

han gerne vil bede ministeren om at lytte meget nøje til, så ministeren har mulighed for at rette det til, inden han dukker op igen.

Der er her tale om et lovforslag af en sådan karakter, at Dansk Folkeparti med stor sikkerhed i den sidste ende må tvinges til at stemme imod. Vi kan dårligt forestille os, at der i de videre forhandlinger og under udvalgsbehandlingen tilføres så tilstrækkelige imødekommelser af Dansk Folkepartis synspunkter, at vi kan stemme for.

Det er selvfølgelig hensigtsmæssigt, at der gennem lovforslaget sikres en forenkling af de mange forskellige kategorier af erhvervsmæssig buskørsel samt afgrænsning af erhvervsmæssig personbefordring og en regulering af bustrafikken.

Det, som umiddelbart springer i øjnene, er specielt spørgsmålet om fjernbustrafikken over Storebæltsforbindelsen, hvor der i lovforslaget gives trafikministeren bemyndigelse til at foretage forsøg med henblik på at supplere det kollektive trafiksystem med endnu et transporttilskud, som det så smukt hedder i de indledende bemærkninger til lovforslaget.

Når der dykkes ned i det enkelte lovforslag og bemærkninger specielt vedrørende fjernbuskørsel, fremgår det tydeligt, at der med hensyn til tilladelsen til rutekørsel skal tages hensyn til, om behovet for kørsel er dækket eller kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

Det nævnes i bemærkningerne, at et sammenhængende jernbanesystem fortsat skal være fundamentet for den kollektive trafik, og at det kan blive meget dyrt at opretholde et velfungerende jernbanesystem, hvis økonomien på alle centrale strækninger udhules af fjernbustrafikken, der kun betjener strækningerne på de mest rentable tidspunkter af døgnet.

Det lyser således ud af lovforslaget, at udviklerne i fjernbusbetjeningen vil være en alvorlig konkurrent specielt til DSB, hvor det klart erkendes, at en varetagelse af transportopgaven på denne måde vil være en åbenbar trussel for det eksisterende og forholdsvis meget dyre offentlige trafiksystem. Således foreslås, at der gives en bemyndigelse til ministeren til, at der i en forsøgsperiode kan udbydes flere fjernbusruter, men vel at mærke at disse begrænses til maksimalt fem.

Dansk Folkeparti finder naturligvis, at konkurrencen på området bør gives helt fri, således at kunderne kan opnå den mest konkurrence-

dygtige fordel. Vi kan således ikke se nogen som helst rimelighed i, at der overhovedet foretages offentlig styring af, hvem der må køre på det offentlige vejnet, herunder Storebæltsbroen.

En anden ting, der fokuseres på i lovforslaget, er færdselssikkerheden i forbindelse med transporten af passagerer og buskørsel. Det hedder nok så smukt, at buskørsel skal foregå under betryggende former af hensyn til færdselssikkerheden, og at dette kan sikres gennem lovgivningens angivelse af økonomiske og faglige, uddannelsesmæssige krav, der skal være opfyldt, før der kan udstedes en tilladelse.

Det ligner en problemstilling svarende til den, vi bl.a. har set på taxalovgivningsområdet, hvor alle nu for at kunne betjene en bus tilsyneladende skal på kursus og aflægge en prøve for deres egnethed til at køre bussen, uanset om de måske har kørt den bus i 20 eller 30 år.

Herunder fremsættes der lovforslag, der udmunder i skærpede bøder bl.a. i tilfælde af overtrædelse af forskrifter vedrørende hastighedsbegrænsere, idet ministeren anser det for en grov forseelse at udføre kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere, eller uden at fartbegrænsere er installeret. Ifølge lovforslaget ser ministeren åbenbart kun en færdselsmæssig risiko i forbindelse med det forhold, at der eventuelt kan være fuset med hastighedsbegrænsere, ligesom man i lovforslaget går helt uden om, at der også i den kollektive bustrafik bør skærpes omkring bøder i tilfælde af grove forseelser.

Efter Dansk Folkepartis opfattelse burde en hastighedsoverskridelse ved kørsel med eksempelvis en HT-bus eller andre forsømmeligheder, f.eks. materiel, som er i uorden, døre, man sidder fast i – det har vi jo set en del tilfælde af her på det sidste – i lige så høj grad medføre skærpede bødekrav samt inddragelse af tilladelserne.

Lovforslaget har tydeligvis til hensigt at ramme de private vognmænd og friholde den kollektive trafik, både i relation til konkurrence-dygtigheden og i relation til skærpede straffe.

Endelig er der det tredje punkt, som Dansk Folkeparti tillægger afgørende vægt, nemlig ophævelsen af kravet om dansk indfødsret for tilladelsesindehaverne samt ansvarlige ledere i selskaberne. Forslaget er en parallel – åbenbart en omsiggribende tendens på dette område – til, hvad vi også har set i taxalovgivningen for nylic.