

Det er en uskik, som en række ministre har benyttet i de senere år, at man ikke foretager høringer, inden man fremsætter et sådant lovforslag. Det er jo dem, der har skoen på, der kan mærke, hvor den trykker, og hvis ikke de brancher, virksomheder og mennesker, som lovgivningen angår, har haft mulighed for at ytre sig, er vi dårligt hjulpet. Så kan nogle sige: Jamen den slags lobbyisme vil vi ikke have. Jo, det vil vi sandelig, for det er både demokratisk, nødvendigt og selvfølgelig også tilladt at gøre noget sådant. Der foreligger heller ikke nogen åbningsbalance, og det er ikke noget, man bare laver sådan hokuspokus, så vi ved ikke engang, hvordan kommunerne stiller sig.

Det er klart, at med den ærefulde post, jeg har fået som formand for Trafikudvalget, vil jeg da gøre mit bedste for at gøre det hurtigst muligt; men at det skulle ske i løbet af de ca. syv uger, der er tilbage, inden 1. januar rent lovmæssigt indtræder, det kan jeg simpelt hen ikke forestille mig. Vi må da også hellere gøre det godt og grundigt og ordentligt frem for at jasje det igennem.

Så skal jeg bruge de sidste to minutter til at knytte nogle kommentarer til det, hr. Kaj Ikast sagde; han roste den københavnske busstrafik og hele HT's væsen meget stærkt. Det kan jeg også være med til, men vi er en del fra Trafikudvalget, der ved et besøg for nogle år siden i Schweiz så et system, der går ud på, at når man køber et abonnementskort, er det ikke noteret på navn. Det er således, at forskellige kan bruge det samme abonnementskort. I mange virksomheder i Schweiz hænger der et antal buskort i hallen eller de ligger i receptionen, således at den, der netop skal ud at køre, kan bruge et af disse buskort. Det samme gælder inden for familien. Hvis den ene part en dag har familiens bil, kan den anden køre på buskortet – og omvendt.

Det viste sig rent faktisk, at det i Schweiz medførte en ganske betydelig stigning i den kollektive trafik, altså indtægtsfordele, og også en neddrøsling af en del af den privatbilisme, der gør vejene ufremkommelige, selv om det i København – det være indrømmet – er langt bedre fungerende end i så mange andre store byer.

Jeg ville opfordre trafikministeren til at kigge på dette schweiziske system; hvis det ikke nås med denne lov, vil jeg da allerede her bebude, at vi vil vise regeringen og trafikministeren denne model og bede ham – sammen med HT – overveje, om ikke noget sådant kunne være til samme fordel for os, som det er i andre lande.

(Kort bemærkning).

Jens Løgstrup Madsen (V):

Med det foreliggende lovforslag bliver det sådan, at HT's busdivision vil være garanteret et monopol på en række ruter frem til år 2002.

I den forbindelse må regeringen og trafikministeren jo have gjort sig nogle overvejelser om det foreliggende lovforslags relationer dels til statens egne indkøbsregler og dels til de EU-direktiver, der er på området.

Jeg vil derfor gerne have, at ministeren redegør dels for regeringens overvejelser om lovforslagets relationer til statens indkøbsregler og dels om lovforslagets forhold til EU-direktiver om offentlige indkøb.

Jeg synes, det ville være godt, hvis vi kan få et klart svar på, om loven holder sig inden for EU's regler om offentlige indkøb.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne takke for de positive bemærkninger, der er kommet om lovforslaget.

Først til fru Tove Lindbo Larsen fra Socialdemokratiet, der kom med positive bemærkninger, men gjorde opmærksom på, at der også er hensyn at tage til trafikikkerhed og til kørehviletidsbestemmelser vedrørende kørsel, der foregår inden for en afstand af 50 km, hvor vi har kørehviletidsbestemmelserregulering i forhold til det EU-direktiv, der er vedtaget.

Det er naturligvis noget, som man skal være opmærksom på. Spørgsmålet er blot, om man bør lovgive på et sådant område, eller om man bør sige, at det er et spørgsmål mellem arbejdsgiverne og lønmodtagerne, og at det i øvrigt er et spørgsmål, som kan reguleres i arbejdsmiljølovgivningen. Jeg hører nok til dem, der mener det sidste, og jeg tror også, det er sådan, vi skal klare de konkrete problemer, der kan opstå i denne sammenhæng.

Hr. Svend Erik Hovmand var inde på, at Venstre havde svært ved at tiltræde lovforslaget, som det forelå – umiddelbart – forstod jeg. Jeg var glad for de senere bemærkninger i hr. Svend Erik Hovmands indlæg, hvor man ligesom løftede en lille flig for dog at ville drøfte lovforslaget nærmere under udvalgsarbejdet.

Jeg mener faktisk, der er tale om en fornuftig og en fair deal her. Forhistorien i denne sag er jo, at den tidligere borgerlige regering – VKR-regeringen – gennemførte forslaget om udliciteringen af 45 pct. af kørslen. Til gengæld var det sådan, at HT's busdivision naturligvis også ønskede at byde på de ruter, der kom i udbud.