

[Glensgård.]

lov om ændring af lov om færdselslov for Grønland, må jeg undre mig en lille smule over ministerens formulering i bemærkningerne, fordi ministeren skriver, at taxakørsel må forbeholdes grønlænderne, således at de derved kan komme ind i erhvervslivet, da det jo ikke kræver nogen særlig uddannelse m. v. Er det alvorligt ment fra ministerens side, at grønlænderne skal ses ned på på denne måde?

Forslaget er efter bemærkningerne i øvrigt et forslag fra landsrådet, og fremskridtspartiet vil gerne i det kommende udvalgsarbejde se nærmere på forslaget, men der er allerede på nuværende tidspunkt lidt tvivl hos os om forslagets reelle hensigter. Jeg skal derfor allerede nu bede ministeren svare på et par spørgsmål: hvor mange timers kørsel har taxaerne i de tre byer, som forslaget omtaler, kørt i 1974? Eller sagt på en anden måde: hvad har indtjeningen pr. bil været i 1974? Og hvor mange chauffører og vognmænd var danskere i dette tidsrum?

Angående forslag nr. 205 til lov om buskørsel må man håbe, at ministeren har været på studietur i et rigtigt styringsland og dér set, hvordan en sådan overstyring resulterer i bureaukrati. Det er ikke for at være uvenlig, hr. trafikminister, men jeg må på mit partis vegne afvise disse mærkværdige tendenser. Se nu blot på bemærkningerne til § 9:

„En forudsætning for, at der foreligger turistkørsel, er, at en gruppe passagerer befordres fra et område og tilbage til dette. Denne gruppe passagerer kan være tilfældigt sammensat, men det skal være de samme personer, der deltager i den enkelte tur, og de skal alle deltage i hele turen fra det område, hvorfra turen udgik, og tilbage til dette.“

Her gentager ministeren charterproblematikken. Hvordan skal en vognpark kunne udnyttes rationelt, såfremt sådanne restriktioner ligger i en overstyring? Er det en fejl i forslaget, så beklager jeg selvfølgelig at have fareet så kraftigt frem mod denne ting. Er det også en fejl, at tilladelsen ifølge § 12 ikke kan gives til en juridisk person?

Jeg vil desuden gerne have ministerens fortolkning af, hvad ministeren mener med § 12, stk. 2, 2. pkt.:

„Tilladelse kan endvidere nægtes, såfremt

den pågældende i stilling eller erhverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at han ikke vil drive virksomheden på forsvarlig måde.“

Mon ikke ministeren en dag opdager, at det frie erhvervsliv er langt bedre og gør det langt billigere, end disse offentlige kæmpe-mammutinstitutioner kan gøre det?

Vedrørende forslag nr. 206 til lov om hyrekørsel har ministeren ærlig talt stillet os i et dilemma. Forslaget indeholder både lempelser og restriktioner. Vi kan ikke før udvalgsarbejdet opgøre, hvad der vejer tungest, og vi vil derfor lade det kommende udvalgsarbejde vise, hvor vore 24 lodder skal ligge i denne sag.

Som afslutning på dette første indlæg omkring den på hjul trillende kollektive trafik skal jeg blot sige til ministeren for offentlige arbejder, hr. Niels Matthiasen: kunne folketinget ikke godt være sluppet for disse utålelige og usmagelige forslag, disse styringsforslag? Såfremt en motorsagkyndig skulle bedømme den overstyring, som her foreligger, ville pladerne straks blive klippet. Så hvis disse forslag skulle resultere i, at regeringen blev klippet, hilser fremskridtspartiet dem selvfølgelig velkommen, men i modsat fald må jeg på mit partis vegne meddele, at vi ikke ønsker at drikke af samme søbeskål som regeringen.

Gudme (RV):

Selv om ministeren for offentlige arbejder kan have ret i, at der er et fælles synspunkt bag de fem forslag, vi behandler her i dag, hvoraf de fire er til fælles behandling nu, må man alligevel konstatere, at det er en noget blandet bunke, og at det er forskellige problemkredse og forskellige elementer, der indgår i hvert enkelt af dem.

Rent behandlingsmæssigt ligger det sådan, at hr. Bilgrav-Nielsen er mit partis ordfører for de to første, nemlig forslaget om kollektiv befordring uden for hovedstadsområdet og om buskørsel, og derfor skal der med hensyn til disse to forslag kun lige blive givet en ganske kort stemningsrapport.

Vi er enige i visse af de planlægningspunkter, som ministeren fremhæver i fremsættelsestalen. Det er rimeligt, at den, der planlægger f. eks. veje, også skal være berettiget til at bestemme, hvem der skal køre på disse veje, hvem der kollektivt skal betjene