

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**  
Fru Tove Videbæk som ordfører.

Kl. 13.10

**Tove Videbæk (KD):**

Rigsrevisionen kritiserede i 2002 Statens Luftfartsvæsenes gebyrpolitik. Det var vedrørende overbetaling for visse forretninger og tilsyn, det var vedrørende mangel på detaljeret tidsregistrering, det var vedrørende balance inden for de enkelte gebyrområder osv. osv.

Det bliver der nu lavet helt klare regler for via det her lovforslag, samtidig med at der også via gebyrpolitikken bliver taget hensyn til de mindre luftfartsselskaber og mindre lufthavne.

Det kan Kristendemokraterne helt klart gå ind for at støtte.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg takker et enigt Folketing for støtte til dette lovforslag. Det er jeg meget glad for. Det er dejligt, at vi kan samles om dette her.

Hr. Kaj Ikast siger, at det er et meget teknisk forslag, men at der ikke er noget alternativ til sikkerheden, at den skal være på plads, og det er jeg fuldstændig enig i.

Jeg konstaterede også med stor, stor glæde, at hr. Keld Albrechtsen var positiv om end tøven-de, som hr. Keld Albrechtsen udtrykte sig, og jeg håber, den tøven kommer væk under udvalgsarbejdet. Men hellere få trafik over på tog, som hr. Keld Albrechtsen beskriver, er vi jo fuldstændig enige i, men det er jo lidt besværligt f.eks. til USA, så jeg tror nok, det er praktisk, vi får bragt det her ordentligt 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 næste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 203: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel. (Fjernbuskørsel, menneskesmugling, transport af dyr, ansvar for økonomiske vanskeligheder samt bortfald af tilladelser).**

Af trafikministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 31/3 2004).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Venstre hilser det meget velkommen, at der nu bliver strammet op på forholdene, når der sker menneskesmugling eller bliver fragtet dyr, der lider overlast. I begge situationer, hvor det er transportørerne, der medvirker til disse forfærdelige forhold, er det ganske rimeligt, at der i sådanne tilfælde kan ske tilbagekaldelse af køretilladelser.

Desværre har vi jo været vidne til forfærdelige forhold vedrørende dyretransporter. Denne dyremishandling skal stoppes med alle midler. Dette lovforslag er et væsentligt element heri, altså at tilladelsen kan fratages den pågældende transportør eller de selskaber, som vedkommende har interesser i.

Det vil også betyde, at alle de gode og lovlydige transportører og vognmænd ikke bliver sat i bås med de brodne kar. Vi har jo desværre været vidne til tragiske omstændigheder i udlandet, når der har været tale om menneskesmugling i lastbiler. Det vil vi også gerne værges os imod her i Danmark.

Med hensyn til forlængelse af offentlige in-stansers ret til at drive fjernbusser støtter Venstre også denne del af lovforslaget, så når vi, når den fremtidige regionale struktur er fastlagt, kan foretage den helt præcise lovgivning på området.

Venstre støtter altså lovforslaget i dets helhed.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Peder Sass som ordfører.

**Peder Sass (S):**

I Socialdemokratiet er vi tilhængere af en bred vifte af muligheder for persontransport over lange afstande som et supplement til vores tog. Derfor er det også tilfredsstillende, at trafikmini-

steren nu fremkommer med et lovforslag, der følger op på vores beslutningsforslag af 18. februar i år, således at X-busserne i Jylland kan køre videre.

Lovforslaget sikrer, at fjernbusruter, der varetages af offentlige myndigheder, kan fortsætte, såfremt de pågældende ruter udbydes i privat buskørselsvirksomhed, sådan står der i lovforslaget, og det sker i øvrigt allerede i dag.

Men det undrer os fortsat meget, at trafikministeren kun vil forlænge X-bus-mulighederne frem til udgangen af 2006. Forventer ministeren, at der ikke vil være kunder til X-busser efter den 31. december 2006? Vi vil arbejde for, at denne tidsbegrænsning afskaffes.

Den kommende strukturdebat om kommunernes og amternes fremtid bør ikke få indflydelse på den kollektive trafik og dens behov for kørsel på tværs af regioner eller Amtsgrænser. Borgerne skal også i fremtiden som et minimum have samme mulighed for kollektiv transport som i dag.

Som sagt er vi dog glade for, at ministeren nu har fremsat dette forslag og har været lydhør over for oppositionens forslag på området.

Kl. 13.15

Vi kan fuldt ud støtte, at grove overtrædelser af de almindelige regler inden for bus- og godskørsels erhvervene får konsekvenser for vognmændene. Som helhed er der jo i de seneste år sket en række uheld og overtrædelser på bus- og godskørselsområdet, der råber til himlen om en stramning af lovgivningen. Politiet har gennemført kontrol af busser og lastbiler og fundet en række graverende fejl på bremses og styretøj og utætte tanke, ja, sågar chauffører uden førerbevis.

Vi har været vidne til, at trafikministeren nærmest har glemt, at han har nedsat et Vejtransportråd, som bl.a. skal fastsætte vilkårene for tilladelse og træffe afgørelser af principiel karakter på bus- og godskørselsområdet. I over 16 måneder har rådet ikke har holdt møder, og det er ikke tilfredsstillende, hr. trafikminister. Det er heller ikke tilfredsstillende, at ministeren har været så længe om at komme med lovinitiativer, der giver klare muligheder for at inddrage tilladelser, når bus- og godskørselsvirksomheder udfører menneskesmugling eller overtræder reglerne om beskyttelse af dyr under transport.

Som vi umiddelbart ser det, indeholder det fremsatte forslag kun de første nødvendige stramninger af lovgivningen, der skal til for at ændre adfærden hos ejerne eller de ansatte lede-

re. Trafikministeren må gennem politirapporter være bekendt med, at der er omfattende overtrædelser af køre-hvile-tids-bestemmelser og kørsel med for høj hastighed eller med overlæs. Vi kan ikke nøjes med, at man siger, at det vil man overveje at ændre. Nej, hr. trafikminister, nu må der snart komme handlinger, som strammer reglerne op.

Men da lovforslaget går i den rigtige retning, dog med de nævnte forbehold over for muligheden for forlængelse af fjernbuskørsel, støtter Socialdemokratiet forslaget.

#### **Poul Fischer (DF):**

Dette lovforslag regulerer to områder: For det første fjernbuskørsel og for det andet nægtelse af udstedelse samt tilbagekaldelse og bortfald af køretilladelser.

Med hensyn til fjernbuskørsel vedtog vi her i Folketinget i juni 2002 at liberalisere dette område. Vi må erkende, at det ikke har haft den store effekt, hvilket der kan være flere grunde til. Det drøftede vi i forbindelse med et beslutningsforslag tidligere på året.

Dette lovforslag sikrer, at de nuværende fjernbusruter kan køre frem til den 31. december 2006, og at der kan oprettes nye ruter med offentligt ejerskab, blot disse ruter ikke krydser Kattegat, Storebælt og Langelandsbæltet. Når forlængelsen løber til den 31. december 2006, er det på baggrund af den verserende strukturdebat. Vi kender først inden for det næste år fremtidens kommunale landkort, og herefter vil der være behov for en revision af loven.

Med hensyn til den anden del af lovforslaget, der omhandler nægtelse af udstedelse samt tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser; er der i lovforslaget indskrevet nogle yderligere krav til ejerkredsen bag en bus- og godskørselsvirksomhed. I vurderingen af muligheden for udstedelse af en køretilladelse skal det indgå, om denne kreds tidligere har været ansvarlig for økonomiske vanskeligheder i en tidligere drevet vognmandsvirksomhed, og om disse vanskeligheder kunne være undgået, hvis de havde evnet at drive virksomheden. Der er ingen tvivl om, at hensigterne er gode, men formuleringen er noget løs. Ministeriets svar på Dansk Industris hørings svar præciserer dog tingene nærmere.

Lovforslaget lægger ligeledes op til, at overtrædelse af lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport og om menneskesmugling i lighed med andet sæt overtrædelser medfører inddragelse af køretilladelsen, hvilket er fornuftigt.

Dansk Folkeparti kan tiltræde lovforslaget.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Vi havde sidste sommer og efterår den store debat om transport af dyr, som led overlast under transporten. Vi har nu set på problemerne i Trafikudvalget og i Vejtransportrådet, og det lovforslag, der nu foreligger, bygger udelukkende på hensynet til dyrevelfærd.

Vi synes, det er helt rigtigt, at hvis chauffører eller vognmænd mishandler dyr, skal deres køretilladelse bortfalde. Det ser vi meget gerne, for vi vil have kontrol med transport af dyr, i særdeleshed over lange afstande.

Kl. 13.20

Menneskesmuglinger tillader vi ikke på de officielle ruter. Nu kan man også miste sin bestilling ved at udføre det, og det synes vi også er i orden. Også opstramningen af de økonomiske krav går vi ind for.

Når lovforslaget er lidt tyndt på visse områder, er det nok, fordi Strukturkommissionen arbejder i øjeblikket, og fordi X-busserne i Jylland og på Sjælland skal have sikkerhed for, at de overlever. Selv om der kommer en ny struktur, får de lov til at køre videre, indtil en ny løsning er fundet, og det kan vi fuldt ud støtte. Vi synes, at lovforslaget er tilpasset den situation, vi står i nu.

Jeg hørte den socialdemokratiske ordfører tale om andre tiltag, og jeg må da indrømme, at vi er ikke nået til vejs ende med dette lovforslag. De siger, vi i øjeblikket behandler i Trafikudvalget og havde fremme så sent som i går, vil givet blive fulgt op af ny lovgivning, når vi er færdige med dem, og derfor synes jeg, det er godt, at vi behandler spørgsmålene i to tempi. Vi ordner først det, vi har her og nu, og følger senere op med endnu et lovforslag.

#### **Morten Homann (SF):**

Den del af lovforslaget, som handler om skærpede sanktionsmuligheder over for vognmænd, som bryder en række regler, bl.a. om dyrevelfærd, er en opstramning, som vi i SF hilser velkommen og gerne vil være med til at støtte. Vi synes også, det er fornuftigt at koble det sammen med overtrædelse af andre bestemmelser, f.eks. hastighedsgrænser, køre-hvile-tidsbestemmelser osv., så den del af forslaget bakker vi fuldstændig op.

Den anden del af forslaget, som i parentes bemærket ikke har så forfærdelig meget med den første del at gøre, nemlig spørgsmålet om fjern-

busdrift, er vi også positive over for. Man kan sige, det er en lap på det problem, man fik skabt med liberaliseringen af fjernbusdriften for 2 år siden, og fornuften i spørgsmålet, som blev stillet allerede dengang, begynder at blive stadig mere tydelig: Hvad i alverden var egentlig meningen med den øvelse, man lavede? Hvorfor skulle der skabes usikkerhed om et meget vel fungerende bussystem, nemlig X-bus-systemet i Jylland? Hvorfor skulle man skabe usikkerhed hos mange, mange passagerer med hensyn til, hvordan fremtiden for dette bussystem ville forme sig, specielt set i lyset af, at interessen hos private vognmænd for at byde ind på nye ruter har vist sig at være ikkeeksisterende. Man tog – undskyld udtrykket – hovedet under armen og liberaliserede for ideologiens skyld, men det eneste, man har fået ud af det, er, at man har skabt usikkerhed.

Nu er man ved at rydde lidt af usikkerheden af vejen eller udsætte den et par år. Det er selvfølgelig velkomment, og det vil SF gerne støtte. Men det løser ikke det grundlæggende problem, nemlig at også når strukturdebatten engang er overstået, vil det stadig være usikkert, om X-bus-systemet vil kunne fortsætte, og om det vil være muligt at lave lignende systemer andre steder i landet, hvis der skulle vise sig at være interesse for det. Det problem har vi stadig, og derfor vil jeg gerne opfordre trafikministeren til at tænke sig om og se på, om vi under udvalgsarbejdet ikke én gang for alle skulle skabe sikkerhed ved at sige: O.k., vi prøvede liberaliseringen, men den fungerede ikke.

Man var advaret allerede dengang. Der var ikke nogen, som egentlig kunne se formålet med denne liberalisering, men nu får vi chancen for at gøre skaden god igen og gøre det muligt for X-bus-systemet at fortsætte, uanset hvad resultatet af strukturdrøftelserne bliver. Det skal være min opfordring til trafikministeren, som jeg håber, ministeren vil se positivt på. Der er ingen grund til at skabe mere usikkerhed end højst nødvendigt, og her er en oplagt chance til at råde bod på skaden.

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Også Det Radikale Venstre forholder sig positivt over for de to grundelementer i lovforslaget.

For det første skærpes sanktionsmulighederne over for vognmænd og chauffører, der overtræder loven om transport af dyr eller medvirker ved menneskesmugling. For det andet er det efter vores opfattelse selvfølgelig helt rimeligt

og fornuftigt at forlænge mulighederne for fjernbusdrift til 2006, og her er det nok rigtigt, som flere ordførere har påpeget, at så snart vi kan, bør vi give en lidt længere tidshorison, også for at skabe fleksibilitet i udbudsmulighederne for amterne og selskaberne.

Kl. 13.25

Jeg forstår, at regeringen spiller ud med sin strukturreform i næste uge og har den ambition at forhandle den færdig inden sommerferien. Derfor varer det nok ikke så forfærdelig længe, før vi igen skal til at diskutere, hvordan det hele skal udformes, og jeg vil gerne opfordre ministeren til, at lige så snart strukturreformen er på plads, får vi en meget hurtig drøftelse af, hvordan de fremtidige rammer skal være, så de pågældende amter eller regioner, eller hvad de nu måtte hedde til den tid, får en fair chance for at tilrettelægge den kollektive trafik fornuftigt.

Det er næsten overflødigt at sige, at med hensyn til dyretransporter og menneskesmugling tilhører Det Radikale Venstre jo strammersiden, og ethvert skridt i den rigtige retning ser vi positivt på.

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Man skal jo aldrig bebrejde en minister, som har været ude i noget uholdbart, at han kommer tilbage til Folketinget med et forslag, der reparerer på skaden. Det kunne aldrig falde mig ind at kritisere en minister for det, og derfor er vi selvfølgelig glade for, at ministeren nu forlænger fristen for den offentligt ledede X-bus-kørsel. Vi er selvfølgelig også enige i, at det ikke må gå sådan, at vi ganske vist vinder en frist her, men at X-busserne bliver et af de mange ofre for den forestående strukturreform.

Jeg synes egentlig i forlængelse af det, hr. Martin Lidegaard sagde, at vi bør bedømme situationen i udvalget, når regeringen har fremlagt sit udspil til strukturreformen. Hvis den amtskommunale trafik i realiteten bliver smadret med strukturreformen – det kan jo ske, at trafikområdet bliver lagt over i nogle private bestyrelseskonstruktioner, som vælgerne kun har indirekte adgang til, eller hvad der ellers kan ske – må X-bussernes fremtid betragtes som overordentlig usikker. Men det problem kunne vi jo løse allerede inden sommerferien ved at forlænge X-bussernes sikkerhed ved at give en længere tidshorison i lovforslaget, og det vil vi i hvert fald meget gerne drøfte med ministeren, når vi har set regeringens udspil til strukturreformen.

Jeg kan ikke skjule, at jeg ser frem til det med rysten og bæven, for med alle de amtskommunale områder, der bliver ofret i den forbindelse, er det jo ganske forfærdeligt at tænke på. Men formanden tillader næppe, at jeg går ind i en almindelig debat om det her i dag.

Til gengæld er der en del af forslaget, som vi synes, der er problemer i. Jeg har hørt mange ordførere understrege, at de er glade for de bestemmelser, der gør det muligt at fratage kørselsretten, hvis man overtræder forskellig lovgivning, og når det gælder dyretransporter, er vi selvfølgelig helt med. Men når det gælder menneskesmugling, må man altså sige, at i dansk lovgivning tales der om menneskesmugling og menneskesmugling.

Der er rigtig menneskesmugling, hvor man transporterer folk ind under fuldstændig vanvittige forhold, som vi har set forfærdelige eksempler på i medierne. Men hvis man har en bus, som kører mellem Amsterdam og Århus f.eks., bliver ejeren af bussen i realiteten nødt til at indføre paskontrol i bussen, for ellers risikerer han at blive beskyldt for menneskesmugling, hvis der skulle snige sig en asylansøger ind i hans bus, og den del af vore regler om menneskesmugling er formentlig i strid med folkeretten og de forpligtelser, vi har påtaget os. Hvis man har et berettiget krav på at kunne få behandlet en asylsag, kan det ikke være rigtigt, at Danmark skal forhindre det ved simpelt hen at sørge for, at den pågældende aldrig vil få mulighed for at søge asyl.

Kl. 13.30

Med henvisning til forbuddet mod menneskesmugling vil man i realiteten tvinge de buslinjer, der går ud af Danmark, til at indføre paskontrol. Det vil være helt urimeligt og tidrøvende for alle passagererne, for det skal jo ikke alene være en paskontrol som den, vi kendte i gamle dage ved grænsen ved Kruså. Ejeren af bussen skal f.eks. personligt sikre sig, at samtlige pas hos samtlige passagerer er ægte og ikke forfalskede, og det er altså en krævende øvelse at gennemgå alle pas og være stensikker på, at de er ægte, og det synes jeg er et ret kraftigt krav at stille til ejerne af busserne ud over alle de gener, det i øvrigt medfører.

Jeg vil godt spørge ministeren: Kunne vi ikke få forslaget delt op, så de, der ønsker at vedtage den del af det, kunne gøre det, mens vi andre uden vanskeligheder kunne stemme for den del, der vedrører X-busserne?

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Lige et øjeblik. Der er en kort bemærkning fra hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det plejer jo ikke at mangle på fantasi hos hr. Keld Albrechtsen, og hele den første del af indlægget var meget fantasifuld, mens den sidste del var knap så fantasifuld. Men hvad nu, hvis en vognmand gemmer folk i ladet eller i den kabine, hvor chaufførerne sover på langdistanceture, og smugler dem ind i landet på den måde? Skal det medføre, at han ikke må køre udlandskørsel mere? Ja eller nej.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg tror, jeg antydede, at jeg ikke er tilhænger af, at man anbringer mennesker under uforsvarlige forhold i et skib eller i en tømt benzintank, eller hvad det nu kan være. Vi har jo set uhyggelige tilfælde af grov, grov behandling af mennesker og også af dødsfald.

Men der er altså en anden del af sagen, som berører den ganske almindelige trafik i busser hen over de grænser, hvor vi i øvrigt har bestemt, at der ikke skal være paskontrol. Vi kan få sagen nærmere belyst hos trafikministeren eller justitsministeren – jeg ved så ikke, hvem der skal svare – men lovforslaget indebærer efter min formening, at der i realiteten skal indføres en skærpet paskontrol af hver eneste passager i de busser, der passerer grænserne til Sverige og Tyskland.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne gøre hr. Keld Albrechtsen opmærksom på, at det, der er målet, er at undgå disse smuglinger, hvor folk bliver kvalt. Det var jo derfor, vi i sin tid tog det op i udvalget og begyndte at røre ved problemerne, fordi der døde så mange rundtomkring, og vi vil være sikre på, at vi har det helt på det rene lovgivningsmæssig set, så danske vognmænd mister deres rute, hvis de medvirker til det.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil ikke betvivle hr. Kaj Ikastrs gode hensigter, selv om jeg stiller mig mere tvivlende til, hvor fantastisk ædle motiverne er ovre i Justitsministeriet. Justitsministeren har jo gjort meget

for at få lukket adgangen for asylsøgere til Danmark over en bred kam, så det simpelt hen er umuligt at søge asyl her i Danmark, og lovforslaget skal ses i sammenhæng med den bestræbelse.

Jeg stiller bare i al stilfærdighed det spørgsmål, om man har gennemtænkt det enorme bureaukrati og de helt urimelige byrder, man pålægger den enkelte vognmand, hvis man forlanger, at han skal stå inde for ægtheden af hvert enkelt pas hos hver enkelt passager i nogle busser, hvor passagererne i øvrigt som udgangspunkt slet ikke skal have pas på grund af Schengenaftalen. Det vil altså være ganske besværligt og urimeligt, og hvorfor skal vi til at have paskontrol i busserne her i Europa? Jeg synes, vi skal passe på, at vi ikke kommer til at leve i et samfund, hvor vi kontrollerer det hele ihjel.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til hr. Albrechtsen, og så er det fru Tove Videbæk som ordfører.

**Tove Videbæk (KD):**

Dette lovforslag vil bl.a. stramme op på lovgivningen for bus- og godskørsel. Forslaget er fremsat på baggrund af de tragiske tilfælde af menneskesmugling i udlandet, som har resulteret i en række dødsfald, og på baggrund af, at nogle transportfirmaer transporterer dyr under uacceptable forhold.

Kl. 13.35

Forslaget går ud på, at tilladelse til bus- og godskørsel kan fratages vognmændene i tilfælde af overtrædelse af henholdsvis reglerne om indrejse i Danmark og reglerne om beskyttelse af dyr under transport. Derudover medfører forslaget, at X-busserne kan fortsætte indtil den 31. december 2006. Begge dele er vi meget tilfredse med, så Kristendemokraterne kan støtte hele forslaget.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Tak for den meget venlige modtagelse af også dette forslag. Jeg håber, den positive tendens fortsætter hele dagen.

Jeg skal gøre det meget kort og sige til hr. Keld Albrechtsen, at hr. Keld Albrechtsens forsøg på og vilje – forhåbentlig ikke evne – til at gradbøje menneskesmugling kan jeg ikke gå ind for. Der er ikke andet at sige, end at de spørgsmål, som hr. Keld Albrechtsen har i den anledning, må han stille under udvalgsarbejdet, for de er jo meget specifikke og tekniske. Man skal

næsten dele hr. Keld Albrechtsens opfattelse af politik for at kunne forstå, hvad der bliver sagt, og det gør jeg som bekendt ikke, så derfor vil jeg svare på spørgsmålene under udvalgsarbejdet.

Hr. Peder Sass og andre har rejst spørgsmålet om fjernbusserne og har spurgt, hvorfor vi har valgt netop 2006. Svaret er, som det også fremgår af lovforslaget, at det er Strukturkommissionens arbejde og det forslag, regeringen er fremkommet med, der er årsag til, at vi giver den tidsfrist. Der skal indgås kontrakter for 2004 og 2005 med busselskaberne, og så har man i hvert fald det at spille med, indtil man ser, hvordan arbejdet skrider frem. Det kan være, at der kommer noget frem under forhandlingerne om Strukturkommissionens rapport, som gør, at fristen skal forlænges et år eller to, det ved jeg ikke noget om, men det må vi se på, når vi kender det udspil, der kommer fra regeringen.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Lige et øjeblik. Hr. Peder Sass har en kort bemærkning til ministeren.

(Kort bemærkning).

**Peder Sass (S):**

Kan ministeren give tilsagn om, at snarest muligt efter, at vi er kommet godt i gang med Strukturkommissionens rapport og de forslag, som kommer derefter, får vi en forhandlingsrunde om spørgsmålet om en forlængelse? Som jeg sagde i min ordførertale, er behovet for den tværgående bustrafik i de jyske områder jo konstant, og derfor er der egentlig ikke noget belæg for at sige, at der ikke fortsat skal være mulighed for at køre disse tværgående busruter. Derfor vil jeg bede ministeren give tilsagn om, at vi snarest muligt efter forhandlingerne i Strukturkommissionen får en drøftelse, så vi kan komme videre.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil ikke give yderligere tilsagn eller begrundelse ud over det, der står i lovforslaget, og det, jeg har sagt her. Det er rimeligt, at vi nu afventer det udspil, der kommer fra regeringen, for at se, hvad vi skal tage stilling til, men foreløbig har vi forlænget fristen med 2 år for at imødekomme nogle rimelige krav fra erhvervets side.

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 næste sag på dagsordenen var:

### 6) Første behandling af lovforslag nr. L 201: Forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Af trafikministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 24/3 2004).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Gudrun Laub (V):**

Da Venstres ordfører, hr. Karsten Nonbo, ikke kan være til stede, skal jeg fremføre følgende:

Regeringen fremsætter her et lovforslag, som skal liberalisere statens syn af biler og dermed bryde Statens Bilinspektions monopol på området, og det hilser vi i Venstre meget velkommen. Danmark er det eneste land i EU, som har et hundrede procent statsligt monopol på området.

Fra den 1. september i år bliver det muligt for lokale autoværksteder at foretage omsyn af køretøjer. Statens Bilinspektion omdannes til et aktieselskab, som senest ultimo 2005 skal sælges på markedsvilkår, og fra den 1. januar 2005 kan virksomheder, dog ikke autoværksteder, blive autoriserede til at foretage almindelige syn.

Kl. 13.40

Et brud på monopoliet vil på længere sigt betyde en fri prisdannelse på markedet. Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti ved tidligere love lagt en maksimumspris for syn af køretøjer, og for så vidt fastholdes dette maksimum, hvad Statens Bilinspektion A/S angår. I overgangsfasen bliver dette maksimum dog også et minimum, således forstået, at SBI ikke skal kunne prisdumpe og holde andre ude fra markedet. Nye virksomheder må gerne forsøge at komme ind på markedet til en billigere pris, men det må og kan ikke ske på bekostning af kvaliteten. Færdselsstyrelsen skal nemlig godkende nye entreprenører, og det vil ligge fast, at