

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 54 stemmer (S, SF, RV og EL) mod 53 (V, KF, DF, CD, FP og KRF).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Tredje 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, sørgsordninger m.v.).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 25/2 99. Første behandling 19/3 99. Betænkning 20/5 99. Anden behandling 25/5 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Arne Melchior (CD):

I betænkningen til dette forslag havde CD meddelt, at vi ville redegøre for vor stilling til det ved anden behandling.

Nu gik det sådan, at samtidig med at andenbehandlingen fandt sted her i salen, var der opløb i forsvarsforhandlingerne, og det gør jo sådan for os små partier, at vi ikke altid har dubleanter at sætte ind, og jeg måtte altså prioritere at være til stede ved forhandlingerne om forsvaret og kunne derfor ikke redegøre for CD's stilling.

Imidlertid stemte vi blankt til de stillede ændringsforslag, og jeg skal oplyse, at vi stemmer imod loven her ved tredjebehandlingen.

Jeg vil godt sige, at behandlingen af denne lov har for mig været en enorm skuffelse. Det er en meget kompliceret lov. Det fremgår jo alle-

rede af titlen, som formanden lige har læst op, og som – dog ikke i sin helhed – har fundet plads på tavlen, fordi den altså er meget kompliceret.

Dertil kommer, at besvarelserne kom sent. Nu blev også en del af spørgsmålene stillet sent måske, men det er ikke anderledes, end at besvarelser af 44 ud af 49 spørgsmål bærer datoerne 12., 14. og 17. maj, dette set i lyset af, at Præsidiumet har udmeldt 7. maj som sidste frist for betækningsafgivelse.

Jeg ved godt, at det kun er en henstilling, og at den dato kan overtrædes, men altså når et stort, kompliceret lovforslag først kommer til alvorlig behandling 8-10 dage efter, at fristen er udløbet, og 8-10, inden samlingen slutter, så vil jeg tillade mig at sige, at her er for en gangs skyld tale om lovsjusk. Det er ikke noget jeg synes Folketinget tit gør sig skyldig i, men her mener jeg der er tale om det. Jeg mener ikke, det er godt nok gennemarbejdet; jeg mener, mange ting skulle være anderledes.

Jeg er også skuffet, ikke personligt, for det fører jo ingen steder hen, men på mit partis vegne over at vide, at trafikministeren i denne sag har henvendt sig til snart sagt samtlige partier, altså i sidste stund, men min telefon har ikke ringet i den anledning, og jeg vil bekende, at både jeg personlig som ordfører for CD og CD's gruppe gør sig umage for at være endog enorm loyal over for trafikministeren; det er både vort ønske og vor lyst og også vor pligt.

På den baggrund er det selvfølgelig dobbelt skuffende, at man, som Aktuelt siger i dag – jeg skulle have brugt det ord i går – er stillet i skammekrogen. Jeg husker ikke, jeg har brugt det ord, men jeg vil godt gøre det til mit eget.

Jeg synes, det er en mærkelig fremgangsmåde, men det er da klart, at det er enhver ministers og enhver regerings ret at finde sine flertal på det tidspunkt, som passer den pågældende minister, og med de partier, som passer den pågældende minister. Jeg synes bare, det er synd. Den lov kunne have været bedre, og jeg forudsiger, at det ikke varer ret mange samlinger, før en hel række af paragrafferne i den skal laves om.

Så CD's melding er altså rød lampe ved denne lejlighed.

Erling Christensen (S):

Jeg har stor respekt for hr. Arne Melchior's begrundelse for ikke at være til stede ved andenbehandlingen, og det synes jeg er helt i orden.

Det kan også godt være, at det er rigtigt. Der var i hvert fald mange ordførere, der bekræftede ved førstebehandlingen, at de mente, at det var en kompliceret lov. Men forud for loven har der været et udvalgsarbejde, hvor man har arbejdet i lang tid med det her. Udvalget var ikke enigt, og man var vel også politisk uenig.

For et år siden blev der holdt en konference i Viborg om nøjagtig det samme emne. Vi var ikke så mange politikere, der deltog i denne konference, hvor vi også diskuterede indholdet i den lov, som vi nu gør færdig.

Hr. Arne Melchior siger, at den alvorlige behandling af dette lovforslag kom for sent i gang. Jeg fornemmer vel ikke på hr. Arne Melchior, at det er andre, der har skylden for, at den alvorlige behandling kommer for sent i gang? Det kunne jo være, at man måske også skulle tage sig selv med, når man vurderer, hvornår behandlingen kom i gang, og om man selv kunne have medvirket til, at den kom i gang før.

For jeg undrer mig ligesom hr. Arne Melchior over trægheden i udvalgsarbejdet vedrørende dette lovforslag her. Måske havde det sammenhæng med hr. Arne Melchiors melding ved førstebehandlingen, hvor hr. Arne Melchior fortalte her i Folketinget, at han mente, at det her lovforslag ville komme til at oversomre.

Der er vel ikke noget unormalt eller odiøst i, at en minister ønsker sit lovforslag vedtaget i den samling, hvori det bliver fremsat.

Jeg fornemmer heller ikke i hr. Arne Melchiors indlæg her – hvor jeg mere fornemede, at hr. Arne Melchior gik ind i det formelle omkring det her, men undlod at gå ind i lovens realiteter – hvorfor hr. Arne Melchior mener, at loven er kompliceret og vanskelig.

Altså det, jeg manglede i hr. Arne Melchiors indlæg heroppe, det var: Hvorfor går CD imod? Er det bare af formelle grunde, eller er det af reelle grunde?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er aldeles korrekt, at jeg ved førstebehandlingen – jeg tror, det var i marts – sagde, at det var meget tænkeligt, at dette lovforslag måtte komme til at oversomre. Og det begrundede jeg med, at teksten var usædvanlig svært tilgængelig og kringlet og snørklet.

Det var ikke en opfattelse, jeg var alene om. Det var også hr. Kaj Ikastrs opfattelse, det var også fru Margrete Auken's opfattelse. Jeg har gennemlæst førstebehandlingen. Også fru

Margrete Auken klagede over den elendige udformning – jeg tror nu ikke, hun brugte ordet elendig, men noget lignende – som dette lovforslag havde fået. Det skal være sagt helt klart.

Jeg skal svare hr. Erling Christensen, at det er både af formelle og af reelle grunde. Jeg kan ikke stemme for en lov, som jeg ikke kan gennemskue, som jeg ikke kan forstå, og som jeg bl.a. på grund af anden travlhed i de sidste 8 folketingsarbejdsdage ikke har haft mulighed for at sætte mig ind i, efter jeg har modtaget 43-44 svar 8 dage inden tredjebehandlingen.

Det er årsagen, og da jeg er udvalgsformand, må jeg sige, at jeg ikke har udvist nogen som helst form for træghed, men på mine løbende møder med ministeren hver gang har haft sagen oppe og ikke kunnet forstå, at der ville ske denne hastebehandling her i samlingens sidste dage.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikastr (KF):

Jamen jeg synes ikke, hr. Erling Christensen skal spille så meget med musklerne. Jeg synes, vi skal gøre det her til en prøve.

Jeg er nu gået til Folketingets Præsidium og har sammen med Venstre bedt om, at vi kan få undersøgt den sag, undersøgt, hvornår de forskellige ting er kommet, således at vi kan se, om der er lovsjusk eller der ikke er lovsjusk.

Jeg hørte statsministeren udtrykkeligt love i går, at der var kommet en meget stor forbedring i lovbehandlingen her i huset. Så vil jeg gerne bede om, at vi får belyst netop denne lovgivning, hvordan den er kørt, og jeg glæder mig til at høre fru Margrete Auken forklare, at hun nu har forstået loven i fuldt omfang. Som hun sagde ved førstebehandlingen: Den er uhyre svær. Og det er jeg helt enig med hende i.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Også jeg vil give udtryk for lidt skuffelse over den behandling, lovforslaget har fået. Men modsat altså er det jo efterhånden det, vi er vant til, når det er ting, der kommer fra den nuværende trafikminister.

Jeg synes, det er ærgerligt, at vi ikke har benyttet muligheden for også at se det lovforslag i forbindelse med den rammelov, som vi jo vel før eller siden skal behandle. Men da vi talte med ministeren om det, fik vi jo klart at vide, at ministeren var imod, at der skulle skabes for meget konkurrence til DSB med de fjernbusser,

så derfor var der ingen mulighed for, at vi kunne lave nogen aftale.

Vi foreslog så, om ikke vi kunne dele loven op, fordi den var meget kompliceret. Så havde vi sommeren til at prøve at se, om vi ikke kunne finde ud af at lave en god lov i enighed, som organisationen også kunne leve med. Men vi ved, hvordan det gik. Ministeren forsøgte at tryne den her lov igennem med det resultat, som hr. Arne Melchior har sagt: at vi vil komme til at tage den lov op igen. For det er noget makværk, som ministeren også – også – her er kommet med.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne tilslutte mig de bemærkninger, som både hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg er kommet med, og jeg er enig i betragtningen fra hr. Arne Melchior om, at det er lovsjusk af værste skuffe. Jeg synes også, at man burde undersøge den her sag bedre. Den er nøjagtig, som da vi lavede taxalovgivningen, hvor jeg her fra Folketingets talerstol sagde, det var noget makværk, og skønnede, at det blev man nødt til at lave om. Det gjorde man også, og man fik stor kritik i den forbindelse.

Den her lov er lige så dårlig som loven om firmaflyvning, som heldigvis kom til at oversomme, og jeg vil godt gøre opmærksom på, at da vi var hos ministeren, havde ministeren jo ønske om, at HT kunne sejle i Københavns Havn osv. Da gentog vi det, som hr. Arne Melchior har sagt: Lad os dele det her lovforslag og så komme igennem med det, der skal igennem nu, og så tage resten til efteråret.

Jeg vil gerne her fra Folketingets talerstol foreslå, at man standser behandlingen af den her sag, og så kan ministeren jo tage den op den 24. juni. Det er altså et direkte forslag om standsning.

Formanden:

Der er nu af hr. Ole Donner stillet forslag om, at sagens behandling standses. Jeg skal åbne for en debat på korte bemærkninger om dette forslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

At standse en sag nu vil være fuldstændig usagligt. Det, som man nemlig var villig til at splitte ud og køre igennem fra de borgerliges

side, er det, der er kompliceret. Det, som man vil have udsat, er det, der er simpelt nok, men politisk, nemlig fjernbusdelen af det. Det vil være hamrende usagligt at standse forhandlingen nu. Det er ren politik, vi står over for.

Det, der er svært – og jeg medgiver, at det er svært – er man villig til at tage i en fart og køre igennem, og det andet, man bare vil vente med, er rent politisk og ikke spor svært.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er da ikke i tvivl om, at hr. Donner har gode hensigter med at stille et forslag om afbrydelse af forhandlingen. Jeg skal oplyse på CD's vegne, at det kan vi ikke støtte. Som jeg allerede sagde i min ordførertale, er det selvfølgelig til enhver tid en ministers, en regerings ret at finde flertal for en sag på det tidspunkt og med de partiers stemmer, som vedkommende ønsker.

Der er foregået noget, som vi ikke synes er godt nok, vi synes, det langtfra er godt nok, men derfra og så til at hindre et flertal i at sætte sig igennem, når Folketingets regler er overholdt, det kan vi ikke støtte.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg synes, det er meningsløst at trække lovforslaget tilbage nu. Det komplicerede i den lov her er, at ordførerne fra den borgerlige fløj jo ikke har nævnt, hvad det faktisk handler om. Men det er velsagtens fjernbusdelen, som man er uenig i, og jeg synes såmænd ikke, det er særlig kompliceret. Det komplicerede deri er at afveje liberalisme, protektionisme og sociale forpligtelser, når man skal udforme den forsøgsordning. Det kan jeg godt se.

Men det er ikke lovteknisk kompliceret, og jeg synes, det er mærkeligt, at man ikke vil i gang med at forsøge med den fjernbus, for det vil de borgerlige partier gerne, de vil gerne have fjernbusser, og vi skal tage hensyn til DSB altså, det mener vi vel alle sammen at vi trods alt har en forpligtelse til. Ellers kan man ikke få udført den kollektive trafik, som DSB har en forpligtelse til, og som vi betaler DSB for, og som vi skal betale mere til DSB for, hvis vi belaster DSB med for meget konkurrence på de bedste strækninger.

Men det er ikke kompliceret. Lad os se at få gang i denne forsøgsordning, og derfor er det meningsløst at trække lovforslaget tilbage nu.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det er selvfølgelig svært at sætte sig ind i, hvad der foregår i lever og nyrer hos mine udvalgs-kolleger her. Jeg ved ikke med det her lovforslag, hvad der er foregået ud over udvalgsarbejdet. Men jeg fornemmer i det her, at mine kære kolleger lader surheden gå ud over en indholdsdebat i denne sag her, og derfor vil jeg anbefale, at vi fortsætter behandlingen af lovforslaget og får det gjort færdigt.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Der er en god portion hykleri i pludselig at kalde den her buslov for en særlig kompliceret lov. Vi har haft et lovforslag her i Folketinget, der på en lang række punkter mindede om det her, nemlig lovforslag nr. L 108, og det var ikke spor kompliceret.

Men pludselig har vi et lovforslag, kompliceret, kompliceret. Det er et skalkeskjul for, at man ikke vil tage den politiske drøftelse nu. Forslaget om at standse sagens behandling må afvises.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt gøre opmærksom på, at vi fra Dansk Folkepartis side allerede fra starten af det her lovforslag har sagt, at det var lovsjusk. Der er ikke tale om chikane, fordi vi nu foreslår, at man afbryder forhandlingen.

Der er jo flere måder at løse det på. Bl.a. kunne ministeren jo følge det forslag, som vi gentagne gange har stillet: Del det her lovforslag, lad det gå igennem, som er færdigt, og lad så være med at lave lovsjusk! Vi kunne tage det den 24. juni; det er der slet ikke nogen problemer i.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg kan forsikre for, at jeg ikke er interesseret i at trække denne debat ud på denne forårsdag, sommerdag, her. Men når hr. Ole Donner går op og fortæller om lovsjusk i den forbindelse her, vil jeg sige, at jeg understregede tidligere i forhandlingen her, at der ligger en grundig udvalgsrapport på det område her. Og der har været afholdt en konference i Viborg, hvor jeg ikke så hr. Ole Donners deltagelse, og så skal man altså ikke gratis gå herop på Folketingets

talerstol og snakke om lovsjusk. Det er for billigt.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg skal ikke tage stilling til, hvad der er billigt, eller hvad der ikke er billigt. Jeg ved bare, at ministeren de sidste 3-4 dage, før der blev afgivet betænkning, hektisk forsøgte at sammenkalde partierne for at tuske det her igennem, og det er lovsjusk på lige fod med alt det andet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil bare ganske stille sige: Det er simpelt hen for groft. Der er foregået en ganske almindelig forhandling, som adskiller sig fra andre trafikforhandlinger derved, at der er blevet talt med alle partier og ikke som i gamle dage kun med højresiden.

Og bortset fra den adskillelse er det her en ganske almindelig sag. Vi kører den igennem, som vi plejer. Man kan godt bebrejde loven, at den ikke er så indlysende nem at have med at gøre, men jeg vil igen sige om det, som de partier gør, der foreslår udsættelse – eller hvad de nu gør, opsplitning – at det er den svære part af det, de vil tage nu, og den politiske part håber de så de kan udsætte.

Jeg må igen fraråde, at man gør det, og jeg synes ikke, man skal beskyldte ministeren for at have lavet tusk og fusk, og hvad ved jeg. Det er altså for groft.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Skal vi vædde, hr. Ole Donner? Det er altså ikke sjusk, når en minister gerne vil have sin lov gennemført og har et flertal for det. Jeg synes, det kunne være interessant.

Og så vil jeg gerne understrege igen: Lad os dog få en indholdsdiskussion i stedet for formalia og i stedet for en diskussion om surhed, som går ud over indholdsdebatten. Jeg synes, vi skal slutte debatten her, for man har åbenbart ikke lyst til at gå ind i en indholdsdebat.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, der kunne være god grund til at trække lovforslaget tilbage, så man kunne få tid til at tænke sig om, men vi har gjort opmærksom på, at det er lovsjusk. Det har vi gjort opmærksom på i betænkningen. Men alligevel har vi den opfat-

telse, at det vil være forkert, hvis vi her den sidste dag trækker lovforslaget tilbage. Derfor vil vi selvfølgelig også stemme, når den tid kommer, men vi vil stemme imod, for det er en tåbelig lov.

Jeg håber, ministeren kan lære at prøve at se, om ikke man kan få den slags love behandlet på en lidt bedre, mere smidig måde, end tilfældet her har været. Ellers tror jeg der er nogle i regeringen, der bør belære ministeren om, hvordan det er, man skal være minister.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Ja, det er lidt svært at vurdere, hvor lang tid hr. Svend Heiselberg skal have til at tænke sig om.

Som hr. Arne Melchior sagde her for lidt siden, var førstebehandlingen i marts måned – i marts måned. Man har altså haft tid til at tænke sig om.

Det, det bunder i – og det lyser jo ud af det, hr. Svend Heiselberg sagde – er, at man vil stemme imod. Hr. Svend Heiselberg siger, at det er en tåbelig lov, men vi får ikke at vide, hvorfor hr. Svend Heiselberg mener, det er en tåbelig lov.

Hvad vil Venstre med det her? Det er jo det, der er snak om, og vi får det ikke at vide – vi får det ikke at vide.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige, at det er jo ikke alene hr. Svend Heiselberg, der har problemer med at finde ud af de besvarelser, vi har fået. Selv Amtsrådsforeningen kan ikke finde ud af dem, og når den så skriver til ministeren, henvises der til et svar, som ikke giver noget svar, og det ved hr. Erling Christensen udmærket godt. Det var ikke et dækkende svar, der blev givet til Amtsrådsforeningen. Amtsrådsforeningen skrev herind, at den kunne heller ikke finde ud af det; så det er slet ikke så let. Men det får vi jo at se her om ganske kort tid.

(Kort bemærkning).

Kristian Jensen (V):

Det kan ofte være svært at forstå hr. Erling Christensens tankegang. Således er det også i dag, når han efterlyser Venstres holdning til busloven. Den har vi gjort rede for ved de behandlinger, der har været, og vi har gjort rede for de problemer, vi synes der er med loven, i et ret omfattende betækningsbidrag, som hr.

Erling Christensen kan læse på side 2 i betænkningen.

Derfor er der ingen grund til at stå heroppe og efterlyse Venstres holdning. Den er kommet klart og tydeligt frem. Vi mener, der er store problemer med de paragraffer, med den indstilling, der er over for de private busvognmænd, og først og fremmest i det forsøg på at åbne op for fjernbusser, som der ligger i lovforslaget. Derfor synes vi, det er et tåbeligt lovforslag. Men at vi synes, det er tåbeligt, skal da ikke forhindre et flertal i at gennemføre det.

Vi har gjort opmærksom på, at det efter vores opfattelse er lovsjusk, men når et flertal i Folketingssalen har en anden holdning, synes vi ikke, det er en rimelig måde at forhindre dem i at vedtage det på.

Hermed sluttede forhandlingen om forslaget om standsning af lovforslagets behandling.

Afstemning

Forslaget om, at behandlingen af lovforslaget standses (af Ole Donner (DF)) forkastedes, idet 15 (DF og FP) stemte for, 95 (S, V, KF, SF, CD, RV, EL og KRF) imod.

Formanden:

Vi genoptager herefter forhandlingen om lovforslaget.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Ja, nu fik vi jo så lejlighed til at komme med de væsentligste pointer i denne her sag, nemlig at det, der er strid om, er ren politik, og det er jo fair nok i Folketinget, som handler om politik.

Det, som jeg gerne vil medgive hr. Arne Melchior – der er også andre ordførere, der har sagt det, og jeg selv brokkede mig ved førstebehandlingen, så jeg tror, jeg må have sagt det – er, at det var et jammerligt forslag. I hvert fald et eller andet hårdt skældsord har jeg brugt, fordi det var så bøvlet at læse, men da der er mange forslag af den slags, vil jeg sige, at hvis det skulle medføre, at vi hver eneste gang sagde, at nu kan vi ikke gå videre med det, eller nu må vi udsætte det, eller nu må vi sådan og sådan, ja, så gik det jo ikke.

Det viste sig så også, at det, som nogle af os betragter som meget besværligt, var gennemarbejdet, og det var jo så også den besværlige del af det, som den højre side i Folketingssalen var villig til at køre igennem nu for at få udsat den del af det, der er politisk, nemlig fjernbusforsøget.

Dér skal det bare være fuldstændig klart, at når SF har støttet – det gjorde vi ved førstebehandling – at man nu indsætter nogle fjernbusser og laver forsøg, så er det naturligvis, fordi vi mener, at vi dermed kan bidrage til at forbedre den kollektive trafik.

Når vi samtidig mener, at disse forsøg skal være meget kontrollerede, er det, fordi vi har været med til og vi har stemt for, at DSB skulle arbejde på markedsvilkår.

Vi er samtidig af den opfattelse, at DSB fremdeles har en forpligtelse til at sørge for, at de ikke særlig lukrative linjer i de tyndtbefolkede områder bliver kørt, og derfor kan det ikke nytte noget, at man samtidig tillader en fuldstændig unfair konkurrence på de meget lukrative linjer. Et forsøg, som skal styrke den kollektive trafik, må derfor medføre, at vi bliver klar over, i hvor høj grad det her vil undergrave DSB's muligheder for også at betjene de ikkelukrative linjer. Det er det, det her handler om. Og vi er glade for at kunne gå ind og støtte forsøget og glade for at kunne få lov til at stemme for det, og vi er i og for sig også godt tilfredse med, at både Venstre og De Konservative – ikke CD, men både Venstre og De Konservative – så tydeligt har sagt, at de er hamrende, bedøvende ligeglade med, om DSB klarer sig eller ej, bare de kan få lov til at støtte dem, der alene er interesseret i at sige: Hvor ligger den lukrative transport henne?

Lad mig så sige, at jeg har ikke tænkt mig hermed at bagtale fjernbusselskaberne. Mange af dem gør det udmærket, og det er fint arbejde, der laves. Vi bliver bare nødt til at se på tingene i en helhed, hvis vi skal tilgodese hele landet og ikke kun strækningen fra Århus til København.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Det, der bringer mig på talerstolen, er, at fru Margrete Auken siger, at det er fair nok, hvis der er noget politisk, men så nærmest bebrejdede Dansk Folkeparti, at vi nu forsøgte at få afbrudt denne her forhandling. Der vil jeg stilende gøre opmærksom på, at man selvfølgelig

kan bruge forretningsordenens bestemmelser efter reglerne.

Nu har jeg den fornøjelse at sidde i udvalg med fru Margrete Auken to steder, både i Kulturudvalget og i Trafikudvalget, og det medlem, jeg har mødt her i Folketinget, der flest gange ikke har været klar til skrivebetænkning eller har sagt: Ja, det må vi udsætte, og det vil jeg ikke være med til, og det her kan man ikke, det er netop fru Margrete Auken, og det er på trods af aftaler om, at nu gør vi det sådan og sådan, og nu skriver vi betænkning sådan og sådan. Men så har fru Margrete Auken desværre haft så forrygende travlt, at hun ikke har haft tid til det.

Vi bruger forretningsordenens bestemmelser efter hensigten.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Jamen så vil jeg gerne stille fru Margrete Auken et spørgsmål: Kan det tillades de amtskommunale selskaber at lave en X-busrute fra Sønderborg til Fredericia? En X-bus er jo omvendt noget, vi kører i Jylland i dag, hvor to eller tre amter arbejder sammen om fjernbusser inden for det amtskommunale selskab.

Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken: Kan det lade sig gøre efter denne lov? Det kunne det efter den tidligere.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at Venstre aldrig har givet udtryk for, at vi er hamrende ligeglade med DSB's økonomi. Det er vi specielt ikke, fordi det jo gerne er Venstre, der bl.a. altid skal være med til at lave rammeaftalerne og også være med til at skaffe penge, der skal danne grundlag for, at DSB kan køre. Derfor er vi selvfølgelig ikke hamrende ligeglade med økonomien, men vi vil gerne være medbestemmende om, hvordan pengene bliver brugt, når vi skal være med til at skaffe dem. Det er det, vi har givet udtryk for.

Og så vil jeg gerne sige, at der er mange problemer, der skal løses i DSB. Dels forurenere DSB jo betydeligt mere end bilen, har vi nu fået at vide.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Som alle jo ved, er jeg jo ret ny her, og det er så også slut fra og med i dag.

Da jeg kom herind, hørte jeg en utrolig masse om lovkvalitet, fordi man har lavet meget lovsjusk, og det skulle nu være slut; man har oven i købet i dagevis holdt seminar derom. Så synes jeg, at jeg er nødt til at holde med hr. Kaj Ikast og hr. Svend Heiselberg i, at det er lovsjusk, når man på det sidste trafikudvalgsmøde, før det her skal vedtages, erfarer, at der ligger to snese spørgsmål, som ikke er blevet besvaret af ministeren.

Derfor kan jeg kun tilslutte mig, hvad hr. Kaj Ikast og hr. Svend Heiselberg siger, at det er uacceptabelt, og derfor vil Fremskridtspartiet stemme imod.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg håber ikke, jeg har bebrejdet nogen, at man har brugt forretningsordenens muligheder. I så fald vil jeg meget, meget gerne undskylde. Alle kneb gælder. Men jeg må til gengæld have lov til at afsløre det som det kneb, det er. Og det var så det, der også blev vist i Folketinget, at det var et kneb, det blev afvist af Folketingets flertal, og det er o.k.

Hvordan hr. Ole Donner synes jeg opfører mig i udvalget, synes jeg ikke, det er min opgave her at kommentere.

Men jeg vil ganske kort sige til hr. Kaj Ikast, at så vidt jeg ved, har vi ikke ændret loven på det punkt, som hr. Kaj Ikast nævner. Altså der er ikke kommet nye betingelser i forhold til, hvad der er i gældende lov. Men vi kan jo bede ministeren om at præcisere, om der er det; det er så sådan en tydeliggørelse af det. Jeg mener ikke, sådan som vi har fået det forelagt, at der er kommet nye vilkår med loven.

Og så til Venstres interesse for DSB's økonomi. Jeg synes ikke, DSB har haft specielt godt af at være udleveret kun til højresiden og har jo da i mange år beklaget, at vi ikke blev inviteret med til forhandlingerne. Vi vil gerne skaffe pengene, det ved Venstre selvfølgelig også godt, og vi vil meget gerne deltage i, hvordan de skal bruges. Og vi er altså forholdsvis sikre på, at DSB, også miljømæssigt, har bedre af at blive varetaget af Socialdemokratiet, når de laver forlig til venstre, end når de gør det til højre. Bl.a. står vi over for nogle store materielanskaffelser, som vil forbedre økonomien. Jeg tror, det er bedre, det skal forhandles til venstre i salen end til højre.

Søren Kolstrup (EL):

Kernen i den her diskussion er jo ikke spørgsmålet, om den her lov er lidt mere eller mindre kompliceret. Det afgørende spørgsmål er: Vil man have det her marked totalt liberaliseret?

Vil man, som i England, have fjernbusmarkedet mere og mere liberaliseret, så det undergraver og ødelægger jernbanevæsenet, lokalsamfund, de regionale baner? Eller vil man have det sådan, at området er reguleret, og at fjernbusser støtter banen og dermed supplerer jernbanen?

Når Enhedslisten går ind for det her forslag, er det, fordi det netop præciserer, at fjernbusser i første række skal betjene områder, hvor der ikke er tog. Det præciseres yderligere, at det skal være et succeskriterium, at busserne skal køre så meget som vel muligt i ikketogbetjente områder, at de ikke udgår fra en stationsby. Og perspektivet er, at vi får fjernbusser i det her land, der udelukkende kører i områder, hvor vi ikke har jernbanevæsen.

Det er på den baggrund, Enhedslisten kan støtte det her forslag, og vi er godt tilfredse med, at det samtidig er et opgør med den buldrende liberalisering, hvor man er med til at ødelægge det, som man egentlig har bygget op. Og pudsigt er det jo egentlig, at nogle af de her borgerlige partier, der forsvarer de regionale baner og sidebanerne, er dem, der vil en buldrende liberalisering på fjernbusområdet.

Egentlig skulle hr. Kaj Ikast og hr. Svend Heiselberg jo takke os, der i virkeligheden er med til at forsvare deres lokale baner. Men det har de åbenbart glemt i dag.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Nu taler Enhedslisten om den buldrende liberalisering. Jeg mener, at det modsatte af det må være det Combust A/S, de repræsenterer, som fik flere hundrede millioner kroner sidste år; de fik 300 mio. kr. den anden dag.

Ministerens havde beføjelse til at sælge 25 pct. af aktierne. Nu fik man så ved en ny lov forhøjet det til 100 pct. Dér var jeg så fræk, at jeg stillede ministeren spørgsmålet: Hvor mange procent er der solgt af de 25 pct.? Ja, der var ikke solgt nogen, så det var selvfølgelig en stor fordel for ministeren, at hun nu kunne sælge 0 pct. af 100 pct. Det må så være det modsatte af buldrende liberalisering.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Men i hr. Donner's betragtninger var der åbenbart en iagttagelse, der blev glemt: Hvorfor har Combust A/S fået de her problemer? Hvorfor har en lang række busselskaber fået problemer?

Fordi man har liberaliseret et område og kastet det ud i udbud, hvor der har været et meget svagt forretningsgrundlag, og så har man fået en skærpet konkurrence. Og det er vel det, der egentlig kunne være det interessante også at have med i betragtningerne.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg er helt enig i hr. Kolstrup's betragtninger om, at man selvfølgelig ikke skal starte forretninger på et svagt grundlag. Og derfor skulle man heller aldrig have lavet Combust A/S på stumperne af DSB Busser.

Det, man gjorde dér, var, at man lavede nogle opskruede værdier på åbningsbalancen på nogle busser, og så gik man ud og underbød alle de private vognmænd. Og på grund af, at de lavede priserne så billige, gik det endnu dårligere, og så fik de 300 mio. kr. i går og nogle hundrede millioner sidste år, og hvis de fortsætter, så skal de snart have nogle millioner igen.

Så hr. Kolstrup har fuldstændig ret. Der skal være et godt grundlag at starte en virksomhed på, og det er der altså ikke ved at starte dem på resterne af DSB Busser, som det nu skete her. Problemet er jo, at man har givet de offentlige busselskaber mulighed for at udkonkurrere stort set samtlige danske busvognmænd, og det er rigtigt, det skulle man ikke have gjort.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Jeg vil gerne give hr. Donner ret. Her er nemlig tale om en skævvridning af konkurrencen.

Så sent som forleden dag i Silkeborg løb Combust A/S med hovedparten af de licitationer, der var, fordi de havde dumpet priserne. Og hvis man går hen og ser, hvad en almindelig vognmand skal køre, og hvad han kan få, så forstår jeg godt, han får underskud. Jeg forstår ikke, at nogen kan gennemføre det. Og hvordan kan man få lov til i et statsligt selskab at blive ved med at komme med så lave priser? Jeg forstår det simpelt hen ikke, vil jeg sige til ministeren.

Ole M. Nielsen (KRF):

Anledningen til, at jeg tager ordet, er buslovsforslaget nr. L 188, og det handler ikke om Combust, så jeg var lige ved at tro, at jeg havde taget fejl af, hvad det var for et dagsordenspunkt, vi var ved. Men jeg vil bare gerne kort redegøre for, hvorfor vi har valgt at gå ind og støtte den lov her.

Det, uenigheden velsagtens specielt går på, selv om det jo ikke bliver udtrykt, hvad det egentlig er, der er kompliceret og vanskeligt ved den lov her, er jo velsagtens den del om fjernbusserne, og vi ønsker altså fjernbusser. Vi synes, at de er et rigtig godt supplement. Vi håber også, de bliver en større del af udbudet på et senere tidspunkt.

Ifølge DSB's grønne regnskab, som var under behandling i Jyllands-Posten for nogle dage siden, er det jo rigeligt dokumenteret, at tog i sig selv jo ikke bare er gode, hvis ikke der er nogen, der tager med dem. Men det er lige ved, at nogle udlægger teksten sådan, at man gør miljøet en tjeneste ved at køre i sin egen bil i stedet for at tage med toget, selv om toget faktisk kører. Det er vel nok at overfortolke udlægningen, så vidt jeg kan forstå.

Men jeg tror da gerne, at busser på et tidspunkt skal afløse nogle af de lokalbaner, som har for få passagerer. Det tror jeg er både et bedre tilbud og et mere miljørigtigt tilbud.

Med hensyn til den forsøgsordning, vi her skal i gang med, så fandt jeg efter at have studeret de mange spørgsmål og svar og drøftet dem med ministeren ud af, at det var det rigtige niveau at begynde på. Vi kunne ikke komme længere. Det var ikke rimeligt at gå længere. Det er ikke rimeligt at give uhindret adgang for busser til at køre parallelt med DSB fra Fredericia til København og fratage DSB indtægter dér, som vi så skal til at godtgøre DSB på en anden måde. Det er helt klart urimeligt, men lige så rimeligt er det altså at prøve at få gang i busser på nogle andre områder og så selvfølgelig give dem den mulighed for forlængelse over Storebælt.

Vi tror, at det er et godt forsøg, og efter den voldsomme kritik, der nu er kommet fra borgerlig side, må vi sige, at så har vi sammen med regeringen nu, synes jeg, meget, meget stor interesse i at få den forsøgsordning til at fungere. Det ser vi meget hen til et samarbejde om. Altså hvis amterne ikke sammen kan finde ud af at være med til at udforme de ruter og de betingelser her, så må vi vældig hurtigt hjælpe dem

af med opgaven, for at sige det sådan, for at få den løst på anden led. Vi har virkelig en fælles interesse i at få noget fornuftigt ud af den forsøgsperiode.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, jeg skal beklage, at jeg har været årsag til, at der er udløst sådan en vrede hos visse partier her i Folketinget. Jeg vil gerne kommentere nogle enkelte af de ting, der har været sagt heroppefra, og som også står i betænkningen til lovforslaget.

Ved førstebehandlingen var der flere partier, der tilkendegav, at de mente, det var en meget kompliceret lov. Derfor inviterede jeg efter aftale udvalget til en teknisk gennemgang. Desværre var der kun ét medlem af Folketingets Trafikudvalg, der fandt, at det var nødvendigt at deltage i den tekniske gennemgang. Det var så måske et udtryk for den kompleksitet, der var i loven, men i hvert fald var der kun ét medlem af Trafikudvalget, der fandt anledning til at deltage i den tekniske gennemgang.

Midt i april kunne jeg stadig væk konstatere, at der kun lå 6 spørgsmål fra udvalget i den her sag. Senere er der så kommet 49 ekstra spørgsmål til.

Det er jo svært at svare på spørgsmål, der ikke er stillet. Men jeg synes, det er fint, at man nu har klaget til Præsidiets, så kan vi jo få belyst, om der er tale om lovsjusk, og hvem det i givet fald er, der har sjuksket i den her sag. Det synes jeg er udmærket.

Hvad angår nogle af de mere indholdsmæssige indvendinger, der er kommet, så har de været fuldstændig koncentreret om fjernbusmodellen, som der også er flere der har sagt jo i virkeligheden ikke er det mest komplicerede ved det her lovforslag. Man henviser bl.a. i betækningsbidraget fra Venstres og De Konserveratives medlemmer af Trafikudvalget til, at man jo i Sverige har åbnet for og kører med langt større åbenhed over for fjernbusserne. Ja, det gør man nu, men i Sverige har man først været igennem en 6 års forsøgsperiode i samme periode, hvor man har lavet den strukturelle udvikling af sin jernbanetrafik. Og det er jo det, vi er i gang med i Danmark.

Her må vi nok sige, at her er vi ikke decideret foregangsland. Det er Sverige, fordi de har gennemført den strukturelle ændring af deres jernbanedrift, som vi nu også gør i de år her, og derfor er det meget fornuftigt, at vi også bruger de år til at lave fjernbusforsøg og gøre erfaringer

med, hvad det er for et ekstra tilbud på det kollektive trafikområde, som fjernbusserne kan udgøre i fremtiden.

Vi har med lovforslaget her opstillet et sæt spilleregler, som skal sikre, at der er en sammenhæng for kunderne, også med den øvrige kollektive trafik, for dermed at lette kundernes adgang i al almindelighed til den kollektive trafik.

Der er også andre ting, der bliver nævnt, og det er, at det her skulle være for kompliceret, og at der formentlig ikke engang er nogen, der vil køre på disse ruter, vi nu udbyder, og som vi beder amterne i fællesskab om at udbyde. Men det vil jo vise sig, for her går vi jo ud og prøver markedet, og for første gang bringer vi jo i virkeligheden konkurrence ind i fjernbusmarkedet. Og jeg synes i virkeligheden, man burde kvittere for, at vi her får konkurrence inden for fjernbusmarkedet.

Men vi respekterer, at de enerettigheder, der er givet fra Persontrafikrådet igennem årene, bliver opretholdt i hele forsøgsperioden, så de kan køre uændret over Kattgat – der er også en enkelt, der kører over Storebælt – og at man også kan køre på kryds og tværs i Jylland. Udgangspunktet for forsøget er jo, at det eksisterende fjernbusnet kan køre videre, også i forsøgsperioden. Så der bliver ikke noget angreb på fjernbusselskaberne, dem, der kører fjernbusruterne, med det forsøg her, tværtimod.

Der er jo også øvrige elementer i det her lovforslag, og jeg er måske en lille smule skuffet over, at man ikke også beskæftiger sig med de øvrige ændringer. Sagen er jo, at hvis vi nu forestillede os, at jeg havde bedt Folketinget om at dele lovforslaget i to, jamen hvor skulle snittet så ligge? Hvad var det, der kunne gennemføres, og hvad kunne ikke gennemføres?

Der er jo også rejst en række spørgsmål her i Folketingssalen, men ikke voldsomt mange i udvalget, på en række af de andre områder. Og det har været et ønske for mig at få et overblik over, hvad det var, man ville være med til, og hvad man ikke ville. Men det har været meget vanskeligt for ministeren at få et overblik over, hvad det egentlig var, de forskellige partier ville, til trods for at vi også har haft møder om det.

Men de øvrige elementer i lovforslaget er væsentlige. Vi har her fået opfølgning på ændringerne af færdselsloven over for busvognmændene parallelt med det, vi har lavet i forhold til lastbilvognmændene. Vi afskaffer statsborgerskabskravet for busvognmænd. Vi im-

plementerer det EU-direktiv omkring international buskørsel, vi giver HT hjemmel til at sejle med vandbusser, og i det hele taget er der jo også det mere folkelige element vedrørende busserne, nemlig at busser, der tilhører plejehjem, nu i fremtiden ikke behøver at have en ansat chauffør, men kan have en chauffør, der f.eks. er deltager i den aktive kreds, der er knyttet til et plejehjem. Det synes jeg også er værd at holde fast i.

Samtidig har vi fået skabt klarhed over, hvad der er turistikørsel, og hvad der er rutekørsel, en klarhed, som vi ikke har haft i mange år. Der er mange gevinster, mange forenklinger, som er en følge af det lovforslag her, der jo har haft en lang forberedelse, som også hr. Erling Christensen gjorde opmærksom på, med et stort og omfattende udvalgsarbejde, med en konference. Og der har været god lejlighed, også for Folketingets partier, til at komme med konkrete forslag til, hvad det var for en fremtid, der skulle være på det her område.

Regeringen spillede ud med en forsøgsordning, og jeg vil gerne undskylde, hvis det kommer som en overraskelse for nogen, at regeringen foretrækker at få en hel lov vedtaget frem for en halv lov.

Jeg vil gerne kvittere over for Kristeligt Folkeparti, Enhedslisten og SF for, at man har været villig til at arbejde med lovens indhold, og at man også har ønsket at tage ansvar for det forsøg, som vi nu sætter i værk på fjernbusområdet. Og jeg vil gerne tilkendegive, sådan som vi også har aftalt det, at jeg gerne vil inddrage alle de partier, der stemmer for lovforslaget, i de nærmere drøftelser af, hvordan vi følger det forsøg, så vi er sikre på, at de erfaringer, vi gør os, også er dem vi skal bruge, når vi skal tage stilling til forsøget i den anden ende.

Og med de ord håber jeg, at vi kan afslutte behandlingen af loven og få den vedtaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 58 stemmer (S, SF, RV, EL og KRF) mod 51 (V, KF, DF, CD og FP).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Tredje behandling af lovforslag nr. L 224: Forslag til lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snebjerg.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 14/4 99. Første behandling 28/4 99.

Betænkning 18/5 99. Anden behandling 25/5 99.

Tillægsbetænkning 25/5 99).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Forhandling

Kaj Ikast (KF):

Ja, ministeren var jo ikke indstillet på at lave motorvej, selv om den skal laves om kort tid alligevel.

Så synes jeg, at vi i Trafikudvalget i mange år har sagt, at en tosporet motortrafikvej er noget af det farligste at lave. Og det skal vi ikke have hængende på os, vi har jo erfaringerne fra Djursland.

Derfor vil vi gerne foreslå, at det bliver en firesporet motortrafikvej fra starten. Så følger vi ministeren langt hen ad vejen, men med en betydelig større sikkerhed og den sikkerhed, som ministeren altid taler om.

Så derfor forventer jeg, at der er nogle, der virkelig vil støtte det forslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis man bygger en motortrafikvej som foreslået, så man har skiftevis overhalingsspor til den ene side og den anden side – det er det, der hedder en 2:1 model – så er det en fantastisk sikker vej. Det er det, vi har på store dele af vejnettet i Frederiksborg Amt, og det fungerer vældig, vældig godt. Jeg synes ikke, vi skal ofre