

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Anden behandling af lovforslag nr. L 67: Forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Af trafikministeren (Jacob Buksti). (Fremsat 1/11 2000. Første behandling 15/11 2000. Betænkning 7/12 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Heiselberg (V):

Det lovforslag, som ministeren er kommet med her, må Venstre stemme imod. Det er ganske vist et lovforslag, som jeg tror at amterne er glade for, men vi har den opfattelse, at L 67 og L 68 hænger delvis sammen, og med hensyn til L 68 er det jo klart konstateret, at der er tale om, at ministeren har forsømt at aftale med aftalepartierne fra 1997, hvordan loven skulle administreres. Og som følge heraf vil vi ikke stemme for lovforslaget.

Det er nu efter min mening også en uskik, at man tager alt det underskudsgivende, man har, og skubber det over til amterne for at få orden i statens budget; det er både havne og veje og DSB og privatbaner osv. Derfor synes vi, at det er et lovforslag, som regeringen skal forsøge at få igennem sammen med de forligspartier, som står regeringen allernærmest, SF og Enhedslisten.

Kaj Ikast (KF):

Denne regering påberåber sig at være den kollektive trafikks beskytter. Det har man i hvert fald ikke været ved det lovforslag her. Det er af samme højde, som dengang man overdrog motorvejene og øvrige veje til amterne, så staten kun har ganske bestemte motorveje tilbage.

Det vil sige, at man giver dem nogle forhold ude i privatbanerne, så de ikke kan drives videre. Hvorfor kan de ikke drive datterselskaber? Ja, så kigger vi jo på kommunalfuldmagten. Havde man nu beholdt den sædvanlige organisation, som vi har haft hidtil, kunne de køre videre. Så kunne de små samfund få lov til at have deres tog, deres busser og deres transport af gods med samme selskab.

Det fejler man over til amterne. Man hæver amtsskatten, for det bliver man ved med at skubbe over. Derfor er det en uendelig dårlig lov, og vi vil stemme imod den, og vi vil få den lavet om, hvis det overhovedet er muligt.

Margrete Auken (SF):

Det er lidt svært at høre, om det er en anden eller en tredje behandling, vi har nu. Der er ingen ændringsforslag til lovforslaget, og jeg har endnu ikke hørt om nogen, der har begæret det i udvalg.

Hvis det skal i udvalg igen, må vi se, om der er nogle af de problemer, der kan løses, men hvis det er tredje behandling, vi tager forskud på nu, vil jeg da bare lige gå ind i den, sådan så vi ikke behøver at tage en tredje behandling i givet fald.

Vi kan så sige, at SF støtter forslaget og håber, at den entusiasme, som først og fremmest den konservative ordfører lægger for dagen her, til bevarelse af disse baners jernbanebetjening også vil kunne mødes hos De Konservative i amterne fremover, sådan så der virkelig bliver gjort noget for, at vi kan bevare den kollektive trafik og jernbanerne i det ny arrangement.

Men SF støtter fremdeles lovforslaget, og er der mulighed for at få kigget på nogle af de problemer, som er rejst hen ad vejen, i udvalget mellem anden og tredje behandling, deltager vi selvfølgelig også i det.

Formanden:

For at undgå enhver tvivl: Det er selvfølgelig en anden behandling, vi er i gang med, og den debat, vi er i gang med, er i øvrigt helt efter Folketingets forretningsorden, hvorefter der i § 12 står, at under andenbehandlingen, kan der fremsættes udtalelser såvel om lovforslaget i almindelighed som om de enkelte paragraffer og eventuelle foreliggende ændringsforslag. Så alt er, som det skal være, fru præsidiemedlem.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg kunne jo se på fru Margrete Auken, at hun gerne ville have sagt, at vi ikke havde støttet privatbanerne, men vi har altid stået på privatbanernes side, fordi de løfter så mange opgaver i den kollektive trafik – millioner og atter millioner – som ingen drømmer om, hvis man ikke kender privatbanerne. Og hvorfor skal man så have det ødelagt? Det kan jeg ikke forstå.