

**[Lowzow.]**

for. Der er mange, mange uafklarede spørgsmål, og jeg vil tro, det vil tage en rum tid, inden man kan blive færdig med dem, hvis man skal behandle dem forsvarligt – og det formoder jeg ministeren ønsker man skal. Vi har sagt ved de to foregående førstebehandlinger, at meget af intentionen i de to første lovforslag, i det første især, er vi enige med ministeren i. Det er helt givet, at det er ønskværdigt med en nærmere planlægning, hvad angår udbygning af boligområder og kollektiv trafik og trafikmuligheder i det hele taget. Det er givet, at en sådan planlægning må der være mulighed for i lovgivningen. Så langt kan vi følges, men vi mener også, at der er mange intentioner i disse lovforslag, som vi ikke kan tilslutte os.

I forbindelse med loven om buskørsel er et af vore store problemer at sikre, at de private vognmænd har fuld ret til på lige fod at få del i de muligheder, der nu er i samfundet, og at der også er mulighed for, at de kan fastholde den del af markedet, de har. Vi har set, hvordan der andre steder end i de her omhandlede områder, altså under HT, er sket ændringer, som ikke ubetinget har været til det bedre, selv om der også har været fordele ved det.

Det sidste lovforslag, lovforslaget om hyrekørsel, er vi mindst stemt for. Vi mener, at det, vi har set indtil nu med den lov, der er gældende, i de fleste tilfælde ikke har været nogen fordel. Der er ikke ydet en højere service fra de hyrevogne, der er underkastet den. Vi har ikke kunnet påvise en højere gennemsnitlig indtjening for de vognmænd, der er underkastet den, og vores egne erfaringer på gader og stræder her i København er, at der er for få vogne på gaderne under den nugældende lov. Man har skåret ned, så publikum ikke kan få en tilstrækkelig service fra dette erhverv. Vi mener altså, at det er meget problematisk, hvor god den foreslåede ændring er, da den går videre end den oprindelige plan, som lå bag den forrige lov.

Der er ét punkt i lovforslaget, som jeg mener er meget ubehageligt, og som jeg har nævnt tidligere, nemlig at man sætter en grænse ved 9 personer. Det rammer en masse kørsel ude omkring i landet. Det betyder ikke noget inde i byerne, men de, der kender til forholdene ude omkring i landet, ved, at det f. eks. i forbindelse med sportsfolks kørsel om søndagen og i

weekenderne ude på landet vil være et vældigt problem, at der ikke findes taxaer, der kan tage et fodboldhold. Tænk på, hvor mange unge der bliver bragt omkring. Hvis man har tid til at forlade folketinget og se, hvad der sker udenfor, så vil man se det hver evig eneste søndag.

Man kan også stadig undre sig over, at det faktisk ifølge dette lovforslag er forbudt et firma at sende en bil, der er ejet af firmaet, efter kunder og bringe dem hjem igen. Jeg kan se, der er medlemmer i salen, der nægter det. Så vil jeg henvise til bemærkningerne til § 1, hvor der står, at det er forbudt firmaer at hente folk i firmaets bil som almindelig kundeservice. Der skal faktisk en droschebevilling til, hvis man skal rette sig efter lovens fulde ordlyd.

Der er så mange detaljer i dette, som vi slet ikke har fået uddybet endnu. Vi er langtfra færdige med dem. Vi vil gerne gå ind i en grundig udvalgsbehandling og se, om vi kan få fremmet alt det positive i lovforslaget. Er det muligt, at ministeren vil finde frem til det, så kan vi måske finde noget til sidst. Holder ministeren fast ved det fremsatte lovforslag, som det ligger her, så vil vores stilling være meget skeptisk, for ikke at sige negativ.

**Langsted (CD):**

Det er jo tredje gang, lovforslagene fremsættes, og vi må da håbe på, der ikke også bliver en fjerde eller femte gang.

Med den udformning, lovforslagene har, kan det være nødvendigt at fastslå, at der ikke herigennem må tilstræbes hverken en socialisering eller en nationalisering af al kollektiv trafik her i landet. Man får let det indtryk af lovforslagene, som de foreligger. Selv om der bruges udtrykket, at der »kan« – og ikke, at der »skal« – oprettes en amtstrafikvirksomhed med alle de dertil hørende rettigheder og forpligtelser, så ligger det ligesom i luften.

Disse lovforslag supplerer hinanden, og de må således ses som et hele. I den forbindelse vil jeg igen fremhæve, at det uden for hovedstadsområdet, som jeg gerne vil drage sammenligninger med, stadig er de private rutebilejere, der kører den største del af den kollektive busstrafik. Det vil virke naturligt, at de nye love skal forstås på den måde, at også de nuværende rutebilejeres fremtid skal sikres gennem lige vilkår for overtagelse og drift af de omtalte trafikvirksomheder.

Mange steder er det sådan, især i Jylland, at