

fylder dem på vejene, og det må være trist for ministeren at se på. Men det vil jeg ikke gå videre med.

Men jeg har et spørgsmål til ministeren, og det går på, at motortrafikveje skulle være farligere end motorveje. Glemmer ministeren ikke at tage i betragtning, at på denne strækning bliver fartgrænsen vel 130 km/t.? Vi har fået at vide i Færdselssikkerhedskommissionen, at desværre er udviklingen mod stigende sikkerhed på motorvejene ikke længere til stede. Det går ikke så godt på motorvejene, som det har gjort før. Der er for mange ulykker, det bliver jo værre, når farten kommer op på 130 km/t., og så vidt jeg ved, har man trods alt ikke planer om at sætte farten op til 130 km/t. på motortrafikveje.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det er helt klart, at man sætter ikke hastigheden op til 130 km/t. på en motortrafikvej. Men hvad farten skal være på motorvejene her, vil justitsministeren afgøre, når vejene bliver færdige, og så vil vi tage stilling til det til den tid.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Ja, men vil ministeren ikke medgive mig, at forudsætningen for ministerens betragtning om, at det af hensyn til trafikikkerheden skulle være bedre med en motorvej, er, at det ikke bliver med en hastighed på 130 km/t.?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det var en af forudsætningerne, men en anden var, at merprisen for det samlede projekt var overkommelig. Personlig syntes jeg, det var en mellemløsning, man havde valgt, og at den ikke var klog nok, og derfor var jeg meget taknemlig for, at alle de partier, der havde indgået forliget, var enige, for ellers kunne jeg jo ikke have ændret spor.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Martin Lidegaard har ønsket en bemærkning i anden ordførerrunde. Der var vist en eller anden ting, der blev glemt i første omgang, så vidt jeg har forstået.

**Martin Lidegaard (RV):**

Mange tak.

Jeg kom til at fortabe mig i min borddame, som i øvrigt er en af de mest fremragende bord-

damer, jeg har haft i mit liv, så jeg glemte helt, at jeg havde lovet Kristendemokraternes ordfører, der ikke kunne være til stede, at tilkendegive, at de også støtter lovforslaget – jeg tror endda lidt mere helhjertet, end vi gør.

Kl. 16.30

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så er det sat på plads.

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

## Afstemning

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 97:**

**Forslag til folketingsbeslutning om ændring af reglerne for fjernbuskørsel med henblik på opretholdelse af fjernbusruter i Jylland.**

Af Peder Sass (S) m.fl.

(Fremsat 16/12 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Lad mig med det samme slå fast, at jeg kan støtte forslaget, som jeg er enig i, hvilket jeg også har givet udtryk for ved i sidste uge at udsende en pressemeddelelse, der bekræfter, at regeringen er på vej med et lovforslag, som går i samme retning som det, Socialdemokratiet har fremsat. Jeg synes aldrig, at man skal være spor flov over at sige, at andre partier end regeringspartierne kan komme på en god idé; det er da kun befriende.

Som sagt vil jeg i nær fremtid fremsætte et lovforslag, der gør det muligt for Xbusserne at fortsætte deres fjernbusruter.

Jeg vil gerne vende tilbage til lovforslagets indhold, men jeg vil gerne først knytte et par ord til den liberalisering af fjernbuskørslen, som blev vedtaget af Folketinget i 2002.

Fjernbuskørsel blev liberaliseret ved lov om ændring af lov nr. 407 af 6. juni 2002 om buskørsel. Det betyder, at private vognmænd nu frit kan få tilladelse til fjernbuskørsel.

Samtidig blev der indsat en bestemmelse i loven om, at der ikke længere kunne gives tilladelse til fjernbuskørsel til offentlig myndighed eller til virksomheder, som er helt eller delvis ejet af offentlig myndighed. Det er den bestemmelse, der indebærer, at Xbusserne efter den gældende lov ikke kan få fornyet deres tilladelse til fjernbuskørsel, når den udløber ved årets udgang.

Selv om der ikke er opstået nye private ruter, har liberaliseringen medført, at det er blevet lettere for vognmændene løbende at tilpasse køreplanerne til kundernes behov, hvilket der gøres opmærksom på fra hr. Abildskou i en henvendelse af 27. januar til Folketingets Trafikudvalg. Således har liberaliseringen været positiv.

Imidlertid er der ikke kommet nye fjernbusruter parallelt med de eksisterende Xbusruter, og hvis disse ophører ved årets udgang, betyder det derfor, at nogle borgere må undvære transporttilbud, og det har ikke været meningen.

Samtidig står vi med den kommende kommunalreform over for en ændring af det kommunale landkort, en ændring, der vil få ganske afgørende betydning for, hvad der kan betragtes som fjernbuskørsel. Definitionen vil simpelt hen blive ændret. Vi aner jo ikke, hvor store disse regioner, eller hvad det nu kommer til at hedde, vil blive.

Fjernbuskørsel er jo netop den buskørsel, der ligger ud over den buskørsel, som amter og kommuner er forpligtede til at varetage. For øjeblikket er amterne forpligtede til at varetage buskørslen inden for amterne og mellem naboamter. Det ville således meget vel kunne tænkes, at de fjernbusruter, der efter loven skal opføre ved årets udgang, igen vil blive tilladt efter den nye kommunale struktur, medmindre busloven ændres. Derfor må vi også efter den kommende kommunalreform være parate til at tænke hele fjernbusområdet om.

Tiden er imidlertid ikke moden til sådanne overvejelser nu, før der er truffet beslutning om, hvordan den fremtidige kommunale struktur bliver. Det tror jeg er helt indlysende for alle. Jeg vil derfor fremsætte et lovforslag, der betyder, at fjernbusruterne, der drives af offentlige myndig-

heder, vil kunne fortsætte også efter den 1. januar 2005. Lovforslaget vil nærmere indebære, at det frem til den 31. december 2006 bliver tilladt for offentlige myndigheder at varetage fjernbuskørsel under forudsætning af, at ruterne udbydes til private vognmænd.

For at sikre, at offentlige skattekroner ikke bruges til at konkurrere med de eksisterende private fjernbusruter, vil det samtidig blive et krav, at fjernbusruter, der varetages af offentlige myndigheder, ikke går over Storebælt. Lovforslaget er under udarbejdelse og vil blive fremsat i marts måned.

Først når der er klarhed over den kommende kommunestruktur, vil det give mening at gå ind i nærmere overvejelser om, hvordan reglerne for fjernbuskørsel skal se ud fra den 1. januar 2007.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Blot for at være sikker på, at jeg har forstået ministeren rigtigt: I forhold til det foreliggende beslutningsforslag giver ministeren tilsagn om at forlænge de eksisterende Xbusruters mulighed for at fortsætte, såfremt det efter 2006 viser sig, at amtsstrukturen er på en måde, hvor det fortsat er et problem med den her toamtsgrænse i forbindelse med Xbusruterne, fordi de pågældende ruter fortsat skulle stå over for en nedlæggelse.

Kl. 16.35

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det har vi ikke lagt os fast på. Jeg siger udtrykkeligt, at vi ikke ved, hvordan strukturen kommer til at blive, og derfor er der ingen grund til at lave gætterier. Men det er klart, at mange af disse ruter jo skal i udbud nu, og så er det naturligt, at vi siger, at vi i hvert fald forlænger dem i den periode her, så vi er sikre på, at vi ikke kommer til at gøre skade for de mennesker, som transporteres på disse ruter, og det er jeg glad for.

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

Jeg synes, det var positiv tale fra trafikministeren, og det, der blev sagt, er jo også fremgået af pressemeddelelsen. Men jeg synes alligevel, at der er grund til at stille ministeren det spørgsmål, om ministeren egentlig har fortrudt, at man ændrede dette lovforslag ved andenbehandlingen, for da vi førstebehandlede busloven, var vi

jo alle sammen enige om, at det var et godt forslag, ministeren kom med.

Men nu må vi så konstatere, at ministeren ved anden behandling kom med et helt andet forslag, som nu betyder, at man altså ikke kan fortsætte. Har ministeren fortrudt, siden vi nu hører de her positive tanker om at ville støtte forslaget?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Jeg mener, at liberaliseringen af fjernbuskørslen har været en succes. Selv om der ikke er opstået nye ruter, har liberaliseringen medført, at det er blevet lettere for vognmændene løbende at tilpasse køreplanerne til kundernes behov, som jeg refererede fra hr. Abildskous henvendelse til Folketingets Trafikudvalg. Så jeg har ikke fortrudt noget.

Man kan sige, at man kan undre sig over, at der ikke er flere af de busvognmænd, som argumenterede meget stærkt for en totalliberalisering, som har søgt disse ruter, men jeg kan jo ikke tvinge dem til at søge. Og det har måske også noget at gøre med, at vi specielt i København har haft nogle problemer med parkeringer, et problem, som nu er ved at være løst.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen** (S):

Selv om der her kun er tale om, at det er private vognmænd, der skal køre for Xbus, så hørte jeg ministeren sige, at man sådan set ønsker en lige og en fair konkurrence inden for de forskellige brancher. Så hørte jeg også ministeren sige, at det var imellem private og ikke offentlige myndigheder.

Skal det forstås på samme måde, som da vi diskuterede havneloven, at alt privat er godt, og hvis det er offentligt, så skal det laves om til privat, og hvis det er privat, så må der for enhver pris ikke komme nogen offentlig konkurrence ind, for at vi får en fair og lige konkurrence? Er det sådan, vi også skal forstå det her?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Jeg forstår godt spørgsmålet. Men det, der er så vigtigt for mig og for regeringen, er, at vi ikke oplever, at kommunale selskaber går ind med offentlige penge og konkurrerer. Derfor går vi ind for, at det skal være private, der kører disse ruter, som nu udbydes.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen** (S):

Jeg vil gerne følge op på det, som hr. Peder Sass spurgte om. Fortryder ministeren ikke i dag, at vi ikke fik lavet den aftale omkring det lovforslag? For der er jo ikke noget i det, ministeren siger i dag, som ikke blev sagt, dengang vi behandlede det her.

Vi var meget indstillet på at være med i en aftale, en ændring af loven, der gjorde, at det stoppede netop ved Storebælt. Det har aldrig været vores intentioner, at de her busselskaber skulle køre forbi Storebælt. Men det var jo det, der kom ind som en hund i spil i kegler, at man lige pludselig fra regeringspartiernes side ønskede, at den skulle have en helt anden formulering. Fortryder ministeren ikke det i dag?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Nej.

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

Og det var det endelige svar?

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Ja.

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

Så er der ikke mere at sige. Så går vi videre til ordføreren.

**Flemming Damgaard Larsen** (V):

Jeg vil ikke påstå, at beslutningsforslaget her er noget dumt forslag. Efter at vi vedtog liberaliseringen af fjernbuskørslen i første halvår af 2002, der bl.a. betød, at de få buslinjer, der ikke kunne opfylde loven, fik og har en overgangsordning frem til udgangen af 2004, er vi nu kommet i den situation, at vi på grund af Strukturkommissionens arbejde ikke ved, om vi om ganske få år har et helt nyt danmarkskort, der sætter helt nye grænser for amter eller regioner. Det kan få væsentlig betydning for, hvordan vi skal indrette os med fjernbustrafikken i Danmark.

Kl. 16.40

Derfor vil det naturligvis være særdeles fornuftigt at se tiden an frem for at fastholde en bestemt dato, der hedder den 31. december 2004 for, hvornår der skal ske ophør af de amtskommunalt drevne fjernbusruter. Da trafikministeren har bebudet, at han i næste måned, altså i marts måned, vil fremsætte et lovforslag, der skubber datoen for, hvor længe offentlige myn-

digheder må drive fjernbusruter, 2 år frem i tiden, altså til den 31. december 2006, hvor det nye amts- eller regionsdanmarkskort er fastlagt, mener Venstre, at vi skal afvente dette lovforslag og dér slå de søm i, der skal slås i. I tiden mellem det nye danmarkskorts fastlæggelse og udgangen af året 2006 kan det så overvejes og fastlægges, hvordan vi skal indrette os på fjernbusområdet efter den 1. januar 2007.

Men det er vigtigt, at vi har et fjernbussystem, der tilgodeser de behov, som befolkningen har for at kunne rejse over lange afstande, ligesom det er vigtigt, at der eksisterer en mangfoldighed af muligheder for at kunne blive transporteret rundt i landet. I dette billede hører fjernbusser helt naturligt ind.

Lige så vigtigt er det, at der ikke anvendes skatteydermidler, der skævvrider konkurrencen mellem operatører på området.

Venstre ønsker altså at afvente trafikministerens lovforslag i marts, hvorfor vi ikke formelt kan støtte beslutningsforslaget her.

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

Hr. Flemming Damgaard var med på en meget indholdsrig og inspirerende tur til Xbusserne, den var simpelt hen ... Ikke? Nå, det var da kedeligt, for så ville hr. Damgaard jo have oplevet det, som vi andre, som tog os tid til at tage af sted, oplevede, nemlig et velfungerende og effektivt fjernbussystem, som i øvrigt blev drevet uden offentlige tilskud. Det blev drevet på en måde, der gav overskud. Derudover blev det kørt ved, at man udliciterede, og at det var private vognmænd, der kørte.

Hvorfor mener man ikke, at man kan drive sådan en virksomhed videre, når den drives fuldstændig på de samme præmisser, som man egentlig har stillet som forudsætning?

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Jeg havde desværre ikke mulighed for at være med på det pågældende besøg i Viborg for kort tid siden, og det beklager jeg meget. Men jeg følger jo hele tiden området meget nøje og kender også de argumenter og de synspunkter, der er på området.

Men det er jo således, at vi ikke skal indrette en lov efter seks ruter, der i dag kører, og som kører hensigtsmæssigt og godt. Det er meget vigtigt, at vi indretter lovene på en sådan måde, at vi i fremtiden har et system, som også de pri-

vate kan indordne sig efter, og bygger et system op, som alle har tillid til, både passagererne og de private, der ønsker at bygge noget op, og som så ikke bliver udsat for en ubillig konkurrence bagefter.

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

Jeg skal oplyse til hr. Flemming Damgaard, at det jo faktisk er 600.000 borgere, der hvert år benytter sig af fjernbusruterneovre i det jyske. Og jeg skal oplyse videre, at de private vognmænd, som var repræsenteret ved besøget ved Xbusser, samstemmende gav udtryk for, at den driftsform, som der var etableret, var en særdeles tilfredsstillende driftsform.

Derfor må jeg spørge hr. Flemming Damgaard, om han – sådan lidt i visioner – i relation til, hvad der skal ske efter januar 2007, kunne tænke sig, at en sådan sund virksomhed kunne få lov til at blive drevet videre, sådan at det buslovforslag, vi skal behandle på et senere tidspunkt, ville få et sådant perspektiv, at man godt kunne lave noget fornuftigt sammen med det offentlige.

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Jeg synes, det er meget vigtigt, at vi først ser, hvordan det amtskommunale- eller regionsdanmarkskort, jeg også var inde på i min ordførertale, kommer til at se ud, før vi begynder at diske op med de visioner, vi kan have på området. Der er mange forhold, der kan ændre sig, og jeg synes ikke, at vi på nuværende tidspunkt skal begynde at lægge en hel masse forudsætninger eller gætterier ind, men at vi har et fast grundlag og på den baggrund så finder frem til nogle rigtig gode systemer i fremtiden.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Når det nu bliver brugt som begrundelse for, at ministeren kommer med en ændring, og man henviser til strukturreformen, skal det så forstås på den måde, at hvis der ikke havde været det arbejde med strukturreformen, så ville man altså have slagtet Xbusserne den 1. januar, og at det er derfor, man ikke vil støtte det socialdemokratiske forslag til folketingsbeslutning? Og fordi man faktisk stadig væk har tænkt sig, at fjernbusserne skal lukke pr. 1. januar 2007, man vil bare udsætte beslutningen, indtil Strukturkommissionens betænkning eventuelt er gennem-

ført? Er det sådan, det i virkeligheden skal forstås? Og er det også derfor, at ministeren ikke syntes, at der var gjort noget forkert undervejs i behandlingen af den her sag?

Kl. 16.45

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Det er ikke Venstres opfattelse, at vi partout skal gå ud og lukke fjernbusser. Tværtimod har jeg både under denne her behandling og også i mine ordførertaler i 2002 talt for, at det er et meget vigtigt system med fjernbusser. Vi har jo også nogle gode erfaringer at henvise til i England og Sverige, som har et mere liberaliseret system på området, end vi har her i Danmark. Fjernbussystemet er et rigtig godt alternativ i den mangfoldighed, vi ønsker på transportområdet også i Danmark. Så det er altså ikke i Venstres holdning, at vi bare skal lukke fjernbusru-

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg lagde meget mærke til, hvad det var, ministeren sagde i sin tale til Folketinget her om det beslutningsforslag, som Socialdemokratiet har fremsat, og det var, at man var positiv over for det. Det må jeg jo tage som en tilkendegivelse af, at ministeren – jeg lagde også mærke til, at hr. Kaj Ikast nikkede – og De Konservative var positive over for det, der er fremlagt her i dag. Jeg forstod også på ministerens fremlæggelse, at det ligesom skulle stoppe ved Storebæltsbroen, og det var jo faktisk det, som Socialdemokratiet havde lagt op til, da vi behandlede lovforslaget i sin tid.

Ærgrer det ikke hr. Flemming Damgaard Larsen i dag? Det må være Venstre, der har redet et ideologisk ridt her, fordi man for enhver pris ville have lukket Xbus i Jylland. Det må man jo stå til ansvar for, men jeg synes, at det ville være fair, at man så her i dag klart tilkendegav, at det var en fejlurdering fra Venstres side, som man meget beklagede. Det var der noget fornuft i, og det ville da være rimeligt over for jyderne, som ligesom har stået meget ude på sidelinjen i denne her situation og ventet på, om de kunne blive transporteret rundt i det jyske område. Det synes jeg at Venstre skylder sine vælgere i Jylland.

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Jeg kan forsikre hr. Poul Andersen for, at Venstre ikke har redet nogen ideologisk kæphest, tror jeg det blev kaldt. For os handler det om, at vi også på dette område sikrer, at der er en mangfoldighed med hensyn til at kunne blive transporteret. Som jeg har henvist til, har man nogle gode erfaringer i England og i Sverige, og det ønsker jeg også på det område her.

Det har også vist sig, at den lovændring, vi lavede i sin tid, var rigtig god. Vi kan jo se af det brev, vi har fået fra Abildskou A/S, at på grund af den større frihed, der er blevet skabt, har Abildskou A/S nu udvidet på området: flere afgange og bedre køreplaner, der passer til det behov, lokalbefolkningen har osv. Så det har været en rigtig god lov, vi lavede der for 2 år siden.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så hr. Poul Andersen for sidste gang.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det har jo intet med det her at gøre, må jeg sige til hr. Flemming Damgaard Larsen. Det er jo ligesom at tale ned til folk i det jyske. Det handler om, at det er busser, der skal køre i Jylland, og at man ikke ville have det til at foregå i det selskab. Det er det, der er kernen i det. Det har intet med det andet at gøre.

Vi kan da være meget tilfredse med den måde, som det er blevet drevet på, hvilket også er blevet tilkendegivet af vores ordfører langt hen ad vejen. Men man har ikke lyttet til det, der er blevet sagt, man har heller ikke lyttet til busvognmændenes egen organisation, der klart har sagt fra starten af, at de faktisk ikke forstod, hvad det her skulle være godt for, fordi det netop var tilkendegivet, at det var inden for nogle bestemte rammer og ikke længere end til Storebæltsbroen, mens private vognmænd selvfølgelig kunne køre på tværs gennem landet. Det var de også meget uforstående over for. Det er vi også fortsat. Det er Venstrevælgerne i Jylland også. Så en bedre forklaring, må jeg sige til hr. Flemming Damgaard Larsen, vil tjene sagen.

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Nu er det altså ikke rigtigt, hvad hr. Poul Andersen er inde på, at Danske Busvognmænd har givet udtryk for det, som hr. Poul Andersen refererer. Da vi lavede ændringen for 2 år siden, var

Danske Busvognmænd jo stærkt inde i billedet med deres synspunkter, og de synspunkter, som Danske Busvognmænd gav udtryk for, er ikke fuldt ud, men i høj grad dem, der også blev indført i den lovgivning, der blev lavet for 2 år siden.

Med hensyn til den overgangsordning, vi nu skal have på 2 år, er vi helt med på de præmisser, som ministeren stiller op, nemlig at Storebælt skal skille, og at det skal være et krav, at det skal være private vognmænd, der skal køre de pågældende seks ruter.

Kl. 16.50

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Og så er det hr. Keld Albrechtsen for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Hr. Flemming Damgaard Larsen erkendte jo i sit svar til mig, at selv om der ikke havde været debatten om Strukturkommissionen, ville det alligevel have været nødvendigt for ministeren at lave loven om, for man havde ikke til hensigt at slagte fjernbusserne. Sådan forstod jeg det. Så det der med Strukturkommissionen er altså ikke andet end en dårlig undskyldning.

Så kommer jo det næste spørgsmål, og det er: Hvorfor vil man så ikke erkende, at det var en fejl, da man lavede loven? Man lyttede til nogle vognmænd, javel, det gjorde man, men det viste sig, at de ikke kunne levere varen, og derfor blev lovforslaget en fiasko. Det kan man da bare indrømme, som det er, og så skal man måske ikke altid lade sin politik diktere af vognmændene. Jeg vil bare give hr. Flemming Damgaard Larsen det gode råd for en anden gangs skyld også at lytte til andre.

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Jeg vil svare med at henvise til det brev, der er kommet fra Abildskou A/S, og det er dateret den 27. januar 2004. Jeg vil citere tre linjer i brevet, hvor der står, at den nye buslov skulle stille Xbuspassagererne ringere end den tidligere buslov, kan man ikke se, og at der ikke er noget til hinder for at køre de pågældende Xbusruter efter alternative kontraktformer.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg noterede mig for lidt tid siden, at hr. Flemming Damgaard sagde, at han ikke partout syntes, at man skulle lukke Xbusruter, at det ikke var et mål i sig selv. Det er jeg glad for.

Tror ordføreren, at vi kan stramme den en lille smule mere og sige, at Venstre ikke ønsker at lukke Xbusruter i det hele taget, ikke bare, at man ikke ønsker partout at lukke nogle ruter, men at vi kan være enige om, at Venstre ikke ønsker at lukke Xbusruter?

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Det, jeg svarede hr. Keld Albrechtsen før, var, at vi ikke ønskede at lukke de fjernbusruter, som vi kender, men at de, der i dag bliver kørt i Xbussystemet, jo også kan køres på anden måde. Det er bl.a. det, der er refereret til i Abildskou A/S' brev.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Hvis hr. Flemming Damgaard Larsen vil have, at de ruter, som i dag bliver kørt af Xbus som fjernbusser, under alle omstændigheder bliver kørt, så er den eneste måde, det kan sikres på, vel at følge det, der er pind to i det foreliggende beslutningsforslag, nemlig at man giver mulighed for, at det offentlige også fortsat efter 2006 og efter kommunalreformen kan køre de her ruter, for hvis man bare forlader sig på, at det frie marked kan overtage de her busruter, så er der vel ikke nogen garanti for, at borgerne i Jylland kan fortsætte med at have deres ruter.

Hvis hr. Flemming Damgaard Larsen vil leve op til sit tilsagn om, at de her ruter skal køres på den ene eller den anden måde, så må Venstre da også kunne medgive, at så er man nødt til at give mulighed for, at det offentlige på lige fod med det private kan køre de her ruter?

(Kort bemærkning).

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Jamen vi skulle jo bruge de næste 2 år til at se på, hvordan det kan klares i fremtiden, altså efter den 1. januar 2007.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så siger vi tak til hr. Damgaard Larsen og beder hr. Peder Sass komme frem som ordfører.

**Peder Sass (S):**

Vi forventede også, at det her lovforslag blev behandlet positivt. Det er så ikke helt tilfældet, men alligevel.

Der kom jo ikke flere private busruter – tværtimod – efter at et flertal i Folketinget i maj 2002 vedtog en markant liberalisering af busloven, hvor det blev forbudt offentlige myndigheder at drive fjernbuskørsel. I dag, 1½ år efter at loven trådte i kraft den 1. juli 2002, kan det konstateres, at den liberalisering, som regeringen dengang ønskede, har virket modsat.

Regeringens mål, at der alene fremover kan udstedes tilladelse til private til fjernbuskørsel, er kørt helt i grøften. Der er ikke etableret en eneste ny fjernbusrute i Danmark, efter at lovforslaget blev vedtaget. Selv organisationen Danske Busvognmænd har i et brev af 5. februar 2004 noteret sig, at liberaliseringen af fjernbuskørslen ikke har haft de forventede konsekvenser.

Hvad får trafikministeren til at tro, at private vognmænd tør foretage nye investeringer i busmateriel m.v., når der p.t. hersker så stor en usikkerhed om det fremtidige fjernbussystem?

Kl. 16.55

Vi har i dag et velfungerende fjernbussystem i form af seks Xbusruter i Jylland, der skal indstille driften, når tilladelsen udløber 31. december 2004. Alle seks busruter er i dag udliciteret gennem Xbusser og køres af private vognmænd. Både ministeren og hele Trafikudvalget er bekendt med, at Xbusnettet løber rundt økonomisk og ikke modtager offentlige tilskud. Ingen, hverken brugere, vognmænd, lokale politikere eller folketingsmedlemmer, er interesserede i en indskrænkning af borgernes rejsemuligheder.

Men et vellykket Xbusprojekt etableret i et samarbejde mellem amt og kommune er på vej til at blive punkteret, og en række brugere efterlades alene på vejen uden mulighed for transport på tværs af amtsgrænserne.

Xbus er en sund og moderne virksomhed. Ved Trafikudvalgets besøg i Xbus den 30. januar 2004 fik vi indtryk af, at der her var tale om en effektiv virksomhed, der har en tværpolitisk opbakning både i amter og kommuner, ligesom de private vognmænd var meget tilfredse med selskabsformen.

Jeg må opfordre ministeren til at trykke på stopknappen og se på virkeligheden uden for ministeriet. Det her handler ikke om ideologi, men om busdrift og en bedre borgerservice. Jeg

vil godt kvittere for, at jeg har lyttet til det positive.

Det er heller ikke et spørgsmål om at tække en liberal køreplan vedtaget på et landsmøde. Jeg har sagt det tidligere ved behandlingen af lovforslaget i 2002, at dette helt er i tråd med de liberaliseringstanker, som VK-regeringen har stået for, nemlig at lægge så mange hindringer som muligt i vejen for alt, hvad der er offentligt, således at det hele skal overgå til det private.

I Socialdemokratiet er vi tilhængere af en bred vifte af muligheder for persontransport over lange afstande som et supplement til vores tog.

Ved både første og anden behandling af busloven spurgte vi trafikministeren: Kan trafikministeren give borgerne i de jyske amter sikkerhed for, at man også efter 1. januar 2005 kan komme på tværs i Jylland med bus? Vi fik aldrig noget svar.

Nu behandler Folketinget jo ikke pressemeddelelser, men jeg kan forstå på ministerudtalelsen i sidste uge, at nu kan der gives en vis sikkerhed for, at Xbusser kan køre i yderligere 2 år. Men hvad har ministeren tænkt sig efter 31. januar 2006? Netop denne usikkerhed gør, at vi har ønsket at fastholde dette beslutningsforslag.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Poul Fischer som ordfører.

**Poul Fischer (DF):**

Dette beslutningsforslag lægger op til, at lov om buskørsel ændres, således at det muliggøres, at det jyske Xbussystem også kan fortsætte efter 1. januar 2005.

Forslagsstillerne konstaterer, at der ikke er oprettet fjernbusruter, efter at loven om buskørsel blev ændret i folketingsåret 2001-02, der betød, at offentlige myndigheder ikke kunne oprette eller opretholde fjernbusruter efter 1. januar 2005.

Dansk Folkeparti er enig i, at loven ikke har medført oprettelse af nye fjernbusruter, hvilket der jo kan være flere grunde til. Dansk Folkeparti har derfor sagt ja til, at man forlænger den nugældende ordning med 2 år på betingelse af, at disse ruter ikke går over Storebælt, og at fjernbusruter betjenes af private vognmænd.

Når den nugældende ordning forlænges med 2 år, er det på baggrund af, at man inden for denne periode kender den nye struktur i det kommunale landskab, hvorefter der vil være behov for en justering af loven om buskørsel.

Forslagsstillerne udtaler til fagpressebureauet, at de seks fjernbusruter, der kører i Jylland under Xbussamarbejdet, løber rundt økonomisk og ikke modtager offentlige tilskud. Det er jo en sandhed med modifikationer. Det er korrekt, at de seks ruter løber rundt økonomisk ifølge de regnskaber, vi i Trafikudvalget har modtaget, men det er jo ikke som fjernbusruter, de løber rundt økonomisk. Ca. 60 pct. af indtjeningen kommer fra et- og toamtsbetjening, det vil sige, at fjernbusruter kunne oprettes af private busvognmænd på betingelse af, at de har tilladelse til et- og toamtsbetjening.

Men som sagt kan Dansk Folkeparti tilslutte sig de lovændringer, som pressemeddelelsen af 13. februar fra Trafikministeriet lægger op til, og som samtidig dækker hensigten med dette beslutningsforslag.

Kl. 17.00

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

Nu støttes den tanke at udvide det her for en 2-årig periode, og det vil sige, at man stadig væk står med usikkerheden efter den 31. december 2006. Hvilket tilbud er det så, man kan give borgerne? Busejere skal overveje investeringer i nye busser, og det, der allerede er eksisterende med hensyn til Xbusser, er jo, at det er private vognmænd, der efter udlicitering kører ruterne.

Hvad får så Dansk Folkeparti til fortsat at skabe den utryghed omkring private vognmænds muligheder for at kunne være med i et fornuftigt selskab, så det ikke eksempelvis bliver store busselskaber, der overtager virksomheden?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

I den kommende tid skal vi jo have fastlagt den nye struktur i det kommunale landskab, og så mener jeg, at når vi udvider Xbussers muligheder i 2 år, så har vi også tid til at vurdere, hvordan det her skal fungere, når vi kender det nye kommunale landskab.

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

I de tilfælde, hvor store busselskaber har overtaget andre regionale busvirksomheder i Danmark og så overført det til fjernbusser, har vi set, at det er store nationale eller internationale selskaber, der har overtaget busruterne. Xbusser er

jo kendetegnet ved, at det er en lang række mindre vognmænd, der kører for Xbusselskabet.

Mener repræsentanten for Dansk Folkeparti, at det er en god liberal tankegang, at man på denne måde vil give de store multinationale selskaber disse kontrakter på bekostning af, at de mindre, liberale virksomheder kan få svært ved at drive virksomheden?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jeg kan ikke se, hvorfor det skal være store selskaber, der eventuelt skulle køre fjernbusruter i fremtiden. Jeg mener nok, at man bør prøve at undersøge, hvorfor der ikke er nogen, der har oprettet fjernbusruter. Som jeg var inde på i mit ordførerindlæg, så viser regnskaberne i Xbussystemet, at de heller ikke kunne løbe rundt, hvis de ikke havde et- og toamtsbetjeningen, og det er da et spørgsmål, om der skal justeres på mulighederne for det i kommende fjernbusruter. Men vi har som sagt 2-2½ år til at finde ud af, hvorledes det kommer til at se ud.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det undrer mig lidt, at man i dag synes, at det er helt rigtigt, at skillelinjen skal gå ved Storebælt, for det var jo netop det, Socialdemokratiet sagde, da vi behandlede loven i sin tid, at en naturlig grænse for os ville være Storebælt. Det skal ikke være sådan, at Xbusselskabet i Jylland skal ligge og køre til København, men det vil være en god ting at sætte skillelinjen der, for det er et vel fungerende, veldrevet selskab, og vi kunne ikke se, at vi på det område her ville have noget alternativ til det.

Hvad er det, der lige pludselig gør, at man i Dansk Folkeparti mener, at Storebælt vil være en naturlig grænse?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Når vi går ind for, at der skal være en skillelinje ved Storebælt, så er det jo, fordi den fjernbusrute, man har fra Jylland, der kører til København, fungerer godt, og vi vil selvfølgelig ikke åbne op for, at den lige pludselig kunne etableres med et Xbussystem.

Men når vi udskyder det her 2 år, er det jo, fordi man har et Xbussystem i Jylland, som gerne skulle køre efter den 1. januar 2005.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Hr. Poul Fischer misforstod mig lidt, for essensen i det her er jo, at der ikke er noget nyt i det, ministeren melder. Det, ministeren meldte i sin pressemeddelelse i sidste uge, var det, som Socialdemokratiet foreslog i sin tid. Det er derfor, jeg ikke rigtig kan forstå, at Dansk Folkeparti i dag synes, det er helt rigtigt, at det skal laves på den måde, når man ikke dengang syntes, at det var den rigtige måde at skille tingene ad på.

Er det ikke sådan, at Dansk Folkeparti på netop det område her ligger helt klart på ideologisk linje med Venstre og Konservative i forhold til, at det kun må være private, der skal drive bus-selskaber i Danmark, hvis det står til det borgerlige flertal her i Folketinget?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

For det første er jeg ikke enig med hr. Poul Andersen i, at det eneste, der adskilte lovforslaget fra den nugældende lov, var en grænse ved Storebælt, for Socialdemokratiet ville jo have opretholdt det nuværende Xbussystem også i den lov, der er gældende i dag.

Det, det må dreje sig om, når vi når frem til 2007, er, at man får en ordning, så man i hvert fald sikrer, at der er en kollektiv fjernbusstrafik, og vi skal som sagt afventé og se, hvordan det kommunale landkort kommer til at se ud, og så få det løst.

Kl. 17.05

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Hr. Poul Fischer lægger jo op til en ordning fra 2007, hvor det så ikke længere vil være tilladt med offentlig drift af Xbusser, men hvor der så åbenbart skal plukkes nogle ruter ud af de nuværende amtskommunale trafik-selskaber, og naturligvis de ruter der har det største indtægtsgrundlag, og lægges over til privatejede Xbusruter, således at de kan blive profitable.

Men vil hr. Poul Fischer ikke medgive, at den øvelse indebærer, at de ruter, der er under de nuværende amtskommunale trafik-selskaber, tilsvarende bliver belastet med et tab? Og det, man i øjeblikket åbenbart fra Dansk Folkepartis side er ved at planlægge, er, hvordan man kan for-gylde vognmændene i en sådan udstrækning, at man kan lokke dem til at byde på disse Xbusser. Så simpelt er det vel.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Hr. Keld Albrechtsen siger, at der ikke skal være offentlige fjernbusruter efter den 1. januar 2007. Det har jeg ikke talt om. Vi har nu 2 år til at finde ud af, hvilken løsning der skal køre, når vi kender den nye kommunale struktur. Det kan være, at det er et Xbussystem, der kører videre som det, vi kender i dag, men lad os dog for guds skyld få analyseret, hvad der gik galt i det her. Lad os få spurgt vognmændene, hvorfor der ikke er oprettet nogen. Er det, fordi man ikke har kunnet få de forskellige amter med til f.eks. at tillade et- og toamtsbetjening, at amterne ikke har været samarbejdsvillige?

Af talmaterialet fra Xbussystemet er det jo tydeligt at se, at en fjernbusrute, der ikke har tilladelse til et- og toamtsbetjening, ikke kan hænge sammen økonomisk. 60 pct. af Xbus' indtjening kommer fra et- og toamtsbetjeningen. Det ville give drønende underskud, hvis Xbussystemet skulle køre efter de samme regler.

(Kort bemærkning)

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jo, men så er der jo den enkle sammenhæng i det, at hvis man smider amterne ud af det her fra 2007 og siger, at de dele af de nuværende Xbusser, som har et- og toamtsbetjening, skal gå med over til private vognmænd, så river man jo dem ud af amternes samlede økonomi til kollektiv trafik. De penge skal så skaffes et andet sted fra, og det er de penge, hr. Poul Fischer åbenbart planlægger at forære vognmændene for at få dette privatiseringsprojekt til at fungere.

Undskyld, jeg spørger sådan, for det er hr. Poul Fischer, der selv lægger op til, at det er det, man vil gøre, og derfor bliver jeg da nødt til at spørge, for vi er jo interesseret i at få opklaret, hvorfor man ikke vil støtte beslutningsforslaget. Der må jo være en grund til, at man ikke vil støtte beslutningsforslaget, og det er, fordi man har et nyt privatiseringsprojekt på bedding. Anderledes kan det vel ikke være.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

For det første tilslutter vi os et beslutningsforslag, for det er jo det ene af de to forslag, der ligger i det beslutningsforslag, der er fremsat.

Lad os nu få de 2 år frem til 2007 og så finde ud af den rigtige løsning. At der skulle gå noget fra et Xbussystem, hvis ikke man har fjernbusruten, således at det skulle gå ud over den kollekti-

ve trafik, forstår jeg simpelt hen ikke. Fjernbus-systemet i Xbus løber rundt økonomisk med 5-10 pct.s overskud. Det er jo det, der er tale om. Det mister man jo ikke noget ved, hvis det i værste fald skulle nedlægges, men vi har overhovedet ikke været på banen og sige, at det skulle nedlægges fra den 1. januar 2007. Giv os nu 2 år til at finde ud af, hvordan systemet skal fungere fremover.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Det vil jeg da sige at man gør i allerhøjeste grad, hvis Xbussystemet skulle nedlægges, hvis det var det, der måtte blive konsekvensen. Xbussystemet betjener mange hundredtusinde, over en million mennesker hvert år, og hvis man kommer i den situation, at det, at man fjerner nogle ruter, betyder, at det samlede system falder sammen, så er det da noget, som for alvor vil kunne mærkes.

Jeg har prøvet at lytte til hr. Poul Fischers indlæg i denne her debat, og jeg synes, at det, der står tilbage, er spørgsmålet: Hvorfor? Hvorfor er det vigtigt at prøve at presse et privat marked i gang her? Vi har set, at det kræver mere end almindelig tålmodighed at løbe det i gang. Det er ikke lykkedes selv med det lovforslag, som blev vedtaget forrige år.

Men vi har set, at det, der er på spil, og det, man risikerer at tabe, er et velfungerende bussystem. Så hvad er det for en gevinst, Dansk Folkeparti er ude efter, så man er villig til at spille harsard med et velfungerende bussystem?

Kl. 17.10

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jamen det bliver jo gentagelse på gentagelse. Xbussystemets fjernbusruter løber rundt økonomisk, der er ikke offentlige tilskud til dem, men det er da ikke ensbetydende med, at det øvrige Xbussystem ikke kunne fungere, uden at de fjernbusruter var der. Jeg ser gerne, at vi får analyseret, hvorfor der ikke er oprettet nogen private fjernbusruter, og så evaluere ud fra det.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Homann, sidste spørgsmål til hr. Fischer.

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Det kræver vel, at hr. Fischer uddyber, hvad er det, hr. Fischer gerne vil opnå, hvis det nu skulle

lykkes for ham med djævelens vold og magt at presse nogle private vognmænd til af egen drift at lave fjernbusruter, også selv om omkostningen måtte blive, at man lukker dele af eller hele Xbussystemet.

Hvad er det, hr. Fischer gerne vil have ud af den øvelse? Det er klart, hvad det er, der står på spil, og hvad det er, vi mister: Det er et ekstremt velfungerende bussystem. Men hvad er det for en gevinst, som hr. Fischer ser efter? Hvad er det for nogle fugle på taget, hr. Poul Fischer famler efter i det her forsøg på absolut at få nogle private operatører ind på det her marked?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jeg tror bestemt ikke, at man kan presse nogen private fjernbusruter i gang med de nugældende regler, men det var da interessant at få undersøgt, hvad der kunne skaffe nogle private fjernbusruter. Var det ved, at man fik noget et- og toamtsbetjening med? Som man ser i regnskabet for Xbus' fjernruter, så er der ingen af dem, der ikke har et- og toamtsbetjening med, der kan løbe rundt, og så kan der selvfølgelig heller ikke oprettes private fjernbusruter, som tingene er skruet sammen nu.

Det troede vi på, men vi må erkende, at det ikke er sket fyldest. Det er kun de ruter, der går på tværs i Danmark, det er lykkedes for.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg ved ikke, om vi skal skrive datoen den 30. januar som skillelinje. Det vil jeg godt, for der skete noget epokegørende, og det var meget tydeligt, at venstrefløjen ikke var med. Det kan man høre her i dag.

Vi var med Politikens bagside som vært inviteret over for at se syv busser ovre i Viborg, og det gjorde venstrefløjen meget nar af. Så skulle de have taget med. Trafikudvalget og ministeriets embedsmænd fik en total gennemgang af hele Xbussystemets opbygning og en debat om det.

Vi mødte ildsjælen, der havde fået Xbusserne til at køre, nemlig Viborgs amtsborgmester. Hele den atmosfære, der var omkring Xbusserne, deres bestyrelser, deres repræsentantskab, de private busvognmænd, amternes repræsentanter i trafikselskaberne, det samspil, der var mellem dem, gav et helt nøjagtigt billede af en succes.

Der var ikke to meninger om, at jeg som formand for udvalget kunne sige, at det var det, vi skulle have, allerede på daværende tidspunkt, og der var enighed blandt samtlige deltagere fra udvalget, når vi snakkede sammen på kryds og tværs, om, at det var den rigtige løsning at køre frem med.

Der var nok en mangel i det nuværende system, nemlig med hensyn til afskrivningsperioden for busserne, den skal vi nok lave noget længere, og det synes jeg vi skal lade indgå i den kommende lovgivning. Og når nogen i dag siger, at man ikke har afprøvet fjernbusserne, så har man ikke fulgt med.

Fjernbussen til Svendborg gav et drønende underskud. Fjernbussen til Ystad blev en drønende succes. Fjernbusserne fra Nordjylland og Aalborg har kørt i mange år, og de har et fast klientel, som hovedsagelig består af børn af fraskilte, som skal besøge deres far og mor i henholdsvis København og Jylland. Det er den store del af dem, og de er under opsyn under hele turen.

Kl. 17.15

Nu har DSB også taget den idé op, og det er også fint. Men det er således, at de fjernbusser behøver vi ikke at røre ved. De har en metier. Og vi kom over at se et Xbussystem, og der var vi alle sammen enige om, at det var det, det skulle være. Hvorfor skulle vi så ikke sige tak til amtsborgmesteren i Viborg for, at han har fået samlet næsten alle amter? Vi mangler et. Men det er jo ikke første gang, der er et amt i Jylland, der falder uden for de andre, men det er lige ved at komme med.

Så synes jeg, at det er meget fint af ministeren at bebude, at så vil han også være med i det. Og med hensyn til Socialdemokratiets beslutningsforslag i dag, jamen så er det jo meget hurtigere, når man er i opposition at skrive et beslutningsforslag end at få en minister til at komme med et lovforslag. Det ved vi alle sammen, der er til stede her. Men skulle vi nu ikke i fællesskab sige, at de to ting slår vi sammen, og så finder vi den bedste løsning, der kan laves, afhængigt af hvilken struktur vi får.

Jeg ved ikke, hvor mange regioner vi får, og hvad vi skal kalde det, om det bliver kommuner eller storkommuner. Amter tror jeg ikke der bliver nogen tilbage af. Så kan vi lave en lovgivning, som er indpasset til Xbussystemet.

Jeg tror, at det var rigtigt, at vi ikke fik Storebælt med i første omgang, men så havde vi ikke fået det afprøvet. Ruten til Svendborg tegnede jo lyserød, da de søgte den, men gav underskud,

da de forlod den, ja, så havde vi afprøvet det. Og der er ikke nogen i branchen, der ønsker at lave nye tværgående forbindelser mellem Jylland og Sjælland, ud over dem, der er der.

Så jeg synes, vi står med et vældig godt grundlag. Vi skal nok bare finde ud af, at når alle operatørerne er private vognmænd, skal vi give en længere periode på kontrakterne. Derfor er jeg glad for, at vi får 2 overgangsåre, og så kan vi slå de to beslutningsforslag og ministerens forslag sammen, og så finder vi en god løsning på det her.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil da gerne kvittere for hr. Ikasts tale, for den var faktisk dybt positiv, og den gik jo i sit signal ud på, at vi skal beholde det Xbussystem, som jyderne er glade for. Sådan forstod jeg det.

Så er det bare lidt mærkeligt, hvis regeringen ikke vil stemme for beslutningsforslaget, men det er jo så én ting. Men nu sagde hr. Ikast også, at det kunne indgå i en sammenhæng sammen med ministerens. Det synes jeg da var positivt.

Så vil jeg stille hr. Ikast et spørgsmål. Når man nu vil arbejde med længere afskrivningsperioder, så må man vel også have en sikkerhed for at kunne fortsætte også efter den 1. januar 2007, også i ruinerne af det kommunale selvstyre, som formentlig på det tidspunkt vil være helt lemlæstet.

Så jeg synes, det er en positiv melding, hr. Kaj Ikast kom med, men det må så betyde, at vi kan sætte os ned i udvalget og finde en fælles holdning, hvor også beslutningsforslaget er med.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det har jeg ikke noget imod, for jeg synes, ministerens forslag er godt, og jeg synes, beslutningsforslaget er godt, og hvorfor så ikke køre de to sammen? At der så skal være en 2-årig overgangsperiode, der er jeg helt enig med ministeren, for der skal være tid til at få det her til at falde på plads. For hverken hr. Keld Albrechtsen eller jeg ved jo, hvordan den nye struktur kommer til at se ud, og så længe vi ikke ved det, skal vi have en overgangsordning, så vognmændene kan tegne deres kontrakter.

Dernæst skal vi ind på de lange kontrakter for afskrivningsreglerne, for ellers får vi ikke de busser, som både hr. Keld Albrechtsen og jeg vil have, hvor vi stiller krav om sikkerhed. For den kollektive trafik skal være i højsædet, og det kan

kun ske, hvis vi laver nogle firmaer, der har en ordentlig økonomi og dermed også en tilstrækkelig lang afskrivningsperiode.

Jeg synes, når man ser både ministerens pressemeldelser og beslutningsforslaget, at så er det vældig godt begge dele. Jeg takker også for hr. Keld Albrechtsens støtte til det.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg tror, det bliver det sidste ord fra hr. Ikast i denne omgang. Så beder vi om, at hr. Morten Homann kommer på talerstolen.

**Morten Homann (SF):**

Det her beslutningsforslag er jo en konsekvens af dette håbløse og også kuldsejlede projekt om liberalisering af fjernbusserne, som jo ikke har ført til flere fjernbusser, men i stedet for til en forestående lukning af dele af det meget velfungerende Xbusnet. Hvis bare man havde fortsat uden at blinke, så er det ikke godt at vide, om det havde betydet døden for hele Xbussystemet eller kun for fjernbusruterne, men uden tvivl har det i hvert fald betydet en forringelse for ganske mange hundrede tusinde borgere i Jylland.

Jeg har med stor tilfredshed konstateret, at trafikministeren har indset konsekvenserne af det forslag og har trukket i land og udsendt en pressemeddelelse om at ville imødekomme det her problem. Det skal ministeren have stor tak for. Det er i øvrigt også håbløst i det hele taget at bruge amtsgrænserne som kriterium i lyset af kommunalreformen.

KL 17.20

Men jeg vil sige, at trafikministeren, og det kan man i øvrigt også sige om Socialdemokraterne, måske burde tage skridtet fuldt ud og ale ne tilslutte sig det, der er det andet punkt i det socialdemokratiske beslutningsforslag, nemlig at det selvfølgelig bør være muligt for det offentlige på lige fod med private at drive fjernbusstrafik.

Det synes jeg må være den naturlige lære, hvis ikke man kunne det før, så må det i hvert fald være læren af den proces, vi har været igennem, at der er visse funktioner i det samfund, vi har, herunder kollektiv trafik, og specielt kollektiv trafik i tyndere befolkede områder, hvor man – hvis man vil sikre borgerne et vist serviceniveau – bliver nødt til at have det offentlige til at garantere servicen.

Det tror jeg må være bundlinjen og læren af det her, og det tror og håber jeg bliver udgangen på ministerens overvejelser, at man ender med

at sige, at selvfølgelig skal vi stille de rette betingelser til det, men det skal også være muligt for det offentlige at drive fjernbusstrafik, ellers risikerer man, at man endnu en gang står i den situation, at det eneste, borgerne får ud af det, er, at de mister et velfungerende trafiksystem.

Men SF vil selvfølgelig stemme for det foreliggende beslutningsforslag og ser med spænding og stor begejstring frem til at se ministerens forslag.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det Radikale Venstre stiller sig positivt over for det socialdemokratiske beslutningsforslag, ligesom vi er positive over for det, vi har at vente fra regeringens side, af de mange gode grunde, som de fleste ordførere har været rundt omkring.

Man kan sige, at det interessante jo i virkeligheden bliver, som flere har været inde på, hvordan fremtidens struktur ser ud, og herunder, hvad der jo egentlig har været diskuteret forbløffende lidt i offentligheden, hvad det er for en trafikplanlægning, vi stiler mod i fremtiden. Der kan jeg da sige helt overordnet, at for Det Radikale Venstre bliver det væsentligt at styrke den samlede planlægning af trafiktilrettelæggelsen, således at man kan lave trafikpolitiske visioner på regionalt og statsligt plan og stile mod dem i investeringer og drift.

Hvordan man tilrettelægger den enkelte drift, er ikke noget stærkt ideologisk spørgsmål for os, det gælder både den ene og den anden vej, så længe det foregår effektivt og i konkurrence.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Enhedslisten kan støtte beslutningsforslaget. Vi var imod den ordning, ministeren foreslog. Vi vil også gerne anerkende, at ministeren har bebudet et lovforslag, der skal ændre det.

Så var ministeren ikke meget for at stå her på talerstolen og sige, at det var en fejl, det, man har lavet. Det er selvfølgelig også meget at forlange af en minister, men selve det forhold, at man bebuder, at man kommer og retter fejlen, er vel i og for sig en slags tilståelse. Men lad det være historie. Hvis vi kan bygge på den melding, som hr. Kaj Ikast kom med, nemlig at beslutningsforslaget og lovforslaget skal indgå

sammen, så synes vi fra Enhedslistens side, at det er fint.

Dog vil jeg sige med hensyn til det bebudede lovforslag, at vi jo vil lægge meget mærke til, hvad det kommer til at betyde med hensyn til perioden efter 2006. Nu tilhører jeg jo den kreds, der mener, at det vil være et meget stort tilbageskridt, hvis vi mister de jyske amter, for det er jo folkevalgte politikere, der står til ansvar over for befolkningen, og det ville være skrækkeligt, hvis de skulle erstattes med en eller anden bestyrelse.

Jeg synes, at denne her sag med Xbusserne er et godt eksempel på, at de jyske amter har været i stand til at løse en opgave til borgernes tilfredshed – staten har så gjort, hvad den kunne for at spænde ben for det, men det ser ud til forhåbentlig at kunne blive løst nu.

Men jeg kan jo godt frygte, hvad Strukturkommissionens arbejde kan komme til at betyde også for denne her sag, og hvordan det kan komme til at gå, hvis vi mister de jyske amter, hvis en eller anden bestyrelse skal sidde og udlicitere det hele. Det var også derfor, jeg stillede spørgsmålene til hr. Poul Fischer, for så kan man jo frygte, at sådan et bestyrelsessystem, direktoratsystem, der skal erstatte det lokale demokrati, begynder at sælge ud af busruter og kringledem sammen, sådan at man kan få det til at se ud, som om udliciteringen kan hænge sammen.

Kl. 17.25

Men det er alt sammen noget, som vi kommer til at drøfte. Vi vil i hvert fald meget gerne gå ind i udvalgsarbejdet med henblik på at sikre Xbussernes fremtid også efter strukturreformen og også på en sådan måde, at de offentlige myndigheder, forhåbentlig folkevalgte offentlige myndigheder, også til den tid skal have mulighed for at drive sådanne ruter, som kan være til gavn og glæde for borgerne også i fremtiden.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**  
Så er det fru Tove Videbæk som ordfører.

**Tove Videbæk (KD):**

Xbussystemet er også jeg som jyd bruger af og positiv over for. Loven om fjernbuskørsel udløber jo ved udgangen af 2004, og derfor har Socialdemokraterne fremsat dette beslutningsforslag netop for at sikre, at de seks ruter kan fortsætte ud over 2004.

Ministeren har i forbindelse med dette udsendt en pressemeddelelse om, at han ikke vil nedlægge eksisterende fjernbusruter, og at han i slutningen af marts vil fremsætte et forslag om

ændring af busloven, der vil indebære, at det indtil udgangen af 2006 bliver tilladt for offentlige myndigheder at varetage fjernbuskørsel, under forudsætning af at ruterne udbydes til private vognmænd.

Ændringen vil i øvrigt indebære, at de eksisterende Xbus, fjernbusruter vil kunne fortsætte indtil videre.

Jeg må da sige, at jeg er enig med ministeren i, at først når der er klarhed over den kommende kommunestruktur, vil det give mening at gå ind i nærmere overvejelser om, hvordan de fremtidige regler for fjernbuskørsel skal se ud.

Så jeg må sige, at jeg er meget positiv over for hensigten i Socialdemokraternes beslutningsforslag og også meget glad for ministerens udmelding i sagen, og jeg tror, at vi i udvalget kan finde en rigtig god udgang på den her sag.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så er det hr. Peder Sass som ordfører for forslagsstillerne.

**Peder Sass (S):**

Jeg vil indledningsvis takke de fleste af ordførerne for den positivitet, som dette beslutningsforslag har fået, og også at ministeren var på forkant, inden vi skulle behandle det her og kom med sit udspil i sidste uge, selv om jeg har givet udtryk for i min ordførertale, at vi jo selvfølgelig ikke behandler pressemeddelelser fra Folketingets talerstol. Når vi forhandler, så forhandler vi lovforslag.

Til hr. Flemming Damgaard: Ja, det var næsten forudsigeligt, for når vi tænker tilbage på sidste gang, vi behandlede buslovgivningen, var det jo et liberalistisk felttog, som hr. Flemming Damgaard fremførte dengang, og det er måske blevet nedtonet lidt denne gang, det vil jeg medgive. Det taler så i retning af, at der er en mulighed for, at man måske kan blive klogere.

Nu er der i hvert fald 2 år til, at man måske kan forhandle sig frem til noget, hvor det ikke hedder, at alt nødvendigvis skal privatiseres, at det hører til det bedste. Netop dette område, der hedder offentlig trafik, offentlig service, henvender sig primært til ældre, børn og andre, som ikke har mulighed for at bruge privatbilisme, men har behov for offentlig service.

Det samme gælder for tyndtbefolkede områder, hvor man netop har mulighed for og vel egentlig også pligt til fra det offentlige at sikre, at der er transportmuligheder for dem. Og hvis ikke det er en god forretning for private, så bli-

ver der ikke givet et tilbud, og derfor er det offentlige i nogle sammenhænge forpligtet til for at sikre en service til disse områder at gå ind i at etablere tingene. Så privatisering duer altså ikke i alle sammenhænge, og det håber jeg vi kan bruge 2 år til at overbevise hr. Flemming Damgaard om.

Til hr. Poul Fischer må jeg sige, at der oplevede jeg også en tilkendegivelse af, at man var positiv. Men betingelsen var jo, at det stadig væk skal være under visse forudsætninger, nemlig under forudsætning af at det er private vognmænd, og at det er uden tilskud.

Private vognmænd er ikke noget problem, det er jo den struktur, vi kender allerede i dag på nuværende tidspunkt med den udlicitering, der finder sted ved Xbusser, så det behøver ikke at være nogen forudsætning. Det er noget, der allerede er indarbejdet. Med hensyn til uden tilskud har jeg lige før argumenteret for, at der må man, synes jeg, kigge på det, specielt når man ved, hvem det er, man servicerer i det storjyske område.

Kl. 17.30

Til Hr. Kaj Ikast: Jeg kunne ikke fremføre ordene på samme måde, som hr. Kaj Ikast gjorde, for det var en særdeles positiv oplevelse at besøge Xbusser og se, hvor effektivt hele busdriften fungerede, og hvor engageret man forklarede om det.

Så jeg vil positivt gå ind i også at kikke på det, der hedder afskrivningsregler. Det bliver jo ikke os, det bliver nok skattefolk, der skal det, men jeg vil da gøre en bemærkning til mine kolleger på det felt om, at hvis det kan være med til at gøre det lettere for dem, der skal servicere borgerne, så skal vi selvfølgelig se positivt på det. Så jeg ser fortrøstningsfuldt fremad, for med de bemærkninger, der er kommet fra hr. Kaj Ikast, kan vi nok forhandle os frem til noget fornuftigt.

Jeg må kvittere på samme måde til hr. Morten Homann, hr. Martin Lidegaard, hr. Keld Albrechtsen og fru Tove Videbæk for, at det har

været positive tilsagn, der har været, og vi skal selvfølgelig prøve på at forhandle os frem til i den tid, der nu kommer, at vi forhåbentlig kan få et godt lovforslag, som lige nu kan løse problemet med den 2-årige periode. På sigt må vi også finde en løsning, hvor ikke man på forhånd siger, at alt, hvad der har med det offentlige at gøre, kan ikke lade sig gøre i forbindelse med betjening af borgerne i de tyndbefolkede områder og i de jyske områder, som fjernbusserne, Xbusserne, i dag betjener.

Så alt i alt må jeg takke ordførerne for en positiv behandling og medvirken til, at vi forhåbentlig får et godt lovforslag i næste måned.

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

### Afstemning

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

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

### Meddelelser fra formanden

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 19. februar 2004, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 17.32