

Når man tænker på, at 50 pct. af busserne i Danmark er private busser eller kommunale busser, ikke erhvervsmæssige busser, så er det kun en fjerdedel af dem, der har kørehviletidskiver, sådan som det kører i dag. Det må vi jo sige. Når ministeren siger, at der skal strammes op, så vil det, så vidt jeg kan læse ud af det her, kun være hver fjerde bus, der er omfattet af kørehviletidsbestemmelserne.

Det synes jeg man skal se på, for når man slår så hårdt på kørselssikkerheden, skal man også leve op til det, ellers må vi diskutere i udvalget, hvordan vi kan lave det på en effektiv måde.

Afgifterne er jo nok det, der er mest skævt i denne lovgivning. Jeg tænker på moms, vægt-afgifter, udligningsafgifter og dieselafgifter. Hvorfor rammer det alt sammen kun turistsiden og ikke de øvrige busser? Det er jo en skævvridning af konkurrencen, og det gør jo netop, at de busser, der kører normal rutekørsel, ikke lovligt kan køre turistikørsel. De gør det jo i dag, og det var jo netop det, vi skulle komme til livs i den lovgivning, vi laver her, således at de busser, der ikke betaler afgift, ikke må bruges til turistikørsel. Det var jo bl.a. et af ministerens store ønsker med det her, og det opnår vi altså ikke, fordi afgifterne her er så store på den ene del, men ikke på den anden.

Så kommer vi til fjernbusserne, og jeg mener, det er en direkte beskyttelse af DSB og intet andet. Da vi lavede betalingen for Storebælt, skulle DSB have stor rabat. Der skulle busserne og bussernes passagerer betale en stor afgift. Nu vil ministeren også til at regulere det; fem ruter kan få lov at køre. Jamen vi bygger for 21 mia. kr., og så skal man begrænse, hvem der må køre over! Jeg havde med glæde set, at man havde givet det hele frit, således at vi kunne få et fjernbussystem, som kunne være et virkeligt supplement til hele det DSB, vi har kørende i dag, og netop med et liberaliseret DSB.

Jeg vil gerne her til sidst stille et helt kontant spørgsmål til ministeren: Hvorledes ser ministeren § 4, stk. 4 omsat for fjernbusserne? Når vi kommer til 2004, vil det så sige, at de private virksomheder, der selv har oparbejdet en fjernbusrute med stort underskud i de første år, som nu efterhånden kører rundt, skal søge om at få lov til stadig væk at have deres egen rute?

(Kort bemærkning).

**Erling Christensen (S):**

Hr. Kaj Ikast levede fuldt op til det, jeg sagde i min ordførertale om sammenstød i forbindelse

med busloven her. Hr. Kaj Ikast mangler liberalisering og mener, at fjernbusforsøget er alt for lille, alt for lille.

Men jeg mangler hr. Kaj Icasts vurdering af, hvad det så ville betyde for DSB og DSB's muligheder for at opretholde den jyske længdebane, Thybanen osv., om vi skulle give ekstra statstilskud for at give den øvrige del fri? Det manglede jeg hr. Kaj Icasts holdning til.

Jeg vil da godt spørge, om det skal betyde, at hvis Thybanen og den vestjyske længdebane får problemer, vil De Konservative være villige til at forøge samfundets tilskud til DSB.

Så var hr. Kaj Ikast inde på afgifter, som ministeren jo klart fortæller ikke er indeholdt i lovforslaget. Men ministeren udsendte jo et oplæg til debat nu her for et par dage siden om også at pålægge den del af trafikken, som hr. Kaj Ikast nævner, rutetrafikken, afgifter, som så kunne tilbageføres på en eller anden måde. Er det et forslag, som hr. Kaj Ikast kan støtte? Vi skal ikke have debatten i busloven, men det kunne da også være interessant i den generelle debat om afgifterne at høre De Konservatives syn på det.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**  
 Og det hører vi nu – hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Hvis jeg nu begynder at læse dette lovforslag: Øresund, der gælder ét sæt spilleregler. Der må HT godt komme til at køre over. Det synes jeg er fint. Hvad siger DSB? Så skal de have compensation. De fik en favørstilling, da vi lavede Øresundsforbindelsen. Hvorfor skal man ikke give det fri over Storebælt? Jeg forstår simpelt hen slet ikke holdningen. Der er ingen liberalisering i det.

Det vil gå ud over Thybanen. Jeg har ikke set nogen, der er mere interesseret i at få nedlagt Thybanen, end den minister, vi har i øjeblikket. Vi har aldrig gjort det, og vi har aldrig talt om det. Vi har heller ikke talt om, at det skulle overgå til amterne. Det er den regering, der sidder i øjeblikket, der har talt om det.

Afgifterne: Hvorfor skal vi have flere afgifter på erhvervslivets biler, der er så overbelastede, og hvorfor skal man på gammel socialdemokratisk vis også hæve alle de andre afgifter og sige, at det kommer til at passe. Det er da en mærkelig indstilling af have til det, at alt skal reguleres. Hvorfor ikke have det frit, ligesom man