

Den følgende sag var:

Tredie behandling af forslag til lov om statsgaranti for lån fra Kreditforeningen af Kommuner i Danmark til færøske kommuner.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4187).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 162 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Man gik derefter til:

Tredie behandling af forslag til lov om støtte til nybygning af færøske fiskerfartøjer m. v.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4188).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 167 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den følgende sag på dagsordenen var:

Tredie behandling af forslag til færdselslov.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4046; udvalgets tillægsbetænkning findes i tillæg B. sp. 697).

Udenfor tillægsbetænkningen var der stillet følgende ændringsforslag.

Af *Oluf Pedersen:*

Til § 35.

I stk. 1, 2. linie, ændres ordet „afpasset“ til: „begrænset“.

Af *justitsministeren:*

Til § 70.

I stk. 2, 4. linie, ændres „forsvarlig“ til: „fuldt betryggende“.

Formanden: Det af det ærede medlem hr. Oluf Pedersen stillede ændringsforslag kan kun med tingets samtykke behandles i dette møde, men hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Op-hold). Det er givet.

Ændringsforslagene sattes først til for-handling.

Ordføreren (Victor Gram): Udvalget har efter anden behandling afholdt et møde og herunder haft samråd med ministeren.

Ændringsforslagene nr. 1—5 samt 7 og 8 er stillet af justitsministeren og tiltrådt af hele udvalget.

Ændringsforslag nr. 1 skyldes ønsket om også i denne lov at give justitsministeren beføjelse til at fastsætte gebyr for førerprøven og for førerbevisets udstedelse. Bestem-melsen fandtes i den gamle lov, men var blevet overset ved revisionen af færdsels-loven.

Ændringsforslag nr. 2 er af redaktionel karakter.

I ændringsforslag nr. 3 foreslås standsning og parkering i venstre side af hoved- og landevej forbudt i lygtetændingstiden.

Bestemmelserne i ændringsforslag nr. 4 tilsigter at understrege, at særlig forsigtighed skal udvises, når man træder ud på kørebanen foran eller bagved et holdende køretøj.

Ændringsforslagene nr. 5 og 7 er af redaktionel karakter, men jeg skal dog

[Victor Gram.]

henlede opmærksomheden på, at ændringsforslag nr. 7 bortfalder, hvis ændringsforslag nr. 6 vedtages.

Ændringsforslag nr. 8 har relation til § 73, hvis bestemmelser foreslås sat i kraft samtidig med lovens øvrige bestemmelser.

Ændringsforslag nr. 6, stillet af et flertal bestående af venstres, det konservative folkepartis, det radikale venstres og retsforbundets udvalgsmedlemmer, tilsigter en affattelse af § 73, som er identisk med samme flertals ændringsforslag nr. 67 til anden behandling, som bortfaldt ved afstemningen dér.

Jeg skal på udvalgets vegne anbefale de af ministeren stillede og af udvalget tiltrådte ændringsforslag, idet jeg går ud fra, at flertallet selv vil motivere ændringsforslag nr. 6.

Om de to ændringsforslag udenfor betænkningen skal jeg bemærke, at justitsministerens forslag om at ændre ordet „forsvarlig“ til „fuldt betryggende“ i § 70, stk. 2., 4. linie, tager sigte på at bringe overensstemmelse med den affattelse, som § 16 fik ved afstemningen ved anden behandling, og jeg skal anbefale dette ændringsforslag.

Det ændringsforslag, som er stillet af det ærede medlem hr. Oluf Pedersen til § 35, og som tager sigte på at ændre ordet „afpasset“ til: „begrænset“, må jeg afvise.

Må jeg herefter på mit partis vegne gøre nogle enkelte bemærkninger til ændringsforslaget til § 73. Jeg skal ikke ytre nogen forbavelse over, at et ændringsforslag igen fremsættes, efter at det to dage i forvejen er bortfaldet, det er flertallets ret, men jeg har lidt svært ved at forstå den stædighed, hvormed flertallet forsøger at hævde sit standpunkt. Enhver bestræbelse fra mit partis side på i fællesskab at nå et resultat er blevet afvist; man har fra flertallets side ikke på noget tidspunkt ønsket at forhandle om dette spørgsmål. Det er vigtigt for os at understrege, at vi i denne sag udelukkende har interesse i en saglig løsning af forholdet mellem drosker og lillebiler. Vi har taget på, at alle erfaringer, både herhjemme fra og fra de andre nordiske lande, taler for en fast ordning som af os foreslået. Vi har ønsket at give kommunalbestyrelserne, der jo er dem, der har

problemet tættest inde på livet, frie hænder til at løse spørgsmålet. Dette være også sagt til det ærede medlem hr. Weikop, som ved anden behandling var af den opfattelse, at også mit partis forslag gik ud på ganske at unddrage kommunalbestyrelserne indflydelse på personbefordring i kommunerne; det ærede medlem må helt have overset, at end ikke det ærede medlems eget forslag tog nær så vidtgående hensyn til det kommunale selvstyre som mit partis forslag.

Jeg vil yderligere understrege navnlig de større byers interesse i en saglig løsning af sagen. Allerede i 1948 nedsatte de 5 største byer udenfor København et udvalg, som suppleret med en repræsentant for købstadsforeningen siden har arbejdet på at opnå en ordning, der gav kommunerne adgang til selv at løse problemet. Jeg vil endvidere pege på, at de deputationer for kommunale droskeudvalg, som har haft foretræde for folketingsudvalget, uanset politiske anskuelser har været enige om at anbefale justitsministerens forslag. Det er heller ikke så underligt, for disse kommunalfolk har jo problemerne i denne sag på nært hold, og det ville have været ønskeligt, om de borgerlige partier i denne sal havde lyttet til deres meningsfæller i kommunalbestyrelserne.

Efter vor mening må erhvervsinteresser vige for de samfundsmæssige interesser i størst mulig færdselssikkerhed og i en ordnet personbefordring. Vi tror ikke, at myndighederne alene gennem krav om overholdelse af tekniske forskrifter og krav til førernes vandel løser problemet. Hvis der skabes økonomisk usikkerhed i erhvervet, løbes der let risiko for en udvikling, som, uanset alle bestemmelser, kan medføre alvorlige konsekvenser for færdselssikkerheden.

Jeg må i denne forbindelse henlede opmærksomheden på en skrivelse, dateret 25. april d. å., som Lillebilsammenslutningen af 1926 har tilstillet udvalget. Man bekræfter heri, at man selvfølgelig ikke kan se bort fra, at en frigivelse af hyrekørslen kan bevirke en vis øjeblikkelig tilgang til erhvervet, og man indrømmer samtidig, at der i forvejen er rigeligt med indregistrerede hyrevogne til besorgelse af hyrekørslen, og at indtjeningsmulighederne af denne grund ikke godt kan tåle selv en

[Victor Gram.]

decimering. Man anfører endvidere risikoen ved fri hyreret, ved at private bilejere kan benytte sig af de frie forhold og efter endt privat dagværk lade deres biler agere hyrevogne, uden at de pågældende har den fornødne rutine og hvile, hvorfor de er uegnede til denne krævende kørsel med levende mennesker for betaling. Disse udtalelser er efter min mening en understregning af de argumenter, jeg har anført, og de ender da også i en anbefaling af mit partis forslag.

Jeg har villet gøre disse bemærkninger for endnu en gang at understrege den alvor, vi lægger i denne sag. Hvis flertallets forslag vedtages, er det min overbevisning, at vi snart igen her i tinget kommer til at beskæftige os med spørgsmålet.

Jeg skal på mit partis vegne anbefale, at man stemmer imod det af et flertal stillede ændringsforslag, idet jeg går ud fra, at jeg ikke behøver at gentage mine bemærkninger ved anden behandling om, at mit parti ikke betragter denne sag som et kabinetsspørgsmål.

Oluf Pedersen: Under anden behandling gav jeg i en kort bemærkning udtryk for den fare, der ligger i, at befolkningen i vid udstrækning opfatter lovforslaget i flertallets affattelse, som om det giver tilladelse til fri hastighed eller fri fart, og derfor stemte jeg for en maksimalhastighed på 80 km udenfor og 50 km i byerne, dog med nedsættelse efter forholdene. Jeg er naturligvis godt klar over, at det ikke er meningen at tillade fri hastighed eller fri fart, som folk siger i daglig tale, idet de siger, at man, afpasset efter forholdene, har lov til at køre så galt, man vil.

For at understrege det, som jeg mener dækker, hvad alle her i tinget skulle være enige om — altså for at undgå misforståelser — er det, jeg stiller ændringsforslag til § 35.

Ændringsforslaget går ud på, at stk. 1, som i lovforslaget begynder således:

„Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter forholdene...“, i stedet for skal indledes på følgende måde:

„Kørehastigheden skal til enhver tid være begrænset efter forholdene...“.

Dermed vil man hindre, at nogen kan sige,

at der efter loven er fri hastighed eller fri fart, idet det udtrykkeligt bliver sagt, at der er en begrænsning, nemlig en begrænsning efter, hvad der er forsvarligt.

Efter min opfattelse er mit ændringsforslag nærmest redaktionelt. Tanken med det har nemlig ikke været at ændre selve lovforslagets karakter, men blot at få ændret det i den oprindelige affattelse, som jeg var bange for, og som fik mig stemt for de 80 km. Jeg er ikke i og for sig tilhænger af en bestemt hastighedsgrænse, men jeg er ganske afgjort modstander af, at befolkningen får den opfattelse, at når dette lovforslag er vedtaget, er der fri hastighed eller fri fart, for det må der efter min opfattelse ikke være. Jeg beder undskyldte, at mit ændringsforslag er fremkommet så sent; jeg har i lang tid gået og tænkt på, hvordan det kunne formes, og først så sent som i morges blev jeg klar over, hvordan det kunne klares. Jeg mener ikke, at jeg med dette ændringsforslag træder nogen for nær. Jeg forstår i og for sig ikke, hvorfor flertallets ordfører afviste forslaget — og jeg ved forøvrigt ikke, om det skete på flertallets vegne.

Meningen med lovforslagets § 35 må jo dog være, at der ikke skal være fri fart eller hastighed, selvom man vedtager lovforslaget i den affattelse, det fik ved anden behandling; meningen er jo dog, at farten skal være begrænset efter, hvad der er forsvarligt.

Helga Pedersen: Forsåvidt angår de af den højtærede justitsminister i betænkningen under nr. 1—5 og nr. 8 stillede ændringsforslag, som er tiltrådt af udvalget, skal jeg på mit partis vegne anbefale at stemme for dem.

Om ændringsforslag nr. 6 skal jeg bemærke følgende. Flertallet i udvalget har den opfattelse, at det stiller sig usikkert, om den afstemning, der ved anden behandling resulterede i forkastelsen af flertallets ændringsforslag til § 73, giver udtryk for den virkelige stemmefordeling i det høje ting vedrørende spørgsmålet om kommunalbestyrelsens adgang til at begrænse antallet af lillebiler og fastsætte takster og særlige regler for disses indretning og benyttelse.

I anledning af det ærede medlem hr. Victor Grams bemærkning om spørgsmålet

[Helga Pedersen.]

skal jeg kun gentage, at mit partis standpunkt er, at myndighedernes kontrol må begrænses til kontrol med chaufførens person og vognmateriellet, således at den størst mulige sikkerhed opnås både af hensyn til de personer, der skal befordres, og af hensyn til færdselssikkerheden i det hele. Men iøvrigt må efter vor formening erhvervsfriheden gælde også i dette erhverv.

Ændringsforslaget under nr. 6 er i virkeligheden en gentagelse af det af flertallet ved anden behandling stillede ændringsforslag på dette område. Den forskellige ordlyd skyldes alene, at fri hyreret, som vi jo også foreslog ved lovforslagets anden behandling, blev vedtaget med vedtagelsen af mindretallets ændringsforslag til § 73. Vedtager man forslaget, vil det medføre, at nummereringen af paragraffens følgende stykker ændres, ligesom ordene „stk. 1“ i sidste stykke af § 73 skal ændres til „stk. 1—3“.

Jeg skal på mit partis vegne tillade mig at anbefale, at der stemmes for ændringsforslag nr. 6.

Forsåvidt angår det af det ærede medlem hr. Oluf Pedersen udenfor betænkningen stillede ændringsforslag til § 35, skal jeg anbefale, at man stemmer imod det. Jeg skal anbefale, at der stemmes for det af justitsministeren udenfor betænkningen stillede ændringsforslag til § 70.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Jeg skal anbefale at stemme imod det af det ærede medlem hr. Oluf Pedersen stillede ændringsforslag. Jeg kan ikke se, det medfører nogen ændring i selve lovens mening, om man skriver det, der står i lovforslaget, eller man skriver det ord, det ærede medlem foreslår.

Jeg skal anbefale at stemme for det af den højtærede justitsminister stillede ændringsforslag. Endvidere skal jeg anbefale de i betænkningen stillede ændringsforslag med de af afstemningen følgende revisioner, som det ærede medlem frk. Helga Pedersen omtalte.

Jeg skal ikke gentage diskussionen fra i forgårs med hensyn til min stilling til § 73. Jeg mener stadigvæk, bortset fra det rent principielle spørgsmål om fri næring, at det ville være umuligt at håndhæve en be-

stemmelse, der giver kommunalbestyrelserne ret til at indføre begrænsninger på den måde, som der her var tale om. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Victor Gram, at om alle de krav, der kunne opstilles til sikring af vognenes kvalitet og chaufførernes stabilitet, har vi, som jeg tillod mig at sige forleden dag, altid været villige til at forhandle.

Jeg skal altså anbefale, at man stemmer for samtlige de stillede ændringsforslag med undtagelse af det af det ærede medlem hr. Oluf Pedersen stillede.

A. C. Normann: Jeg skal ikke genoptage diskussionen om § 73, som det ærede medlem hr. Victor Gram nu kom ind på igen. Jeg tror, at de argumenter, som taler for og imod dette spørgsmål, har været så forholdsvis godt belyst både under første og anden behandling her i det høje ting, at der nu ikke er nogen grund til at gentage dem.

Jeg synes ikke — det er den eneste bemærkning, jeg vil gøre til det ærede medlem — at det ærede medlem hr. Victor Gram har ret i, at der ikke har været vilje til at forhandle. Jeg synes, at der har været vist betydelig vilje til at forhandle. Jeg mener, at jeg har gjort, hvad jeg kunne for at få undersøgt alle muligheder for at forhandle sig tilrette også om dette spørgsmål, men sagen er vel den, at der på et enkelt punkt har været en sådan afstand mellem de principielle synspunkter, at det var vanskeligt at finde frem til noget fælles standpunkt.

Jeg skal på det radikale venstres vegne anbefale at stemme for de i tillægsbetænkningen stillede ændringsforslag nr. 1—6 og nr. 8. Jeg tror, det er betydningsfuldt, at ændringsforslaget til § 53 indeholder en særlig advarsel overfor gående, som træder ud på kørebanen bagved og måske navnlig foran en holdende bus eller rutebil, som spærrer for udsigten, fordi der her er tale om et af de risikomomenter i færdslen, der efter min opfattelse forårsager mange skader.

Vi kan også fuldtud slutte os til det ændringsforslag til § 70, som den højtærede justitsminister stiller udenfor tillægsbetænkningen. Derimod kan jeg ikke anbefale at stemme for det ærede medlem hr. Oluf Pedersens ændringsforslag.

Lynnerup Nielsen: Jeg kan på min gruppes vegne give vor tilslutning til de ændringer, som er foreslået af ministeren, og som er tiltrådt af hele udvalget, ændringsforslagene nr. 1, 2, 3, 4, 5, 7 og 8. Vi betragter den lille afpudsning af loven, som udvalget og ministeren har kunnet samles om, som et fremskridt, og vi mener også, at disse ændringsforslag kan tjene til en forbedring og klargørelse af hele loven. Ved ændringsforslag nr. 3 til § 38 bestemmes det nu, at i lygtetændingstiden må på hovedvej parkering kun ske i højre side. Vi kunne have ønsket, at denne højreparkering også skulle finde sted udenfor de egentlige lygtetændingstider, men vi kan jo betragte den lille ændring, som her er foretaget mellem anden og tredje behandling, som et skridt henimod vort synspunkt på dette område, som et skridt mod en højreparkering.

De øvrige foreslåede ændringer er faktisk redaktionelle ændringer, som vi som sagt kan stemme for, ligesom jeg også kan stemme for den lille ændring, som den højtærede justitsminister har foreslået til § 70, hvorefter ordet „forsvarlig“ ændres til „fuldt betryggende“.

Derimod kan mit parti naturligvis ikke stemme for ændringsforslag nr. 6 til § 73, som er stillet af udvalgsflertallet.

Det går ud på, som det hedder i betænkningen, at antallet af køretøjer bestemt til erhvervsmæssig personbefordring ikke skal kunne begrænses af kommunalbestyrelsen. Jeg kan henholde mig til, hvad jeg herom har sagt ved lovforslagets anden behandling; vi mener, det er en meget uheldig ordning, og vi mener, den vil have mange uheldige følger, og at en sådan ordning hurtigt vil vise sig dårlig for ikke at sige helt umulig.

Det forekommer mig, at det såvist ikke kan tjene noget fornuftigt liberalistisk synspunkt fremover at indføre denne junglens kamp i færdselsordningen, og hvis ordningen gennemføres, tror jeg også, at den tid ikke ligger langt fremme, hvor færdselsloven på dette specielle område må tages op til fornyet overvejelse. Jeg er heller ikke sikker på, at vi ikke let risikerer, hvis den af flertallet foreslåede ændring vedtages, at mange chauffører forlader faget og søger sig anden beskæftigelse. Vi ser med betænkelighed på, at der kunne ske

ting, som byen og hele erhvervet ikke kan være tjent med, og som går ud over hensynet til sikkerheden.

Ordningen vil efter vor opfattelse virke skadelig for erhvervet og for publikum, og vi tror heller ikke, den er betryggende for færdselssikkerheden på gader og veje.

Den kommunistiske gruppe vil derfor, som vi gjorde ved anden behandling, stemme imod flertallets ændringsforslag.

Tholstrup: Udvalgets ordfører, det ærede medlem hr. Victor Gram, gav udtryk for en vis ængstelse for følgerne af at give fri næring på dette område. Jeg synes, det er en forskruet indstilling, og at man maler en vis mand på væggen uden at have grund til det.

Jeg er blevet ringet op fra droskechaufførernes klubber og af lillebilfolk, som har spurgt, om vi ikke kunne tænke os at stemme for en begrænsning af tilgangen til erhvervet udfra den betragtning, at det ellers ville medføre, at en hel mængde privatpersoner ville køre erhvervskørsel lørdag og søndag. Dette er imidlertid ikke muligt, uden at de skal køre rundt i deres daglige arbejde med en vogn, hvorpå der står „Lillebil“, og det er dog et spørgsmål, hvor mange der har lyst til det. Lad os tænke os en handelsrejsende; skulle han have lyst til at køre rundt i sin vogn med ordet „Lillebil“ påmalet med store bogstaver og med sit fotografi inde i vognen, og hvad nu den højtærede justitsminister kan finde på, og være privatmand med en sådan vogn de 5 dage om ugen og være lillebil om søndagen? Jeg tror ikke på det.

De dårlige erfaringer, man havde, og som droskefolk henviser til, stammer fra de fortvivlede år med den store arbejdsløshed i 20'erne, hvor selv mekanikere var arbejdsløse. Dengang var det muligt med et par hundrede kroner i udbetaling at erhverve sig en bil og nedsætte sig som lillebilvognmand. Dels skal der mange flere penge til i dag, dels er der ikke ledighed i mekanikerfaget, og det er der heller ikke udsigt til at der bliver i mange år, idet tilgangen til faget er altfor lille til at dække det nødvendige behov. Endelig er det at være lillebil- og droskechauffør ikke særlig misundelsesværdigt; det er natarbejde, det er arbejde lørdag og søndag aften, noget, alle menne-

[Tholstrup.]

sker afskyer — folk glæder sig til at holde weekenden eller søndagen fri — så jeg tror ikke, man skal regne med ret stor tilgang til dette erhverv.

Jeg henviser til lovforslagets § 10, hvorefter den højtærede minister kan fastsætte de fornødne bestemmelser for motorkøretøjer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjerne af hensyn til kontrollen skal forsynes med. Hvis den højtærede minister nu finder det nødvendigt at understrege, at en lillebil er en lillebil og ikke en privat vogn, kan han kræve, at denne mærkning bliver endnu tydeligere end før, og at der inde i vognene skal anbringes et fotografi af føreren og en genpart af kørekortet, hvori der står, at han har lov til at køre for passagerer mod betaling; og alt det skal jo også sidde der om hverdagen.

Jeg finder derfor, at disse indvendinger er ganske urimelige og der ingen grund er til at frygte, at frie tilstande skal ødelægge dette erhverv.

Aksel Møller: Jeg må oprigtig talt sige, at jeg blev noget forundret, da jeg i går læste referaterne af, hvad jeg havde stemt for her i tinget ved afstemningen ved anden behandling af færdselsloven. Jeg så i „Politiken“, at afstemningen havde drejet sig om, hvorvidt der skulle indføres fri hyreret eller ikke. Jeg læste i „Information“, at det havde drejet sig om, hvorvidt Taxas monopol skulle bevares eller ej.

Mig bekendt er denne fremstilling af det, det i onsdags drejede sig om vedrørende § 73, i høj grad misvisende. Hvis jeg havde stemt for det, som man påstår, indrømmer jeg, at jeg ikke må have været ved mine fulde fem, men sandheden er jo også en anden. Jeg har ligesom hele det øvrige ting stemt for fri hyreret på gader og veje. I den henseende er der overhovedet ingen forskel på den højtærede ministers forslag og på det ændringsforslag, som da var til behandling, og der er ejheller skabt nogen som helst ny situation med det, som er til behandling i dag. Jeg har set, at begge parter vil ophæve den urimelige tilstand, at publikum, som ønsker en vogn, skal finde sig i, at tomme hyrevogne kører forbi dem på gaderne uden at kunne tage hyre, fordi de er henvist til at tage hyre

alene fra deres holdeplads. Begge forslag vil altså fjerne en væsentlig forskel mellem taxaer og lillebiler, en forskel, som har været til almindelig irritation.

Hvad forholdet til Taxa iøvrigt angår, er begge forslag også ens, for så vidt som Taxa efter forslagene stadig alene er berettiget til at anvende de af kommunen og politiet anviste holdepladser på gaderne. Enten man stemmer for det ene eller det andet forslag, berøres Taxas forret her altså ikke.

Med disse bemærkninger har jeg gerne villet understrege den overensstemmelse, der er i synspunkterne. Jeg har ikke gjort det for at tilsløre den væsentlige uoverensstemmelse, der er tilbage, men tværtimod for at den kan blive fremhævet og stå fuldstændig klar for dem, der nu skal træffe afgørelsen. Jeg er uenig med mit parti og dets medforslagsstillere i, at adgangen til hyrevognserhvervet skal være fri og ubegrænset, også når der indføres fri hyreret. Lad os dog ikke glemme, at med den frie hyrerets indførelse er situationen en ganske anden end den, vi har i dag. Den pris, som jeg mener det er rimeligt at betale for den frie hyreret, er den adgangs begrænsning, som den højtærede justitsminister har foreslået og fået vedtaget i onsdags, og som det af et flertal stillede ændringsforslag i dag gør attack på.

I dag har princippet enhver, der vil drive hyrevognserhverv, fri adgang til at købe sig en lillebil, leje sig en holdeplads på privat grund, etablere sig med telefon og modtage bestillinger på kørsel, men er den frie hyreret først indført, er holdepladsen og telefonen ikke længere et nødvendigt tilbehør til erhvervet. Den, der kan skaffe sig en bil, som opfylder de tekniske betingelser for at kunne bruges til hyrekørsel, kan strejfe om på gader og veje og kapre kørelystne, så tit han vil, hvor han vil, og så længe han vil. Hyrevognskørsel kan for ham blive et bierhverv, som han kan dyrke efter sit eget økonomiske behov.

Det er disse udsigter, der begrunder, at jeg i dag foretrækker påny at stemme for det, som blev vedtaget i det høje ting i onsdags. Prisen for den frie hyreret må blive en begrænsning af adgangen til erhvervet, i alt fald i de større byer, hvor man ikke i den grad kender hinanden, at man

[Aksel Møller.]

ved, med hvem man kører. Jeg tænker mig, at denne adgangsbegrænsning meget vel kan administreres. Hvorfor skulle det være umuligt? Vi har adgangsbegrænsning på andre områder. Der er endnu ingen, der har protesteret imod, at politiet begrænser antallet af pølsestader, og der er ingen, der har protesteret imod, at der lagt loft over antallet af beværtninger i hovedstaden eller andre byer. Jeg ser virkelig ingen rimelig grund til, at man ikke også kunne bringe antallet af taxaer og lillebiler i et fast og solidt forhold til befolkningstallet i den pågældende kommune.

Jeg ser også, at man siger, at med dette standpunkt svigter jeg liberalismen til fordel for socialismen, men denne appel til mine idealer og mål gør i dette tilfælde intet indtryk på mig, skønt jeg ellers er villig til at gå langt for ikke at få en sådan anklage rettet imod mig. Der er ikke nogen -isme, som er i stand til at vejlede os i dette spørgsmål. En færdselslov drejer sig efter min mening aldeles ikke om -ismer, hverken af den ene eller den anden slags, men om sikkerheden; og det er min bestemte tro, at sikkerheden vil formindskes, hvis udvalgsflertallets påny fremsatte ændringsforslag i dag vedtages. Det kan i det lange løb kun føre til, at den forbilledlige standard, som det danske hyrevognserhverv, taxaerne og lillebilerne i vore større byer, i hovedstaden såvel som provinsen, har opnået, sænkes.

Der vil opstå en alles krig mod alle. Det vil blive nødvendigt for en række vogne, der søger hyre, at liste langs fortovskanten på udkig efter en eller anden passager, som kan lokkes ind i vognen, og i denne alles krig mod alle vil standarden forringes for dette erhverv. Det vil i løbet af kortere eller længere tid betyde ringere chauffører og ringere materiel. Jeg har naturligvis hørt den tillid, som ærede medlemmer viser til, at politiets tilsyn med materiellet skulle være fuldt tilstrækkelig; men når vogne skal køre i længere tid for at indbringe det nødvendige beløb til at afskrive dem og forny dem, end de skal i dag, fører det til en lavere standard end den, man har i dag; og når levevejen som chauffør bliver mere tvivlsom, end den er i dag, fører det til, at chaufførerne må rekrutteres fra et

dårligere menneskemateriale, end tilfældet er i dag.

Det er disse synspunkter, som gør, at jeg vil fastholde min afstemning fra forleden. Jeg kan altså ikke tilslutte mig det fremsatte ændringsforslag. Jeg ved udmærket vel, at omhyggelige beregninger med hensyn til hvert enkelt medlems — jeg var lige ved at sige hjerte og nyrer — formodede afstemning vil føre til, at udvalgsflertallets ændringsforslag vedtages i eftermiddag. Det gør mig ondt, for jeg er overbevist om éen ting: at det vil blive indledningen til en sådan usikkerhedstilstand på dette område, at det samme flertal ikke vil være at finde i tinget, når en revision om kortere tid bliver nødvendig på grund af disse tilstande.

Weikop: Ved anden behandling stemte jeg imod mindretallets, socialdemokraternes, forslag, som jo blev vedtaget, og som, således som det nu er sagt så mange gange, gik ind for, at kommunerne skulle begrænse adgangen til vognmandserhvervet. Jeg afholdt mig ved anden behandling fra at stemme for flertalsforslaget om den ubetingede hyreret, ganske simpelt fordi jeg ønskede at bane vejen for mit forslag om, at kommunerne skulle afgøre spørgsmålet om fri hyreret eller delvis fri hyreret, og fordi jeg ønskede, at kommunerne skulle bevare indfyldelsen på kommunernes gader, præcis på samme måde som det ærede medlem hr. Aksel Møller for lidt siden sagde fra denne talerstol, hvorimod jeg som sagt ikke ville give kommunen indfyldelse på, hvem der skulle være eller kunne blive vognmand i kommunen. Deri ligger forskellen; og når det ærede medlem hr. Victor Gram siger, at jeg ikke har opdaget, at det var kommunen, der skulle have beføjelsen til at tillade vognmandsnæring, så må jeg sige, at det har jeg understreget så mange gange, så det var jeg helt klar over; og nu har jeg sagt det her igen, så jeg tror ikke, der kan være nogen misforståelse. Men desværre fik jeg jo ikke tilstrækkelig støtte til mit forslag om, at kommunerne skulle have afgørelsen vedrørende hyreretten, og det til trods for at jeg tror, at der er mange, der i deres hjerte egentlig giver mig ret i mit forslag, og jeg beklager meget, at man ikke fulgte hjertets

[Weikop.]

røst. Det vil nu, efter at mit forslag er bortfaldet ved anden behandling — sådan ser jeg på det — være formålsløst for mig at tage det op igen, når det fra så mange sider er tilkendegivet, at man ikke vil stemme for det, og udvalget har jo heller ikke taget forslaget op til fornyet overvejelse.

Som situationen nu ligger, og da jeg — det vil jeg gentage — er stærkt imod, at en kommune skal kunne begrænse vognmændenes antal, må jeg selvsagt i konsekvens heraf stemme for flertallets ændringsforslag, fordi det er den eneste måde, hvorpå jeg kan sikre mig imod, at der sker en begrænsning af vognmandserhvervet. Skulle det, at kommunerne overhovedet ikke får nogen som helst indflydelse på selve hyreretten, ikke føre til de vanskeligheder, som jeg forudser, så skal jeg naturligvis kun hilse det med glæde; men opstår der vanskeligheder før eller senere, vil jeg føre mit forslag frem igen i dette høje ting.

Op så kan jeg ikke lade være med at slutte med en ganske kort bemærkning til det ærede medlem frk. Helga Pedersen, der jo i denne sag nærede tvivl om mit liberale sind. Se, jeg håber, når det ærede medlem frk. Helga Pedersen og jeg en anden gang mødes ved en korsvej, hvor det gælder liberalisme og frie forhold, at det ærede medlem frk. Helga Pedersen da vil være lige så liberal, som hun har været i denne sag, for så vil jeg, ligesom jeg gør det nu, kunne byde hende min arm.

Formanden: Jeg gør opmærksom på, at forhandlingerne drejer sig om ændringsforslaget.

Jacob Pedersen: I anledning af den foreliggende tillægsbetænkning til forslag til færdselslov må jeg måske have lov til at gøre et par bemærkninger om ændringsforslag nr. 6 til § 73. Ved løsning af spørgsmålet om fri hyreret og fri næring indenfor droske- og lillebilkørslen er der, som allerede fremdraget fra mange sider her i dette høje ting, flere faktorer at tage hensyn til. Der er hensynet til publikum, til erhvervets udøvere, til færdselssikkerheden, men der er også hensynet til de enkelte kommuner,

der selvsagt ikke kan være uinteresserede i, hvorledes forholdene udvikler sig på dette vigtige område. Jeg er ikke imod fri hyreret som sådan, men jeg må mene, at det havde været rimeligt og naturligt at overlade til den enkelte kommune selv at afgøre, om der skal være fri hyreret eller ej indenfor dens område, eller i hvilket omfang den eventuelt ønsker fri hyreret indført. Der burde efter min mening ikke her lovgives generelt. Kommunerne kender de stedlige forhold og vilkår og ville derfor kunne medvirke til, at der til enhver tid herskede en vis orden indenfor dette erhverv — til gavn for publikum og til gavn for drosker og lillebiler. Jeg havde derfor gerne set, at det af det ærede medlem hr. Weikop ved anden behandling stillede ændringsforslag om, at afgørelsen af, i hvilket omfang der skal være fri hyreret, må træffes af de respektive kommunalbestyrelser, havde vundet tilslutning i dette høje ting. Det blev ikke tilfældet. Det nu foreliggende ændringsforslag nr. 6 til § 73 tilstræber at lovfæste næringsfriheden og er uden forbindelse med den frie hyreret. Jeg vil stemme for ændringsforslaget, da jeg har den opfattelse, at kommunalbestyrelserne ikke skal kunne begrænse antallet af køretøjer til erhvervs-mæssig personbefordring.

Vagn Bro: Jeg vil gerne i anledning af det ændringsforslag, der er stillet af det ærede medlem hr. Oluf Pedersen, anerkende, at han dermed har ønsket en stærkere understregning af det ansvar, der påhviler de kørende i henhold til lovforslagets § 35. Da jeg ikke her og nu kan overskue betydningen af, at ordet „afpasset“ erstattes med ordet: „begrænset“, og da jeg personlig ikke tror, det vil komme til at influere meget på afgørelserne, vil jeg nøjes med at udtale min sympati overfor ændringsforslaget og anbefale, at man undlader at stemme ved afstemningen over dette ændringsforslag.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg vil gerne anbefale, at man stemmer for ændringsforslagene nr. 1—5, 7 og 8 i tillægsbetænkningen, og endvidere at man stemmer for det af mig udenfor betænkningen stillede ændringsforslag til § 70.

Det af det ærede medlem hr. Oluf Peder-

[Justitsministeren.]

sen stillede ændringsforslag kan jeg ikke anbefale at man stemmer for. Jeg synes, det er sproglig dårligt; det lyder mærkeligt, når man siger:

„Kørehastigheden skal til enhver tid være begrænset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed“.

Sprogligt er det ikke fremragende, og jeg tror også, det er reelt forkert, hvis man i det hele taget skal lægge nogen mening i det. Iøvrigt tror jeg ikke, det får nogen som helst betydning, og jeg anbefaler, at man stemmer imod det.

Ændringsforslag nr. 6 må jeg anbefale at man stemmer imod. Det er naturligt, som det allerede er sagt, flertallets ret at genfremsætte dette ændringsforslag, der faldt ved lovforslagets anden behandling. Det ærede medlem frk. Helga Pedersen havde jo nogle hektiske eftermiddagstimer i onsdags, da den liberale front skulle retableres, men jeg laster hende ikke derfor; jeg ville i hendes sted naturligvis have gjort det samme. Jeg er lykkelig over ikke at være i hendes sted, for standpunktet er saglig galt. Jeg skal ikke argumentere mod ændringsforslag nr. 6; det er gjort på fortrinlig måde af mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Victor Gram, og af det ærede medlem hr. Aksel Møller, og udfra de synspunkter, de to ærede medlemmer har fremført, anbefaler jeg, at man stemmer imod ændringsforslag nr. 6.

(Kort bemærkning).

Oluf Pedersen: Begrundelsen for mit ændringsforslag er den forestilling, som utvivlsomt findes hos en stor del af befolkningen, og som også kom til udtryk under forhandlingerne her, at forslaget i den affattelse, det nu har, tillader fri hastighed. Mit ændringsforslag tilsigter kun det ene at slå fast, at det gør det ikke.

Det morsomme er, at hvis ærede medlemmer vil prøve på at argumentere for og imod, vil de ende på samme sted, hvor de hidtil er endt i debatten med mig, nemlig at de

siger: ja, men hastigheden skal jo være begrænset. Hvis man tænker sagen igennem, kommen man altså til det resultat: meningen er, at farten skal være begrænset; det er tanken med det, der står i lovforslaget, og hvorfor skulle det så ikke udtrykkeligt stå i loven? Jeg tror, dette vil være en fordel af hensyn til den opfattelse, folk har: at farten er fri, at man har lov at køre så tosset, man vil. Menneskenes børn er jo ikke så gode, som de burde være.

Helga Pedersen: Idet jeg først vil forsikre den højtærede formand om, at min nu følgende bemærkning til det ærede medlem hr. Weikop udelukkende refererer sig til ændringsforslag nr. 6, vil jeg sige, at jeg tager den af det ærede medlem hr. Weikop tilbudte arm med ordene: det er så yndigt at følges ad.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Ændringsforslag nr. 1
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag udenfor betænkningen af *Oluf Pedersen* (se sp. 4260)
forkastedes med 152 stemmer mod 6; 12 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslagene nr. 2—5
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag udenfor betænkningen af *justitsministeren* (se sp. 4260)
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Afstemningen over ændringsforslag nr. 6 vil være at foretage ved navneopråb.

Jeg gentager min anmodning ved en tidligere afstemning og beder de ærede medlemmer om at svare højt, da det ofte kan være vanskeligt for sekretærerne at

[Formanden.]

høre, om der bliver svaret ja eller nej. Jeg beder også om ro i salen under afstemningen.

Ændringsforslag nr. 6 blev ved det derefter foretagne navneopråb, som nedenstående liste viser,

vedtaget med 87 stemmer mod 81; 11 medlemmer var fraværende.

Ja:

Anders Andersen, Søren Andersen, Baagø-Hansen, Vagn Bro, Bruun de Neergaard, Hanne Budtz, Marius Buhl, Alfred Bøgh, Frode Carstensen, Givskov Christensen, Henry Christensen, Jens Chr. Christensen, N. Chr. Christensen, Peder Christensen (Rebild), Johs. Christiansen, Clausen (Olufskjær), Poul Claussen, Bertel Dahlggaard, Damsgaard, Erik Eriksen, Niels Eriksen, Fanger, Fibiger, Foged, Aage Fogh, Foss, From, Gideon, Kirsten Gloerfelt-Tarp, Gottschalck-Hansen, Jørgen Gram, Henry Hansen, Heick, Heilesen, Holmberg, Hvidberg, Arnth Jensen, Karlskov Jensen, Jensen-Broby, Kr. Juul, Alfred Jørgensen, Jørgen Jørgensen (Lejre), Jørgen Jørgensen (Ulstrup), Svend Jørgensen, Kirkegaard, Thisted Knudsen, Conrad Kofoed, Ole Bjørn Kraft, Thorkil Kristensen, Krogh, Ladefoged, Peter Larsen, Anker Lau, Lorentzen, Marie Antoinette von Lowzow, Martin, Poul Møller, Harald Nielsen, Ninn-Hansen, A. C. Normann, Søren Olesen, Paabøl, Helga Pedersen, Jacob Pedersen, J. M. Pedersen, Oluf Pedersen, Ellen Poulsen, Carsten Raft, Rasting, Reedtz-Thott, Skytte, Viggo Starcke, Steen, Sønderup, Adolph Sørensen, Axel Sørensen, Erna Sørensen, Poul Sørensen, Tesdorpf, Thestrup, Tholstrup, Ingeborg Refslund Thomsen, Gertie Wandel, Weikop, Else Zeuthen, Øllgaard og Østergaard.

Nej:

Alsing Andersen, Nina Andersen, Ragnhild Andersen, Kaj Andresen, Bladt, Bomholt, Brodthagen, Bundvad, Th. Carlsen, Chr. Christiansen, Conradsen, P. M. Dam, Ditlevsen, Einer-Jensen, Holger Eriksen, Fuglsang, Victor Gram, Andreas Hansen, Boye Hansen, H. C. Hansen, Jens Hansen, Leonhard Hansen, Lysholt Hansen, Ove

Hansen, Poul Hansen (Grenaa), Poul Hansen (Kalundborg), Poul Hansen (Svendborg), Rasmus Hansen, Urban Hansen, Heising, Hjortnæs, Horn, Hougaard, Hans Hækkerup, Erhard Jakobsen, Frode Jakobsen, Alfred Jensen, Carl P. Jensen, Kai Jensen, Lars P. Jensen, Lund Jensen, Peter Jørgensen, Kjældgaard, Kjærboel, Aage Knudsen, Hans Knudsen, Bodil Koch, Kolbjørn, Krag, Evald Kristensen, Peter Kristensen (Aalborg), Aksel Larsen, Alvilda Larsen, Holger Larsen, Johs. E. Larsen, M. Larsen, Wiggo Larsen, Lindberg, Th. Mikkelsen, Aksel Møller, Mørk, K. Axel Nielsen, Lynnerup Nielsen, Peter Nielsen, Viola Nørlov, Axel Ivan Pedersen, Gustav Pedersen, Orla Pedersen, Sofie Pedersen, Carl Petersen, Petra Petersen, Chr. Rasmussen, Hans Rasmussen, Ravn, Edel Saunte, Smørum, Strøm, Robert Sørensen, Teichert, Chr. Thomsen og Ingmar Wagner.

Fraværende med anmeldt forfald:

Bøgholm, Halfdan Hendriksen, Per Hækkerup, Kampmann, Lars M. Olsen og Rager.

Fraværende:

Kristen Amby (syg), A. Lyng, Frederik Lyng, Johan Poulsen og Hans Schmidt.

Ændringsforslag nr. 7 betragtedes som *bortfaldet* efter vedtagelsen af ændringsforslag nr. 6.

Ændringsforslag nr. 8 *vedtoges* uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Tholstrup: Det, der giver mig anledning til at tage ordet, er en pressemeddelelse om, at den omsætningskat, der er kommet på beklædning, også gælder styrthjelme til motorcykler. Jeg beder den højtærede justitsminister prøve at gøre sin indflydelse gældende overfor finansministeren, således at en styrthjelm ikke betragtes som en beklædningsgenstand, men kun som en beskyttelsesforanstaltning.

Ordføreren (Victor Gram): Uanset de betænkeligheder, vi må nære ved det

[Victor Gram.]

ændringsforslag, som nu er vedtaget, skal jeg anbefale at stemme for lovforslaget ved tredje behandling.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): I anledning af det af det ærede medlem hr. Tholstrup rejste spørgsmål skal jeg blot bemærke, at vi skal tage det med ind i vore overvejelser.

Jeg vil anbefale lovforslaget, således som det er ændret, uanset at jeg mener, at det har en skønhedsplet, nemlig § 73. Jeg tror, at vi inden så forfærdelig længe kommer til at beskæftige os med dette problem igen.

Vagn Bro: Udvalgets ærede ordfører udtalte betænkelighed ved en bestemmelse i lovforslaget, men anbefalede at stemme for lovforslaget. Jeg tillader mig også at udtale meget store betænkeligheder ved dette lovforslag, men jeg vil under hensyn til, at det på en række tekniske punkter betyder en afgjort forbedring, anbefale at stemme for det.

Jeg vil dog have lov til med den højtærede formands tilladelse at citere en praktisk politimand, en ældre jysk politimester af ikke ringe anseelse. (*Munterhed*). Ja, jeg tror, jeg roligt tør sige, at han er anset indenfor fagfællers kreds, og jeg nærer ikke tvivl om, at det samme er tilfældet også i hans politikreds, og det er jo meget væsentligt. Han udtaler:

„Vi vil fortsat på det nærmeste stå hjælpeløse i kampen for opnåelse af en bedre færdselskultur og nedbringelse af trafikofrenes store tal.“

Jeg er desværre bange for, at en række af de bestemmelser, der findes i lovforslaget, er af en sådan beskaffenhed, at der, hvor vi skulle kunne gribe advarende og regulerende ind, vil det blive svært at få medhold. Jeg har imidlertid fået den højtærede ministers udtalelse for, at viser det sig, at denne lov ikke er tilstrækkelig i kampen mod dette store onde, må vi tage sagen op igen, og da der som sagt findes mange forbedringer, vil også jeg anbefale at stemme for lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 169 stemmer; 1 medlem tilkendegav, at han hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Indstilling fra udvalget vedrørende tillægsbevillingslovforslagets behandling og finansudvalgets arbejdsform.

(Udvalgets betænkning og indstilling findes i tillæg B. sp. 685).

Sagen sattes til forhandling.

Ordføreren (Gustav Pedersen): Jeg skal, idet jeg henviser til betænkningen, gøre opmærksom på, at da udvalget vedrørende ændringer i finansudvalgets arbejdsform og tillægsbevillingslovforslagets behandling begyndte sit arbejde, havde man den opfattelse, at det skulle være muligt, også teknisk, at føre en større del af de bevillingsforslag, der kommer fra administrationen, til umiddelbar behandling i selve folketingsalen.

Der har i udvalget gennem de 2 år, vi har arbejdet med spørgsmålene, været gennemgået en række muligheder. Man har således drøftet den mulighed at lade tillægsbevillingslovforslagets anden behandling være en fortsat løbende behandling, således at der kunne stilles ændringsforslag af finansudvalget på ethvert tidspunkt. Det skulle rumme den fordel, at man da kunne få de mere betydende eller principielle bevillinger igennem, uden at det af den grund var nødvendigt at tage de i forretningsordenen fastlagte 3 behandlinger med de tilhørende frister.

Endvidere har udvalget drøftet den mulighed for enhver af de mere principielle bevillingers vedkommende at fremsætte et egentligt lovforslag, altså med andre ord at give tillægsbevillingerne ikke på een lov, men på en række love.

Endelig har man drøftet, om det var gørligt at få tillægsbevillingslovforslaget