

lighed for at undlade at bidrage til en fælles amtskommunal trafikvirksomhed, hvis et flertal af indbyggere i amtet har besluttet dette. Ganske vist er forslaget forbedret under udvalgsarbejdet, idet der efter ændringsforslagets vedtagelse skal være enighed mellem mindst  $\frac{1}{3}$  af kommunerne i et amt for at nedtrampe mindretallet.

Skatteyderne ude over landet vil med forslagens vedtagelse i de kommende år blive præsenteret for skattestigninger i størrelsesordenen 2-3 milliarder kr., hvis HT-lignende ordninger indføres i amterne.

Tilbage står kun at håbe, at de folkevalgte i amter og kommuner er klogere end deres partifæller på Christiansborg.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis og venstresocialisternes medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *endelig vedtagelse* i den affattelse, hvori det foreligger efter afstemningen ved 2. behandling.

Et *tredje mindretal* (det konservative folkepartis medlem af udvalget) anfører, at da der under 2. behandling i folketinget fra flertallets og ministeren for offentlige arbejders side klart blev udtrykt det ønskelige i at oprette amtslige trafikelskaber, hvilket er imod det konservative folkepartis i betænkningen stillede ændringsforslag, indstiller mindretallet lovforslaget til *forkastelse*. Mindretallet kan dog stemme for det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag.

#### *Ad II. Forslag til lov om buskørsel*

Et *flertal* (udvalget med undtagelse af fremskridtspartiets og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *endelig vedtagelse* i den affattelse, hvori det foreligger efter afstemningen ved 2. behandling.

Et *mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* med følgende bemærkninger:

Den overstyringstanke, som buslovsforslaget er udtryk for, vil medføre, at mange private busselskaber, der både drives som rute- og turistselskaber, må indskrænke og i man-

ge tilfælde helt lukke.

Der vil blive strengere regler for fast kontraktkørsel – f. eks. kørsel til og fra arbejdspladser, skolekørsel – og dette vil især i landdistrikterne medføre, at mange forretninger bliver urentable.

Mindretallet beklager, at et flertal på denne måde slagter et erhverv, der i mange år har vist sig at være i stand til at følge med udviklingen uden den offentlige overstyring.

Et *andet mindretal* (det konservative folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* grundet i lovforslagets nære sammenhæng med forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

### Ændringsforslag

til

#### I. Forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet

Til § 4

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Ole Henriksen (SF) og Kurt Hansen (VS)):

*Stk. 1* affattes således:

»Amtsrådet og kommunalbestyrelserne i mindst  $\frac{1}{3}$  af kommunerne i en amtskommune kan under forudsætning af, at de pågældende kommuner tillige efter de senest offentliggjorte registerfolketal omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, træffe beslutning om, at amtsrådet og kommunalbestyrelserne i amtskommunen i fællesskab opretter en trafikvirksomhed, der udfører almindelig rutekørsel i amtskommunen.«

### Bemærkninger

Ændringsforslaget, der er analogt med det forslag, der er indeholdt i skrivelse af 4. januar 1977 fra Kommunernes Landsforening, sikrer, at der står et vist mindstetal af kommunalbestyrelser i amtskommunen bag beslutningen om oprettelse af en fælleskommunal trafikvirksomhed.