

[Trafikministeren]

Lovforslaget indeholder tre hovedelementer. Danmark er i medfør af EF-bestemmelser forpligtet til at operere med en tilladelsesordning vedrørende buskørsel, idet en ansøger skal opfylde en række krav vedrørende økonomisk og faglig baggrund, ligesom de vandelsmæssige forhold skal være i orden.

Lovforslaget indebærer en opstramning af betingelserne for at få tilladelse og af reglerne vedrørende tilbagekaldelse af tilladelser, således at disse får et indhold, der svarer til reglerne i godskørselsloven fra 1988, og dermed opfylder betingelserne i EF-direktivet om adgang til erhvervet med personbefordring ad landevej, der blev ændret i 1989. Det foreslås, at det fremover i alle tilfælde er Persontrafikrådet, der tager stilling til, om en ansøger kan godkendes som vognmand og dermed få adgang til at udføre turist- og bestillingskørsel, der ikke er undergivet nogen behovsvurdering.

Lovforslaget opretholder den gældende ordning, hvorefter andre former for buskørsel end turist- og bestillingskørsel, herunder rutekørsel, kræver en særlig tilladelse, men som led i gennemførelsen af regeringens handlingsplan for afbureaukratisering foreslås det at fritage den kørsel, der udføres af eller for offentlige myndigheder eller selskaber, fra dette særlige tilladelseskra.

Lovforslaget indeholder endvidere bestemmelse om, at nye busser, der anvendes i den kollektive bustrafik, skal være udstyret således, herunder med løfteanordning, at bevægelseshæmmede med kørestole kan befordres. Jeg afgav i forbindelse med behandlingen af forslag til lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik i overensstemmelse med udvalgsflertallets tilkendegivelse tilsagn om at ville fremsætte et forslag herom. Jeg vil gerne understrege, at jeg ikke har lagt mig fast på en bestemt løsning af dette spørgsmål, og at andre løsninger derfor også vil kunne overvejes.

Lovforslaget medfører endelig mindre ændringer i en række af buslovens øvrige bestemmelser.

Idet jeg i øvrigt med hensyn til lovforslagets enkeltheder henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg herved tillade mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om trafikhavne m.v.
(Lovforslag nr. L 124).

Forslaget afløser lov nr. 239 af 12. maj 1976 om trafikhavne.

Det er således ikke særlig mange år siden, at vi fik en lov om dette led i landets trafiksystem. Men udviklingen går på dette område som på mange andre stærkt.

Hovedlinien i forslaget er, at den forudgående centrale styring af investeringer i landets trafikhavne afløses af en ordning, hvorefter det er det kompetente organ for de trafikhavne, der deltager i den almindelige godsomsætning, der på eget og endeligt ansvar træffer beslutning om, hvilke investeringer der skal foretages. Da flertallet af disse havne er kommunalt styrede, vil det altså i de fleste tilfælde være vedkommende kommunalbestyrelse.

Hidtil har skibs- og vareafgifter været ens i provinstrafikhavnene med helt særlige undtagelser. Taksterne er fastsat af Trafikministeriet årsvis. Efter en overgangsperiode vil også dette område blive overladt til den enkelte havns frie bestemmelse, men med adgang for trafikministeren til at gribe ind, hvis der – kort udtrykt – er tale om en udnyttelse eller en ubillig konkurrence.

Formålet med denne ganske radikale ændring er at skabe betingelser for en egentlig konkurrencesituation på trafikhavneområdet. Med andre ord: Målet er at afløse en central styring med en fri konkurrence.

Forudsætningen for, at en sådan ordning kan fungere, er, at en trafikhavn som udgangspunkt økonomisk må hvile i sig selv. For en del kommunalt styrede havne har vedkommende kommune imidlertid ydet økonomisk støtte, typisk gennem underskudsdekning.

Sammenslutningen af Danske Havne har imidlertid lagt megen vægt på, at denne adgang bevares, og dette spørgsmål har været et væsentligt punkt i drøftelserne med organisationen. Resultatet af disse er indeholdt i lovforslagets § 10. Det fremgår heraf, at en kommune efter forslaget ikke kan yde en havn tilskud eller lån til nyanlæg eller anskaffelser, der indebærer en kapacitetsudvidelse. Dette er en begrænsning i forhold til den gældende ordning, men efter denne er der som sagt en forudgående investeringskontrol i stedet for.