

[Ministeren for offentlige arbejder.]

busvirksomheder i hovedstadsområdet, med hvilke HT har indgået aftaler om kørsel for selskabet, de såkaldte entreprenørkontrakter.

Ved de foreslåede ændringer bortfalder repræsentantskabet og bestyrelsen, således at disses funktioner henlægges direkte til hovedstadsrådet, der herved vil få den umiddelbare politiske ledelse af HT.

I bemærkningerne til forslaget er det beskrevet, hvorledes dette nærmere vil kunne ske.

Man kunne spørge, hvorfor man ikke ved loven straks henlagde HT under hovedstadsrådet, når dette alligevel vælger majoriteten i repræsentantskab og bestyrelse.

Her vil jeg blot svare med at henvise til, at vi stod over for to nyskabelser på samme tid, dels hovedstadsrådet, dels det kommunale busselskab.

I den indledende fase mener jeg, at den konstruktion for HTs styre, folketinget valgte, var den rigtige, hvilket også har vist sig derved, at etableringen af HT forløb uden væsentlige vanskeligheder.

Denne fase er imidlertid nu tilbagelagt, og det er en ganske naturlig ting, at man efter at både hovedstadsrådet og HT har fungeret i nogen tid, på grundlag af de i praksis indhøstede erfaringer foreslår at forenkle selskabets øverste ledelse.

Man kunne forudse, at skulle der opnås væsentlige forbedringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet set fra publikums side, ville det blive nødvendigt med et nært samarbejde mellem DSB og HT.

Dette har også vist sig i praksis.

Det er derfor, der er foreslået en bestemmelse i loven, der sikrer, at samarbejdet med DSB kan forstærkes og videreudvikles.

Til slut vil jeg i den forbindelse imidlertid fremhæve, at der med dette forslag intet er foregrebet med hensyn til den endelige ordning af forholdet mellem særlig DSB og HT.

Hvorledes denne ordning vil kunne blive, vil komme til at fremgå af det forslag, som trafikrådet ifølge loven skal udarbejde inden den 1. oktober 1976, men som jeg har bedt trafikrådet om at ville færdiggøre til 1. april.

Jeg mener med sikkerhed at kunne sige, at denne termin vil blive overholdt, således

at jeg vil kunne forberede det fornødne lovforslag til fremsættelse straks i det nye folketingsår.

Herved vil folketinget få tid til grundigt at overveje forslaget; men således at det på den anden side skulle være muligt at få forslaget vedtaget i løbet af folketingsåret 1976-77.

Hermed skulle mange års debat om hovedstadsområdets kollektive personbefordring kunne afsluttes med en ordning, der vil kunne give områdets beboere en kollektiv trafik, som vil kunne blive et effektivt alternativ til den individuelle befordring.

Et væsentligt formål med nærværende forslag er at gøre det lettere for hovedstadsrådet på sin side at deltage i de forestående forhandlinger om denne ordning, og jeg skal derfor anbefale lovforslaget til tingets villige og hurtige behandling.

Jeg tillader mig endvidere at fremsætte *forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, forslag til lov om buskørsel, forslag til lov om hyrekørsel og endelig forslag til lov om ændring af færdselsloven for Grønland. (Hyre- og buskørsel).*

De første 3 lovforslag må ses i sammenhæng, idet de — i større eller mindre grad — har det tilfælles, at de tilsigter en forbedring af det kollektive trafikapparat.

Dette formål er i lovforslaget om den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet først og fremmest tilgodeset ved den planlægning af den lokale og regionale trafik, der inden for hver amtskommune skal udføres af amtsrådet og kommunerne i fællesskab og med amtsrådet som koordinator. I bemærkningerne er der redegjort for den betydning, det i denne henseende vil få, at beslutninger om organiseringen og udviklingen af de enkelte områders trafikapparat træffes af de samme myndigheder, som har ansvaret for områdets fysiske udvikling i øvrigt, således at beslutninger om byudvikling f.eks. med hensyn til boligområder, placering af centre, institutioner m.v. og om vejanlæg kan blive fulgt op af beslutninger vedrørende trafikbetjeningen. Der er endvidere redegjort for den fordel, det vil være, at rutebiltrafiknettet tilrettelægges i en større sammen-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

hæng, således at man undgår, at den ene rute tapper passagerunderlaget for den anden.

Buslovsforslagets formål er først og fremmest at sikre passagergrundlaget for den kollektive rutetrafik ved at hindre virksomheder, der driver anden form for buskørsel end rutebilkørsel, i at gøre indhug i rutetrafikkens passagerunderlag. Derfor vil enhver form for buskørsel — bortset fra privatkørsel — komme ind under en regulering. Hvis formålet skal kunne opfyldes, må der ligeledes være en klar afgrænsning af de forskellige former for buskørsel, således at der kan skabes en klar opgavefordeling blandt virksomhederne, der udfører de enkelte former for buskørsel. Også dette er tilgodeset i buslovsforslaget.

I hyrekørselslovsforslaget er de regler, der findes i den gældende hyrekørselslov om kørsel med busser (bestillingskørsel), ud fra de ovennævnte hensyn udskilt og overført til buslovsforslaget. Herved og ved den adgang, hyrekørselslovsforslaget åbner for at kunne benytte hyrevogne til afvikling af kollektiv rutetrafik, hvor der måtte være behov herfor, bidrager hyrekørselslovsforslaget til at gøre det muligt for de lokale myndigheder, der har ansvaret for den kollektive rutetrafik i området, at organisere og tilrettelægge det trafikapparat, der efter forholdene i området findes mest hensigtsmæssigt.

Til de enkelte forslag vil jeg i øvrigt knytte følgende bemærkninger:

Efter at vi ved den lovgivning, der for hovedstadsområdet blev vedtaget i 1973, har fået en ordning på den lokale persontrafik i dette område — en ordning, som ganske vist ikke indeholder den endelige løsning — er det naturligt at rejse det spørgsmål: hvad med den øvrige del af landet? Kan der ikke være regioner her, hvor de lokale myndigheder kunne tænke sig en tilsvarende ordning som den, hovedstadsområdet har fået med oprettelsen af en regional busvirksomhed og med zonetakstsystem gældende ikke alene for rutebilkørslen, men også for togtrafikken? Jeg tror, det er nødvendigt at give de lokale myndigheder ude i landet mulighed herfor, og forslaget indeholder derfor også forskellige bestemmelser, der skulle kunne hjælpe med til at skabe en samlet ordning for regionens

lokaltrafik. Der er ikke tale om, at man vil søge at trække en HT-model ned over hovedet på nogen, men alene om et tilbud eller, om man vil, en yderligere mulighed, der kan hjælpe de lokale myndigheder til at få løst problemet med at få deres rutenet trafikkeret. Beslutningen om, hvad man foretrækker, skal altså træffes rent lokalt.

Efter busloven skal de planer, der skal udarbejdes i henhold til loven om den lokale og regionale kollektive persontrafik uden for hovedstadsområdet, være grundlaget for koncessionsudstedelsen til almindelig rutekørsel — altså rutebiltrafikken — der foregår inden for højst 2 amtskommuner. Herved er det muligt at undgå den i øvrigt ret omfattende høringsprocedure, der efter den gældende lovgivning er grundlaget for koncessionsudstedelse til rutebiltrafik. Planlægningsbestemmelserne medfører således i den henseende en smidigere administration for de lokale myndigheder.

Af bemærkningerne til hyrekørselslovsforslaget fremgår, hvad der har været den direkte anledning til at fremkomme med forslaget, nemlig ændringen af færdselsloven, hvor hyrekørselsreglerne hidtil har været, samt ønsket om at afpasse hyrekørselsreglerne i forhold til buslovgivningen.

Derudover indeholder forslaget i forhold til den gældende hyrekørselslovgivning, hvis hovedsigte i øvrigt er bevaret, ændringer på følgende væsentlige punkter: For det første er begrebet „hyrekørsel“ afgrænset i selve lovtæksten over for andre former for erhvervsmæssig personbefordring udført med motorkøretøjer af samme størrelse som hyrevogne. Dette gælder f.eks. kørsel, hvor der udelukkende udføres sygetransport, og hvortil der fortsat ikke kræves bevilling. Endvidere er de former for hyrekørsel, der tjener særlige formål, f.eks. kørsel med skolebørn, patienter og lignende institutionskørsel — det vil sige speciel hyrekørsel — udskilt fra den almindelige hyrekørsel, således at det er muligt at fastsætte mere lempelige og smidige regler end hidtil for den specielle hyrekørsel uden risiko for, at dette vil kunne komme til at skade den almindelige hyrekørsel. Der er givet den bevillingsudstedende myndighed hjemmel til at fastsætte vilkår om, at en bevillingshaver fortrinsvis skal betjene bestemte geografiske områder, således at det bliver mu-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ligt at få dækket publikumsbehovet i alle områder af en kommune. Forslaget indeholder vandelskrav til bevillingshavere og hjemmel til administrativt at tilbagekalde bevillinger i tilfælde, hvor bevillingshaveren gentagne gange eller groft har overtrådt hyrekørselslovgivningen eller i øvrigt begået lovovertrædelser, der er af betydning for udøvelsen af virksomheden som hyrevognmand.

Endelig vil jeg nævne, at forslaget indeholder hjemmel til administrativt at påbyde brug af fartskrivere i hyrevogne. Det er ikke noget nyt, at man fra det offentliges side har villet have kontrol med hyrevognes benyttelse. Denne kontrol udføres i dag på grundlag af den såkaldte trafikbog. Denne trafikbog er ikke populær; den medfører et ikke ubetydeligt administrativt arbejde — ikke mindst for føreren af vognen, der skal udfylde den efter endt kørselsarbejde. Ved EF-regler indføres der som bekendt en pligt til at bruge fartskrivere i busser. Jeg finder det derfor naturligt at tage op til overvejelse, om der ikke bør indføres en tilsvarende pligt for hyrevogne. Man vil ved at gennemføre en sådan pligt opnå en betydeligt mere effektiv kontrol end den, trafikbogen giver mulighed for, og samtidig vil den enkelte hyrevognmand og chauffør opnå en betydelig lettelse af de administrative opgaver, der er pålagt dem ved førelsen af trafikbogen, som i givet fald vil kunne forenkles i betydelig grad.

Om forslaget til ændring af færdselsloven for Grønland skal jeg blot henvisе til bemærkningerne i lovforslaget, hvoraf fremgår, at det skyldes et ønske fra Grønlands landsråd, og at det først og fremmest tjener hensynet til at bevare hyrekørselserhvervet for den hjemmehørende befolkning på Grønland.

Med disse ord, og idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til de enkelte lovforslag, skal jeg tillade mig at anbefale forslagene til hurtig og velvillig behandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Kurt Hansen) (VS):

Jeg tillader mig herved at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om sikring af de nuværende og kommende unge arbejdsløse økonomiske vilkår, idet jeg vedrørende mo-

tiveringen for fremsættelsen skal henvisе til bemærkningerne til forslaget.

Ordføreren for forslagsstillerne (Sigsgaard) (VS):

Jeg skal tillade mig at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission til undersøgelse af de nærmere omstændigheder omkring SAS' forhold til Transair.

Forslaget om en kommissionsundersøgelse af Transair-sagen fremsattes første gang den 11. juni 1975, men nåede ikke at blive behandlet.

Efter at det nu er godtgjort, at SAS, inden man lejede Transairs fly, gennem egne undersøgelser var blevet klar over, at de er yderst urentable, og efter at det har vist sig umuligt at få regnskaber, specificeret bl.a. på flytyper, frem, idet SAS oven i købet en overgang benægtede sådanne regnskabers eksistens, er nødvendigheden af en undersøgelse blevet endnu klarere.

Det skal huskes, at den danske stat og dermed danske skatteydere har andel i SAS og dermed også må bære en del af byrden ved, at SAS opkøber og opererer klart urentable fly.

Alternativet til en kommissionsundersøgelse er, at der ingen undersøgelse bliver overhovedet. Folketingets udvalg om offentlige arbejder, hvis medlemmer har mange andre gøremål og i øvrigt ikke har økonomiske og andre faglige forudsætninger for at vurdere en multinational concerns handlinger, har ikke kunnet undersøge Transair-sagen. Udvalget har alene kunnet stille spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder, der har været henvist til at lade dem besvare af SAS.

Det kan være udmærket, at SAS, stillet over for alvorlige anklager, bedyrer sin uskyld, men det kan ikke gøre det ud for en undersøgelse.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Tange.

Formanden:

Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 9. februar