

[Kommunikationsministeren]

Det har vi ønsket at fastholde på den måde, at det stadig væk er 10-procents-reglen, der gælder men fortsat også de 5 minutter.

Endelig vil jeg ikke mindst både til hr. Behnke og til fru Ingerlise Koefoed sige, at det ikke er tanken at finansiere de lokale tv-stationer med reklamer. Det er tanken at hjælpe de lokale tv-stationer med finansieringen via reklamer. Det har vi klart sagt, fra det øjeblik vi fremsatte lovforslaget, og jeg beder om, at man vil forstå, at der altså er tale om en medfinansieringsordning.

Til hr. Duetoft skal jeg bare sige, at for mig er det ikke afgørende, om hr. Duetoft støtter forslaget af kærlighed, men at han rent faktisk gør det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes, idet 12 stemte for, 106 imod.

Ændringsforslag nr. 2

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 8

forkastedes, idet 18 stemte for, 69 imod; 34 stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3

forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4

forkastedes, idet 12 stemte for, 108 imod.

Ændringsforslag nr. 5

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6

forkastedes, idet 30 stemte for, 90 imod.

Ændringsforslag nr. 7 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 3.

§ 1 med de foretagne ændringer, ændringsforslag nr. 9 og § 2, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 102:

Forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Af trafik- og kommunikationsministeren (H.P. Clausen).

(Fremsat 17/11 88. Første behandling 25/11 88. Betænkning 13/4 89).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

*Forhandling***Tove Lindbo Larsen (S):**

Jeg vil gerne redegøre for vores baggrund for afstemningen om de to ændringsforslag, der foreligger.

Det første er et forslag fra Fremskridtspartiet, der præciserer, at det vil privatisere endnu mere end regeringen. Regeringen siger mindst 30 pct., men Fremskridtspartiet siger mindst 50 pct. Socialdemokratiets politik er, at vi skal have offentlig kollektiv trafik, og vi vil ikke støtte hverken regeringens eller Fremskridtspartiets privatiseringsforslag. I øvrigt finder vi, at det er et indgreb i det kommunale selvstyre.

Det andet ændringsforslag, der er fremsat af regeringen, omhandler fordeling af smerten efter besparelserne og tidspunktet for overdragelsen af S-togene til DSB, men da Socialdemokratiet ikke vil stemme for lovforslaget, vil vi ikke blande os i disse spørgsmål.

[Tove Lindbo Larsen]

Jeg sagde allerede ved førstebehandlingen på Socialdemokratiets vegne, at vi ikke fandt det rimeligt at adskille S-togs- og busdriften i hovedstadsområdet. Det har jo også vist sig ved nærmere undersøgelser, at man i mange store byer har et bytrafikselskab, der har ansvaret for den samlede bytrafik.

Vores holdning til den foreslåede styringsmodel er i det hele taget, at den er udemokratisk. Den giver hverken de enkelte kommuner indflydelse i forhold til politisk sammensætning eller i forhold til økonomiske forpligtelser.

Vi er i øvrigt bekymrede for, om de vilkår, som pensionisterne nu har, kan fortsætte. Det ville være helt urimeligt, om en ideologisk strukturændring fra regeringens side skulle ramme pensionisterne.

Vi er derimod tilfredse med, som det fremgår af betænkningen, at trafikministeren har givet udvalget tilsagn om, at han vil fremsætte lovforslag om, at samtlige busser i kollektiv trafik i Danmark ved nyanskaffelse skal være udstyrede således, at bevægelsehæmmede med eller uden kørestol kan befordres. Vi mener også, at handicappede ikke bør stilles ringere, end de er nu, i den overgangsperiode, der måtte komme.

Den endelige udformning af bustyper m.v. må vi se på, når forslaget bliver fremsat. I den forbindelse skal befordring med S-tog ikke glemmes. En del arbejde med at lette handicappedes befordringsmuligheder er i gang, og det er vigtigt, at dette arbejde bliver fremskyndet og effektiviseret.

Æren for den aktivitet for de handicappede skal ikke tillægges hverken ministeren eller et enkelt parti. Det var helt enkelt en deputation fra de handicappedes organisation, der satte skub i dette arbejde.

Vores holdning til de to ændringsforslag skal ses på baggrund af vores stillingtagen til det samlede lovforslag, som vi stemmer imod ved tredje behandling.

Margrete Auken (SF):

SF har opgivet at stille ændringsforslag til dette lovforslag, da det har været fuldstændig umuligt at komme i en samtale med regeringen, som kunne rumme så megen fornuft, at man kunne forstå, hvorfor tingene var der, og så diskutere på den baggrund. Det er stadig væk ikke logisk, at f.eks. DSB og privatbanerne ikke må byde på koncessionerne, og det er heller ikke

logisk, at der skal være lige præcis 30 pct. privatisering.

Også sammensætningen af bestyrelsen er udemokratisk; deri er vi enige med Socialdemokraterne, men vi har altså ikke villet prøve at stille ændringsforslag, idet der ikke har været mulighed for at gribe fornuftigt ind i det, regeringen har gjort. Det byggede, som vi sagde ved første behandling, i langt højere grad, end man havde kunnet forestille sig forinden, på overtro og nyreligiøse forestillinger om, hvad privatisering skal være for noget, og ikke på kundeservice.

På et enkelt punkt har vi overvejet, om vi kunne komme af sted med det, og det var i forbindelse med de handicappede, som vi jo blev gjort opmærksom på muligvis ville blive stillet meget ringere, end de er i øjeblikket. Det er meget svært at garantere de handicappede noget som helst, sådan som loven ser ud. Man kunne, hvis det var et samlet selskab, i højere grad gøre det, men vi har ikke kunnet klemme så meget som en krone ud af regeringen til et løfte om, at de handicappede skulle blive sikret.

Derfor står der nu denne noget valne formulering i betænkningen, som vi har tilsluttet os, om, at de handicappede ikke bør stilles ringere, end de er i forvejen. Vi ved godt, at det er på randen af at være til grin at skrive sådan noget i en betænkning, når der ikke er skygge af mulighed for at sætte nogen form for garantier bag det. Men det skal siges her, også så de handicappede er klar over, at vi ved, at det er et vagt løfte, og vi vil opfordre de handicappede til at holde Trafikudvalget informeret om, hvordan det går, sådan at vi måske ved en senere lejlighed, hvis man ikke lever op til løfterne, kan tage fat på det.

Og vi vil egentlig gerne her foreslå, at man opfordrer bestyrelsen – måske oven i købet ved direkte at tage det ind i teksten til tredjebehandlingen, det kan vi ikke overskue endnu – til at gøre det til en del af koncessionsbetingelserne, hvis man privatiserer. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, om han kunne forestille sig, at man kunne inddrage handicapservice i koncessionsbetingelserne, for så måtte vi vel kunne formulere det ad den vej, uden at regeringen behøvede at være bange for, at det skulle koste den penge.

Men derudover vil vi selvfølgelig gøre, hvad også Socialdemokraterne har sagt at de vil gøre.

[Margrete Auken]

re: undlade at stemme til forslaget om en tidlige overflytning af S-togene og stemme imod Fremskridtspartiets ændringsforslag, og så vil vi ved tredjebehandlingen gøre det sidste, sandsynligvis ikke særlig succesrige, forsøg på at få det stoppet.

Dohrmann (FP):

Da lovforslag nr. L 102 var til første behandling, var Fremskridtspartiet overordentlig positivt over for den daværende ministers forslag. Siden da er der jo sket et og andet, som har givet anledning til, at vi i allerhøjeste grad har taget vores indstilling op til nyvurdering.

Det, jeg hentyder til, er naturligvis, at de positive ting, som ministeren omtaler i sit lovforslag, nemlig at nu skal der yderligere privatiseres, vi skal have nogle flere ruter udbudt i licitation, ja, det skulle op på 30 pct., har det socialistiske flertal i Hovedstadsrådet jo grundigt og eftertrykkeligt saboteret på en sådan måde, at det, ministeren kalder privatisering, er endt med at blive til, at ministeren med en eventuel gennemførelse af sit lovforslag må siges at begynde at privatisere de private. For hvad er der sket? Jo, der er sket det, at for de 18 pct., som private vognmænd havde kontrakt på at udføre af kørselen i Københavnsområdet, har man opsagt kontrakterne, således at de 30 pct., ministeren så flot skriver om, lige pludselig er blevet reduceret til allerhøjst 12 pct.

Og hvad har ministeren foretaget sig i den anledning? Intet. Ministeren burde naturligvis her ved andenbehandlingen have stillet det ændringsforslag, som Fremskridtspartiet har stillet, nemlig at hensigten var, at mindst 30 pct. skulle udføres af private ud fra de gældende forudsætninger på det tidspunkt, da lovforslaget blev fremsat. Og derfor står ministeren nu med et forpusket lovforslag, som i allerhøjeste grad giver anledning til overvejelser i Fremskridtspartiets folketingsgruppe om, hvorvidt vi overhovedet skal stemme ja til lovforslaget, når det på torsdag kommer til tredje behandling.

I realiteten vil det jo også sige, at den licitation, som fremover skal udføres, ikke starter, som det ellers ville have været fornuftigt, med de dyre ruter, nemlig de ruter, som HT selv udfører. Nej, tværtimod, man starter i den anden ende, nemlig med de ruter, som private vognmænd i dag kører langt, langt billigere; de bliver først udbudt i licitation.

Vi synes ærlig talt, at ministeren skulle have mandet sig op og fortalt Hovedstadsrådet, hvad hensigten med lovforslaget var, men ministeren har lænet sig tilbage i stolen. Der har i den sidste tid været en debat i pressen om medlemmers tilstedeværelse eller manglende tilstedeværelse her i folketingssalen, og det er da selvfølgelig trist, når der ikke er ret mange til stede, men lad mig tilføje, at det nu også ville være en stor fordel, om de, der var til stede, i det mindste holdt sig vågne og tog deres egne forslag med lidt større alvor, end ministeren har udvist i denne situation.

Vi har stillet et ændringsforslag, som går på 50 pct., og vi mener ærlig talt, at de 50 pct., som vi foreslår, faktisk bare er en ajourføring af lovforslaget, som ministeren fremsatte det, således at hvis det bliver vedtaget, ser lovforslaget faktisk ud, som ministeren oprindeligt foreslog det. Vor stillingtagen på torsdag vil naturligvis være afhængig af, hvordan det går med vores ændringsforslag.

Ministerens ændringsforslag kan vi støtte. Men som sagt synes vi, det er for dårligt, at ministeren i den grad har ladet sig tage ved næsen af det socialistiske flertal i Hovedstadsrådet. Men ministeren kan selvfølgelig nå at få meget ændret endnu. Der er trods alt længe til torsdag, hvor vi skal stemme ved tredjebehandlingen.

Arne Melchior (CD):

Efter at Folketinget har besluttet Hovedstadsrådets nedlæggelse, må det være en helt selvfølgelig sag, at spørgsmålet om hovedstadsområdets kollektive persontrafik løses ved en anden lov, nemlig den, vi har til behandling her. CD har ikke nogen vanskeligheder med at støtte lovforslaget, og vi har ikke vanskeligheder med de ændringsforslag, som foreligger.

Jeg vil godt sige til Fremskridtspartiet, at som et af de partier, der netop har stemt for Hovedstadsrådets nedlæggelse, må det være helt oplagt, at Fremskridtspartiet ikke bør undslå sig for at deltage i vedtagelsen af denne lov, uanset om man så får ret i et ændringsforslag. Uanset hvor megen vægt man lægger på det ændringsforslag, mener jeg, at det nu engang er demokratiets spilleregler, og at undslå sig for gennemførelsen af en ordning for den kollektive trafik i hovedstadsområdet og blokere for den synes jeg ikke der er logik eller mening i.

[Arne Melchior]

Jeg skal anmelde, at vi har yderligere en sag at bringe op. Den drejer sig om det kommende selskabs bestyrelse, der i henhold til § 8 skal bestå af 5 medlemmer, nemlig ét fra hver af henholdsvis Københavns og Frederiksberg Kommuner og fra Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amter. Det forekommer os – det burde vi selvfølgelig have markeret stærkere tidligere, og det skal jeg personligt beklage at jeg ikke har haft gennemslagskraft til – nødvendigt at overveje dette endnu en gang, og jeg skal derfor anmode formanden om fornyet udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling.

Det må være naturligt, at de områder, der har den store mængde af kørsel, er lidt bredere repræsenteret i bestyrelsen. Vi har selvfølgelig ikke til hensigt at gøre bestyrelsen uhandy, men vi kunne tænke os, at bestyrelsen kunne udvides til 7 medlemmer, således at Københavns Kommune og Københavns Amt kunne få yderligere en repræsentant i bestyrelsen, og jeg vil gerne bede trafikministeren om at overveje dette velvilligt.

Og så skal jeg i øvrigt gratulere – selv om det kun bliver med sprogløst – i anledning af, at det er en meget vigtig lovgivning, der her foreligger for en gruppe i samfundet, nemlig de handicappedes slet ikke så lille gruppe. Det er en vigtig dag for dem, og det er en vigtig dag for alle ikkehandicappede, fordi vi med denne lov i kraft af et tilsagn fra ministeren kommer et meget afgørende og – er jeg sikker på – eksempel-skabende skridt videre. Det er et eksempel, som sikkert vil give genlyd også uden for landets grænser, idet jeg har forventning om, at andre lande vil kunne lære af, hvad vi gør her.

Det er intet andet end en retfærdighedshandling, at mennesker, der har et handicap, stilles så lige, som det overhovedet er teknisk muligt, med de borgere, der har det så meget lettere.

Jeg deler ikke fru Margrete Aukens frygt med hensyn til tilsagnet om, at der i overgangsperioden, indtil ligestilling er opnået, vil være risiko for forringelse af de i dag gældende handicap-kørselsordninger. Fru Margrete Auken sagde, at det kun var et vagt løfte. Jeg mener, at et folketingsflertal af denne størrelse, som klart udtaler et »bør«, altså et krav til amter og kommuner og deres trafikselskaber, ikke vil blive misforstået nogen steder.

For det første vil jeg nødt til mistænke nogen for at ville snyde for noget, som de dog hidtil

har kunnet klare, og for det andet er jeg overbevist om – hvis nogle alligevel skulle få den tanke for at spare nogle nemme penge i en overgangsperiode – at de vil forstå den tydelige tale, der her er ført.

På dette punkt kan jeg slet ikke fatte, at Fremskridtspartiet ikke vil være med i det flertal, der pålægger kollektiv bustrafik at bevare mindst den handicaptransport, som eksisterer i dag og har eksisteret i en årrække, i en overgangsperiode, til forholdet er blevet bragt helt i orden. Når Fremskridtspartiet distancerer sig fra dette flertal, savner det en forklaring, og jeg vil stærkt henstille til Fremskridtspartiet, at det inden tredje behandling fjerner sit forbehold på dette område.

Jeg skal erindre om, at det foruden busserne også drejer sig om S-togene, og også her er udvalgsbetænkningen helt klar tale. Det vil i fremtiden for statsinstitutionen DSB, der jo på ny overtager S-togene, være en ufravigelig forpligtelse, at de forberedelser, der i årevis har været undervejs til at sikre tilgængelighed også til S-tog for brugere af kørestol, nu bliver ført ud i livet.

Jeg vil gerne over for trafikministeren anerkende, at han accepterede kravet om, at samtlige busser til kollektiv trafik her i Danmark ved nyanskaffelsen skal være egnede til brug for handicappede, herunder også for kørestolsbrugere. Jeg vil gerne anerkende dette, men forventer faktisk også, når trafikministeren tager ordet, at han giver en kompliment til de partier i salen, som imod regeringspartierne ønske gennemtvang denne ændring.

Jeg synes, det var flot og mandigt gjort af ministeren, at han gik ind for det, men efter at have påpeget dette mener jeg også, både for historieskrivningens og for rimelighedens skyld, at det vil være på sin plads, at trafikministeren anerkender, at der her er brugt en lejlighed til at bringe et retfærdighedskrav i orden. Jeg er sikker på, at i løbet af ganske få år kan ingen i samfundet forstå, at vi har været så længe om at komme så langt.

Altså til lykke til de handicappede og til lykke til os selv, fordi vi, om end meget for sent, dog får indfriet en skyld, vi har haft til dem i lang tid.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

[Margrete Auken]

Hr. Arne Melchior mente, at de handicappede ville føle sig trygge, fordi det var sådan et stort flertal, der stod bag det løfte, der er givet i betænkningen. Jeg må sige, at jeg ikke venter taknemlige tårer i øjnene på de handicappede i anledning af det løfte, da det er fuldstændig gratis. Man kan prøve at sætte et »ikke« ind og forestille sig, at nogen ville skrive, at de handicappede ikke burde have gode vilkår; det er utænkeligt.

Der er ikke skygge af garanti bag vores løfte. Jeg tror også, at hr. Arne Melchior kan huske, da vi havde trafikministeren i samråd i udvalget. Der var ikke megen varme eller villighed til at sige noget som helst, der kunne få karakter af en garanti, og i hvert fald ikke noget, der overhovedet kunne kalde på kroner nogen steder. Og sådan noget koster altså penge.

Jeg håber, at det, vi får ud af det, er, at vi føler os så forpligtede, hvis der kommer et fortsat pres på udvalget, at vi vil gøre noget mere for det, så vi måske også på et eller andet tidspunkt får de penge, der skal til for at sørge for, at de handicappede bliver mindre handicappede. Det er jo det, det drejer sig om.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg vil godt sige til hr. Arne Melchior, at jeg tror, Fremskridtspartiet tænker lige så meget på de handicappede, som han gør. Men når vi ikke er hoppet på den udtalelse fra ministeren, hænger det bl.a. sammen med, at der også er noget, der hedder behov. Og når man i øvrigt på landsbasis ser, i hvor vid udstrækning de offentlige transportmidler bliver benyttet af folk i almindelighed, vil jeg godt sætte et meget stort spørgsmålstegn ved behovet. Ministerens lovforslag kommer jo formentlig til efteråret.

Så lad os se, hvad lovforslaget går ud på, og hvis det går i retning af det, hr. Arne Melchior har sagt, nemlig at samtlige busser fremover skal udstyres med f.eks. en lift, melder spørgsmålet sig helt automatisk, om der er behov for det.

Vi har stor sympati for, at også de handicappede kan benytte de kollektive transportmidler, men vi skal jo heller ikke foretage os noget via lovgivningen, som vælter en masse ekstra udgifter over på amter og kommuner. For det, som det kommer til at koste, er jo vel at mærke ikke penge, Folketinget skal finde, nej, det er

noget, hr. Arne Melchior m.fl. vælter over på amter og kommuner.

Jeg vil i øvrigt godt sige til hr. Arne Melchior's andre bemærkninger, at det, vi anker over, selvfølgelig er, at Hovedstadsrådet opsig samtlige de private vognmænd, som har udført den billigste kørsel. Det synes vi ikke ministeren uden videre skal sidde stille og kigge på.

I øvrigt er der jo en helt anden side af denne sag, og det er, at i og med, at man har opsagt samtlige kontrakter, er Hovedstadsrådet forpligtet til at erstatte de private vognmænd ca. 300 mio. kr., og med den jammer, vi ellers plejer at høre fra Hovedstadsrådet, gad jeg nok vide, om det har 300 mio. kr. stående på en konto, som det har råd til at udbetale de private vognmænd.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg kan forsikre fru Margrete Auken om, at hun ikke bør sige til mig, at jeg ikke skal forvente taknemlige tårer hos de handicappede. En sådan tale kan jeg overhovedet ikke forstå, og jeg ved ikke, hvad der foregår i fru Margrete Aukens fantasi. Hvis der er nogen, der skal bevæges af taknemlige tårer, er det os andre, så at lægge mig tanker af den art i hovedet savner enhver mening.

Jeg er uenig med fru Margrete Auken om, hvorvidt der er en garanti i den betænkning. Jeg opfatter det som en garanti. Jeg er sikker på, at det er utænkeligt – og det har jeg argumenteret for i mit første indlæg – at der vil blive knappet ned på de eksisterende ordninger i overgangstiden, og i givet fald skal vi nok finde hinanden.

Må jeg så sige til hr. Dohrmann, at det da var dejligt, hvis han tænkte lige så meget på de handicappede, men det gør han jo altså ikke, for han spørger, om der er behov for det. Det har samtlige handicaporganisationer erklæret at der er, og det har alle vi andre indset at der er. Men om hr. Dohrmann og hans parti tænker nok så meget, er det jo ikke gjort med tankerne, de skal også overføres til handling.

Det, jeg undrede mig over, og som hr. Dohrmann ikke kom ind på, var, at Fremskridtspartiet ikke vil være med til at udtale sammen med resten af salen, at der ikke må knappes ned på de nuværende ordninger i overgangsperioden. Det vil på dansk sige, at skulle det gå efter Fremskridtspartiets hoved,

[Arne Melchior]

skulle der altså gives grønt lys for i en periode at gå ned i kvaliteten af de handicapkørselsordninger, der eksisterer i dag. Det var det, jeg tillod mig at undre mig over, og hr. Dohrmann har ikke givet nogen forklaring på det og kan jo givetvis heller ikke give nogen fornuftig forklaring på den ting.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Vedtagelsen af indenrigsministerens lovforslag om ophævelse af lov om Hovedstadsrådet indebærer, at det nødvendigvis skal fastlægges, hvorledes den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet skal organiseres.

Der er bred enighed om, at den kollektive persontrafik skal effektiviseres og forenkles, hvorved der kan opnås en styrkelse heraf, men trods en langvarig og grundig udvalgsbehandling har det ikke været muligt at nå til samme brede enighed om de principielle spørgsmål, der blev rejst under forslaget førstebehandling. Det gælder forslaget om adskillelse af bus- og togdriften, som erfaringerne ellers taler klart for. Hovedstadsrådet har aldrig villet anerkende, at der med den årlige statskompensation efter gældende lov var gjort op med statens forpligtelse vedrørende S-togene. Det kom senest klart til udtryk i Udvalget om Hovedstadsrådets Trafik, hvor der blev rejst krav om statsligt tilskud til de kommende investeringer.

Hovedstadsrådet har ikke i alle årene brugt den statslige anlægskompensation fuldt ud til S-togstrafikken, hvilket har været muligt efter de gældende regler. Dette har medvirket til et investeringsefterslæb på S-togsområdet, som staten nu har ansvaret for. Den statslige kompensation blev i sin tid fastlagt for at gøre overførsel af S-togene til Hovedstadsrådet udgiftsmæssigt neutral. Ved tilbageførelsen af S-togene til staten skal kompensationen derfor naturligvis fuldt ud følge med, sådan at disse midler kan bruges til S-togene, og de kommunale budgetter vil blive lettet for de kommende års betydelige investeringsbyrder.

Adskillelsen af bus- og togsiden vil ikke medføre ændringer for passagererne, idet det fælles takst- og billetteringssystem vil blive opretholdt, så der fortsat er uændret adgang til fri omstigning mellem tog og bus. Den giver derimod mulighed for en mere effektiv ledelse af S-togsdriften, den unødvendige detailstyring og dobbeltadministration bortfalder, og hver

part får et incitament til at skaffe sig passagerer som følge af den foreslåede ordning om indeksfordeling.

Den foreslåede bestyrelsesmodel er ligeledes blevet kritiseret, men som min forgænger tilkendegav under førstebehandlingen, er det vigtigt at give selskabet en mere moderne og effektiv ledelse, hvilket ikke kan opnås, hvis Hovedstadsrådets nuværende ledelse erstattes af et nyt talstærkt kommunalt råd. Den demokratiske indflydelse på selskabet er sikret ved, at medlemmerne er udpeget af og repræsenterer demokratisk valgte organer. Et større antal repræsentanter for hvert råd, som hr. Arne Melchior var inde på, vil ikke i sig selv gøre selskabets ledelse mere demokratisk, idet de alle vil kunne bindes af rådernes beslutninger i budgetspørgsmål.

At lade de kommunale råds indflydelse i bestyrelsen være afhængig af deres økonomiske forpligtelser er et interessant synspunkt, men jeg mener ikke, det er velovervejeth i en debat om demokrati. Resultatet ville blive en åbenbar ulighed mellem de enkelte råd i regionen, idet Københavns Amt og Københavns Kommune i givet fald ville få absolut flertal og dermed kunne sætte resten af regionen uden for indflydelse. Forslaget indebærer derimod en afbalanceret repræsentation, og jeg forventer, at bestyrelsen vil samarbejde om bedst mulig trafikbetjening. Det er ligeledes denne målsætning, der vil være grundlaget for samarbejdet mellem virksomhederne om trafikplanlægning, så der ikke bliver behov for, at den siddende trafikminister skal træffe afgørelse herom. Banerne vil udgøre grundstammen i den kollektive trafik, og busserne får en væsentlig opgave med at befordre publikum til togene.

Forslaget om, at en del af buskørslen løbende skal udbydes offentligt, er et væsentligt nyt element i ordningen, som i overensstemmelse med regeringens politik vil medføre større privat deltagelse i denne kørsel end i dag. Min forgænger redegjorde under førstebehandlingen udførligt for bestemmelsens formål og indhold. Den vil lægge et pres på selskabets ledelse for at få hævet mængden af den private kørsel, og udbudet vil bidrage til en bedre økonomisk drift af selskabet. Erfaringerne fra Sverige, hvor der flere steder har været foretaget offentligt udbud af buskørslen, viser, at der kan opnås omkostningsreduktioner, og der er ingen tvivl

[Trafikministeren]

om, at dette også vil blive resultatet i hovedstadsområdet. I denne situation vil selskabet være klart motiveret for at udbyde en større del af buskørslen, men hvis det mod forventning ikke bliver tilfældet, vil det blive overvejet at forhøje lovforslagets minimumsprocent på 30. Dette er et tilsagn til Fremskridtspartiet, der har foreslået, at der skal ske en forhøjelse af udbudsprocenten fra 30 til 50. Det skyldes ikke principiel uenighed vedrørende privatisering, at jeg ikke har tilsluttet mig ændringsforslaget, men jeg mener imidlertid, at kravet om mindst 30 pct. privat kørsel vil lægge det fornødne pres på selskabets ledelse, og at erfaringerne med udbudet vil resultere i større privat deltagelse i kørslen.

Jeg skal endvidere give Fremskridtspartiet det klare tilsagn, at jeg ikke agter at dispensere fra minimumskravet på de 30 pct., medmindre der foreligger helt specielle omstændigheder, f.eks. at der ikke indkommer bud fra private, eller at tilbudene, beregnet efter sammenlignelige metoder, viser, at udgifterne overstiger, hvad HT selv vil kunne udføre kørslen til. Jeg håber, at man på ny vil overveje sin stilling efter disse tilsagn.

Socialdemokratiet har i udvalgsbetænkningen anført, at den øgede private deltagelse vil forringe arbejdsmiljøet for medarbejderne i trafikselskabet, ligesom der er udtrykt mistillid til, at private vognmænd vil tage samme hensyn til det ydre miljø, som HT hidtil har gjort. Må jeg i den forbindelse erindre om, at uden for hovedstadsområdet er det hovedreglen, at det er private vognmænd, der udfører kørslen, og at dette mig bekendt ikke har givet anledning til problemer, samt at selskabet vil kunne fastsætte krav til det materiel, der benyttes.

Socialdemokratiet mener endvidere, at forslaget efterlader usikkerhed om opretholdelse af HT's eksisterende særordninger. En sådan usikkerhed eksisterer ikke. Som det flere gange er oplyst under udvalgsbehandlingen, er der intet i forslaget, der lægger op til ændringer. Selskabet vil fortsat have den fulde kompetence til at opretholde og udbygge særordninger for pensionister, handicappede og telebusser. Jeg skal i den forbindelse erindre om, at der allerede i indeværende år vil blive fremsat lovforslag om, at nyanskaffede busser skal udstyres således, at bevægelsehæmmede med eller uden kørestol kan befordres, og i den forbindelse hå-

ber jeg, at jeg efter nøje granskning og studium kan tilfredsstille det, som hr. Arne Melchior for lidt siden gav udtryk for.

Jeg må således afvise enhver påstand om, at forslaget bærer mere præg af borgerlig ideologi end praktisk politik.

Det er et udtryk for en liberal borgerlig tankegang, som omsat til praksis betyder effektivitet, afbureaukratisering og styrkelse af den kollektive trafik gennem øget privatisering.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Ministeren anstrengte sig jo meget for at begrunde principperne i forslaget, og jeg vil bestemt ikke sige, at jeg er overbevist, for der står et spørgsmål tilbage, nemlig hvorfor ministeren ikke har forhandlet det med de berørte parter. Når nu man har været så optaget af at få udarbejdet et forslag og begrundet det med sine egne principper, så var det dog relevant, om man også havde forhandlet det med de mennesker, der er involveret i og har ansvaret for den kollektive trafik.

Ministeren havde et par bemærkninger omkring vort betænkningssbidrag, arbejdsmiljø og ydre miljø, og jeg behøver ikke at sige til ministeren, at der er jo megen forskel på det ydre miljø i et åbent landskab og i en storby. Vi har haft mange diskussioner i udvalget om både arbejdsmiljø og ydre miljø, og de deputationer, der har været, har meget klart sagt til os, at der var problemer med de private vognmænd, og det må vi naturligvis påpege ved behandlingen her i salen.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Ministeren kan godt stoppe al den snak om 30 pct., for det er ikke 30 pct., men reelt 12 pct., der foreslås.

18 pct. af kørslen udføres i dag af private. Hovedstadsområdet har opsagt samtlige disse kontrakter, og det gale er, at ministeren stiltiende accepterer, at Hovedstadsrådet foretager disse skridt. De billigste ruter vil blive udbudt i licitation først, og efter hvad jeg har fået oplyst, sparer man 100 kr. pr. time pr. bus ved at benytte de private. Hovedstadsrådet har altså opsagt samtlige kontrakter, og de går ud i licitation, hvorimod de langt, langt dyrere HT-ruter får

[Dohrmann]

lov til at fortsætte uændret. Derfor kom jeg også i en kort bemærkning til hr. Arne Melchior ind på de 300 mio. kr., som Hovedstadsrådet skal betale i erstatning til de private busselskaber.

Nu er indenrigsministeren her desværre ikke, men så vil jeg godt bede trafikministeren besvare et spørgsmål. Tror ministeren, at Hovedstadsrådet, som ellers altid jamrer over, at de ikke kan få pengene til at slå til og bliver snydt, har 300 mio. kr. til udbetaling af erstatninger til private vognmænd, fordi de har opsagt deres kontrakt? Det er de nemlig forpligtet til. Jeg synes derfor, at vi skal benytte tiden mellem anden og tredje behandling til, at ministeren kan få disse ting sat på plads, så det bliver et forslag, der går privatiseringens vej, som det også står i fremsættelsestalen. Det har det ikke gjort foreløbig, de private er blevet reduceret med 18 pct. i og med, at Hovedstadsrådet har opsagt kontrakterne.

Arne Melchior (CD):

Trafikministeren havde nogle delvis sensationelle betragtninger om demokratiet i bestyrelsen for det nye selskab, idet han siger, at de kommunale råds indflydelse ikke bør være afhængig af deres økonomiske forpligtelser, og at det er en debat om demokrati. Nu er det jo først og fremmest en debat om trafik, men selvfølgelig er der det demokratiske aspekt. Det er jo ganske interessant, at en minister i en borgerlig regering, som bygger på privatkapitalistisk grundlag, ikke mener, at den økonomiske indflydelse har nogen demokratisk sammenhæng med, hvor meget man har at skulle have sagt på de pågældende områder. Jeg er ikke ganske enig med ministeren, og det er opsigtsvækkende, at en minister af netop denne observans og regering siger noget sådant.

Men det drejer sig yderligere – foruden om de økonomiske forpligtelser – også om, hvor de mange borgere bor. Det er vel relevant at diskutere, hvem der skal bestemme over trafikken. Det må vel ikke mindst være dem, der skal bruge den mest, hvor de mange kilometer køres, og hvor de mange borgere bor. Det tror jeg nok ministeren vil give mig ret i ved nærmere overvejelse.

Frygten for et flertal bestående af Københavns Kommune og Københavns Amt, 4 repræsentanter over for 3, kan jeg ikke dele. Det

skulle jo forudsætte, at Københavns Amt og Københavns Kommune havde fælles interesser, som er anderledes end Frederiksberg Kommunes og de to øvrige amtsråds. I den 5-mands-bestyrelse, som er foreslået, kan man lige så vel frygte, at de tre amtsråd får et automatisk flertal over de to kommuner, for det er da mere naturligt at antage, at amtsrådsrepræsentanter har fælles interesser i forhold til kommunerne. Jeg frygter nu ingen af delene. Jeg går ud fra, at der vælges sagligt betonedede og sagligt interesserede mennesker ind i en sådan bestyrelse, og at de ikke vil få spor svært ved at finde ud af tingene i fællesskab.

Men der er i høj grad noget privat- og samfundsøkonomisk stødende i, at et område, der måske har 5 pct. af passagererne, de kørte kilometer, stoppestederne og interesserne hele vejen igennem, har 20 pct. af stemmekraften ved bestyrelsesbordet, så jeg vil bede ministeren overveje spørgsmålet endnu en gang i den tid, vi forhåbentlig vinder nu ved en ny udvalgsbehandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg kan ikke nære mig for at sige, at jeg har 6 års erfaring i at forhandle udvalgspladser og poster med CD og Kristeligt Folkeparti, og jeg ved godt, hvem der har været den ofrende part i den forbindelse. Så jeg står ganske rolig i den debat, som hr. Arne Melchior har rejst.

Jeg går ikke tættere på. Jeg har opfattet det her som en debat med udsving fra, skal vi sige Hjallerup Marked – i den forbindelse specielt hr. Dohrmann – og til ædel dåd, her tænkte jeg på hr. Arne Melchior. Jeg tror, at vi kan få de to ting til at hænge sammen, inden vi når til vejs ende, og det skal være min sidste bemærkning i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes, idet 11 stemte for, 105 imod.

§§ 3–13, ændringsforslag nr. 2 og § 14, således ændret,

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 212:

Forslag til lov om ændring af lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel. (Minimumsydelse til selvstændige erhvervsdrivende).

Af socialministeren (Aase Olesen).

(Fremsat 17/2 89. Første behandling 24/2 89. Betænkning 13/4 89).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

Forhandling

Hans Jørgen Jensen (S):

Da dette forslag var til førstebehandling, påpegede Socialdemokratiet, at det ikke var omkostningsneutralt, som ministeren påstod, og under udvalgsbehandlingen har det jo også klart vist sig, at det er det ikke, hvis der kommer yderligere 10 pct. eller derover ind i ordningen. Og det må vel være meningen, at det skal omfatte flere forsikrede.

Jeg skal oplyse, at hvis der kommer en tilgang af nyforsikrede på 25 pct., vil det give et provenutab for staten på 16 mio. kr. pr. år, som naturligvis skal skattefinansieres. Det var den ene af de ting, vi fremdrog under førstebehandlingen.

Men dernæst påpegede vi også, at der ligger en forskelsbehandling i dette forslag, fordi man ser, at man ved en forøget præmie også i givet fald får en bedre ydelse, mens man har set, når det drejer sig om arbejdsløshedsforsikringen og

andre forsikringer, at man betaler både 3 og 4 gange så meget og får ringere ydelser, så af den grund kan Socialdemokratiet heller ikke støtte det foreliggende ændringsforslag.

Jeg skal yderligere til slut fremføre, at det havde været rimeligt – som det også er nævnt af det sygedagpengeudvalg, som ministeren selv har nedsat – at man havde ventet, så der var kommet en totallovgivning på hele dagpengeområdet i stedet for, at dette forslag skulle fremsættes nu. Og jeg har i hvert fald den opfattelse, at en af de ting, som socialministeren selv har nævnt at udvalget skal arbejde med, er en lavere takst i forsikringsordningen for mindre arbejdsgivere. I dette forslag er der jo i høj grad tale om, at man forøger præmien, og ministeren har jo endog været så usikker på, om det var omkostningsneutralt eller ej, at hun allerede ved fremsættelsen måtte meddele, at man stillede et ændringsforslag om en forhøjelse fra 37½ pct. til 40 pct.

Jeg synes nok, at dette lovforslags behandling fortæller noget om, at man burde have tænkt sig lidt bedre om, inden man fremsatte det.

Agerschou (SF):

Trods store anstrengelser forstår vi ikke Socialdemokratiets holdning til denne sag. Jeg troede lige, at jeg via debatter, diskussioner og artikler havde fået styr på, hvad der var partiets socialpolitik, og så står vi her med et forslag, hvor Socialdemokratiet pludselig vælger at lægge sig på en venstreekstremistisk kurs, efter min vurdering lige i omegnen af DKP/ML.

Hvad handler lovforslaget om? Man indfører en minimumsydelse for en gruppe mennesker i vort samfund, der efter det hidtidige regelgrundlag har haft svært ved at få sygedagpenge. Via mange diskussioner og kontakter med socialrådgivere ved vi, at det har været et stort socialpolitisk problem, og at adskillige i den gruppe, vi snakker om, nemlig de mindre erhvervsdrivende, er kommet ud for en decideret social nedtur på grund af disse regler. Det forsøger socialministeren nu at rette op på, og det har vor fulde sympati.

Hvorfor er Socialdemokratiet imod? Så vidt jeg kan gennemskue, selv om dele af deres betækningsbidrag er uforståeligt, mener man, at så længe én gruppe har det skidt, skal andre grupper også have det skidt. Det er den ene be-