

[Ministeren for offentlige arbejder]

behandlet i nogle år, lige sige et par bemærkninger, først og fremmest i tilknytning til det, hr. Glensgård var inde på.

Når påstanden med henvisning til HT er, at der vil blive tale om skatteyderpenge i form af offentlige tilskud, så vil jeg bare sige, at det er da klart, at det lokale selvstyre som princip indebærer, at hvis man regionsvis eller på anden vis ønsker, at den kollektive trafik skal tilgodeses, så er det op til lokale beslutninger, om man skal give et tilskud på en sådan måde, at de takster, passagererne skal betale, blive rimeligt lave.

Jeg vil gerne sige, at når det drejer sig om de erfaringer, man har kunnet høste fra HT-ordningen, med hensyn til omkostninger – og det er noget helt andet – så ligger det sådan, at der, dengang man gik i gang med HT-ordningen, var tale om 12 offentligt ejede selskaber, som altså blev slået sammen ved dannelsen af HT i 1974. Siden har det vist sig, at driftsomkostningerne er blevet sænket med 3 mill. kr., og dette har at gøre med, at der er tale om en mere forenklet administration og der er tale om, at man har kunnet opnå olierabatter. Alt dette har altså betydet disse færre omkostninger. Hertil kan så lægges, at der altså er tale om indtægter i et stærkt stigende omfang.

Så vil jeg også godt sige om dette med vognmænd, der har opgivet ævred, at her ligger det således, at før dannelsen af HT var der 26 private vognmænd. 24 af disse indgik i en entreprenørordning med HT, men de to øvrige ville af forskellige grunde ikke. Af disse 24 er der indtil i dag ikke én, der, som det hedder, har opgivet ævred.

Så vil jeg endelig sige om dette med at slagte et erhverv, at der i de argumenter, hr. Glensgård fører frem, efter min mening er en stærk indbygget selvmodsigelse. På den ene side taler hr. Glensgård om skatteyderpenge, der skal støtte en sådan ordning. Det vil altså indirekte også sige en støtte til de vognmænd, som hr. Glensgård er så varm en forsvarer for. På den anden side siger hr. Glensgård, at man altså vil slagte et erhverv. De to ting kan ganske simpelt logisk ikke rigtig passe sammen.

Sagen er altså den, at tager vi de private vognmænd, i hvert fald når det gælder rutebiltrafikken, så har de ikke i de senere år været i stand til at klare sig uden økonomisk tilskud fra det offentlige. Derfor skal det og-

så føjes til, at disse private vognmænd, som hr. Glensgård er meget stærkt optaget af, igennem deres organisationer, såvel rutebilvognmændenes som turistvognmændenes, har presset meget stærkt på for at få denne lov igennem, og det ser jo altså nu ud til at blive tilfældet.

Jeg vil gerne ved afslutningen af debatten udtrykke min glæde over, at det nu er lykkedes at komme igennem, således at man ud fra lokale afgørelser rundt om i landet får et lovgrundlag for at kunne iværksætte lignende ting som inden for HT.

Endelig skal jeg bare sige for en ordens skyld, at regeringen, og det gælder også socialdemokratiet, ikke kan acceptere det fremsatte dagsordensforslag.

Lowzow (KF):

Ved anden behandling af dette lovforslag meddelte jeg, at afgørelsen i forhold til vores ændringsforslag var afgørende for vores stilling til lovforslaget, og som følge deraf kan vi naturligvis ikke stemme for lovforslaget. Ydermere blev det bekræftet ved anden behandling, at de, der stemmer for lovforslaget, finder det meget ønskeligt at lave amtslige trafikselskaber, det, som var vores ankepunkt imod lovforslaget, så vi føler det bestyrket, at det flertal, der stemmer for lovforslaget, har et sådant ønske.

Vedrørende det i dag fremsatte dagsordensforslag udtrykker det næsten ordret den samme mening som det bidrag, vi gav til betænkningen ved anden behandling, så det kan vi selvfølgelig stemme for.

Formanden:

Hr. Glensgård for en kort bemærkning. Forhåbentlig den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning.)

Glensgård (FP):

Jeg vil først sige tak til ministeren, fordi ministeren bekræftede, at venstre sagtens kunne klare problemerne med de offentlige tilskud, som de ønsker, efter den eksisterende lovgivning. Hr. Johan Philipsens betragtninger er altså hermed bortfaldet eller burde hermed være bortfaldet.

Så sagde ministeren, at der var kommet færre omkostninger, efter at HT blev indført i 1974. Det er jo i strid med de regnskaber,