

Lovforslagene sættes til forhandling.

**Otto Mørch (S):**

Forslagene svarer, bortset fra visse rent tekniske og redaktionelle ændringer, til de forslag, vi her i tinget behandlede den 23. marts 1976, og det er derfor ikke nødvendigt at få gentaget debatten fra dengang. Jeg kan henvise til de synspunkter, som socialdemokratiet gjorde gældende under denne debat.

Jeg vil altså nøjes med at konstatere, at disse lovforslag, som vi her skal behandle, er nogle af de midler, regeringen vil bringe i anvendelse for at styrke den kollektive trafik, og der er for mig ingen tvivl om, at man i lovforslagene får et instrument, som gør det muligt for de lokale myndigheder at opnå en mere rationel og en mere effektiv udnyttelse af de ressourcer, der sættes ind på den kollektive trafik, hvorved man kan opnå betydelige kvalitetsforbedringer på dette område.

Jeg håber derfor, vi hurtigt kan komme i gang med udvalgsarbejdet og få nogle positive resultater ud af disse lovforslag. Socialdemokratiet giver i al fald tilsagn om en særdeles velvillig behandling.

**Holmberg (V):**

Jeg føler ingen trang til at holde en længere tale. Nu er det jo anden gang, vi har første behandling af de lovforslag. Ved første behandling i sidste samling kom jeg med nogle kritiske bemærkninger, dem har vi nok stadig væk. Det er jo forslag, som er meget vidtgående, og som helt sikkert egner sig til udvalgsbehandling, hvor vi selvfølgelig tilsiger velvillig behandling.

**Glensgård (FP):**

Også jeg kan henvise til førstebehandlingen – selvfølgelig ikke de bemærkninger, hr. Holmberg fremkom med, men derimod dem, fremskridtspartiet fremlagde – og jeg skal heller ikke forlænge debatten. Jeg skal ligesom hr. Otto Mørch tilsige min velvillige indstilling til et hurtigt og et godt udvalgsarbejde, men med hensyn til det positive kniber det en lille smule.

**Ingomar Petersen (RV):**

Jeg synes ærlig talt, der er nogle ordførere, der kommer meget let hen over de her fremsatte forslag. Det er da rigtigt, at der er enkelte tekniske ændringer i dem, men der er da også ting i disse lovforslag, som jeg mener her ved første behandling må fremføres.

Jeg kan godt sige, at vi fra radikal side er af den opfattelse, at DSB får for vide beføjelser i lovforslagene. I § 7 i buslovforslaget gives der DSB mulighed for at foreslå de af den tilladelsesudstedende myndighed fastsatte vilkår for en tilladelse til rutebilkørsel ændret. Hvis man sammenligner det med rammelovens § 2, så står der, at forinden planen vedtages, skal der forhandles om indholdet med amtsrådene i de tilstødende amtskommuner samt med DSB, de inden for amtskommunen værende privatbaner og Landsforeningen Danmarks Bilruter. Det må være i denne forhandlingsfase, at DSB skal fremkomme med indsigelse imod en tilladelse til en omnibuskørsel. Skulle DSB ved disse forhandlinger blive nedstemt, på samme måde som det kan blive tilfældet for de øvrige parter i forhandlingerne, så virker det efter vor opfattelse noget urimeligt, at DSB bagefter over for persontrafikrådet som den eneste part kan gøre indsigelse imod en rute.

Jeg vil nævne en anden ting. Ifølge rammelovens § 6, stk. 2, skal DSB imødekomme forslag fra et amtsråd om get drift på jernbanelinjen mod at få godtgjort de med forslagets gennemførelse forbundne merudgifter eller indtægtstab. Denne bestemmelse er for fordelagtig for DSB efter vor formening, thi hvorledes kan det fastsættes, om der bliver tale om merudgifter eller mindreindtægter? Med DSBs regnskabssystem er det umuligt at få en opstilling over driften for en enkelt banestrækning, hvorfor man heller ikke kan beregne merudgifter eller mindreindtægter. Forbedringerne af driften, som forslaget skulle tilsigte, kan yderligere betyde, at der bliver en stigning i passagermængden og derved en stigning i indtægterne. Hvis dette er noget, der først konstateres senere, så vil jeg spørge: er DSB så villig til at nedsætte den godtgørelse, som er beregnet?

Endelig må det siges, at merudgifter og mindreindtægter jo er relative begreber, dvs. at de skal regnes ud fra et eller andet niveau, og dette betyder, at der må fastlægges et normalt niveau, som der skal regnes ud fra. Ellers vil DSB kunne presse de lokale myndigheder til at betale for en kørsel, som ellers var en statsbaneforpligtelse. Dette niveau, jeg her nævner, bør efter vor formening være ensartet i hele landet, for ellers vil et lavere niveau f. eks. i Vest- og Sydjylland give en ulige behandling af disse områder i forhold til de mere tætbefolkede områder.