

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

forslaget forudsættes det, at administrationen af anmeldelsesordningen vil kunne ske inden for de eksisterende rammer uden personaleudvidelser og forøgede bevillinger.

De foreslåede ændringer i lovens kapitel 9 om luftbefordrerens ansvar er helt identiske med dem, der var indeholdt i det forslag, som blev behandlet i samlingen 1975-76. Både dengang og ved behandlingen den 17. november 1976 fik disse ændringsforslag en positiv modtagelse fra alle sider. Tilsvarende ændringer i den norske og den svenske luftfartslov er allerede gennemført. Selv om nogle danske selskaber frivilligt har forhøjet forsikringssummerne, er det nødvendigt, at vi også i Danmark får den tilstrækkelige lovhjemmel til at gennemføre forhøjelserne over for alle.

Jeg skal hermed anmode om folketingets velvillige behandling af lovforslaget.

*Jeg skal endelig for folketinget fremsætte forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, forslag til lov om buskørsel og forslag til lov om hyrekørsel.*

Forslagene svarer til de forslag, der blev genfremsat i 1. samling af folketingsåret 1976-77.

Lovforslagene må ses i sammenhæng, idet de – foruden andre mål – tilsigter en forbedring af det kollektive trafiktilbud ved en bedre udnyttelse af de ressourcer, der kan sættes ind her.

Denne målsætning er i lovforslaget om den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet først og fremmest tilgode-set 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. Hvis man vil have mere for pengene på den kollektive trafiks område, må man – som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne til lovforslaget – først og fremmest have en velgennemtænkt, klar og bindende plan at arbejde ud fra.

Planlægning af den lokale og regionale kollektive trafik er også nødvendig for at sikre sammenhæng med den fysiske planlægning, der er sat i gang i henhold til regionplanloven. Vi skal bl. a. have sikkerhed for, at udvikling af boligområder, placering af centre, institutio-

ner m. v. følges op med de nødvendige beslutninger med hensyn til trafikbetjeningen. Sker dette ikke, går det skævt. Det har vi flere steder i landet set alt for tydelige eksempler på, og myndighederne er med rette blevet kritiseret for at være blevet opmærksomme på denne elementære kendsgerning på et alt for sent tidspunkt.

Ikke mindst ud fra dette ønske om en koordination mellem trafikplanlægningen og den øvrige fysiske planlægning er amtsrådene placeret som den centrale myndighed, hvem planlægningsbestemmelsen umiddelbart påhviler. At denne planlægning fra amtsrådenes side må ske i nøje samarbejde med kommunerne og naboamterne, er indlysende, og det er da også udtrykkeligt fastslået i lovforslaget.

Planerne skal indeholde oplysning om linjeføring og kørselsomfang for rutetrafikken inden for området med såvel bus, privatbane som DSB-tog, der forløber inden for 1 amtskommune. Der er altså ikke tale om en plan for buskørslen alene, men om en samlet plan for hele den lokale og regionale kollektive persontrafik. Planen er ikke noget, man laver én gang for alle eller en gang hvert 5. eller 10. år. Der er derimod tale om en plan, som, når den én gang er lavet, løbende må ajourføres og tilpasses f. eks. bebyggelsesudviklingen eller andre forhold.

En ting er at få lavet en god regionalplan for den kollektive trafik, som på fornuftig måde fastlægger rutenettet og trafikeringen af dette net. Det hjælper imidlertid ikke så meget, hvis man ikke samtidig sørger for, at planen kan føres ud i livet. Det kunne f. eks. være, at man ikke kan få nogen til at køre den trafik, der er planlagt, eller få den udført på den måde eller på de økonomiske vilkår, som amt, kommune eller kunderne ønsker.

Dette fører over til det andet hovedformål med lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet: at skabe mulighed for at samle rutebilkørslen i ét selskab.

Ser vi på, hvordan den kollektive nærtrafik rent praktisk foregår i landet uden for hovedstadsområdet, har vi et meget broget billede. Visse steder, først og fremmest i de større, men også i mange mindre provinsbyer, har man kommunalt ejede busselskaber. Andre steder varetages kørslen af DSB eller af en privatbane, og i meget stort omfang er det private

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

vognmænd, der udfører kørslen. Forholdet varierer fra egn til egn.

Det er ikke hensigten med lovforslaget, at man fra statens side skal blande sig i, af hvem og på hvilke vilkår denne lokale og regionale trafik, der skal køres efter planerne, i fremtiden skal udføres. Det har man fra amt til amt en meget forskellig opfattelse af.

I hovedstadsområdet fik man i 1973 en lov, hvorved der bl. a. gennemførtes en sammenlutning af alle offentligt ejede busser inden for området i et stort kommunalt busselskab – HT. Det lovforslag, der her er tale om, åbner en tilsvarende mulighed i det øvrige land, såfremt man ønsker at gå denne vej. Beslutningen om, hvorvidt man ønsker at gøre det, skal træffes rent lokalt. Der er ikke tale om at påtvinge nogen denne HT-model, 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 trafikeret.

HT-ordningen medførte, at man inden for hovedstadsområdet kunne indføre den såkaldte zonetakstordning. Den bevirkede, at man i stedet for det meget brogede og opsplittede takstbillede, man tidligere havde, og som afspejlede den opdeling af trafikken mellem mange forskellige transportører, som bestod før dannelsen af HT, nu fik et samlet takstsystem med bl. a. et fælleskort for baner og busser som et væsentligt element.

Fælleskortordningen i hovedstadsområdet er blevet vel modtaget af publikum som en forbedring af det kollektive trafiktilbud. Man må derfor regne med interesse hos myndighederne andre steder i landet for at indføre lignende ordninger. Forslaget indeholder bestemmelser, der letter gennemførelsen af sådanne ordninger dér, hvor man måtte beslutte sig til at gå ind herfor.

Buslovforslaget skal i overensstemmelse med det generelle sigte med de 3 lovforslag først og fremmest sikre passagergrundlaget for den kollektive rutetrafik bedst muligt. Det vil sige, at man prøver at undgå de former for buskørsel, som delvis dræner passagergrundlaget bort fra rutetrafikken og dermed svækker muligheden for at opretholde et acceptabelt serviceniveau for overkommelige udgifter.

Derfor vil enhver form for buskørsel – bortset fra privatkørsel – komme ind under en regulering. Hvis formålet skal kunne opfyldes,

må der ligeledes være en tydelig 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 opnås med buslovforslaget.

Samtidig åbner forslaget mulighed for at arbejde med den almindelige offentlige rutekørsel og de forskellige former for offentligt betalt busbefordring som en helhed. Herved skulle den udvikling fremmes, som allerede er i gang flere steder, hvor man prøver at sammenarbejde den almindelige rutekørsel og den særlige skolebuskørsel. Dette sker enten derved, at skolebusserne, der jo når meget vidt omkring i de tyndt befolkede områder, åbnes for andre trafikanter, eller derved, at den almindelige rutekørsel udbygges således, at den kan klare en større del af skolekørslen dér, hvor *det* er mest hensigtsmæssigt. De eksempler af denne art, man er bekendt med, tyder på, at vi her står over for noget, hvor der virkelig er fordele at hente ved en konsekvent udnyttelse af de foreliggende muligheder.

Efter buslovforslaget skal de planer, der skal udarbejdes i henhold til lovforslaget 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 koncessionsudstedelsen til rutebiltrafik. Planlægningsbestemmelserne medfører således i den henseende en smidigere administration for de lokale myndigheder.

Af bemærkningerne til hyrekørselslovforslaget 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.

For at kunne skabe den klare opgavefordeling på buskørselsområdet, som er nødvendig for at sikre passagergrundlaget for den kollektive rutetrafik, er de regler, der findes i den gældende hyrekørselslov om kørsel med busser (bestillingskørsel), udskilt og overført til buslovforslaget. Herved og ved den adgang, hyrekørselslovforslaget åbner for at kunne benytte hyrevogne til afvikling af kollektiv rutetrafik,

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

hvor der måtte være behov herfor, bidrager hyrekørselslovsforslaget til at opfylde det generelle sigte med de 3 lovforslag.

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 lovteksten 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 muligt 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 indeholder forslaget hjemmel til administrativt at påbyde brug af fartsskrivere i hyrevogne. Det er ikke noget nyt, at man fra det offentlige 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 fartsskrivere i busser. Det forekommer 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 betydelig 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.

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

### Ordføreren for forslagsstillerne (Jørgen Jensen) (DKP):

Hermed tilader jeg mig at fremsætte forslag til lov om ophævelse af lov om arbejdsretten og af lov om mægling i arbejdsstridigheder, idet jeg i øvrigt skal henvide til lovforslagets tekst og de ledsagende bemærkninger.

### Ordføreren for forslagsstillerne (Burgdorf) (KF):

Jeg skal hermed fremsætte forslag til lov om kirkeskole.

Lovforslagets baggrund er bl. a., at faget kristendomskundskab (religion) i folkeskolen med den nye folkeskolelovs gennemførelse ikke længere kan betragtes som dåbsoplæring.

Forslaget er oprindeligt udarbejdet af hovedbestyrelsen for FDF/FPF. Forslagsstillerne i folketinget er naturligvis villige til at drøfte enkeltheder i forslaget under udvalgsarbejdet, men ønsker at udtale, at de finder det foreliggende grundlag fra FDF/FPF rigtigt i sit sigte og fornuftigt i sit indhold.

Den første sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om mærkning og skiltning med pris m. v.*

(Lovforslag nr. L 37. Fremsat 3/3 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Dorte Bennedsen (S):

Jeg skal som ordfører for socialdemokratiet ved denne førstebehandling henvide til, hvad jeg sagde ved førstebehandlingen af det samme lovforslag i december måned.

Jeg skal kun gøre en enkelt bemærkning derudover i anledning af, at vi nu har fået en ny handelsminister. Det er et lille hjertesuk over, at man i dette lovforslag – og jeg betragter det som et meget stort fremskridt, at det kommer – ikke fuldt ud har fulgt forbrugerkommissionens betænkning. Jeg tænker på § 6 i forbru-