

[Lowzow.]

rigtigt, at der er visse lettelser i det, og dem er vi selvfølgelig meget positivt indstillet over for, men vi vil komme med en række ændringsforslag, som giver mere smidighed for erhvervets udfoldelse, og som i det hele taget vil ændre dette lovforslag, så det bliver brugbart forhåbentlig.

Jeg undrer mig også over den administrative fratagelse af retten til at køre hyrevogn og også over, at man opererer med en ikke tidsbestemt fratagelse. Er det ikke en meget hård og urimelig straf? Enten må man tidsbestemme den på et meget langt tidsrum, eller også må man lade være, mener jeg.

Det sidste lovforslag, der er til behandling, er lovforslaget om hyrevognskørsel i Grønland. Her må jeg sige, at den del, vi kan kalde færdselslovsdelen, forstår jeg sådan set godt at vi skal behandle her i folketinget, men når vi kommer til at diskutere indretningen af biler og alle mulige detailregler, så forstår jeg det ikke. Det var dog noget, som man, hvis man ikke vil diskriminere, burde lægge op til hjemmestyrebeslutning. Det kan ikke være meningen, at folketinget her i København skal stå og arbejde med den slags detaljer, som hører hjemme netop i detailbestemmelsen dér, hvor beslutningerne tages, oppe i Grønland. Dette er et eklatant eksempel på, hvordan man laver bureaukrati og kontoriusseri. Det må være muligt at overlade denne beslutningsproces til grønlænderne selv.

Generelt om lovforslagene må jeg sige, at for mig står det klart, at hovedsigtet med dem er et offentligt trafikskelskab Danmark. Det er ikke direkte skrevet, og det står ikke direkte i ord, men i den lovgivning, der har ligget på dette folketings bord, og de planer, der har ligget på bordet i det sidste halve/trekvarte år, begyndende med mange af bisætningerne, men også nogle af hovedsætningerne i DSBs plan plus det kompleks, der kommer her, ser man tydeligt skitsen til et generelt offentligt trafikskelskab Danmark, og det kan vel ikke undre, da ministeren og også formanden for udvalget flere gange har sagt, at det ville være en vidunderlig løsning. Jeg må sige, at jeg er ikke enig i dette fantasibillede, som svæver dér langt foran os. Vi er imod dette. Men vi er ikke imod kollektiv trafik, vi er ikke imod en planlæg-

ning, så de sider, der dækker dette inden for lovforslaget, kan vi måske være med til at påvirke, hvis man kan nå til noget gennem udvalgsarbejdet. Men vi er imod, at kollektiv trafik betragtes som statslig eller kommunal eller amtslig trafik. Kollektiv trafik kan også og mindst lige så godt og tit meget billigere være kollektiv privatdrevet trafik. I den retning vil vi prøve at præge loven, så der bliver givet mulighed for en god kollektiv trafik med en stor smidighed og med en lille udgift for samfundet og for den enkelte, og således at vi giver det bedst mulige tilbud til vælgerne.

Det vil sige, at vores stilling til de lovforslag, der her er fremsat, er meget nuanceret. Det vil være umuligt på dette tidspunkt at sige ja til det ene og nej til det andet. Vi vil gå ind i et positivt udvalgsarbejde, men med mange kritiske bemærkninger og med mange ændringsforslag, og vi må forbeholde os vor stilling til de enkelte lovforslag.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Kristeligt folkeparti lægger stor vægt på en videre udbygning af den kollektive trafik som alternativ til den private. Der er mange mennesker, der har svært ved at få den befordring, de har brug for, f. eks. for at komme til de offentlige kontorer i deres kommune. Der bor mange i samfundets hjørner, som kan føle sig meget isoleret, og som også er det. Hvor en udbygning af den kollektive trafik kan ske på frivillig basis uden tvang over for de private busvirksomheder, kan man godt regne med en positiv indstilling fra vores side. Men der er selvfølgelig en hel del, vi må have nærmere belyst.

I forslaget til lov om buskørsel foreslås det, at tilladelsen til at udføre turistkørsel eventuelt kan gives på de vilkår, at indehaveren kun benytter køretøjer, der er registreret i hans eget navn, samt at der ved bestillingskørsel skal afgives en beretning om mindstetal af passagerer under kørslen. Det kan da vel ikke være sådan, at en vognmand ikke må ringe til en kollega i nabo-kommunen om at benytte en eller flere af hans ledige vogne, når der melder sig ekstra mange til en udflugt i sognet, eller at han med en indberetning skal stå til regnskab for, at der af en eller anden årsag meldte sig for få til turen for den lokale sportsforening?

I lovforslaget om hyrekørsel vil vi gerne