

[Gudme.]

dem. Det er også rimeligt at vende loven om, således at man kommer dertil, at man lader den planlæggende og koncessionsgivende myndighed bestemme, hvor en rute skal gå, i stedet for at det skal være som nu, hvor den, der ønsker at køre en rute, selv kommer med oplægget til, hvor ruten skal gå.

Men på den anden side synes vi også, der er grund til at sige, at man skal være varsom med den sammenligning, man drager imellem hovedstadsområdet og amterne. Der er så mange ting, som gør, at netop hovedstadsområdet og de enkelte amter ikke er sammenlignelige, og det kunne tyde i retning af, at den meget stramme ordning med et overordnet helhedssynspunkt, som man har i hovedstadsområdet, ikke er anvendelig ude omkring i amterne, der jo ofte er sammensat af flere tidligere amter og derfor har flere centre og måske i virkeligheden slet ikke kan få deres trafik planlagt ud fra et fælles synspunkt.

Derfor har vi den opfattelse, at vel skal planlægningen vinde indpas — og det kan godt være, vi skal gennemføre en lov som forslag nr. 204 om den kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, det kan også være, at vi skal gøre den eksisterende omnibuskørselslov til en buskørselslov — men vores forhåndsindstilling er denne, at vi på den anden side heller ikke må snære hverken de lokale — og herved tænker vi altså på de kommunale — dispositioner for hårdt ind og heller ikke gøre det til utåleligt at være koncessionshaver efter disse love. Vi vil derfor bedømme enkelthederne i disse to lovforslag styk for styk og så se, i hvilket omfang vi finder det rimeligt at gennemføre dem i det oplæg, som ministeren er kommet med.

Jeg går derefter over til de to lovforslag, hvor jeg taler for min egen mund, nemlig lovforslagene nr. 206 og 207, der begge drejer sig om hyrekørsel.

Hvad angår det store forslag, selve hyrekørselsloven, er det jo rigtigt, at ministeren er nødt til at gøre noget, al den stund vi for øjeblikket behandler en færdselslov i retsudvalget, der i løbet af et par måneder, når betænkning er afgivet og afstemning foretaget her i tinget, vil betyde, at de regler, der står om hyrekørsel, skydes ud af færds-

selsloven. Altså er man nødt til at lave en formel ny lov, og her har ministeren så haft valget imellem bogstav for bogstav at overføre det, som står i færdselsloven i dag, og som kom ind i den i 1973 med det flertal, vi dengang havde i tinget, eller at udforme en ny lov og i indholdet af denne nye lov komme med visse nye synspunkter, visse nye principper, altså foretage ændringer.

Ministeren har valgt det sidste. Han overfører ikke bogstav for bogstav, men han udformer en ny lov og giver visse nye beføjelser, fastsætter visse nye bestemmelser i det nye lovforslag. Jeg tror ikke, ministeren har gjort klogt heri, for hvis vi skal gøre status, er situationen jo den, at på det tidspunkt, da den gældende lov trådte i kraft, den 1. januar 1974, var det flertal, der havde båret den igennem folketinget i sommeren 1973, næppe til stede her i tinget. Der var en valgssituation allerede i begyndelsen af 1974, da en anden regering trådte til og et andet flertal var blevet konstateret, om man, næsten samtidig med at disse hyrevognsregler trådte i kraft, skulle have brudt dem op og være gået tilbage til det, man havde. Det lod vi være med dengang ud fra den betragtning, at befolkningen og de erhverv, som berøres specielt af en sådan lovgivning, ikke kan være tjent med, at vi laver om og om igen kort efter, at man netop har lavet noget om. Derfor lavede vi kun nogle ganske moderate ændringer i 1973-loven engang i 1974 og har altså prøvet at leve med denne lov nu foreløbig i godt 2 år.

Hvis vi skal gøre status, synes jeg, der er grund til at sige, at vi ikke har levet godt med den: publikumsbetjeningen er blevet — det mener jeg at kunne konstatere nogenlunde generelt ude over hele landet — almindeligt forringet. Det spæde vi i sommeren 1973 ville blive tilfældet; efter at ændringen er blevet gennemført og har virket i disse godt 2 år, har vi fået syn for sagn; vi har fået dokumentation for vores profetier fra sommeren 1973. Derudover har vi i kommune efter kommune ude over landet kunnet konstatere, at administrationen af disse nye hyrevognsbestemmelser har givet anledning til mange rivninger imellem koncessionshavere, indehavere af de forskellige bestillingskontorer og visse steder et ganske kraftigt kommunalt regereri, og det har vist sig gang på gang, hvor man har fået klager over disse