

*Skriftlig fremsættelse af forslag.*

**Ordføreren for forslagsstillerne (Hagen Hagen-sen) (KF):**

Jeg skal hermed fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om sikring mod misbrug af CPR-numre m. v.* Angående forslaget formål skal jeg henvise til dets bemærkninger.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Karlskov Jensen) (V):**

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte *for-slag til lov om bistand til tørkeramte land-mænd*, idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Glistrup) (FP):**

På vegne af centrum-demokraterne, det konservative folkeparti og fremskridtspartiet tillader jeg mig herved at fremsætte *for-slag til lov om ændring af lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten. (Overførsel af under-skud)*. Jeg skal henvise til lovforslagets tekst og de bemærkninger, som ledsager det.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Knud Jesper-sen) (DKP):**

Jeg tillader mig herved at fremsætte *for-slag til lov om ændring af lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme*, idet jeg ved-rørende motiveringen for fremsættelsen skal henvise til bemærkningerne til lovforslaget.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Tove Nielsen) (V):**

Jeg skal hermed på vegne af venstre, frem-skridtspartiet, det konservative folkeparti, kristeligt folkeparti og centrum-demokraterne fremsætte *for-slag til lov om ændring af lov om gymnasieskoler og studenterkursus*.

I betænkningen af 20. maj 1976 til undervisningsministerens lovforslag nr. 158 fremsatte (Folketingstidende 1975-76, tillæg B. sp. 1703) de fem partier en række ændringsforslag, som er indarbejdet i nærværende lovforslag. Jeg skal tillade mig at henvise til lovforslagets be-mærkninger til de enkelte bestemmelser og ud-trykker håb om folketingets positive medvirken til lovforslagets gennemførelse.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Halvgaard) (FP):**

Jeg skal herved fremsætte *for-slag til lov om*

*ændring af lov om statens fremskaffelse af jord og udlån til jordbrugsmæssige formål m. m.*, idet jeg i øvrigt henviser til forslaget og de ledsagende bemærkninger.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mat-thiasen):**

Jeg skal for folketinget fremsætte *for-slag til lov om den lokale og regionale kollektive per-sonbefordring uden for hovedstadsområdet, for-slag til lov om buskørsel og for-slag til lov om hyrekørsel*.

Forslagene svarer – bortset fra visse rent tekniske og redaktionelle ændringer – til de forslag, der blev fremsat i 2. samling af folke-tingsåret 1975-76, men som ikke blev færdig-behandlet.

Lovforslagene må ses i sammenhæng, idet de – foruden andre mål – tilsigter en forbedring af det kollektive trafiktilbud ved en bedre ud-nyttelse af de ressourcer, der kan sættes ind her.

Denne målsætning er i lovforslaget om den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet først og fremmest tilgode-set ved den planlægning af den lokale og regio-nale trafik, der inden for hver amtskommune skal udføres af amtsrådet og kommunerne i fællesskab og med amtsrådet som koordinator. Hvis man vil have mere for pengene på den kollektive trafiks område, må man – som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne til lovforslaget – først og fremmest have en vel-gennemtænkt, klar og bindende plan at arbejde ud fra.

Planlægning af den lokale og regionale kollektive trafik er også nødvendig for at sikre sammenhæng med den fysiske planlægning, der er sat i gang i henhold til regionplanloven. Vi skal bl. a. have sikkerhed for, at udvikling af boligområder, placering af centre, institutioner m. v. følges op med de nødvendige beslutninger med hensyn til trafikbetjeningen. Sker dette ikke, går det skævt. Det har vi flere steder i landet set alt for tydelige eksempler på, og myndighederne er med rette blevet kritise-ret for at være blevet opmærksom på denne elementære kendsgerning på et alt for sent tidspunkt.

Ikke mindst ud fra dette ønske om en koordi-nation mellem trafikplanlægningen og den øv-rige fysiske planlægning har jeg valgt at fore-slå, at amtsrådene placeres som den centrale myndighed, hvem planlægningsbestemmelsen

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

umiddelbart påhviler. At denne planlægning fra amtsrådenes side så må ske i nøje samarbejde med kommunerne og naboamterne, er indlysende, og det er da også udtrykkeligt fastslået i lovforslaget.

Planerne skal indeholde oplysning om linjeføring og kørselsomfang for rutetrafikken inden for området såvel med bus, privatbane som DSB-tog, der forløber inden for 1 amtskommune. Der er altså ikke tale om en plan for buskørslen alene, men om en samlet plan for hele den lokale og regionale kollektive persontrafik. Planen er ikke noget, man laver én gang for alle eller én gang hvert 5. eller 10. år. Der er derimod tale om en plan, som, når den én gang er lavet, løbende må ajourføres og tilpasses f. eks. bebyggelsesudviklingen eller andre forhold.

En ting er at få lavet en god regionalplan for den kollektive trafik, som på fornuftig måde fastlægger rutenettet og trafikeringen af dette net. Det hjælper imidlertid ikke så meget, hvis man ikke samtidig sørger for, at planen kan føres ud i livet. Det kunne f. eks. være, at man ikke kan få nogen til at køre den trafik, der er planlagt, eller få den udført på den måde eller på de økonomiske vilkår, som amt, kommune eller kunderne ønsker.

Dette fører over til det andet hovedformål med lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet: At skabe mulighed for at samle rutebilkørslen i ét selskab.

Ser vi på, hvordan den kollektive nærtrafik rent praktisk foregår i landet uden for hovedstadsområdet, har vi et meget broget billede. Visse steder, først og fremmest i de større, men også i mange mindre provinsbyer, har man kommunalt ejede busselskaber. Andre steder varetages kørslen af DSB eller af en privatbane, og i meget stort omfang er det private vognmænd, der udfører kørslen. Forholdet varierer fra egn til egn.

Det er ikke hensigten med lovforslaget, at man fra statens side skal blande sig i, af hvem og på hvilke vilkår denne lokale og regionale trafik, der skal køres efter planerne, i fremtiden skal udføres. Det har man fra amt til amt en meget forskellig opfattelse af.

I hovedstadsområdet fik man i 1973 en lov, hvorved der bl. a. gennemførtes en sammenlutning af alle offentligt ejede busser inden

for området i et stort kommunalt busselskab – HT. Det lovforslag, der her er tale om, åbner en tilsvarende mulighed i det øvrige land, såfremt man ønsker at gå denne vej. Beslutningen om, hvorvidt man ønsker at gøre det, skal træffes rent lokalt. Der er ikke tale om at påtvinge nogen denne HT-model, 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 trafikeret.

HT-ordningen medførte, at man inden for hovedstadsområdet kunne indføre den såkaldte zonetakstordning. Den bevirkede, at man i stedet for det meget brogede og opsplittede takstbillede, man tidligere havde, og som afspejlede den opdeling af trafikken mellem mange forskellige transportører, som bestod før dannelsen af HT, nu fik et samlet takstsystem med bl. a. et fælleskort for baner og busser som et væsentligt element.

Fælleskortordningen i hovedstadsområdet er blevet vel modtaget af publikum som en forbedring af det kollektive trafiktilbud. Man må derfor regne med interesse hos myndighederne andre steder i landet for at indføre lignende ordninger. Forslaget indeholder bestemmelser, der letter gennemførelsen af sådanne ordninger dér, hvor man måtte beslutte sig til at gå ind herfor.

Buslovforslaget skal i overensstemmelse med det generelle sigte med de 3 lovforslag først og fremmest sikre passagergrundlaget for den kollektive rutetrafik bedst muligt. Det vil sige, at man prøver at undgå de former for buskørsel, som delvis dræner passagergrundlaget bort fra rutetrafikken, og dermed svækker muligheden for at opretholde et acceptabelt serviceniveau for overkommelige udgifter.

Derfor vil enhver form for buskørsel – bortset fra privatkørsel – komme ind under en regulering. Hvis formålet skal kunne opfyldes, må der ligeledes være en tydelig 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 opnås med buslovforslaget.

Samtidig åbner forslaget mulighed for at arbejde med den almindelige offentlige rutekørsel og de forskellige former for offentligt betalt busbefordring som en helhed. Herved

### [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.

### Landbrugsministeren (Poul Dalsager):

Hermed har jeg den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om udlån til yngre jordbrugere.

Efter lovforslaget kan der for de næste 4 halvårsterminer begyndende med 11. december termin 1976 efter ansøgning gives henstand med renteydelsen for kursudligningslån efter den gældende lov til låntagere, der kan få statsgaranti for lån og rentetilskud til tørkeramte landmænd efter det af regeringen samtidig fremsatte lovforslag herom.

Det foreliggende lovforslag er således et led i regeringens foranstaltninger til støtte for landmænd, der er tørkeramte i 1976, og jeg skal derfor, hvad angår behovet for støtten og betingelserne for at komme i betragtning, henvise til bemærkningerne til forslaget til lov om statsgaranti for lån og rentetilskud til tørkeramte landmænd.

Ved henstand med terminsrenter er disse efter tinglysningsloven pantesikret sammen med hovedstolen i 1 år, hvorefter renterne rykker ned efter de bestående prioriteter i ejendommen.

Da henstand med afdrag på pantebrev efter tinglysningsloven bevirker, at den nærmest efterstående panthaver kan kræve afdragsbeløbet betalt til sig af debitor – medmindre henstanden er tinglyst inden lysningen af det efterstående pantebrev – har regeringen ment, at en henstandsordning vedrørende afdrag på kursudligningslåne ville blive for kompliceret at administrere.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at afdragene på kursudligningslån i de næste 4 terminer kun vil udgøre ca. 50 pct. af rentebeløbene.

Kursudligningslåne er rente- og afdragsfri i de første 5 år mod opskrivning af hovedstolen med i alt 20 pct. Hypotekbanken skønner, at ca. 4.000 låntagere skal betale terminsydelse i alle de næste 4 terminer og ca. 1.000 låntagere i en del af terminerne.

Regner man med, at ca 1/3 af landmændene er tørkeramte, vil herefter ca. 1.700 låntagere komme i betragtning ved den foreslåede henstandsordning.

Hypotekbanken skønner, at renteydelserne fra disse låntagere i de næste 4 terminer vil udgøre i alt 6 mill. kr. svarende til gennemsnitligt 3.500 kr. pr. låntager.

Efter forslaget afvikles det samlede henstandsbeløb med en sjettedel i hver af de på-

følgende 6 halvårsterminer begyndende med 11. december termin 1978.

Henstanden skal efter forslaget søges, inden den pågældende terminsydelse forfalder til betaling, altså senest 10. december 1976 for den første henstandstermin.

For at den foreslåede lov kan nå at få virkning efter sit indhold, er det derfor en forudsætning, at den gennemføres i rimelig tid inden 11. december termin 1976.

Lovforslaget er notificeret over for EF-Kommissionen efter Romtraktatens regler herom.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, tillader jeg mig at anbefale forslaget til tingets hurtige og velvillige behandling.

Jeg skal endvidere tillade mig for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om handel med gødning og grundforbedringsmidler m. m.

Lovforslaget tilsigter en modernisering af lovgivningen på området og har endvidere til formål i videst muligt omfang at imødekomme de forskellige forbrugerinteresser inden for området, bl. a. ved at medtage en række stoffer, der nu udbydes til brug i gartnerier – de såkaldte voksemidler – som ikke er omfattet af den nugældende lov.

Endvidere tager forslaget i så stor udstrækning som muligt hensyn til den igangværende udvikling og harmoniseringsarbejdet inden for fællesmarkedet. Den 18. december 1975 blev der vedtaget et direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om gødning. Dette direktiv vedrører kun visse nærmere angivne gødninger med indhold af ét eller flere hovednæringsstoffer, men det er meningen, at der senere skal udfærdiges Fællesskabsbestemmelser om bl. a. gødninger med indhold af mikronæringsstoffer og flydende gødninger. Bestemmelserne, der er nødvendige for at efterkomme det vedtagne direktiv, skal sættes i kraft i december 1977.

Forslaget er udarbejdet på grundlag af forhandlinger i arbejdsgrupper med repræsentanter for de interesserede jordbrugsorganisationer og producent- og handelsinteresser og har som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget derefter været forelagt de interesserede erhvervsorganisationer, der tilslutter sig lovforslaget.

Idet jeg i øvrigt – bl. a. om lovforslagets tekniske detaljer – tillader mig at henvise til lov-