

sat den 18. oktober 1977 af ministeren for offentlige arbejder), at ministeren skal udpege en repræsentant for DSB og en repræsentant for Miljøministeriet.

Jeg kan oplyse, at for tiden er de sidste fire medlemmer beskikket således, at folketingsgrupperne for henholdsvis Socialdemokratiet, det Konservative Folkeparti og Venstre har udpeget en repræsentant hver, og formanden – som i henhold til loven skal have juridisk eller økonomisk uddannelse – er fra Trafikministeriet.

I henhold til forretningsorden for Persontrafikrådet træffes beslutning ved almindelig stemmeflerhed. I tilfælde, hvor stemmerne står lige, er formandens stemme afgørende.

Jeg er bekendt med, at Buslovsudvalget i november 1997 afgav en rapport, der blandt andet indeholder nogle forslag til Persontrafikrådets kompetence og fremtidige rolle afhængig af, hvilken model for regulering af fjernbustrafikken der vælges.

Min forgænger tilkendegav kort før valget, at Trafikministeriet ville afholde en buskonference, hvor relevante problemstillinger kan belyses og drøftes. Det er også min opfattelse, at en konference vil være en god ide. Efter denne konference vil jeg så kunne tage stilling til, hvordan en ændret – eller ny – buslov skal udformes.

Spm. nr. S 20

Til trafikministeren (26/3 98) af:

Thorkild B. Fransgaard (FP):

»Er ministeren enig i Persontrafikrådets afgørelse om at nægte at give private vognmænd tilladelse til at sende ekspresbusser over Storebæltsbroen?«

Svar (2/4 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Efter buslovens § 4, jf. lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, skal der ved afgørelser om tilladelse til rutekørsel tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående kollektive trafikforbindelser.

Det er på denne baggrund, at Persontrafikrådet træffer afgørelse, herunder også de nævnte afgørelser af 18. marts 1998 om at nægte tilladelse til nogle ruter over Storebæltsbroen.

Det tilkommer ikke mig som minister at erklære mig enig eller uenig i Persontrafikrådets afgørelser, idet kompetencen til at træffe disse afgørelser alene tilkommer rådet i overensstemmelse med buslovens bestemmelser.

Jeg kan dog oplyse, at buslovsudvalget i sin rapport fra november 1997 blandt andet har behandlet problemstillingen vedrørende regulering af fjernbustrafikken. En eventuel ændring af denne regulering vil kræve en ændring af den nævnte bestemmelse i buslovens § 4.

Som nævnt i mit svar på spørgsmål S 19 tilkendegav min forgænger kort før valget, at Trafikministeriet ville afholde en buskonference, hvor relevante problemstillinger kan belyses og drøftes. Det er også min opfattelse, at en konference vil være en god ide. Efter denne konference vil jeg så kunne tage stilling til, hvordan en ændret – eller ny – buslov skal udformes.

Spm. nr. S 21

Til trafikministeren (26/3 98) af:

Thorkild B. Fransgaard (FP):

»Kan ministeren ændre i Persontrafikrådets afgørelse om at nægte at give private vognmænd tilladelse til at sende ekspresbusser over Storebæltsbroen, og i bekræftende fald agter ministeren at gøre dette?«

Begrundelse

På baggrund af Persontrafikrådets afgørelse om at nægte at give private vognmænd tilladelse til at sende ekspresbusser over Storebæltsbroen ønsker spørgeren ovenstående spørgsmål besvaret. Det er spørgerens opfattelse, at afgørelsen alene er truffet af hensyn til DSB, hvilket er aldeles uacceptabelt. Afgørelsen hindrer reel fri konkurrence til gavn for forbrugerne, og så længe DSB er medlem af Persontrafikrådet, vil man opleve sådanne vanvittige afgørelser. DSB er hamrende inhabile og bør efter spørgerens opfattelse ikke sidde i rådet længere.