

[Ministeren for offentlige arbejder.]

hæng, således at man undgår, at den ene rute tapper passagerunderlaget for den anden.

Buslovsforslagets formål er først og fremmest at sikre passagergrundlaget for den kollektive rutetrafik ved at hindre virksomheder, der driver anden form for buskørsel end rutebilkørsel, i at gøre indhug i rutetrafikkens passagerunderlag. Derfor vil enhver form for buskørsel — bortset fra privatkørsel — komme ind under en regulering. Hvis formålet skal kunne opfyldes, må der ligeledes være en klar afgrænsning af de forskellige former for buskørsel, således at der kan skabes en klar opgavefordeling blandt virksomhederne, der udfører de enkelte former for buskørsel. Også dette er tilgodeset i buslovsforslaget.

I hyrekørselslovsforslaget er de regler, der findes i den gældende hyrekørselslov om kørsel med busser (bestillingskørsel), ud fra de ovennævnte hensyn 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 gøre det muligt for de lokale myndigheder, der har ansvaret for den kollektive rutetrafik i området, at organisere og tilrettelægge det trafikapparat, der efter forholdene i området findes mest hensigtsmæssigt.

Til de enkelte forslag vil jeg i øvrigt knytte følgende bemærkninger:

Efter at vi ved den lovgivning, der for hovedstadsområdet blev vedtaget i 1973, har fået en ordning på den lokale persontrafik i dette område — en ordning, som ganske vist ikke indeholder den endelige løsning — er det naturligt at rejse det spørgsmål: hvad med den øvrige del af landet? Kan der ikke være regioner her, hvor de lokale myndigheder kunne tænke sig en tilsvarende ordning som den, hovedstadsområdet har fået med oprettelsen af en regional busvirksomhed og med zonetakstsystem gældende ikke alene for rutebilkørslen, men også for togtrafikken? Jeg tror, det er nødvendigt at give de lokale myndigheder ude i landet mulighed herfor, og forslaget indeholder derfor også forskellige bestemmelser, der skulle kunne hjælpe med til at skabe en samlet ordning for regionens

lokaltrafik. Der er ikke tale om, at man vil søge at trække en HT-model ned over hovedet på nogen, men alene om et tilbud eller, om man vil, en yderligere mulighed, der kan hjælpe de lokale myndigheder til at få løst problemet med at få deres rutenet trafikkeret. Beslutningen om, hvad man foretrækker, skal altså træffes rent lokalt.

Efter busloven skal de planer, der skal udarbejdes i henhold til loven 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 koncessionsudstedelse 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.

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 lovtæksten 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 mu-