

loven igennem. Mindretallet havde tilbudt at dele lovforslaget op, så de dele af lovforslaget, hvor der var behov for en hurtig vedtagelse, kunne gennemføres. Det gælder bl.a. forslaget om vandbusser i København. Herefter kunne man bruge sommeren til at udarbejde en ny fjernbuslov, der kunne skaffes bred enighed om. Samtidig ville man undgå at haste loven igennem med lovsjusk.

Trafikministeren har i lovforslaget taget mere hensyn til at beskytte DSB end til den kollektive trafik. Det er efter mindretallets opfattelse en in-konsekvent politik, idet ministeren ved flere andre lejligheder har talt om behovet for at styrke den kollektive trafik, bl.a. i debatoplægget om den kollektive trafik fra foråret 1999.

Ministeren har samtidig valgt at overse de positive erfaringer, man i en række andre lande har haft med en væsentlig større markedsåbning for fjernbusser, uden at de nationale jernbaneselskaber har lidt væsentlig skade. Disse erfaringer er kortlagt i Transportrådets rapport 98-02: »Flere busser i fjerntrafikken – konsekvenser af øget udbud«. Ministeren har i øvrigt ignoreret, at Finansministeriet ved flere lejligheder har udtalt, at man bør overveje alternative udbygninger af den kollektive trafik, inden man vælger at gennemføre store infrastrukturinvesteringer. Havde man indsat væsentligt flere fjernbusruter end fem, ville busserne kunne aflaste toget på områder med stor kapacitetsbelastning.

Dertil kommer, at udenlandske erfaringer har vist, at mellem 13-25 pct. af passagererne i en fjernbus er nye rejsende, og at 20-25 pct. kommer fra bilen. Ved kun at indsætte fem busser og samtidig pålægge dem meget stærke restriktioner i rutemønstret udnytter ministeren ikke det fulde potentiale for at styrke den kollektive trafik. Dermed tilgodeses miljøet heller ikke tilstrækkeligt.

Mindretallet anser det for tvivlsomt, om busloven i det hele taget vil skabe et driftsøkonomisk grundlag for fjernbusser. Det skyldes dels, at der skal betales for retten til at køre en rute, men også at der stilles krav om, at mindst 20 pct. af en rute ikke må ligge parallelt med en jernbane. Disse restriktioner fratager fjernbussen sin væsentligste konkurrenceparameter som en hurtig, billig og direkte trafikforbindelse.

Mindretallet er endelig stærkt kritisk over for udvalgsbehandlingen af lovforslaget. Bl.a. er mange af besvarelsene på udvalgets spørgsmål

kommet meget kort tid før betænkningsafgivelsen. Det er baggrunden for, at Det Konservative Folkeparti med støtte fra bl.a. Venstre har indgivet en klage til Folketingets Præsidium over lovsjusk i forbindelse med behandlingen af lovforslaget.

Et tredje mindretal (Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til forkastelse ved 3. behandling.

Mindretallet skal beklage, at trafikministeren efter Dansk Folkepartis opfattelse ikke har haft til hensigt at behandle lovforslaget seriøst. Der har været forslag om at dele lovforslaget for at imødekomme ministeren på enkelte punkter og samtidig bidrage til en seriøs og grundig behandling af forslaget. Dansk Folkeparti finder, at behandlingen af lovforslaget er »lovsjusk« af værste skuffe, næsten lige så slemt som da et flertal i Folketinget vedtog Taxi-loven, som efter en meget kort periode måtte ændres på grund af lovsjusk.

Dansk Folkeparti vil stemme hverken for eller imod alle ændringsforslagene på grund af de manglende muligheder for en seriøs drøftelse af disse.

Dansk Folkeparti skal samtidig beklage den fremgangsmåde, ministeren har valgt ved besvarelse af de mange spørgsmål, som udvalget stillede i forbindelse med behandlingen af dette lovforslag. Mange spørgsmål er således besvaret meget kort tid før betænkningsafgivelsen.

Dansk Folkeparti vil samtidig rette henvendelse til Folketingets Præsidium med en klage over forholdet.

Et fjerde mindretal (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget og de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

#### Ændringsforslag

Af trafikministeren, tiltrådt af et mindretal (S, SF, RV og EL):

#### Til § 1

1) I den under nr. 1 foreslåede affattelse af § 1 a affattes stk. 2 således:

»Stk. 2. Udlån af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer mellem ikkeerhvervsdrivende for-