo sådan, at der i dag er en række fjernbusruter, der kører og kører ganske glimrende på privat initiativ, og vi ønsker ikke, at et kommende nationalt trafikelskab på nogen måde skal komme ind og forhindre, at disse private initiativer skal komme til at fungere fortsat.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Er der noget i lovforslaget, der vil forhindre, at X-busseekretariatet i Viborg også vil kunne komme ind og køre det nye forsøg med fjernbusser?

Med hensyn til fartskrivere kan jeg sige, at ministeren har meddelt, at man i hvert fald ikke i forlængelse af vedtagelse af det her lovforslag vil forlange fartskrivere indsat med det samme i de busser, som f.eks. er hos plejehjemmene.

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Som nævnt er der en række ting, vi skal have afklaret under udvalgsarbejdet, deriblandt også hvilken rolle de private fjernbusselskaber skal have inden for et eventuelt nationalt trafikelskab, hvis det skal oprettes.

Med hensyn til kørehviletidsbestemmelser og ønsket om fartskrivere så står det stadig væk i lovforslaget side 19, at det endvidere i den forbindelse – altså i forbindelse med bekendtgørelsen – vil blive overvejet, om det vil være hensigtsmæssigt at stille krav. Jeg går ud fra, at det, der står i lovforslaget, også er det, vi skal diskutere.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det, jeg godt vil spørge Venstres ordfører helt præcist om, er: Kunne Venstres ordfører ikke synes, det var en god idé, at da man har et etableret X-busseekretariat i Viborg, kunne det komme på banen i forbindelse med administrationen af fjernbus over Storebælt i forlængelse af lovforslaget her?

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Venstre støtter ideen om fjernbusser. Vi ønsker, at fjernbusser skal komme til at køre så effektivt som muligt som et supplement til DSB og de ruter, som vi nu driver dér. Derfor er vi åbne over for mange forskellige muligheder.

Jeg vil da slet ikke afvise, at X-busruernes sekretariat kan komme ind. Det var derfor, jeg sagde, at vi vil gøre en aktiv indsats under udvalgsarbejdet, og det er netop et af de spørgsmål, vi ønsker at få opklaret under udvalgsarbejdet.

Kaj Ikast (KF):

Vi har jo i mange år set hen til dette lovforslag, og jeg vil gerne meddele ministeren med det samme: Vi er dybt skuffede. Vi havde set frem til, at det var en erhvervsvenlig lovgivning, der kom, med en betydelig større liberalisering. Der er også kommet en liberalisering på tre felter, de kommunale institutioners, private foreningers og privatpersoners biler. Men på det erhvervsmæssige område er der ikke kommet nogen liberalisering, der er følelig.

Det er vi skuffede over, for vi har konstant haft problemer. Jeg har kun siddet i Persontrafikrådet, jeg tror det er 15 år eller sådan noget, og vi har i alle årene haft problemer med at administrere buslovens § 4, stk. 4, og der er ingen rettelser i den. Det vil give problemer i fremtiden, således at vi stiller vores konkurrerende erhverv, altså det private erhvervsliv, dårligere, og vi støtter jernbanen og DSB på alle mulige måder, som ikke skulle være nødvendige.

Når man tænker på, at 50 pct. af busserne i Danmark er private busser eller kommunale busser, ikke erhvervsmæssige busser, så er det kun en fjerdedel af dem, der har kørehviletidskiver, sådan som det kører i dag. Det må vi jo sige. Når ministeren siger, at der skal strammes op, så vil det, så vidt jeg kan læse ud af det her, kun være hver fjerde bus, der er omfattet af kørehviletidsbestemmelserne.

Det synes jeg man skal se på, for når man slår så hårdt på kørselssikkerheden, skal man også leve op til det, ellers må vi diskutere i udvalget, hvordan vi kan lave det på en effektiv måde.

Afgifterne er jo nok det, der er mest skævt i denne lovgivning. Jeg tænker på moms, vægt-afgifter, udligningsafgifter og dieselafgifter. Hvorfor rammer det alt sammen kun turistsiden og ikke de øvrige busser? Det er jo en skævvridning af konkurrencen, og det gør jo netop, at de busser, der kører normal rutekørsel, ikke lovligt kan køre turistikørsel. De gør det jo i dag, og det var jo netop det, vi skulle komme til livs i den lovgivning, vi laver her, således at de busser, der ikke betaler afgift, ikke må bruges til turistikørsel. Det var jo bl.a. et af ministerens store ønsker med det her, og det opnår vi altså ikke, fordi afgifterne her er så store på den ene del, men ikke på den anden.

Så kommer vi til fjernbusserne, og jeg mener, det er en direkte beskyttelse af DSB og intet andet. Da vi lavede betalingen for Storebælt, skulle DSB have stor rabat. Der skulle busserne og bussernes passagerer betale en stor afgift. Nu vil ministeren også til at regulere det; fem ruter kan få lov at køre. Jamen vi bygger for 21 mia. kr., og så skal man begrænse, hvem der må køre over! Jeg havde med glæde set, at man havde givet det hele frit, således at vi kunne få et fjernbussystem, som kunne være et virkeligt supplement til hele det DSB, vi har kørende i dag, og netop med et liberaliseret DSB.

Jeg vil gerne her til sidst stille et helt kontant spørgsmål til ministeren: Hvorledes ser ministeren § 4, stk. 4 omsat for fjernbusserne? Når vi kommer til 2004, vil det så sige, at de private virksomheder, der selv har oparbejdet en fjernbusrute med stort underskud i de første år, som nu efterhånden kører rundt, skal søge om at få lov til stadig væk at have deres egen rute?

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Hr. Kaj Ikast levede fuldt op til det, jeg sagde i min ordførertale om sammenstød i forbindelse

med busloven her. Hr. Kaj Ikast mangler liberalisering og mener, at fjernbusforsøget er alt for lille, alt for lille.

Men jeg mangler hr. Kaj Icasts vurdering af, hvad det så ville betyde for DSB og DSB's muligheder for at opretholde den jyske længdebane, Thybanen osv., om vi skulle give ekstra statstilskud for at give den øvrige del fri? Det manglede jeg hr. Kaj Icasts holdning til.

Jeg vil da godt spørge, om det skal betyde, at hvis Thybanen og den vestjyske længdebane får problemer, vil De Konservative være villige til at forøge samfundets tilskud til DSB.

Så var hr. Kaj Ikast inde på afgifter, som ministeren jo klart fortæller ikke er indeholdt i lovforslaget. Men ministeren udsendte jo et oplæg til debat nu her for et par dage siden om også at pålægge den del af trafikken, som hr. Kaj Ikast nævner, rutetrafikken, afgifter, som så kunne tilbageføres på en eller anden måde. Er det et forslag, som hr. Kaj Ikast kan støtte? Vi skal ikke have debatten i busloven, men det kunne da også være interessant i den generelle debat om afgifterne at høre De Konservatives syn på det.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):
 Og det hører vi nu – hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Hvis jeg nu begynder at læse dette lovforslag: Øresund, der gælder ét sæt spilleregler. Der må HT godt komme til at køre over. Det synes jeg er fint. Hvad siger DSB? Så skal de have compensation. De fik en favørstilling, da vi lavede Øresundsforbindelsen. Hvorfor skal man ikke give det fri over Storebælt? Jeg forstår simpelt hen slet ikke holdningen. Der er ingen liberalisering i det.

Det vil gå ud over Thybanen. Jeg har ikke set nogen, der er mere interesseret i at få nedlagt Thybanen, end den minister, vi har i øjeblikket. Vi har aldrig gjort det, og vi har aldrig talt om det. Vi har heller ikke talt om, at det skulle overgå til amterne. Det er den regering, der sidder i øjeblikket, der har talt om det.

Afgifterne: Hvorfor skal vi have flere afgifter på erhvervslivets biler, der er så overbelastede, og hvorfor skal man på gammel socialdemokratisk vis også hæve alle de andre afgifter og sige, at det kommer til at passe. Det er da en mærkelig indstilling af have til det, at alt skal reguleres. Hvorfor ikke have det frit, ligesom man

har det i så mange andre lande, hvor det virkelig er et supplement til den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det kommer jo til at minde mig om landbrugsdebatten for et års tid siden, hvor man snakkede om, at man skulle lade markedsøkonomien virke, da det gik godt med svinepriserne, og nu, hvor det går nedad, så forlanger man planøkonomi.

Det er det samme, som hr. Kaj Ikast siger: Altså man skal bare give det frit og liberalisere med hovedet under armen, og så kan samfundet stå tilbage med omkostningerne.

Hr. Kaj Ikast tager ministeren ind og siger noget om, at ministeren har nogle prioriteringer vedrørende Thybanen. Det, jeg spurgte om, var, hvordan hr. Kaj Ikastrs prioriteringer omkring Thybanen og indtægterne her var.

Det er helt klart, at Øresund jo er lidt anderledes end Storebælt, for Øresund forbinder to lande, og det er en væsentlig pointe. Det næste, man skal være opmærksom på, er jo, som det også fremgår af et høringssvar fra ministeren, at DSB kommer med i den planlægning af en eventuel trafik, som HT – måske – kommer til at køre i Øresundsregionen.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det var et interessant svar, hr. Kaj Ikast kom med her. Jeg har forstået det sådan, at Det Konservative Folkeparti ønsker en total liberalisering af fjernbusdrift. Men samtidig ønsker hr. Kaj Ikast i modsætning til Socialdemokraterne, der måske er lidt nervøse omkring det spørgsmål, hundrede procent at bevare Thybanen og Vestbanen, også i den situation, hvor vi får total liberalisering. Sådan forstod jeg hr. Kaj Ikastrs svar.

Jeg synes, det er spændende og interessant, at hvis vi får en borgerlig regering, så kan jeg være tryk ved, at Thybanen og Vestbanen bliver bevaret, selv om vi får masser af fjernbusser. Tak for det svar.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg troede egentlig, at Enhedslisten gik ind for kollektiv trafik, og at det ikke alene var jernbanerne. Jeg anser en bus for kollektiv trafik, men det kan godt være, Enhedslisten ikke gør det.

Så vil jeg gerne sige, at vi har i alle årene beskyttet Vestbanen. Det sludder, der kommer fra ordføreren for Socialdemokratiet, har været fremme i de sidste 50 år. Hver gang der skulle ændres noget ved DSB, så var det den Vestbane, der skulle hænges ud. Sådan har det været. Jeg husker det, da hr. Risgaard Knudsen var gruppeformand, og senere, da han blev trafikminister, truede han også med at nedlægge den.

Nej, jeg synes, man hellere skulle tage og se på, at DSB skal være konkurrencedygtig. Det skal de være med det store statstilskud, vi giver dem. Med det skulle de kunne konkurrere. Det statstilskud, vi giver, dækker de små baner, der giver underskud. Skal vi så også til at nægte alle andre at konkurrere for deres egne penge? Jeg forstå slet ikke tankegangen. Jeg forstå godt, det går så skidt her i landet, som det gør.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg ville sige til hr. Kaj Ikast, at i Det Radikale Venstre har vi da også været optaget af, om man kunne lave en total liberalisering af busser over Storebælt. Det, vi var inspireret af i den forbindelse, var jo, at formanden for Transportrådet, Hans Zeuthen, sagde til presse og andre, der ville høre på det, at segmentet, altså de mennesker, som ville tage over Storebælt, hovedsagelig ville være pensionister og studerende, og det ville ikke gøre DSB noget.

Når vi har givet os eller ændret holdning til det her, så er det for det første, fordi der er lavet en forsøgsperiode på ikke mere end 4 år, og dernæst, fordi vi faktisk tror, at det er en reel styrkelse af den kollektive trafik i yderområderne, at man laver det her. Da forsøgsperioden er så relativt kort, mener vi egentlig godt, at man kan få et udmærket billede af, hvordan det her kommer til at virke på sigt, og så sker der ikke så meget ved det.

Endelig må jeg sige, det er sådan, at DSB, som hr. Kaj Ikast ligesom jeg gerne vil have gjort meget konkurrencedygtig, jo altså skal betale. Jeg ved godt, det ikke er så meget nu, men det stiger jo for at køre under Storebælt, og det . . . nå, jeg kan se, den røde lampe lyser, men vi kan jo så måske fortsætte diskussionen, når min ordførertale kommer på.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Kort og godt handler det om liberaliseringen, og vi synes i Socialdemokratiet, det er et

interessant forsøg, at det bliver gennemført på Storebælt på fjernbusserne, men vi er jo også opmærksomme på, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at det her kommer til at koste DSB passagerer og penge.

Når vi også har givet den rabat til DSB, som hr. Kaj Ikast nævner, i forbindelse med Storebælt, så er det jo, fordi vi er interesseret i at bevare den kollektive trafik. Og mit spørgsmål gik jo ganske enkelt på, at de 6, 25, 28 mio. kr., som man vurderer det kommer til at koste DSB, bliver det, vi kommer til at hænge på med skatteyderpenge, hvis vi vil opretholde den service, som DSB har i øjeblikket.

Kaj Ikast (KF):

Det er jo netop det, der er forskellen på Socialdemokratiet og de borgerlige partier. Alt, hvad der skal gå ud over DSB, skal de have kompensation for. Hvorfor skal de det? De skal bare lære at konkurrere ligesom alle mulige andre. De får deres betaling, og så skal de konkurrere inden for det. Er der nu nogen, der går ind og tager 25 passagerer? Jamen de har jo fået mange flere passagerer, end de nogen sinde havde drømt om.

Og så skal de lige pludselig have kompensation. Hvorfor skal de det? 28 mio. kr. står der så pænt, men hvem siger, det er rigtigt? Er der nogen, der har regnet efter? Busserne betaler ekstraordinær høj pris, for at de ikke må konkurrere med DSB. Det var jo det, vi fastsatte, og nu, hvor der så skal ændres i det, ja, så kan det ikke lade sig gøre, fordi så taber DSB penge. Det er noget sludder, det her, og det hænger ikke sammen. Det er ren og skær socialdemokratisk beton.

Så vil jeg gerne sige rent ud til Enhedslisten: Ja, jeg så meget gerne, at det blev givet frit, og så vil man opdage, at vi får en betydelig bedre kollektiv trafik, end vi nogen sinde har haft, og det bliver ikke en krone dyrere for staten, tværtimod.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Det var jo ellers lige ved at blive en sjov diskussion. Jeg ville da godt have hørt, om hr. Kaj Ikast så også mener, DSB skal sige: Lad falde, hvad ikke kan stå, sådan på god socialdemokratisk manér. Lad falde, hvad ikke kan stå, og den dér vestbane osv. vil falde hurtigt, hvis ikke

de har forpligtelse til at køre den. Altså, hvis de også skal have lov til at være liberale og ikke have forpligtelse, så skal de jo have lov at komme og sige: Skidt med det, og så skal vi bare høre skrigeriet, og så skal vi høre, hvordan der kommer planøkonomi, og så skal vi høre, hvem der skal tvinges til hvad, og hvem der skal sikre, at der er faste osv., osv.

Vi havde selvfølgelig været betænkelige ved den dér med fjernbusordningerne præcis af de her grunde, og bl.a. fordi en meget stor del af de passagerer, som DSB har i øjeblikket, er nogle, som vi jo med glæde har været med til at give rabator dninger, men det vil sige, de ikke uden videre er dem, der kommer til at køre på de andre ruter også.

Noget af det, vi skal have undersøgt, er, hvordan de dér rabatter fungerer i sammenhæng med det. Jeg er glad for, det er en forsøgsordning, for der er ingen tvivl om, at det at sætte busserne ind dér forbedrer mulighederne for den kollektive trafik på de strækninger. Der er jo ikke nogen, der her kan bestride, at det da er godt at have flere muligheder.

Sagen er, at vi samtidig har en række forpligtelser, som vi har påtaget os i det her samfund, over for dem, der ikke bare uden videre kan klare den dér junglefrihed, som hr. Kaj Ikast går ind for, og jeg går i og for sig ud fra, at når han kommer hjem til sine egne vælgere, vil de alligevel også gerne have, at der er lidt statsstyring i de tyndt befolkede områder. Så vi er glade for, at det er et begrænset forsøg og vil følge det med meget opmærksomhed.

I øvrigt er vi forholdsvis tilfredse med her forslag. Nu er jeg jo en af dem, der ikke har sidet i noget råd i 15 år, og jeg må sige, jeg ikke synes, det er helt indlysende nemt at få styr på, hvad det er, der skal ske i denne her lov. Selv hvor jeg med de åndsevner, der er til min rådighed, satte mig til at læse det, kunne jeg såmænd ikke altid forstå, hvad det var, der stod. Jeg kan endnu ikke helt finde ud af, hvordan det er med de dér forskellige slags rutekørsler osv., men jeg regner med, at det vil gå op for mig, efterhånden som årene går, og at noget altså måske vil blive klart også i løbet af udvalgsbehandlingen, fordi der er altså en række ting, som jeg ikke synes jeg har helt fod på.

Vi er med på den dér med færdselssikkerheden, og referencerne til L 108, som vi støtter, har så betrygget mig. Jeg går ud fra, det er sådan nogenlunde. Det har jeg så styr på. Og det

dér med fjernbustrafikken mener jeg også at jeg har nogenlunde styr på.

Det dér med den fjerde konkurrence synes jeg altså er indviklet, fordi det er dér, hvor vi skal ned og kigge i det. Umiddelbart reagerede jeg da gevaldigt på HT's, synes jeg, relevante beskrivelse af deres besværligheder med at evakuere Fælledparken, og jeg kan nu også forstå, at det ikke bare er HT, som måske har så mange ruter, så de trods alt kan finde ud af at evakuere Fælledparken med flere busser i de samme ruter, men at der altså også er andre steder, hvor der pludselig kommer store evakueringsopgaver, og hvor det har været en fordel, at de offentlige busselskaber simpelt hen har kunnet gå ind og bruge ruterne.

Der vil vi altså godt være sikre på, at det ikke bliver så besværligt, at vi får ringere forhold for de almindelige mennesker, det her drejer sig om. Fordi meget af det, vi snakker om her, er altså almindelige mennesker, og det er derfor, vi laver denne her lovgivning herinde. Det er ikke for at tilgodese og hygge om hverken DSB eller de private busselskaber, det er for at hygge om befolkningen. Det, der skal være grunden til, vi gør det her, er, at det skal være et system, vi kan få til at fungere.

Så grundlæggende et meget positivt udspil i debatten her fra SF's side, men der er altså nogle ting, som jeg i løbet af udvalgsbehandlingen håber at jeg får så god styr på, at jeg også trygt bagefter kan sige, at vi har sikret en fair konkurrence, der samtidig tilgodeser de offentlige trafikskabers forpligtelse til at sørge for en ordentlig kollektiv trafik også for dem, der ikke bor langs hovedruterne, men f.eks. i de tyndbefolkede områder, hvor hr. Kaj Ikast og hr. Heiselberg er valgt, og også deres vælgere. Ikke nødvendigvis dem, der stemmer på dem, men dem, der bor dér, vil SF gerne tage hånd om.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Tænke sig, at det skulle overgå mig at blive enig med fru Margrete Auken. Jo, det er jeg sandelig. Denne her lov er skrevet, som om den ikke skulle forstås af nogen som helst. Sådan er den jo formuleret. Og jeg ved ikke, om det er berettiget eller ikke berettiget. Jeg kan ikke huske en lov, der har været så indviklet som denne her, hvis man begynder at læse den. Det vil jeg da gerne sige. Det skulle være forbudt at lave den.

Jamen fru Margrete Auken, det var snart det allerbedste, det her, der kom i dag. Børnerabatterne. Børn indtil 10 år skal rejse gratis med DSB, men ikke med de private vognmænd. Hvorfor kan de ikke få den rabatordning som kollektiv trafik? Det forstår jeg ikke.

Men det er jo altså den måde, det røde flertal herinde laver forlig på. Hvem kører mest med fjernbusserne? Det er skilsmissebørn mellem København og Jylland. Jeg har kontrolleret det, fru Margrete Auken. Hvorfor kan de ikke køre gratis, når de kan gøre det med DSB? Og DSB har ikke en chauffør til at gå og tage sig af dem. Det er da ikke næstekærlighed. Hvordan kan det være, at det røde flertal laver sådan en begrænsning over for nogle, og kun statslige foretagender må køre det?

Jeg vil gerne trøste fru Margrete Auken. Jeg har selvfølgelig rettet henvendelse til den tidligere konkurrencekommissær Karel Van Miert om, hvad han mener om det her. Det får vi jo snart svar på.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Ja, jeg blev jo forskrækket, da jeg hørte, at jeg skulle have ros, men så var det altså, fordi hr. Ikast også synes, forslaget var svært. Og det betrykker mig jo i hvert fald, at hr. Ikast ikke synes, det var let, når jeg synes, det var svært.

Men når det så er sagt, vil jeg sige om den dér med børnerabatterne: Vi kan da kigge på det. Jeg vil bare godt sige, at DSB faktisk også har specialpersonale til at tage sig af de børn, der rejser alene. Vi har vogne til dem osv., skilsmissebørnene.

Men det er nu lettere at lave med busserne. Jeg har da min tidligste erindring som alenepassager, da jeg som 4-årig blev sat sammen med mine søskende i Grenå-Fjerritslev-Hans Knudsens Plads med besked om, at de børn skulle af i Års. Det kom de mange, mange timer efter, fordi folk tager sig af det. Det er ikke nødvendigvis dårligt at have de her busser; man behøver ikke nødvendigvis have specialpersonale til det.

Vi skal undersøge, om konkurrencevilkårene bliver sådan, at det ikke længere bliver muligt for DSB at klare de andre ting. Sagen er jo ikke, hvordan vi skal få klaret hovedruten. Den skal vi nok få klaret. Den vil DSB blive ved med at køre uden problemer. Den skal vi nok sørge for, og det bliver nok sjovere at sætte børnene ind i toget under alle omstændigheder end at putte

dem ind i de dér fjernbusser, hvor de bliver køresyge og alt muligt andet.

Men i præcis hr. Ikasts valgområde og hr. Heiselbergs valgområde, som vi snakker om her, vil de også blive ved med at have en jernbanebetjening, som jo under ingen omstændigheder vil kunne betale sig, hvis det skal være på fri konkurrence. Under ingen omstændigheder. Hvem er den idiot, der vil køre sådan nogle meget, meget dyre ruter, hvis ikke det skete med et tungt statstilskud?

Der er ingen af de dér fjernbusruter, der vil ligge og sikre sig, at der kommer fast rute på de områder, hvor der ikke er passagerer.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Svend Heiselberg for en kort bemærkning og derefter hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, skulle det gå rent galt og vi ingen jernbaner får til Thy, så vil vi jo sætte stor pris på, at vi kunne få en motorvej deroppe – (*munterhed*), og så ville vi måske endda egentlig stille os godt tilfreds med sådan en byttehandel.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Så får vi hr. Kaj Ikast. Mon der også her er en morsom bemærkning. ...?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, jeg er jo ked af, at fru Margrete Auken har brugt fjernbusserne som barn, så hun er gal på dem for resten af livet. Det er jeg ked af. Men fru Margrete Auken har i hvert fald ikke været i Jylland for nylig, ikke Vestjylland i hvert fald og ikke med tog, for så ville hun simpelt hen ikke kunne sige det her.

Hvis fru Margrete Auken skulle begive sig til Tønder, så skulle hun se, hvor mange dagsmarcher det efterhånden tager med DSB. Eller hvis man bare skal almindeligt til Sønderjylland sent på aftenen eller for slet ikke at tale om at tage herover til København, så vil man opdage, at det er fuldstændig skævt. Og i hele det store midtområde, der ligger mellem de to baner i hver sin yderkant af Jylland, er der ingen kollektiv trafik andet end busser. Det har fru Margrete Auken aldrig nogen sinde kunnet løse, og jeg har heller ikke. Men telebusserne er det bedste, vi har fået indført, og det var da trods alt i min tid.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har faktisk været både i Vestjylland og i Sønderjylland, ikke bare for nylig, det har jeg også, men mange gange, og jeg er ganske enig med hr. Kaj Ikast: Det er jammerligt. Det er jammerligt. Men hvis det skal løses med hr. Heiselbergs motorvej, er det ikke så jammerligt; det er jo ret flot. Så hvis jeg bare ville tage bilen med, har jeg ingen problemer hverken i Thy eller i Sønderjylland.

Det har jeg, hvis jeg kommer til at forskrive mig til den kollektive trafik, hvor busserne ikke passer med togene osv. Og jeg er da glad for, at hr. Kaj Ikast vil gøre det til en mærkesag, så kan vi hjælpes om det.

Det kommer til at koste penge. Det kommer til at koste penge; det kan ikke gøres gratis, hr. Ikast. Og det er altså ikke gjort med at bygge flere motorveje til det, fordi børnene kan altså ikke køre på løbehjul. Jeg vil hellere køre med fjernbusser, og jeg vil hellere lade mine børn køre med fjernbusser, end jeg f.eks. vil overlade dem til slet ingenting, for det er jo alternativet: at der ikke er noget til dem.

I Sønderjylland er det ikke til at være som gammel, det er ikke til at være der som barn, medmindre man har nogle til at transportere sig, fordi bl.a. hr. Kaj Ikast har sikret sig, at bilisterne er de eneste, der har det godt dér. Og børn får ikke kørekort, gamle har ikke råd til det og kan ikke gøre det, så dem har vi ladet i stikken, og derfor skal vi have et kollektivt transportsystem, ikke af hensyn til hr. Ikasts vælgere – der er måske også nogle af dem, der er dumme nok til at stemme på ham for det her – men af hensyn til dem, der bor der. De skulle gerne have lov til at blive boende uden at skulle drives hen til, hvor der er den her sparsomme kollektive trafik, som er i de områder dér.

Men det er dyrt, og det bliver ikke mindre dyrt af, at man så vil lave så fri konkurrence; at de muligheder, der i øjeblikket er for at oprettholde en subsidieret trafik, igen bliver underdrejet.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Kaj Ikast for den tredje og sidste korte bemærkning til fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen havde fru Margrete nu ikke sammen med regeringen her været med til at hæve ben-

zinafgifterne så meget. 2 mia. kr. kommer der ekstra ind fra benzinafgifterne i år på grund af pinsepakken og dens forskellige virkninger på bilerne; her tænker jeg på alt det skattemæssige, og det er helt i orden.

Men så skal fru Margrete Auken ikke komme og sige, at bilisterne ikke betaler. Bilisterne betaler et sted mellem 36 og 37 og måske ved årets udgang helt i nærheden af 38 mia. kr. om året. Og DSB får altså tilskud, fru Margrete Auken, sidste år på 1,6 mia. kr., og har fået deres materiel gratis. Og de skal konkurrere med nogle, der selv betaler deres materiel, selv betaler deres chauffører og selv tager ansvaret. Det er ikke fair konkurrence.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):
Fru Margrete Auken og derefter regner jeg med, vi går tilbage til ordførrækken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

At vi kan få selv denne her debat til at handle om benzinpriser er alligevel utroligt. Jeg prøvede på at snakke om dem, der under ingen omstændigheder, uanset benzinenprisen, havde adgang til privatbil; børnene og de gamle har det ikke. Og det var om dem, vi prøvede at sige: Vi skal faktisk også gøre noget for dem, og det er så det, bl.a. SF og Enhedslisten sammen med regeringen forsøgte på, da vi havde noget med de tyndtbefolkede områder. Det er det, vi gerne vil blive ved at opretholde.

Jeg kan forstå, at hr. Kaj Ikast, som formodentlig ikke går ind for, at der skal være kørekort til børn uanset hvordan – formodentlig må jeg gå ud fra, at han ikke går ind for det – mener, det også er skingrende lige meget, hvordan børn og gamle har det, bare der er fri fart til frie bilister i deres frie biler på deres frie motorveje ubegrænset betalt, så blæse være med resten.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):
Ja, mine beregninger slog ikke til. Hr. Kristian Jensen for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Hvis det ikke havde været for den ironiske tone, så havde jeg næsten erklæret mig enig med fru Margrete Auken i det sidste. Men det var ikke det, der fik mig på talerstolen.

Jeg er enig med fru Margrete Auken i, at den kollektive trafik skal benyttes og målrettes mod

dem, der ikke har råd til andet. Dem, der har et særligt problem på grund af deres alder, på grund af deres manglende indkomst. Og der er det netop, at Transportrådet i januar sidste år kom med en rapport, der sagde, at netop fjernbusser er til gavn for studerende, forældre og for lavindkomstgrupper.

Skal det dermed forstås sådan, at fru Margrete Auken støtter fjernbustrafikken og støtter nogle flere ruter også på tværs af Storebælt?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er en misforståelse, hvis man tror, at den kollektive trafik kun skal være for dem, der ikke har råd til andet. Jeg har rigeligt råd til andet, og det er jo næsten gratis, for når først man har bilen, er den jo stort set gratis at bruge. Jeg har rigeligt råd til det, men jeg synes, det er dejligt at bruge den kollektive trafik og agter at blive ved med at gøre det, så længe den ikke er blevet ødelagt. Det skal lige være sagt allerførst.

Så har vi jo ikke sagt, vi var imod de dér fjernbusser. Vi prøver bare på i en forholdsvis hård verden at sikre, at vi stadig væk kan opretholde den nødvendigtvis subsidierede trafik til de områder, hvor der ikke er en, hvad skal vi sige, bærbar kollektiv trafik, men hvor det alligevel er vigtigt at have den, og igen ikke kun af hensyn til dem, der ikke har råd til det eller ikke kan. Der er faktisk også andre, der synes, at det er nænsommere at bruge den kollektive trafik end altid at køre på den måde, som jeg heller ikke tror hr. Kristian Jensen mener man altid bør køre på. Sådan har jeg ikke haft ham i kikkerten før. Altså jeg skal også prøve på at lade være at få ham ind i det felt.

Vi går ind for de her fjernbusruter, men vi skal bare sørge for, at det bliver på en sådan måde, at vi får et samlet økonomisk billede, som gør det muligt at opretholde jernbanerne uden at skulle oversubsidiere i tyndt befolkede områder, og det er det, der er pointen i sagen, og jeg tror ikke, at vi er uenige.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):
Hr. Christian H. Hansen som ordfører.

Christian H. Hansen (DF):

Da vores ordfører ikke kan være til stede i dag, skal jeg fremsige følgende – han er i Vestjylland og på grund af en manglende motorvej kunne han desværre ikke nå her tilbage, men han har da nogle bemærkninger til lovforslaget, som

han gerne vil bede ministeren om at lytte meget nøje til, så ministeren har mulighed for at rette det til, inden han dukker op igen.

Der er her tale om et lovforslag af en sådan karakter, at Dansk Folkeparti med stor sikkerhed i den sidste ende må tvinges til at stemme imod. Vi kan dårligt forestille os, at der i de videre forhandlinger og under udvalgsbehandlingen tilføres så tilstrækkelige imødekommelser af Dansk Folkepartis synspunkter, at vi kan stemme for.

Det er selvfølgelig hensigtsmæssigt, at der gennem lovforslaget sikres en forenkling af de mange forskellige kategorier af erhvervsmæssig buskørsel samt afgrænsning af erhvervsmæssig personbefordring og en regulering af bustrafikken.

Det, som umiddelbart springer i øjnene, er specielt spørgsmålet om fjernbustrafikken over Storebæltsforbindelsen, hvor der i lovforslaget gives trafikministeren bemyndigelse til at foretage forsøg med henblik på at supplere det kollektive trafiksystem med endnu et transporttilskud, som det så smukt hedder i de indledende bemærkninger til lovforslaget.

Når der dykkes ned i det enkelte lovforslag og bemærkninger specielt vedrørende fjernbuskørsel, fremgår det tydeligt, at der med hensyn til tilladelsen til rutekørsel skal tages hensyn til, om behovet for kørsel er dækket eller kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

Det nævnes i bemærkningerne, at et sammenhængende jernbanesystem fortsat skal være fundamentet for den kollektive trafik, og at det kan blive meget dyrt at opretholde et velfungerende jernbanesystem, hvis økonomien på alle centrale strækninger udhules af fjernbustrafikken, der kun betjener strækningerne på de mest rentable tidspunkter af døgnet.

Det lyser således ud af lovforslaget, at udviklerne i fjernbusbetjeningen vil være en alvorlig konkurrent specielt til DSB, hvor det klart erkendes, at en varetagelse af transportopgaven på denne måde vil være en åbenbar trussel for det eksisterende og forholdsvis meget dyre offentlige trafiksystem. Således foreslås, at der gives en bemyndigelse til ministeren til, at der i en forsøgsperiode kan udbydes flere fjernbusruter, men vel at mærke at disse begrænses til maksimalt fem.

Dansk Folkeparti finder naturligvis, at konkurrencen på området bør gives helt fri, således at kunderne kan opnå den mest konkurrence-

dygtige fordel. Vi kan således ikke se nogen som helst rimelighed i, at der overhovedet foretages offentlig styring af, hvem der må køre på det offentlige vejnet, herunder Storebæltsbroen.

En anden ting, der fokuseres på i lovforslaget, er færdselssikkerheden i forbindelse med transporten af passagerer og buskørsel. Det hedder nok så smukt, at buskørsel skal foregå under betryggende former af hensyn til færdselssikkerheden, og at dette kan sikres gennem lovgivningens angivelse af økonomiske og faglige, uddannelsesmæssige krav, der skal være opfyldt, før der kan udstedes en tilladelse.

Det ligner en problemstilling svarende til den, vi bl.a. har set på taxalovgivningsområdet, hvor alle nu for at kunne betjene en bus tilsyneladende skal på kursus og aflægge en prøve for deres egnethed til at køre bussen, uanset om de måske har kørt den bus i 20 eller 30 år.

Herunder fremsættes der lovforslag, der udmunder i skærpede bøder bl.a. i tilfælde af overtrædelse af forskrifter vedrørende hastighedsbegrænsere, idet ministeren anser det for en grov forseelse at udføre kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere, eller uden at fartbegrænsere er installeret. Ifølge lovforslaget ser ministeren åbenbart kun en færdselsmæssig risiko i forbindelse med det forhold, at der eventuelt kan være fuset med hastighedsbegrænsere, ligesom man i lovforslaget går helt uden om, at der også i den kollektive bustrafik bør skærpes omkring bøder i tilfælde af grove forseelser.

Efter Dansk Folkepartis opfattelse burde en hastighedsoverskridelse ved kørsel med eksempelvis en HT-bus eller andre forsømmeligheder, f.eks. materiel, som er i uorden, døre, man sidder fast i – det har vi jo set en del tilfælde af her på det sidste – i lige så høj grad medføre skærpede bødekrav samt inddragelse af tilladelserne.

Lovforslaget har tydeligvis til hensigt at ramme de private vognmænd og friholde den kollektive trafik, både i relation til konkurrence-dygtigheden og i relation til skærpede straffe.

Endelig er der det tredje punkt, som Dansk Folkeparti tillægger afgørende vægt, nemlig ophævelsen af kravet om dansk indfødsret for tilladelsesindehaverne samt ansvarlige ledere i selskaberne. Forslaget er en parallel – åbenbart en omsiggribende tendens på dette område – til, hvad vi også har set i taxalovgivningen for nylic.

Dansk Folkeparti har svært ved at se, hvorledes den endog skærpede lovgivning vedrørende buskørsel, herunder krav om faglige uddannelsesmæssige forhold sammen med de skærpede sikkerhedsmæssige krav og de generelle krav til i det hele taget at drive vognmandsforretningen, er forenelig med, at kravet om dansk indfødsret ikke længere skal oprettholdes.

Dansk Folkeparti vil naturligvis gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet, men som nævnt kan vi ikke forestille os, medmindre ministeren har lyttet meget efter nu og får det rettet, at vi kan gå ind for forslaget til sidst.

Arne Melchior (CD):

Dette er meget svært stof. Når både hr. Ikast og selv fru Margrete Auken har haft vanskeligheder med læsningen, skammer jeg mig ikke over at melde mig til den brigade.

Jeg synes, at det er ret så utilgængeligt og burde kunne laves meget enklere. 25 siders bemærkninger til en buslov; det lyder, som om det var cirkulens kvadratur, der skulle løses.

Jeg synes, der er mange problemer i den, herunder også at den skal træde i kraft den 1. juli 1999. Det vil altså kræve meget stor imødekommethed og et meget stort arbejde. Og da der kun er godt og vel halvanden måned til betænkning skal afgives, så vil jeg inødese, at det bliver vanskeligt at nå.

CD's betænkeligheder går på en række ting. Diskrimineringen mellem erhvervmæssigt og ikkeerhvervmæssigt drevne busser synes vi er meget alvorlig. Så er der dette her, der kaldes Trafikfællesskabet, som allerede har fået øgenavnet »Overtrafikskabet«, og som skal være en indkasserende myndighed. Det er vi meget stærkt i tvivl om.

Vi vil da meget gerne være med til at gavne DSB, i høj grad. Som minister på området var jeg selv en vogter over, at der ikke blev foretaget urimelig konkurrence over for DSB, som er en absolut uundværlig institution i vort samfund. Men efterhånden må tiden jo være kommet, hvor DSB hævder sig gennem regularitet og service og øvrige former for kvalitet. Og det går da i nogen grad, men det bør blive meget, meget bedre. Og jeg må støtte de ordførere, der har været inde på, at bustrafik sandelig også er kollektiv trafik.

Men igen: Selve etaten, selve togdriften skal vi have bevaret, og den kan have krav på nogen beskyttelse. Men jeg tror, den går alt for vidt

med den lovgivning, der her er lagt op til. Alt i alt en vanskelig sag.

Jeg ved ikke, om vi kan få lavet en teknisk gennemgang med minister eller embedsmænd og udvalget. Vi vil da gerne medvirke til en hel masse. Men det forekommer mig, at denne førstebehandling viser, at denne lov vil have godt af at oversomme, og at den ikke skal hastes igennem.

Det vil interessere mig at høre ministerens syn på, hvor vigtigt det er, at den bliver vedtaget inden sommer.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Arne Melchior mente, at beskyttelsen af togdriften måske gik for vidt. For vidt.

Nu har vi jo hørt i dag, at der er nogle, der gerne vil have en hundrede procents liberalisering af fjerntrafikken, også over Storebælt. Så kunne det da være interessant at vide, hvad hr. Arne Melchior mener med »for vidt«? Hvor meget skal der sådan løsgøres? Og jeg tror da også, det kunne være interessant for alle ordførerne her i salen at få at vide, hvem der skal bære forslaget igennem.

Altså, hvem er hr. Arne Melchior? Vil han køre i kane med hr. Kaj Ikast osv. for en fuld liberalisering? Jeg forstod ikke helt hr. Arne Melchiors indlæg, så derfor er jeg interesseret i en præcisering.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Det kommer nu. Hr. Arne Melchior.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen jeg skal da gerne medgive hr. Kolstrup, at det ikke var så enkelt at forstå. Det tvinger husordenen, forretningsordenen, mig heller ikke til: at melde klart ud på nuværende tidspunkt.

Jeg har tit herfra stået og forsvaret de radikale ordførere i forskellige slags sager igennem årene, når en ordfører har sagt: På den ene side sådan og sådan; på den anden side må man heller ikke glemme det og det.

Tingene er ikke så enkle, ja-ja eller nej-nej, som hr. Kolstrup her forlanger. Og jeg kører meget gerne i kane – var det sådan? – med hr. Ikast, men jeg tror, vi begge to er galante nok til gerne at ville invitere ministeren med op i kanen.

Så det er ikke et enten-eller. Det er ikke så ligetil, og jeg skylder ikke hr. Kolstrup svar på, hvordan vi vil stille os på et givet tidspunkt, når vi får en hel masse tvivl opklaret.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg skal ikke kaste mig ud i kaneture osv., men jeg vil da godt sige til hr. Arne Melchior, at jeg synes egentlig, det er lidt hårdt over for trafikministeren eller Trafikministeriet at kritisere en lovgivning, fordi man laver nogle bemærkninger, der er så udførlige, som tilfældet er her. Jeg indrømmer, det er tungt læsestof, men jeg synes til gengæld, at de på en meget god måde giver en beskrivelse af det, loven egentlig handler om, og som jo ikke kun er fjernbustrafik, men en egentlig revision af busloven, der i øvrigt hænger sammen med de andre ting, vi behandler i Folketinget i øjeblikket: godskørselsloven, taxaloven osv.

Men når det er sagt, er det jo også klart, at der er en meget varm sag her, nemlig spørgsmålet, om der frit kan køre busser over den motorvejsstrækning, der hedder Storebæltsforbindelsen. Her lægges der altså op til en forsøgsordning, der går ud på at få en del af fjernbustrafikken lagt ind i det kollektive trafiksystem, samtidig med at fjernbusserne i forsøgsperioden ikke fuldstændig skal kannibalisere togdriften over Storebælt.

Vi har sidste sommer – som jeg sagde tidligere i en bemærkning til hr. Kaj Ikast – spillet ud med, at totalt fri buskørsel over broen kunne være en god idé, for vi synes faktisk også, at DSB trænger til noget konkurrence, specielt nu, hvor de har fået indrettet sig som en selvstændig, offentlig virksomhed. Men vi har altså revideret synspunkterne, og vi synes, at det forsøg, der lægges op til her, er udmærket. Det varer ikke så længe – kun til udgangen af 2002, så kan man revidere det – og det, vi specielt har været tiltalt af, er, at det måske endda bliver muligt at trafikforsyne de mere fjerntliggende egne af Danmark på en bedre måde med disse fjernbusser. For man må jo indrømme, at det tager temmelig lang tid – jeg kommer faktisk lige selv fra Thisted – hvis man skal med toget hele vejen deroppefra og til København.

Vi er altså enige i sagen, som den ligger nu, og endelig må jeg også sige, at vi får jo, når Øresundsforbindelsen åbner næste år, et tilsvarende problem. Men vi har altså allerede på forhånd lagt op til, at sagen kan løses, sådan som lovforslaget lægger op til.

Der er også andre ting i lovforslaget, som vi er tilfredse med. Vi er godt tilfredse med de skærpselser, der ligger med hensyn til at motivere – kunne man kalde det – til overholdelse af færdselsreglerne, både de internationale og de nationale. Samtidig skal vi jo, som jeg sagde tidligere, se det hele i lyset af, at vi arbejder med stramninger af samme type.

I Det Radikale Venstre synes vi, at lovforslaget er godt timet. Det hænger godt sammen, og vi kan støtte det.

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo en portion blandede bolcher, vi står med her i dette lovforslag.

Nogle elementer i forslaget indebærer en liberalisering, hvor man kan frygte en underminering af forsøgene på en mere miljøvenlig kollektiv trafik. Andre elementer peger frem mod bedre sikkerhed, og der er f.eks. også en legalisering af vandbusdriften, som jeg absolut kan støtte. Men problemet er, at det er æbler og pærer, der blandes sammen, og hvis man nu har allergi over for pærer, har man altså et problem i sin stillingtagen.

Jeg mener, det ville være meget at foretrække, hvis forslaget blev delt op, og det kan måske også vise sig politisk nødvendigt at dele det op. Jeg ved ikke, om en oversomring kan løse problemet, men det er jeg ikke helt sikker på.

Men hvad angår liberaliseringselementerne: Der introduceres fjernbusser, og det kan resultere i en underminering af jernbanedriften. Der opstilles restriktioner – bevar mig vel – men uanset hvordan sagen vendes og drejes, skal der altså åbenbart tages sæder fra togdriften. De private får mulighed for at score kassen, og de vil selvfølgelig kun køre i områder og på tidspunkter, hvor der er dalere i luften, og så kan DSB så tage sig af udkantssområder og ydertidspunkter. Jeg kunne høre, at det i hvert fald kun var hr. Kaj Ikast, der gav løfte om, at under alle omstændigheder ville man bevare det jyske jernbanenet, hvorimod Venstre jo er interesseret i motorveje næsten hvor som helst.

Derfor mener jeg, at det er utrolig farligt at række en lillefinger til liberaliseringstilhængerne. Så bliver de blot mere lystne og vil have stadig mere, og derfor kan vi lige så godt tage opgøret nu og sige: Der er ikke behov for den liberalisering. Der kan måske være behov for at diskutere buskørsel i Jylland – det er en anden diskussion – men over Bæltet: 100 pct. nej tak!

En af begrundelserne for igangsættelse af fjernbusforsøg er, som der står i teksten, at dermed kan DSB potentielt undgå indkøb af nye togsæt i spidsbelastningssituationerne. Jeg vil gerne spørge: Skulle det være et selvstændigt mål for Socialdemokratiet? Det nægter jeg at tro, men jeg vil da gerne høre ministerens kommentar til det. Hvorfor ikke sige: Målet er mere togdrift baseret på vedvarende energi, gerne flere jernbaneinvesteringer. Vi kan starte med Billund, som igen kan være en blandt flere forudsætninger for en mere regional udvikling af Danmark. Man taler hele tiden om de tyndt befolkede områder – javel, men målet kunne jo netop være en større regional lighed, bl.a. ved en jernbaneinvestering til Billund.

Så vil man sige, at det er dog blot et forsøg; men som sagt tror jeg, det er farligt at række en lillefinger til liberalisterne på det punkt. Men Enhedslisten vil gerne være med til at diskutere fjernbusdrift i Jylland.

Hvad angår rutekørslen, tror jeg, som også fru Margrete Auken var inde på, at vi kan konstatere, at rutekørselsbegrebet indskrænkes. Der må ikke laves særkøreplaner, og rutekørsel skal have en varighed af mindst 3 dage. Det er simpelt hen ødelæggende for den eksisterende kollektive trafik, der så ikke kan betjene sportsbegivenheder og musikfestivals m.m., og det er et punkt, som Enhedslisten ønsker trukket ud af lovforslaget. Hvorfor ødelægge ordninger, hvor den kollektive trafik i de senere år har vist fleksibilitet? Det drejer sig f.eks. om specielle tilbud i forbindelse med julefrokoster.

Men når det er sagt, er der en række nye sikkerhedsbestemmelser, som Enhedslisten kan tilslutte sig, og som ligger parallelt med den lovgivning, vi har drøftet vedrørende transport af gods. Der er nogle problemer, f.eks. med til-ladelsesfri udlån; nogle er med, andre som f.eks. fritidshjem er ikke, og her mener vi der er nogle problemer, man skal se på.

Summa summarum: Der er nogle sikkerhedsbestemmelser, som vi absolut kan gå ind for, og der er f.eks. legalisering af vandbusser, som vi absolut kan gå ind for. Så er der til gengæld nogle liberaliserings-elementer, som vi ønsker bliver trukket ud, hvis vi skal støtte forslaget. Vi vil med hud og hår gå imod, at man nu åbner for en liberalisering over Bæltet, for det er der ikke nogen begrundelse for.

Men som sagt håber vi, at vi kan få delt lovforslaget op i nogle relevante afsnit, så vi kan få en klar politisk debat på området. Æbler og

pærer går ikke, når vi er nogle, der har allergi over for pærer.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nu har jeg jo bemærket, at hr. Søren Kolstrup har forsøgt at løse Københavns trafikale problemer med vandbusser, og jeg vil spørge: Har man nogle overvejelser om også at sætte vandbusser ind oppe i Nordjylland?

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Til hr. Søren Kolstrup vil jeg blot sige, at vi i Venstre ikke går ind for motorveje når som helst og hvor som helst; men hvis hr. Søren Kolstrup har et konkret forslag, kan han jo altid komme frem med det, så vi kan snakke om det.

Hr. Søren Kolstrup er altså hård modstander af fjernbusser. Jeg vil bare spørge, om ikke også hr. Søren Kolstrup har modtaget et eksemplar af Transportrådets rapport, der viser, at fjernbusser er et godt supplement – ikke en erstatning, men et godt supplement – til eksisterende toglinjer, og at det faktisk viser sig, at togene får en mindre belastning, alt afhængig af hvor parallelt ruterne kommer til at ligge, men at biler og også andre trafikformer kommer til at afgive passagerer til fjernbusser, og at der kommer en ny mobilitet ind i samfundet, ved at vi indfører fjernbusser.

Så jeg vil blot sige, at med hensyn til togdriften glæder Venstre sig til at se et udspil fra regeringens privatbanerne, der netop betjener nogle yderområder, hvor der virkelig er et behov for, at der er nogen transport. Vi har endnu ikke set, at det udspil er kommet.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikastr (KF):

Jeg er dybt deprimeret på hr. Søren Kolstrups vegne over, at han ikke har mere tiltro til den kollektive trafik, hvor vi virkelig har en kollektiv trafik, der virker. Tag HT-området, tag DSB i stor almindelighed, i hvert fald på de store ruter – ja, derovre i Jylland, hvor jeg bor, kører det ikke ordentligt, der er ikke nogen dækkende trafik. Men dér, hvor det fungerer, har vi jo en effektiv kollektiv trafik.

Jeg kan ikke forstå, at hr. Søren Kolstrup kan være så bange for konkurrence. De er jo dygtige, de kan deres ting; de har noget godt materielt, som vi har købt til dem, og vi har ofret masser af penge på dem. Og så står hr. Søren

Kolstrup her og er bange for, at en eller anden busejer ovre i Jylland for sine egne penge skal starte noget, han kan gå rabundus med næste dag. Jeg forstår slet ikke den tankegang, men det er jo ikke første gang, vi har været uenige om sådan nogle ting.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, Jylland ligger mig altså lige så meget på sinde som hr. Kaj Ikast osv. Det var derfor, jeg bl.a. nævnte, at jeg var meget optaget af en jernbaneinvestering til Billund, direkte for at styrke trafikken fra Jylland til hovedstaden. Og internt i Jylland er noget, jeg virkelig er optaget af, også at styrke privatbanerne, og når både Vestre og Enhedslisten er så interesseret i det, kunne det da være utrolig interessant.

Jeg kan også fortælle hr. Kaj Ikast, at Enhedslisten er interesseret i at bevare Thybanen. Det er bl.a. derfor, vi siger nej tak til fjernbusserne over Storebælt, præcis af den grund.

Om angående vandbus: Ja, hvorfor ikke? Hvis der kommer et forslag fra Aalborg, har jeg da lyst til det, for selvfølgelig skal de ikke være forbeholdt københavnere. Det er da klart.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne takke hr. Kolstrup for løftet om støtte til privatbanerne. Her er Det Konservative Folkeparti med til enhver tid, og allerede i morgen kan vi optage forhandlinger om, hvilke lovforslag vi kan lave sammen, hvis de bare kan komme til at gavne privatbanerne, for de er udsultede af den regering, som hr. Søren Kolstrup støtter med alle disse kollektive tiltag. Privatbanerne bliver udsultet. Jeg har godt set, man har købt to tog til erstatning for nogle, som var brændt og som var bestilt i forvejen, selv om regeringen var imod det i det forslag, der blev lavet mellem jul og nytår, men ellers har regeringen jo ikke støttet de private baner.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Søren Kolstrup, og derefter regner jeg med, at vi går tilbage til ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan fortælle hr. Kaj Ikast, at jeg sandelig gerne vil være med til at støtte Vestbanen, hvad enten det er linjen til Nørre Nebel, eller det er en tur ned til Tønder. Men Enhedslisten er også

interessert i at være en lille smule påholdende med skattekroneerne, fordi hr. Kaj Ikast jo samtidig vil underminere trafikgrundlaget for nogle af disse baner, og det er vi andre ikke interesserede i. Det er bare dér, forskellen ligger.

Christian Jensen (FP):

Ét er, et søkort at forstå, et andet skib at føre. Denne sætning ville jeg egentlig godt ændre til: Et er, lovforslag og bemærkninger hertil at læse, et andet er lovforslag nr. L 188 og bemærkningerne hertil at forstå.

Vel er jeg ikke gammel i faget her, men det er jeg derimod i den branche, som dette forslag og i øvrigt også lovforslag nr. L 108 om ændring af godskørselsloven, vedrører – mere præcist mere end 38 år. Men til trods for mange timers læsning af paragraffer om stof, som jeg absolut mener sidder ret godt fast i ryggraden på mig, er det ikke lykkedes for mig at forstå så meget af teksten i dette lovforslag, at jeg umiddelbart forstår det.

Om nogle så vil påstå, at det er min evne til at forstå det skrevne, det er galt med, vil jeg lade stå uimodsagt; men jeg vil godt have lov til at hævde, at det foreliggende materiale er næsten ulæseligt for almindelige mennesker. Men har dette været meningen, må man sige, at operationen er lykkedes til fulde, i hvert fald for mit vedkommende og sikkert også for andres. Jeg hørte det, som om også hr. Kaj Ikast har haft svært ved at læse det til trods for sine mange år i denne branche.

Fremskridtspartiet kan ikke tilslutte sig lovforslaget, som det foreligger; men jeg skal da indledningsvis oplyse, at der selvfølgelig er elementer i forslaget, Fremskridtspartiet kan støtte. Fremskridtspartiet kan selvfølgelig tilslutte sig alle tiltag, der tager sigte på at højne trafikikkerhed og arbejdsmiljø i transportbranchen, det være sig i såvel godstransportsektoren som persontrafikken. Det betyder således, at vi kan støtte skærpede adgangskrav til erhvervet, når det gælder bedre uddannelse af personalet, orden i økonomien for udøverne og skærpede krav til miljøvenligt og rigtigt materiel og miljøvenlige brændstoffer.

Jeg skal ikke undlade at oplyse om, at på miljøområdet, er danske transportudøvere allerede godt med. Vi er så godt med, at det transportmateriel, danske transportudøvere anvender, er det absolut bedste i EU og i hele det øvrige Europa i øvrigt i miljømæssig henseende. Dette bevises helt kontant ved, at danske transport-

udøvere er dem, der får udstedt de fleste køretilladelser igennem Europas miljøøje, nemlig Østrig.

Fremskridtspartiet kan derimod ikke forstå, at vi i forbindelse med dette lovforslag overhovedet skal drøfte f.eks. begrænsninger på den nye Storebæltsbro. Hvorfor er der begrænsninger for netop busvognmænd på Storebæltsbroen? Hvorfor er der ikke begrænsning for lastbiler? Hvorfor er der ikke begrænsninger på Lillebæltsbroen? Vi forstår det simpelt hen ikke. Vil man forlange, at almindelige mennesker skal kunne forstå, at nationen bygger et prægtigt og i øvrigt længe ventet bygningsværk for over 20 mia. kr.? Jeg kan selvfølgelig tilslutte mig hr. Kaj Ikasts ønske om en total frigivelse på dette område.

Fremskridtspartiet kan heller ikke tilslutte sig de urimelige forhold om frakendelse af førerretten for de hastighedsbestemte køretøjer. I dette lovforslag, som i lovforslag nr. L 108, ønsker vi ikke, at der gives lov til at køre hurtigt overhovedet med undtagelse af hastigheden på motorveje. Vi ønsker, at uanset køretøjets art må en hastighedsovertrædelse tage udgangspunkt i den skilte hastighed.

Derudover er der mange andre ting, Fremskridtspartiet heller ikke kan gå ind for, og de er blevet kommenteret af de øvrige ordførere, især fra Venstre og Det Konservative Folkepartis side. Vi kan selvfølgelig ikke tilslutte os, at der pludselig med mere eller mindre kontrol sendes 7.000 mindre busser, der under en eller anden form er indkøbt for ikkeprivate midler til konkurrence for de etablerede, på markedet.

Skulle forslaget under udvalgsbehandlingen undergå så mange ændringer, at trafikministerens udtalelse på transportmessen i Herning i går – hvor ministeren lovede fair konkurrence og lige vilkår for alle transportudøvere i dette land – skulle komme til at stå til troende, kunne der måske opstå en situation, hvor Fremskridtspartiet kunne være positivt over for forslaget – men ikke før.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil melde mig til brigaden af politikere, der synes, at dette her er svært stof – ikke bare fordi det er svært at læse, og fordi der er mange, mange bemærkninger, men også fordi det er svært at finde ud af, hvad der er ret og vrang, altså hvad der er godt og skidt i det. Det synes jeg faktisk er ganske besværligt.

Kristeligt Folkeparti hører jo til dem, der gerne vil støtte den kollektive trafik; men den kollektive trafik er jo ikke ensbetydende med DSB alene. Bustrafik er i høj grad kollektiv trafik, og togtrafik er jo ikke hellig, så den skal beskyttes fra alle steder. Der er jo helt klart områder af landet, som ikke kan betjenes på en fornuftig, økonomisk og miljømæssig vis med tog, og her er f.eks. fjernbusser jo ikke kun et supplement, som nogle har sagt, men sandelig også en erstatning.

Når Thybanen kan få problemer, som den socialdemokratiske ordfører sagde på et tidspunkt, er det jo, fordi den ikke fungerer og giver en tilfredsstillende betjening, og fordi omvejen er for stor, når man skal ned omkring Vestjylland for at komme fra Thisted til Midtjylland og Østjylland, og det er jo ikke nemt at lave om på. Vi skal jo ikke til at lægge nye jernbanespor over Mors for at få det til at fungere bedre; det tror jeg ikke på. Det er altså betydeligt bedre og mere fornuftigt at løse problemet med fjernbusser, som man jo også allerede gør, og derfor er det også, jeg ikke forstår, hvorfor det skal være så kunstigt og besværligt at lave et forsøg med fjernbusser, og hvorfor det skal være så stramt og snærende. Jeg kan være i tvivl om, hvorvidt der overhovedet er muligheder at få nogle busoperatører til at gå ind i et sådant projekt som det, der er lagt op til i lovforslaget, også inden for den korte tidstermin. Hvem har råd til at sætte noget i gang og opbygge noget på en forsvarlig måde, og hvem kan nå at få bevis for, om det er godt eller skidt med de snærende bånd?

Jeg mener ikke som De Konservative, at alt skal være frit, for det er helt klart, at så kan vi sagtens få drevet de linjer, hvor der er masser af kunder, og hvor man kan tage kunderne fra DSB på den østjyske længdebane og over Storebælt. Men hvis man skal give frihed til at lave forretning på nogle områder, skal man jo binde de samme busfolk op på, at de også skal køre nogle strækninger, som ikke umiddelbart er så god en forretning. Det var jo det, man kunne bruge fjernbusforeningen eller S-buskontoret, eller hvad det nu hedder, til, og så kunne de jo tilmelde sig de private busoperatører, som har lyst til at være med i sådan en forretning, og indgå nogle omfattende aftaler med det offentlige om at betjene nogle linjer, som det ikke er fornuftigt at betjene med tog, og som måske slet ikke bliver betjent i øjeblikket, mod at de også fik lov til at køre nogle af de steder,

hvor de kunne tjene nogle penge, og hvor de også kunne være med til at udjævne de spidsbelastninger, som også har været nævnt for DSB's vedkommende. Det er jo helt klart, at busoperatørerne har evnen til lige pludselig i påsken eller i julen at kalde 50 busser sammen på én dag, hvad DSB ikke kan stille materiel til, så hvorfor i alverden skal vi ikke bruge dem til den slags opgaver? Det er kun fornuftigt.

Der er mange andre problemer i det her. Jeg har meget svært ved at finde ud af, hvad jeg skal mene om liberaliseringen af skoler og foreningers mulighed for at køre for andre institutioner og dermed altså skabe konkurrence til de private vognmænd. Jeg vil gerne støtte de institutioner, der har de busser, men vi må jo konstatere, at de ofte har fået de busser for offentlige midler – måske som gaver fra en eller anden klub, eller hvem ved hvad – og at de så skal have lov til at gå ud og konkurrere med private busvognmænd, er jeg faktisk lidt betænkelig ved. I det hele taget synes jeg, at der på flere måder er nogle ulige konkurrenceforhold imellem trafikselskaberne og turistvognmændene på den ene side og – som jeg lige omtalte før – turistvognmændene og de institutions- og foreningsejede busser på den anden side.

Som lovforslaget ligger her, kan vi ikke støtte det, og vi synes i det hele taget, det er uheldigt, at der er pakket så mange forskellige ting sammen i én lov, som tilfældet er her, for det gør det noget besværligt at finde ud af, hvad man skal mene. Det kan godt ske, at vi her ligesom på andre områder i denne tid skal bede om at få lovforslaget delt op i flere dele, så vi kan gå ind for det, der er godt, og gå imod det, der er skidt. Vi vil gerne kigge på det hele under udvalgsbehandlingen, men umiddelbart kan vi altså ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Hr. Ole M. Nielsen følger trop med de ordførere, der synes, at stoffet her er svært. Det er nu ikke sværere, end vi selv har gjort det politisk, det skal vi jo være opmærksomme på, for når det er svært, er det, fordi vi politisk har forlangt nogle kompromiser og har forlangt nogle løsninger gennemført, som gør det indviklet og svært.

Når vi ønsker, at foreninger skal kunne køre i deres busser og skal have chauffører og må deles om det, når plejehjem skal kunne køre og

må deles om busser, og de skal have chauffører med, og når vi skal diskutere forskel mellem rutekørsel, turistkørsel og foreningskørsel – ja, så bliver det svært. Men det er, fordi vi politisk gør det svært, fordi vi har forlangt alle de ting.

Hvem husker ikke, da vi for 2 år siden på Fyn havde sagen om Per Post, eller hvad han nu hed, i Haarby, som ikke kunne få lov til at køre plejehjemets bus – hvilket politisk virvar og støtte der var til ham, at han skulle have lov til at køre den bus? Hvis vi ikke forlangte disse ting fra politisk side, var det jo lettere, men vi skal være opmærksomme på, at det er de krav, vi politikere stiller, der gør, at det bliver svært.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først vil jeg gerne kvittere for ordførernes engagement i dette lovforslag. Det er meget tilfredsstillende, at der er et så dybt engagement hos ordførerne, for det betyder, at vi får en grundig behandling af sagen – det er jeg ikke et øjeblik i tvivl om – og det fortjener sagen også.

Så er der mange, der har nævnt, at stoffet er svært, og det medgiver jeg gerne. Hr. Erling Christensen beskrev en af årsagerne til, at det er blevet svært og måske også er blevet sværere med årene.

Jeg har først på året nævnt for flere af Trafikudvalgets medlemmer, at hvis man var interesseret i en teknisk gennemgang af lovforslaget, ville jeg gerne stille mit apparat til rådighed for en sådan teknisk gennemgang. Det tilbud står ved magt, også selv om lovforslaget nu er førstebehandlet, fordi der er mange detaljer og mange forhold, der skal balanceres af, før vi kan gå ud med en færdig buslov. Jeg er sådan set helt enig i de mange bemærkninger, der er kommet på det område.

Jeg vil gerne kvittere for den positive modtagelse fra især hr. Erling Christensen, men også fra en række andre ordførere trods alt. Men det er svært, vil jeg nok sige, som minister at konkludere alt for håndfast, om der nu er en rimelig chance for, at dette lovforslag kan vedtages inden sommerferien; det vil jo vise sig, efterhånden som udvalgsarbejdet skrider frem.

Men i hvert fald må jeg konstatere, at det er vanskeligt for mig at finde ud af, om jeg skal tælle Venstre med blandt dem, der var for lovforslaget, eller dem, der var imod lovforslaget. Det hænger sammen med, at det var meget vanskeligt at gennemskue, om Venstre overhovedet havde nogen mening om de mange spørgsmål, som hr. Kristian Jensen rejste på

Venstres foranledning, men det vil måske opklares i løbet af den kommende tid. Jeg vil gerne sige i den sammenhæng, at der er jo ikke tale om at oprette et nationalt trafikselskab; der er tale om at bede de amtslige trafikselskaber om i fællesskab at gøre det, de jo allerede gør i nogen udstrækning i Jylland med X-busserne, altså at gøre det samme med fjernbusruterne.

Så kan jeg konstatere, at hr. Heiselberg nok har scoret overskriften i Thisted Dagblad:

»Nedlæg Thybanen!« Det bliver en fin overskrift i Thisted Dagblad, men det er ikke noget, regeringen overhovedet har på dagsordenen; det vil jeg gerne understrege.

Hr. Kaj Ikast valgte det gratis standpunkt i dag. Hr. Ikast valgte det standpunkt, at vi bare skal gøre det hele frit – med den viden i baghovedet, at det vil der aldrig kunne samles flertal for her i Folketinget, heller ikke med Venstres stemmer bag; det er jeg ganske sikker på. Der holder liberalismen op, også for Venstres vedkommende og også for De Konservatives vedkommende, når først det kommer til stykket. Men lad os nu se; det står os jo frit for, og det står jo De Konservative frit for at vælge et gratis standpunkt, og det var så det, der skete i dag.

Men hvorfor er det så, vi ikke kan give det hele frit? Hvad er det for nogle konsekvenser, det ville have, hvis vi gjorde det? Ja, det ved vi jo sådan set ikke. Worst case kan betyde, at man får en situation, hvor en række private scorer kassen, gevinsten, alle de steder, hvor der er mange kunder, og staten omvendt efterlades med smerten ved at måtte betjene de områder i landet og de tidspunkter af døgnet, hvor der ikke er ret mange kunder, men kunder, som alligevel skal betjenes af den kollektive trafik. Derfor lavede vi det grundige forsøg, som faktisk tager alle de punkter med, som kan efterprøves, og som bl.a. Fjernbusforeningen har peget på. Vi går ind og analyserer: Er der det marked, og er det marked i givet fald så stort, som Fjernbusforeningen mener? Hvad er det for kunder, man i givet fald vil få i butikken? Er det, som fjernbusselskaberne siger, og som Transportrådet påpeger, et særligt kundeselement, som DSB måske har svært ved at betjene? Kan det være handicappede, kan det være studerende, kan det være ældre? Der kan måske være nogle kundegrupper, men hvad er det for kundegrupper? Det analyserer vi i det forsøg, vi her laver.

Og hvad betyder det for DSB og dermed for den offentlige økonomi at indføre fjernbusser i større skala, som der lægges op til med forsøget? Betyder det noget for den service, som kunderne oplever, at man vælger en anden udbudsform end den udbudsform, vi traditionelt kender fra trafikselskaberne, hvor det er trafikselskaberne, der får passagerindtægterne mod at betale en fast pris til operatørerne? Her bliver det omvendt; her er det operatørerne, der køber sig en ret til at køre, og så scorer de i øvrigt alle passagerindtægterne til egen kasse, og så er det et spørgsmål om, hvor dygtige de er til at drive deres forretning, og hvad de kan få ud af en sådan forretning. Det er en anden måde at gøre det på, som Fjernbusselskabet selv har lagt megen vægt på.

Forsøget er skruet sådan sammen, at det er egnet til, at vi kan teste en række af de ting, som bliver ført frem, og som kunne være fordelene, og vi kan også få testet, hvilke ulemper der er forbundet med at give mere frie muligheder for fjernbustrafik i Danmark. Jeg tror, det er meget nyttigt, at vi får den mere fælles viden om, hvad det er; i stedet for at vi baserer det på tro; uanset om det så er troen på de rene markedskræfter eller det er en tro på, at det er nødvendigt med en mere statslig regulering.

Jeg kan svare hr. Kaj Ikast på det konkrete spørgsmål, at fjernbusselskaberne jo altid har skullet søge at få en åremålsbestemt tilladelse.

Og hvis det går sådan, som hr. Arne Melchior nævner, at vi ikke kan vedtage busloven inden sommerferien, vil det betyde, at man fortsat vil køre efter den nuværende lov, og at Persontrafikrådet har at rette sig efter den nuværende lov i sine afgørelser. Det vil være konsekvensen i fremtiden, hvis vi ikke får busloven vedtaget inden sommerferien, og så må vi jo se, hvad der kan ske i det næste folketingsår.

Der er flere, der har været inde på spørgsmålet om, hvad der er fair konkurrence, og hvad det er for en service, vi skal sikre der kan stilles til rådighed for kunderne i den kollektive trafik, når det f.eks. drejer sig om at betjene store begebenheder med kollektiv trafik eller med en busbetjening af en eller anden slags.

Det er jo igen et sted, hvor vi skal finde en balance. Er det fair, at man som rutekørsel kan køre en virksomheds medarbejdere til julefrokost på kroen 20 km væk, som om det er rutekørsel? Er det fair? Nej, det vil vi vel egentlig alle sammen karakterisere som turistkørsel,

men det er ikke desto mindre det, man har brugt § 11 i busloven til i dag.

Et andet spørgsmål er, om det er fair, når man skal have folk ud af Parken, at man som rutekørsel kan køre helt specielle ruter lagt til rette lige præcis til det formål, eller om det er dér, vi må sige, når de mange fodboldtilskuere skal derfra igen, at man må dublere de busruter, man allerede har, og som jo kører forbi Parken.

Man kan altid diskutere, hvor snittet skal lægges. Jeg har med det forslag, der er lagt frem, valgt at lægge det dér, hvor jeg har, og nu kan vi selvfølgelig diskutere, om det er præcis det, vi skal holde fast i.

Jeg kunne notere mig, at hr. Christian H. Hansen fra Dansk Folkeparti forventede, at partiet måtte være imod. Jeg kan så måske trøste hr. Christian H. Hansen med at sige, at det fremgik af de argumenter, der blev brugt fra Dansk Folkepartis side, at det var bygget op om omkring en række misforståelser, og måske kunne det også for Dansk Folkeparti være nyttigt, hvis vi fik en teknisk gennemgang af lovforslaget.

Og så vil jeg gerne understrege, at de ændringer, vi laver af færdselsloven i forbindelse med lovforslag nr. L 108, jo altså også gælder for buschauffører, uanset om de kører i den kollektive trafik eller de kører i turistvognsbranchen.

Jeg skal gøre en enkelt supplerende bemærkning om det med ikrafttrædelse og om, at loven skal vedtages i denne samling. Det er klart, at når vi har lagt et lovforslag frem, så har regeringen et ønske om at få loven vedtaget. Kan det ikke lade sig gøre, fordi det er en vanskelig sag, så må vi jo vente og væbne os med tålmodighed.

Der er dog en enkelt lille ting, som jeg gerne vil have vedtaget i dette forår, og det er hjemmelen til, at HT kan sejle med vandbusser. Jeg tror – det kan jeg høre og ved jeg – at der er en fælles interesse i hvert fald med aftalepartierne bag pinsepakken, for at få den lille hjemmel igennem, så det skal vi i hvert fald lige være opmærksom på.

Hr. Søren Kolstrup havde det lidt svært med, at vi havde lagt æbler og pærer sammen, og hr. Ole M. Nielsen var også inde på, at der var for meget pakket sammen i det her lovforslag. Det er rigtigt, at lovforslaget omfatter mange forskellige elementer, men i sidste ende må man vel sige, at det hænger sammen.

Det er jo vanskeligt at se de forskellige elementer i det her lovforslag hver for sig og tage stilling til dem hver for sig. Jeg er bange for, hvis det er det, der er ønsket, at man så ikke får den helhed i lovgivningen, som vi bør tilstræbe, og som også kan tilgodese den branche, som i givet fald skal leve efter det her lovforslag.

Så jeg må advare imod alt for meget opsplining af lovforslaget, men jeg kan selvfølgelig godt fornemme, at det måske i en vis udstrækning kan blive nødvendigt, hvis der også skal skabes flertal for regeringens politik, og det er jo det, vi i sidste ende går efter. Jeg håber selvfølgelig, at der bliver mulighed for at få et bredt flertal bag en buslov og gerne, inden Folketinget holder sommerpause.

Regeringen har bestræbt sig på at lave et meget balanceret forslag, som tager de hensyn, der skal tages til de mange forskellige interesser med forskellige opfattelser, som gør sig gældende på det her område, og som jo også fremgår af de høringssvar, som vi har fået ind.

Jeg vil gerne igen kvittere for engagementet, kvittere for den positive opbakning, der har været til lovforslaget på en række punkter, og ser frem til det udvalgsarbejde, som nu kommer i Folketinget, og som jeg naturligvis gerne bidrager til, i det omfang man ønsker det fra udvalgets side.

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

I ministerens tale efterlyste ministeren en række klare kommentarer og en række klare udmeldinger fra Venstre.

Jeg ved ikke, om ministeren kan huske, at jeg i min ordførertale stillede en række spørgsmål, og jeg ved ikke, om ministeren også kan huske, at der netop i denne samling har været flere møder om kvalitet i lovgivningen og om, at vi skulle sørge for, at vi gennemarbejdede lovene, og at de ikke blev hastet igennem. Derfor regner vi med, at det arbejde, som skal til at foregå nu, vil klarlægge nogle af de synspunkter.

Vi regner også med, at der i forbindelse med det arbejde, der kommer nu, vil være en række møder, hvor Venstre kan deltage, få indflydelse og få lov til at påvirke lovforslaget, sådan at vi kan tage stilling til det på det ændrede grundlag.

Så vil jeg bare slutte af med at sige, at jeg ikke var inde på vandbusser i min ordførertale, og jeg skal kun sige, at jeg håber, at driften af vandbusserne vil være overfladisk.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 190:

Forslag til repatrieringslov.

Af indenrigsministeren (Thorkild Simonsen).
(Fremsat 25/2 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Dorte Bennedsen (S):

At være flygtning betyder oprud fra land, kultur, sprog, familie, venner, socialt netværk. Og ingen af os, som er glade for vores land, som lever i rimelig trygge og beskyttede forhold, som har familien, netværket og alt, hvad der hører til en tryk tilværelse, behøver megen fantasi til at forstå, at beslutningen om flugt og oprud ikke er let. Den tages kun, når situationen for alvor brænder på.

Danmark har gennem årtier taget imod flygtninge, og selv om arbejdsløshedsstatistikkerne viser, at vi ikke har nogen grund til at rose os af vores evne til at skaffe dem i arbejde eller til at bruge de ressourcer, som disse mennesker repræsenterer, så har hovedparten af flygtningene alligevel formået at glide ind i det danske samfund.

Men vi ved også, at hos mange af dem lever drømmen og ønsket om at kunne vende tilbage til hjemlandet. Da forholdene i Chile normaliseredes efter 14 år, ønskede en række af de chilenerne, som var kommet hertil som voksne flygtninge, at vende hjem igen. Men ved den lejlighed blev det klart både for chilenerne og for os andre, at tilbagevenden bestemt ikke er nogen ukompliceret sag. Efter mange år at vende tilbage til hjemlandet uden bolig, uden job, uden

økonomisk grundlag er en næsten uoverstigelig barriere.

Erfaringerne fra dengang førte til den første lovgivning om visse økonomiske støttemuligheder til repatriering, og den lov, vi nu har til behandling her i dag, er en videreudbygning af disse muligheder – en udbygning, som gør det mere realistisk, at loven kan bruges til sit formål.

At lave en repatrieringsstøtte er en balancegang – en balance mellem på den ene side at tilbyde nogle vilkår, der gør det realistisk for de pågældende at overveje at vende hjem, og på den anden side at sikre, at de ikke får en urimelig gunstig situation i forhold til det samfund, de vender tilbage til.

Det forslag til repatrieringslov, som vi behandler her, lever efter vores vurdering op til denne balancegang, og i den forbindelse vil jeg så godt pege på to nyskabelser i forslaget.

I § 7 foreslås det, at der kan ydes op til 10.000 kr. til indkøb af erhvervsmæssigt udstyr, som den hjemvendende vil kunne bruge til at skaffe sig et eksistensgrundlag i hjemlandet. En sådan mulighed vil gøre, at den pågældende kan se et fremtidsperspektiv for sin videre tilværelse, og muligheden for en vellykket repatriering vil dermed være væsentlig styrket.

I § 11 åbner man op for, at man som supplement til etableringsydelsen langt mere aktivt end hidtil søger at tilbyde ansættelse ved danske projekter i det pågældende land. Det vil for den hjemvendende betyde langt mindre usikkerhed ved at tage beslutningen om at repatriere. Det vil givetvis være til gavn for de pågældende projekter at have personer ansat, som både kender til danske forhold og til forhold i det pågældende land.

Også forslaget i § 10 om, at ældre og svage-lige personer under visse betingelser kan få en løbende ydelse i 5 år, ser vi positivt på. Der er ingen tvivl om, at der er ældre udlændinge, som gerne vil hjem, men som ikke har nogen form for realistisk mulighed, fordi de ikke kan skaffe sig et forsørgelsesgrundlag, men som gennem denne bestemmelse får mulighed for at gennemføre en tilbagevenden til hjemlandet.

Hvor mange der vil repatriere med de muligheder, der nu kommer til at foreligge, er det vanskeligt at dømme om. Men der er ingen tvivl om for os i hvert fald, at de nye muligheder vil være et incitament for den gruppe af udlændinge, som gerne vil vende hjem, men som hidtil har været tilbage for at realisere tanken,