

[Ministeren for offentlige arbejder.]

håber jeg at fremme den udvikling, som allerede er i gang flere steder, hvor man prøver at sammenarbejde den almindelige buskørsel og den særlige skolebuskørsel, enten således at skolebusserne, der jo når meget vidt omkring i de tyndt befolkede områder, åbnes for andre trafikanter, eller således at den almindelige buskørsel udbygges således, at den kan klare en større del af skolekørslen dér, hvor det er mest hensigtsmæssigt. De eksempler af denne art, jeg 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 buslovsforslaget 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 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.

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 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 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 lovtex-

ten 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 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 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 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 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.