

ældre mennesker, for selv om der ligger nogle begrænsninger i bemærkningerne omkring, at det skal være folk, der har tilknytning til plejehjem osv., så vil jeg godt gøre opmærksom på, at der jo findes en lang række dagcentre, fritidscentre osv. i kommunerne, så man kunne tænke sig, at man nu ville begynde at indkøbe busser af forskellig størrelse til at transportere disse ældre mennesker, og det mener jeg ikke vil være nogen fordel.

Dér mener jeg, kommunerne burde tvinges til at lave nogle realistiske budgetter. Det kan vi jo ikke gøre, men hvis de lavede nogle realistiske budgetter, så ville de lynhurtigt finde ud af, at det ikke ville kunne betale sig at erhverve disse busser. Men når man regner på den måde, at man siger: Jamen busser har vi jo, så det koster kun chaufførlønnen og lidt dieselolie, så bliver det selvfølgelig forholdsvis billigt at drive sådanne kommunale busselskaber.

Men vi er positive over for en stor del af lovforslaget, og vi vil medvirke positivt i udvalgsarbejdet.

Kai Dige Bach (KF):

Dette her lovforslag er et skoleeksempel på nutidig lovgivning, når den er værst. Det er et lovforslag, som ingen selv nok så loydlige implicerede vil have nogen som helst mulighed for at overholde – endsiges at politiet, selv om det fik ubegrænsede midler, skulle kunne evne at føre kontrol med overholdelsen af lovforslaget.

Man har fuldstændig forpasset denne enestående mulighed for en sanering eller en overskueliggørelse af lovgivningen på området. Det bedste, der kan siges, er, at man har forsøgt at tage hensyn til de implicerede, og at man bygger på den hidtidige lovgivning på området; og det er så de to ting, der har ført én ud i uføret.

Dog er det jo ikke anderledes, end at man desværre vil fremme den offentlige kørsel, og jeg er altså helt sikker på, at en privat vognmand kan gøre det, han har forstand på, billigere end en kommune, når kommunen skal have det område, så snart man begynder at regne de omkostninger og de tomgangsperioder ind, der er i sådan noget.

Folketinget kan simpelt hen ikke være bekendt at påbyde så meget bureaukrati med så mange subjektive vurderinger som grundlag. Der er syv sider indviklede bemærkninger, og alle, der i dag har ret til at køre med bus, skal på skole i færdselssikkerhedens navn med henvis-

ning til en ulykke, hvor man i forvejen kørte ulovligt. Forbudt kan vel ikke blive mere end forbudt.

Et par prægtige eksempler fra bemærkningerne:

»Som personbefordring, hvortil der ikke kræves tilladelse efter dette lovforslag, betragtes kørsel, hvor passagererne har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af motorkøretøjet.«

Man kan forestille sig den diskussion, der foregår, når to mennesker møder hinanden: Jeg kender ham. Jamen, siger politiet, hvor længe har du kendt ham, og er du nærmere tilknyttet? Og hvordan er man nærmere tilknyttet? Jeg vil gerne have nogle definitioner på »nærmere tilknytning«. Det er da i hvert fald noget, man har brug for i en ordentlig retssag.

Der er kørsel med busser, der tilhører f.eks. en skole eller en fabrik, hvor der udelukkende sker befordring af skolens elever eller fabrikkens personale. Det vil sige, at kunder, der kører med en erhvervsvirksomheds egne busser, falder uden for. Jeg kender virksomheder, hvor man har sådan en bus, og hvor man har masser af folk med stort kørekort, og de bruger dem altså til at køre med, som der står, bekendte til ejeren, eller de kan køre med deres familie, eller de kan køre med hvem som helst.

Når man så forstiller sig, at man har sådan en bus og skal sende den ud til lufthavnen efter fire gæster, må man ikke køre i den bus. Og hvis man har nogle folk, der har stort kørekort, så de kan sætte sig op i den, skal alle de folk have været på et 14-dages-kursus. Folk, som kører stor bil til hverdag, og som man har gående, kan man altså ikke lige sætte ind, uden de alle sammen har været på et 14-dages-kursus for at få et blåt og hvidt kørekort.

»Kørsel med busser«, står der også, »der tilhører foreninger, vil i almindelighed kræve tilladelse«. For så vidt angår foreningsmedlemmer, vil der dog kunne findes undtagelser herfra. Det gælder f.eks. en sportsforening, der må køre med aktive deltagere til et sportsstævne, men ikke med passive medlemmer. Det er udtrykkelig nævnt.

Det vil sige, at hvis man nu står med et miniputhold i håndbold og to forældre vil med og der er otte tomme sæder i bussen, så skal de forældre altså selv skaffe sig hen til den skole, hvor de skal se deres barn spille håndbold, mens barnet kører med den bus, som idrætsforeningen kører med.