

**[Tredje næstformand.]**

henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hyrevogne m. v.)* [af Arne Larsen m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 53) findes i tillæg A. sp. 1059, fremsættelsen i tidenden sp. 825).

**Tredje næstformand (From):** Sammen med denne sag foretages de to følgende sager på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Reglerne om erhvervmæssig personbefordring)* [af Otto Mørch m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 54) findes i tillæg A. sp. 1067, fremsættelsen i tidenden sp. 826).

*Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hyrevogne).*

(Lovforslaget (nr. 49) findes i tillæg A. sp. 1005, fremsættelsen i tidenden sp. 665).

Lovforslagene sættes til forhandling.

**Justitsministeren (Thestrup):** De to private lovforslag om ændrede hyrevognsregler blev begge fremsat allerede i sidste folketingssamling, og ved behandlingen af lovforslagene den 9. maj i år blev hovedlinjerne i hyrevognsproblematikken udførligt drøftet her i tinget. I forbindelse med fremsættelsen af regeringens forslag om ændrede hyrevognsregler for et par uger siden havde jeg på ny lejlighed til at redegøre for mine synspunkter i denne sag.

Begge de private lovforslag indeholder bestemmelser om, at antallet af hyrevogne skal kunne begrænses efter den enkelte kommunes bestemmelse. Jeg kan fortsat ikke gå ind for en sådan antalsbegrænsning. Hverken hensynet til færdselssikkerheden eller til betjeningen af publikum kan begrunde denne vidtgående indskrænkning i den nuværende frie adgang til erhvervet.

Tværtimod vil en antalsbegrænsning efter min opfattelse let kunne bevirke en forringelse af publikumsbetjeningen. Det vil i hvert fald næppe blive lettere for publikum at få fat i en hyrevogn.

Efter de private forslag skal det endvidere forbydes at anvende hyrevogne til andet end erhvervmæssig personbefordring. Jeg har tidligere været positivt stemt over for denne tanke. Som det fremgår af mine udtalelser ved fremsættelsen af regeringens forslag, har jeg overvejet at foreslå en sådan bestemmelse, men mine overvejelser er mundet ud i, at der ikke er tilstrækkeligt grundlag for et forbud mod anvendelse af hyrevogne til andet end hyrevognskørsel. Også i denne relation har det været afgørende for mig, at hverken hensynet til færdselssikkerheden eller publikumsbetjeningen har kunnet begrunde en forbudsregel af dette indhold.

Det er vel på de to punkter, jeg her har fremhævet, der er de væsentligste forskelle mellem de private lovforslag og regeringsforslaget. De afvigelser, der i øvrigt er på forskellige punkter, lader sig vist mest hensigtsmæssigt drøfte i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat til behandling af de tre lovforslag.

**Otto Mørch:** Det er jo ikke så lang tid siden, vi sidst i folketinget diskuterede hyrevognsløvgivningen. Det var den 9. maj i år, hvor der behandledes et hyrevognsfor-  
slag fra mit parti og et forslag fra SF, og jeg kan derfor vedrørende disse forslag henvise til mine bemærkninger under denne debat og så ellers blot på ny konstatere, at det socialdemokratiske forslag om en egentlig kommunalisering af hyrevognsordningen fortsat er den bedste løsning for publikum og for færdselssikkerheden og i øvrigt også en såre naturlig ordning på baggrund af den større og stærkere kommunestruktur, som vi får efter 1. april 1970.

I øvrigt bygger vort forslag på færdselslovudvalgets forslag fra 1954, og det forslag, vi er kommet med, dækker også de synspunkter, som er fremført af Københavns borgerrepræsentation i 1966. Det nævner ministeren da også i sine bemærkninger, men det nævnes kun, der tages ikke hensyn til det storbyområde, som har de største problemer netop på hyrevognsområdet.

[Otto Mørch.]

Der foreligger nu endelig et forslag fra regeringen, og jeg må straks sige, at selv om det ikke dækker vore hovedsynspunkter på hyrevognsområdet, nemlig mulighederne for kommunal regulering af hyrevognsantallet og mulighederne for et mere rent erhvervspræg gennem bestemmelser om, at et hyrevognskøretøj ikke må anvendes til andet formål end hyrevognskørsel, ja, så er regeringsforslaget i alt fald et skridt på vejen, et lille skridt, og lidt har jo også ret.

Jeg kan derfor love velvillig behandling også af ministerens forslag og kan i øvrigt også love ministeren, at vi er indstillet på fra socialdemokratiets side, at vi får et særdeles energisk og et særdeles pågående udvalgsarbejde. Vi ønsker nemlig, at nu skal det være slut med skavankerne i 1955-lovgivningen, som de nuværende regeringspartier alene må bære ansvaret for. Disse skavanker må nu rettes. Den frie hyreret fra 1955 har jo udartet til en fri jagtret, som i alt fald hverken publikum eller færdselssikkerheden kan være tjent med opretholdes.

Det er klart, at vi særlig i det kommende udvalgsarbejde, når det angår ministerens forslag, må koncentrere os om regulativbestemmelserne, og her må forslaget § 73 a efter vor mening ændres til, at i hver kommune „skal“ kommunalbestyrelsen udfærdige regulativ og ikke, som forslaget taler om, „kan udfærdige“, for ellers kommer vi ikke et skridt videre på vejen frem mod ordnede forhold. Jeg ved ikke, om ministeren forestiller sig, hvilke kaotiske tilstande der vil opstå, når man i én kommune har regulerede forhold og i den nærliggende kommune ikke har regulerede forhold. Så søger naturligvis hyrevogne fra det uregulerede område ind i det regulerede område, og det kan da ingen være tjent med erhvervsmæssigt. I øvrigt ved ministeren også som øverste chef for det danske politi, at det vil være overordentlig vanskeligt for politiet at kontrollere, hvem

der nu har ret til at være der, og hvem der ingen ret har til at være der.

Vi vil fra socialdemokratiets side naturligvis satse på, at standardregulativerne kommer til at indeholde så mange sikkerhedsforanstaltninger for publikum som muligt, og vi vil gøre det på den måde, at den tilsyneladende varme omhu, som regeringspartierne hidtil har haft for piraterne, nu bliver til en omhu for det kørende publikums betjening og sikkerhed og for færdselssikkerheden og også for erhvervsstabiliteten på hyrevognsområdet, der jo afgjort har lidt under tilstandene fra 1955 og frem til i dag. Kort sagt, et nyt regulativ må give publikum væsentlige garantier for førerens dygtighed og ansvarlighed og vognmateriellets sikkerhed og udstyr.

Må jeg i den forbindelse nævne — det er måske småting, men jeg tror alligevel, det har betydning netop for denne publikumssikkerhed — at mit parti er meget interesseret i indførelse af licenskort i hyrevogne. Man har ordning i Sverige, og her virker den meget tilfredsstillende: Licenskortet er et identifikationskort af hyrevognsføreren, så publikum altid kan være klar over, hvem der har kørt for dem. Kortet indeholder nemlig foruden navn og stilling et fotografi, og kortet skal altid være anbragt i hyrevognen på et for publikum synligt sted. Med andre ord, indfører man et sådant kort, så kan publikum altid konstatere, om det nu er en rigtig erhvervschauffør, der kører for dem, eller det er en kontorchef, en brandmand eller en premierløjtnant, der er ude på at hente lidt biindtægt — for blot at nævne nogle af de mange faggrupper, der er med i hyrevognsjagten. Sikkerheden kan yderligere udbygges, hvis man som i Sverige indfører en trafikbog i alle hyrevogne, hvori angives påbegyndelse og afslutning af kørselsvagten, og der kunne nævnes mange andre foranstaltninger.

Jeg tror, ministeren ligesom jeg har modtaget en ret omfangsrig kommentar til ministerens forslag fra Droske-Centralen

[Otto Mørch.]

Taxa og Taxa's Landsforening. Jeg vil meget kraftigt henstille til ministeren, at han sætter sig indgående ind i disse kommentarer. Jeg kunne have lyst til at røre ved nogle af de ting, der nævnes i disse kommentarer, for vi har jo lige netop for et øjeblik siden hørt ministeren fra denne talerstol sige, at der er ikke færdselsmæssige grunde, der er ikke færdselsmæssige vanskeligheder, der kan begrunde en regulering og et indgreb over for piraterne, og vi har også hørt ministeren sige, at der er jo ikke egentlig konstateret gener for publikum på grund af den ordning, denne kaotiske ordning, vi er inde i. Jeg ved godt, at ministeren begrundet sin påstand om, at der ikke er færdselsikkerhedsmæssige vanskeligheder, med en statistik, som Københavns færdselschef, vicepolitinspektør Groes-Petersen, har udarbejdet over den sidste 10-årige periode, hvor jeg også må indrømme, at der vel egentlig ikke er tale om flere uheld, når man tager kørselskilometerne i betragtning, for hyrevogne end for andre vogne.

Men justitsministeren ved også som politiets øverste chef, at i de sidste 7 år har politiet ikke rapportregisteret uheld, hvor skaden var under 3.000 kr., og derfor ligger det sådan, at den statistik, man kan blive bekendt med igennem det forsikringsselskab, som har hyrevognene, tegner et mere sandfærdigt billede af den færdselsikkerhedsmæssige situation. Hvad viser da den statistik fra det selskab, som har forsikringerne på hyrevognsområdet? Den viser, at 80 pct. af det samlede antal skader var under 3.000 kr., og det vil i realiteten sige, at de af Groes-Petersen opstillede tal fra 1962 og opefter kun andrager ca. 20 pct. af de hyrevogne, der er impliceret i færdselsuheld. Hr. minister, altså er den færdselsikkerhedsmæssige situation på dette område betydeligt mere alvorlig, end det hidtil er begrundet i ministerens motivering.

Den anden begrundelse drejer sig om generne. Nu ligger det jo sådan, at både ministeren og jeg har en vis tilknytning til politiet, og ministeren er lige så vel bekendt med, som jeg er det, at snart alle landets aviser har afsløret mange uheldige forhold, ikke mindst på hyrevognsområdet i Københavnsområdet. Ja, selv svenske blade har

jo sendt reportere hertil, og efter at man har vurderet disse forhold, hvor den københavnske underverden også kommer med i billedet, har man fra svensk side advaret svenskere, når de kom til København, mod at køre med visse kategorier af hyrevogne. Derfor holder ministerens begrundelse ikke, hverken hvad angår det færdselsikkerhedsmæssige eller hvad angår generne for publikum.

Ministeren har til bladene udtalt — og jeg forstod også ministerens udtalelser her for et øjeblik siden i samme retning — at den væsentligste årsag til, at han var modstander af antalsbegrænsning, skulle søges i, at han var bange for, at hyrevognsorganisationerne var interesseret i, at der var for få hyrevogne, og at organisationerne var interesseret i, at taksterne blev så høje, at det ikke mere var beskåret menigmand at køre med hyrevogn. Ja men ministeren ved dog lige så vel som jeg, at det jo ikke er Taxas organisationer eller Taxas chauffører, der skal fastsætte hverken takster eller antal, og det er faktisk en mistillid over for både politimyndigheder og kommunalbestyrelsesmedlemmer, som vi i vores forslag overlader denne regulering. På dette område skuffer ministeren mig en del.

Jeg har gerne villet fremføre disse synspunkter, for at vi kan komme ind i et positivt udvalgsarbejde. Jeg skal altså slutte med at konstatere, at der endelig nu er kommet et udspil fra regeringen, og at vi er indstillet på, som jeg har sagt det, at ministerens forslag sammen med socialdemokratiets og SF's forslag må søges sammenarbejdet til en ny og bedre hyrevognslovgivning på et forbrugermæssigt mere trygt grundlag. Socialdemokratiet ønsker dog ved denne lejlighed på ny at fastslå, at vi ikke betragter en færdselslovgivning som et politisk spørgsmål, men at det her drejer sig om en lovudformning på strengt sagligt grundlag, hvor sikkerheden på vore gader og veje samt hensynet til befolkningens befordringsbetjening og sikkerhed alene er afgørende for mit partis stillingtagen.

**Adam Møller:** De tre lovforslag, som samlet behandles her, vedrører jo et lovgivningsområde af meget stor offentlig interesse. Som på så mange andre områder er der tale om både erhvervsinteresser og forbrugerinteres-

[Adam Møller.]

ser, og som det også ofte er tilfældet andre steder, er disse interesser i nogle tilfælde sammenfaldende og i andre tilfælde modstridende.

For det konservative folkeparti er det imidlertid afgørende, at vi ikke ved behandlingen af dette lovgivningsområde indtager en ensidig stilling til problemerne. Det er ligeledes afgørende for os, at der ikke på dette særlige erhvervsområde gennemføres en lovgivning, der adskiller sig fra de principper, som man i øvrigt ønsker skal være gældende for erhvervsudøvelse her i landet. Med andre ord ønsker vi, at det princip om fri erhvervsudøvelse, som i almindelighed er gældende, også skal have gyldighed på disse områder. Vi vender os her som andre steder imod monopoldannelser og mener i og for sig, at den frie konkurrence er det, der bedst tilsikrer, at man får en for både erhvervet og forbrugerne hensigtsmæssig ordening.

Lad mig begynde med at konstatere, at den hyrevognsbetjening, vi har her i Danmark, i almindelighed kan karakteriseres som værende af høj kvalitet. Jeg kunne endda ved at foretage sammenligning med kvaliteten af hyrevognsbetjeningen i udlandet måske fristes til at sige: af meget høj kvalitet. Det udelukker naturligvis ikke, som også den ærede socialdemokratiske ordfører var inde på, at man kan finde enkelttilfælde, hvor hyrevognschauffører eller vognmænd har optrådt på en eller anden uheldig måde; det kan være færdselssikkerhedsmæssigt, og det kan være på anden måde, at der har været uheldige forhold. Det sker inden for alle erhverv og inden for alle brancher, men enhver, der har prøvet at drage sammenligning imellem danske forhold og udenlandske forhold, må erkende, at de danske forhold er af høj kvalitet. Det er sædvanligt her, at vognene er velindrettede, det er sædvanligt, at de i sikkerhedsmæssig henseende er særdeles gode, og det er også normalt således, at de chauffører eller de førere, som kører vognen, er rutinerede og høflige og i det hele taget lægger stor vægt på den kundebetjening, der er tale om.

Og der er én ting, som også udmærker det danske system fremfor andre systemer f.eks. i andre storbyer, nemlig at det her i reglen altid er muligt at få en hyrevogn — også på

de dage, hvor der er temmelig stærkt pres på, og også på de steder ved jernbanestationer og ved ankommande rutebåde osv., hvor der er særligt pres på. Hvis man en enkelt gang har været f. eks. i Oslo, så ved man, bortset fra at man kan komme til at vente i meget lange tider på at få en vogn, at man bliver stuvet sammen med andre, der gerne vil benytte en vogn, idet man prøver at koordinere det på den måde, at flere kunder deler vognen, hvilket ikke altid er lige behageligt.

Jeg synes altså, der er megen grund til i al almindelighed at rose erhvervets udøvere og i og for sig også grund til at nære en vis tilfredshed med den måde, som vi hidtil har udformet dette lovgivningsområde på.

Men det forhindrer os jo ikke i at prøve på at gøre det endnu bedre, og jeg har forstået det således, at de to lovforslag, som er forelagt dels af socialdemokratiet, dels af socialistisk folkeparti, lige så vel som det af justitsministeren fremsatte lovforslag tilsigter at udrydde de fejl, der måske efter erfaringen har vist sig på dette område, således at vi altså kan få en ordening, som er endnu bedre.

Jeg lægger vægt på, at man nu får to instanser til at beskæftige sig med disse ting, at man får politiet til at beskæftige sig med det færdselssikkerhedsmæssige, at man får myndighedernes godkendelse af vognene, og at man får kommunen til at udarbejde de regulativer, der siger, hvorledes vognenes størrelse, deres indretning og deres benyttelse skal være, når de anvendes som hyrevogne, og ligeledes at man kan få mulighed for at påbyde anvendelse af taxametre og godkendelse af maksimaltakster for den kørsel, der er tale om.

Jeg synes i modsætning til det ærede medlem hr. Otto Mørch, det er en god ting, at man ikke påbyder, at kommunerne skal lave sådanne regulativer. Det er jo en lovgivning, der ikke alene gælder for København eller Storkøbenhavn eller de større byer her i landet, men det er en lovgivning, som gælder for hele Danmark, og der må derfor også tages hensyn til, at der naturligvis er en række kommuner, hvor der muligvis ikke er behov for at udforme et sådant regulativ. Jeg vil i den forbindelse med hensyn til regulering af forholdene f. eks. i Storkøbenhavn pege på, at det jo er tilkendegivet, at man fra

[Adam Møller.]

justitsministeriets side har til arbejde et standardhyrevognsregulativ, som kan tjene som udgangspunkt for de enkelte kommuners regulativer og på den måde måske medvirke til, at man får ensartede regler i de kommuner, der grænser op til hinanden, således at man eventuelt kan få samme regler i de områder, der naturligt hører sammen.

Når denne lovgivning, som jeg håber bliver gennemført efter de retningslinjer, som justitsministeren har foreslået, engang bliver vedtaget, så vil jeg håbe, at kommunerne også vil lægge vægt på fra deres side at prøve på at indrette forholdene på en sådan måde, at det forbrugende publikum virkelig får gavn af det. Jeg tænker her på, at det kunne være hensigtsmæssigt at overveje, om man ikke burde søge oprettet nogle flere faste holdepladser, også gerne små holdepladser, der eventuelt kan placeres i sidegader, hvor de ikke er til gene for færdslen. Jeg tror, at det også ville være værd at overveje for de kommunale myndigheder, at sådanne holdepladser ikke kun gives til et enkelt selskab, men at andre hyrevognssammenslutninger, der arbejder betryggende, og som vil opfylde de betingelser, der stilles, også kommer i betragtning ved tildeling af sådanne faste holdepladser. Ved en sådan udvidelse ville man bl. a. undgå, at der i så stort omfang, som det undertiden kan ske nu, skete en kørsel frem og tilbage ad gaderne for at søge hyre; man ville også lette det for publikum, når publikum vidste, at der lå sådanne små holdepladser rundt omkring, hvor man nemt kunne gå hen og være nogenlunde sikker på at finde en hyrevogn. Jeg tror altså, at man her ville finde en ordning, som det kunne være hensigtsmæssigt at overveje for de kommunale myndigheder.

Jeg vil gerne til slut sige, at jeg i de forhandlinger, jeg hidtil har deltaget i om disse spørgsmål, ikke har været præsenteret for nogen uvildig udtalelse om, at det færdselssikkerhedsmæssigt var nogen ulempe med den frie hyreret, og at det færdselsmæssigt skulle være således, at der var et større antal skader eller større antal uheld, f. eks. på grund af overtræthed eller andet, hos dem, der deltog i denne hyrevognskørsel. Der vil, som jeg gjorde nogle bemærk-

ninger om i indledningen, altid være tilfælde af overtrædelser, og de kan vel være både det ene og det andet sted, men jeg lægger vægt på, at enhver uvildig instans, som har udtalt sig om disse spørgsmål, har erkendt, at der ikke kunne påvises sådanne berettigede klager.

Jeg vil i øvrigt sige, at jeg under forhandlingerne hele tiden er gået stærkt ind for, at der var en afmærkning, en tydelig afmærkning af de vogne, der benyttes til hyrevognskørsel, gerne en afmærkning af varig karakter, en afmærkning, som altså ikke nemt kan fjernes. Jeg er tilhænger af denne afmærkning, fordi jeg mener, at også publikum bør være kritisk, hvis man helt skal have saneret dette erhverv. Publikum må selv se efter, hvilke vogne man hyrer, og også dér kunne det hjælpe, hvis der var holdepladser for mere end ét selskab, således at man kunne vælge at blive kunde i et eller andet af de selskaber, man ønskede at få kontakt med, og således at man, når man hyrede en vogn, også tydeligt kunne se, det var en hyrevogn. Jeg synes i og for sig, det lød som en ganske god idé — vi kan da drøfte den nærmere i udvalget — når det blev nævnt, at man skulle kunne se indvendig i vognen f. eks., hvem der var fører af den pågældende vogn.

Derimod er jeg ikke tilhænger af, at man f. eks. ikke på dette område skulle kunne tillade en vis deltidsbeskæftigelse. Jeg ved, at der er en del kvinder, der har deltidsbeskæftigelse ved dette, og det er — i hvert fald de gange, hvor jeg har kørt med kvindelige hyrevognschauffører — en fornøjelse at køre med dem. Der er god betjening, og de kører sikkert. Der er intet til hinder for, synes jeg, i dette erhverv, som måske egner sig til det, at datteren af en vognmand kan tage et par timer for at aflaste sin far en gang imellem. Jeg synes altså ikke, det ville være rigtigt, hvis man stillede det krav, at det absolut skulle være eneste beskæftigelse for dem, der kører den pågældende vogn.

Det er nævnt her, at også tjenestemænd kunne beskæftige sig med det — det var vel kommunale, man tænkte på — og der blev nævnt som eksempel en brandmand. Hvis det er en brandmandschauffør, ja, så er han vel i hvert fald kørselsmæssigt i stand til at køre ganske godt, og hvis han

[Adam Møller.]

har siddet på sin brandstation, hvor der jo er en lang beredskabstjeneste, og han måske ikke har gjort anden tjeneste, end at han har siddet og ventet på en eventuel udrykning, ja, så var han vel ikke den dårligste, man færdselsikkerhedsmæssigt kunne komme op at køre med.

Jeg tror altså, at der er mange ting, som vi sagligt og fordomsfrit kan drøfte i udvalget, og jeg håber da også, at vi skal nå til en ende med det, hvor vi i enighed kan gennemføre denne lovgivning. Jeg er ikke kommet med så mange bemærkninger om de to forslag, der er fremsat af socialdemokratiet og socialistisk folkeparti, idet jeg herom gerne vil henvise til de bemærkninger, jeg kom med, da disse lovforslag blev behandlet i forrige samling.

**Holmberg:** Jeg finder såmænd ingen anledning til at holde en længere tale her ved første behandling af de tre lovforslag, henholdsvis fra SF, fra socialdemokratiet og fra regeringen, for vi har jo drøftet spørgsmålet før, og det egner sig egentlig bedst til udvalgsbehandling.

Som vi alle sammen ved, fik vi i 1955 en afgørende ændring, og det var den fri hyreret. Indtil da tilkom denne ret bare droscherne, men ved ændringen fik alle køretøjer godkendt til erhvervsmæssig personbefordring denne ret, og selv om det er blevet stærkt kritiseret, så tror jeg alligevel, vi må erkende, at vi alle sammen er enige i det rigtige i princippet heri.

Men hvordan har det egentlig virket i praksis? Ordningen har jo, det ved vi alle sammen, givet anledning til debat og også mange gange stærk kritik, særlig fra hyrevognsorganisationernes side. Disse organisationer ønsker jo en antalsbegrænsning, og de hævder, at der er alt for stor tilgang til erhvervet af talrige med andet hovederhverv — hvor mange har vi egentlig aldrig kunnet få oplyst, men det er sikkert mange. Jeg tror, det vil være fornuftigt at se lidt nærmere på, om det er problemer, der kræver vidtgående lovændringer — det er også derfor, vi har det til behandling nu — og i det hele taget om der er særlig store problemer for erhvervet, og om der i det hele taget er problemer for publikum. Endvidere må vi se på, om der er færdsels-

sikkerhedsmæssige problemer med de såkaldte pirater — hvem det så ellers er, der har opfundet det udtryk. Det bliver de åbenbart kaldt alle. Nu har vi fået et nyt skud på stammen; før har vi hørt om skræddere og skomagere, og nu kommer hr. Otto Mørch og nævner, at der også er premierløjtnanter og kontorchefer. Det er da muligt, det er rigtigt, men det er i og for sig en grov overdrivelse, og det nærmer sig næsten injurier, at de folk, som jo kører lovligt — de har bare andet hovederhverv — skal betegnes som pirater. Det er i og for sig urimeligt, for det er de jo ikke.

Men er forholdene i øvrigt de samme i byerne og på landet? Svaret må blive, at der er forskel, og så vidt jeg kan skønne, så er vi også alle sammen enige om, at der skal være forskel. Det fremsatte forslag sonderer netop mellem by og land. Det kan godt være ret svært at få sonderingen ind, for det hele kan jo ikke stå i en lov. Der står ikke i loven, at denne lov ikke gælder for Simested, men vi kan da forme det på den måde, at en kommune kan administrere ordningen, og så kan den skønne i hvert enkelt tilfælde. Det er også det, der står i det fremsatte lovforslag, at en kommune „kan“ bestemme, ikke „skal“.

Den største ændring foreslås faktisk i § 73 a, og det er vel rimeligt lige kort at nævne principperne heri, for det er egentlig det væsentlige i det, vi drøfter. Der står her:

„I hver kommune kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet udfærdige et regulativ for hyrevogne, der optager passagerer i kommunen.“

Og så kommer det væsentlige:

„Regulativet kan indeholde:

1) sådanne bestemmelser for hyrevogne, som hensynet til publikum tilsiger, herunder regler om:

a) vognenes størrelse samt deres indretning og benyttelse, når de anvendes som hyrevogne.“

Det er jo en væsentlig ting, også en nydannelser. Endvidere:

„b) anvendelse af taksametre og c) godkendelse af maksimaltakster for kørslen.“ Endvidere står der:

„2) bestemmelser om, at adgangen til at søge hyre fra dertil anviste holdepladser forbeholdes et begrænset antal hyrevogne

[Holmberg.]

(drosker), hvis ejere, brugere og førere samtidig pålægges særlige pligter, 3) forbud mod, at hyrevogne standser på nærmere angivne gadestrækninger og parkeringspladser med henblik på at søge hyre."

Her er jeg ganske enig med hr. Adam Møller. Hvor skal lillebilerne efterhånden være? Færdselssikkerhedsmæssigt og i øvrigt også for erhvervets og for alles skyld var det måske rigtigt, at de fik anvist pladser, for min skyld også gerne i sidegaderne. Jeg tror i alt fald, det er en af de ting, som vi absolut må tage op til realitetsbehandling i udvalget.

Når det så også kommer med, at politiet kan regulere færdslen på en særlig måde, hvis der er særlig stor trafik, så der bliver en form for fælles kaperrække, så tror jeg alligevel, vi må erkende — og det gjorde hr. Otto Mørch også — at der er mange fordele og fremskridt i det løvforslag, som er fremsat fra regeringens side.

Jeg erkender gerne blankt, at det kan være vanskeligt, som jeg nævnte før, at sondre, men én ting må stå som noget selvfølgeligt, og det ønsker jeg at sige ret stærkt, også på baggrund af den henvendelse, vi har fået fra Taxa, at vi sidder da ikke her for at genere et enkelt erhverv. Hvorfor i alverden skulle vi dog gøre det? Men vi sidder her for at finde det rigtige frem, også bl. a. af hensyn til publikum, altså den bedst mulige betjening. At det er i publikums interesse, det er da en selvfølge. Men det må også være i hyrevognserhvervets interesse.

Hvordan har den nuværende ordning virket i praksis? Vi ved godt, der har været gnidninger fra tid til anden hyrevognsorganisationerne imellem. Det har i øvrigt været mindre de senere åringer, og det er godt det samme. Ud fra publikums synspunkt har det stort set virket ret godt. I alle tilfælde har det virket godt, hvis vi drager sammenligning med andre lande.

Men hyrevognsorganisationerne ønsker jo en ændring, idet de ønsker en antalsbegrænsning; de ønsker altså færre vogne, selv om det ikke står der. Hvis vi nu fik en sådan antalsbegrænsning, ville publikum så blive lige så godt betjent? At hyrevognsorganisationerne siger ja, er jo en selvfølge, men

tilbage bliver trods alt, at der bliver færre vogne på gaden. Dernæst siges der, at standarden bliver bedre. Jeg mener i øvrigt, at standarden gennemgående er god. Men regeringens forslag kan administreres på den måde, at der kan komme færre vogne på gaderne, og der vil nok også komme det i de kommuner, hvor der kan være problemer og formentlig også er problemer. Vi kan i og for sig godt have vor tvivl om det rigtige heri, men efter regeringens forslag kan standarden jo også blive bedre. Her tænker jeg på bestemmelsen om vognenes størrelse, indretning m. v.

Vi må skønne efter det oplæg, vi har fået. Hvis der nu bliver spurgt, om der er færdselssikkerhedsmæssige problemer med den nuværende ordning, må svaret efter de oplysninger, vi har fået, egentlig blive nej. Der er ingen særlige færdselssikkerhedsmæssige problemer.

Er der så kommunale problemer? Også her gælder, at kommunerne er spurgt, og bortset fra Københavns kommune har kommunerne jo svaret, at der ikke for dem har været nogen særlige problemer. Publikum, som jeg nævnte før, er ikke direkte spurgt nu. Men hvis de blev det, tror jeg, de ville sige lidt af det samme, som jeg nævnte før, at stort set har det egentlig virket ret udmærket.

De eneste, der virkelig er utilfredse, er hyrevognserhvervet, og her må jeg i og for sig lidt beklage den henvendelse, vi har fået fra Taxa. Det er da rimeligt og rigtigt, at den bliver læst, som de også opfordrer os til at gøre, og der er mange gode ting heri. Der er sandelig også mange overdrivelser heri, som det for erhvervets skyld måske ville være klogt af dem at lade være med at komme med. Vi må da læse med interesse, naturligvis, om en anden form for statistik med hensyn til hyrevogne i forbindelse med antal rapporter m. v., men lidt længere henne i samme henvendelse står bl. a.:

„Justitsministerens forslag til en ny hyrevognslov kan kun have til formål at skabe bedre eksistensbetingelser for piraterne.“

I alle tilfælde hyrevognsorganisationen må forstå, at lovforslaget har ikke det til formål, og jeg synes, at de ting skulle man ærlig talt lade ligge. Det er naturligt, at

[Holmberg.]

jeg kommer med en kort kommentar til samme henvendelse, da den er sendt til samtlige folketingets medlemmer og der er visse ting, som trænger til en korrektion. Texas Landsorganisation skriver til sidst:

„Hvorfor indfører man fra regeringens side beskyttende foranstaltninger over for SAS?“

Jeg må nok have lov at sige, at i et kort indlæg bliver det meget, meget svært umiddelbart at drage sammenligninger. Landsforeningen skriver videre:

„Hvordan kan man overlade til kommunerne at give koncession på bybusdrift og busruter i landdistrikterne?“

Hertil er i alt fald at svare, at det er jo koncession, de får, og hermed pligt til at køre på bestemte tidspunkter efter en bestemt køreplan, og de skal køre, selv om der overhovedet ingen passagerer er i vognen, hvad der ofte sker, i alle tilfælde ude på landet og endda på de relativt lange afstande. Der bliver også spurgt, hvorfor der gives koncession på fragtruterne. Der er for øvrigt ikke så forfærdelig mange koncessioner her, men vi ved også, at det gives til dem, der har kørt på kontrakt i mange, mange år, og så bliver det en pligt til betjening, som skal opfyldes. Endvidere spørger man, hvorfor statsbanerne skal have monopol på jernbanedrift. Det kan godt være, det kunne være lidt svært uden videre at starte sit eget tog. Man nævner også statsbanernes busdriftmonopol. Der er grund til at gøre opmærksom på, at det har statsbanerne overhovedet ingen monopol på, ikke spor. Hvis de søger ind på en rute, så søger de ind nøjagtig på samme måde som de private, og det er også her trafikudvalgene, der giver koncessionen. Der er altså ingen grund til at nævne de ting, som, for at sige det meget mildt, i visse tilfælde er forkerte.

Til sidst i henvendelsen står der bl. a., at det, de vil bebrejde justitsministeren, er, at han er en kold og kynisk mand, der fejler det hele af bordet. Vi kender altså ikke vor justitsminister på samme måde. Der står også, han vender det døde øre til; mig bekendt har han ikke et sådant, han kan vist godt høre uden briller. Men det er de ting, der følger med.

Jeg synes i alt fald, det er rimeligt, at vi ser nærmere på det hele i et udvalg, og vi vil da fra vores side være absolut lydher over for ønsker om ændringer i det fremsatte regeringsforslag.

**Helge von Rosen:** Da vi i 1955 fik fri hyreret på gaden, skete der et afgørende fremskridt i den service, der bydes publikum, stridighederne mellem Taxa og lillebiler hørte stort set op, og de mest vakse chauffører kunne samtidig tjene flere penge ved at krydse dér, hvor der foregår noget. Liberaliseringen blev altså en succes.

En ny forbedring skete der, da kommunerne i 1962 fik adgang til at påbyde taxametre og dermed satte en stopper for bl. a. klagerne fra udenlandske krydstogtpassagerer, som havde måttet betale f. eks. 25 kr. for at komme fra Kgs. Nytorv til Lange-linje. Vi må håbe, at det, der nu er ved at ske, må virke lige så godt.

Der er jo tre forslagsmuligheder at vælge imellem, en sand overflod. Jeg trådte jo vande, da to af forslagene var fremme i foråret; det vakte moro hos nogle, men det gør det lettere at komme på land bagefter, når man ikke har været ude at svømme, så jeg har ikke så forfærdelig meget at tilføje heller nu, ud over at det radikale venstre foretrækker det forslag, som justitsministeren har fremsat.

Vi noterer med tilfredshed justitsministerens beslutning om at fremsætte forslag, der giver piraterne en mulighed for at overleve. Det gør vi af mange grunde, Vi mener, at en effektiv og fri konkurrence på så store forbrugsfelter som muligt tjener befolkningens interesser i almindelighed. Det gælder ikke mindst på de områder, hvor der er tale om personlige serviceydelser.

Erfaringsmæssigt er det meget svært netop på disse områder at fremkalde konkurrence på prisen. Det er derfor med tilfredshed, jeg ser, at forslaget kun giver kommunerne mulighed for at fastsætte maksimaltakster, ikke minimaltakster. Det vil som sagt næppe have stor betydning, da man erfaringsmæssigt ikke konkurrerer meget på prisen, men det er dog en indirekte opfordring til hyrevognsfaget. Det er måske også mest ønskeligt, at konkurrencen ikke især forekommer på prisen, men på servicen på dette område.



[Helge von Rosen.]

Hvad der betyder mest, er nok, at forslaget ikke lægger låg over antallet af hyrevogne, og dernæst tror jeg også, at man må lægge vægt på bevarelsen af den hyrevognsreserve, som piraterne udgør. Efter hvad der påstås, så er det endog meget stor reserve, som piraterne udgør, og hvis det er rigtigt, må den jo have tilsvarende stor betydning under spidsbelastningen. Det må bl. a. være det, der gør, at vi her i København har haft og forhåbentlig vil blive ved at få en relativt fair chance for at få en hyrevogn både om fredagen og i julen og på andre store dage. Det er også rart, at vi her i modsætning til visse steder i udlandet kan regne med at kunne få en vogn til lufthavnene uden at skulle afsætte halve eller hele timer som sikkerhedsmargen.

Som jeg sagde under behandlingen i foråret, så tror jeg, at det udmærkede hyrevognsudbud, vi har i hvert fald her i København, både er og vil blive af betydning for benyttelsen af de kollektive trafikmidler. Man behøver ikke at tage privatbilen med ind til København for at komme hurtigt rundt i dagens løb; der er næsten altid en vogn at få på den ene eller den anden måde. Der er for mig ingen tvivl om, at vi alle er tilbøjelige til at foretrække vores fortrinlige taxaer, der jo også har deres særlige pligter, og vores lillebiler, men jeg har også en anelse om, at det, at de ikke er antalbegrænset, og muligvis det, at der også er noget, der hedder pirater, i hvert fald ikke gør konkurrencen på deres serviceydelse mindre; de er i hvert fald på gaden, når man har brug for dem.

Den mulighed, ministerens forslag åbner adgang til for et regulativ fra kommunerne, giver ikke den enkelte kommune lejlighed til at gribe ind over for vognenes ydre bortset fra størrelsen. Det synes jeg er rigtigt, ligesom det også er rigtigt at overlade til kommunerne, om de vil give forskrift for vognenes indretning og benyttelse, når de anvendes som hyrevogne. En af de ting, som i den forbindelse kan blive et problem, vil være et eventuelt krav om adskillelsesruder, men da de skulle være ret lette at skrue af og på, går jeg ud fra, at så kan det formodentlig ikke udelukke piraterne eller reservevognene, som jeg hellere ville kalde dem. Adskillelsesruder er dog ingen billig ting, henved 1.000

kr. har jeg forstået, og det er en udgift, som må bæres af kunderne. Men det forekommer fair, at hyrevognene på dette og de fleste andre punkter efter forslaget bliver stillet ens, ligesom det også er i sin orden, at reservevognene, der benyttes til andet, aldrig har kunnet få nedsat afgiften.

Et af de motiver, der somme tider anføres til fordel for adskillelsesruder, er chaufførens sikkerhed, og selv om erfaringerne ikke støtter dette argument, så bliver det ved at spøge. Jeg blev for et par måneder siden i Paris taget op af en droschechauffør, som kørte rundt med sin store puddehund på sædet ved siden af sig. Han fortalte mig, at det dels var meget hyggeligt både for ham og for pudlen, og at der også var lejligheder, hvor det kunne være rart at have en hund med sig. Jeg tænkte i den forbindelse på vores kvindelige chauffører. Jeg håber derfor ikke, at regulativerne af kommunerne vil blive benyttet til hundeforbud. Visse kommuner, som jeg kender godt til, har jo desværre en tendens til et utidigt formynderi.

Der er i øvrigt mange enkeltheder, som det vil være interessant at få belyst under udvalgsbehandlingen, men jeg skal ikke komme nærmere ind på noget nu. Med disse bemærkninger skal jeg på det radikale venstres vegne tilsige justitsministerens forslag en velvillig behandling.

**Arne Larsen:** Socialistisk folkeparti har genfremsat sit forslag fra sidste samling om ændringer i færdselslovens § 73 angående hyrevogne. Det samme har socialdemokratiet gjort, og vi har for få dage siden modtaget justitsministerens forslag på samme felt om § 73 angående hyrevogne. Det var i og for sig meget påkrævet, at socialistisk folkeparti genfremsatte sit forslag, for jeg finder ikke, at der i justitsministerens er så megen imødekommenhed, at vi kan stille os tilfreds hermed; vi må stadig hævde, at de principper, som vi har nedlagt i vort forslag, er de rigtige.

Vi havde i maj måned en udmærket debat og behandling her i folketinget omkring SF's og socialdemokratiets forslag til nye hyrevognsregler, og jeg var i og for sig ret tilfreds med den behandling, for jeg syntes, at der var megen imødekommenhed fra så at sige alle ordføreres side. Man snakkede

[Arns Larsen.]

meget sagligt og indgående om det nødvendige i, at der blev foretaget en sanering af hyrevognserhvervet, at der var visse ulemper, som så afgjort måtte rettes. Der var meget stor vilje til stede til at medvirke til at rette dette. Det fik også justitsministeren til at erklære her i folketinget ved denne behandling — det står i Folketingets Forhandlinger 1968-69, sp. 6494:

„Det har været anført og efter min opfattelse med rette, at udøvelse af hyrevognserhvervet som en fritidssyssel ikke kan anses for betryggende. Man har her navnlig peget på, at såvel hensynet til færdselssikkerheden som hensynet til publikums behørlige betjening kræver, at erhvervets udøvere ikke blot lejlighedsvis, ofte efter en arbejdsdag i andet erhverv, beskæftiger sig med hyrevognskørsel. Jeg deler disse synspunkter og kan derfor tilslutte mig den tanke, at en hyrevogn bortset velsagtens fra ganske særlige tilfælde, hvor der kan være grund til en dispensation, ikke må anvendes også som privatvogn, til udlejning eller andet“.

Det var den højtærede justitsministers konklusion af de forslag, som vi behandlede, og det var da udmærket.

Socialistisk folkeparti er meget imødekommende og vil gerne hjælpe med til at få tingene til at glide og få det bedst mulige ud af det, så da vi nu genfremsatte vores forslag, tog vi netop højde for dette, idet vi netop også sagde, at der kunne tænkes områder i landet, f. eks. tyndt befolkede egne, hvor man ikke kunne stille de samme krav; det var det, justitsministeren fremhævede dengang. Det har vi taget hensyn til i vort forslag nu, men alligevel er det altså ikke tilfredsstillende, for nu kommer justitsministeren lige pludselig og siger faktisk det stik modsatte af, hvad han sagde den 9. maj, nemlig at nu er der spilleme ikke længere nogen grund til at tage hensyn til den tidligere argumentation. Justitsministeren siger i sin fremsættelse:

„Det har været overvejet i justitsministeriet, om den af hyrevognsorganisationerne omtalte „piratkørsel“ burde imødegås ved en bestemmelse om, at hyrevogn ikke må anvendes til ikke-erhvervsmæssig befordring af personer eller gods, til øvelseskørsel eller til udlejning uden fører. Som det fremgår af mine bemærkninger her i tinget sidste folketingsår om de to private lovforslag, var min umiddelbare reaktion over for denne tanke i og for sig positiv.“

Ja!

„En bestemmelse af det nævnte indhold var da også optaget i et i justitsministeriet udarbejdet lovudkast, der i vinter blev forelagt forskellige myndigheder og organisationer til udtalelse.“  
Men nu foreligger der imidlertid lige pludselig

„ikke oplysninger, der dokumenterer, at køretøjer som de nævnte i højere grad end køretøjer, der alene anvendes som hyrevogne, er impliceret i færdselsuheld.“

Hr. Otto Mørch har været inde på den statistik, som Københavns færdselschef, hr. Groes-Petersen, offentliggjorde i Berlingske Tidende for nogle måneder siden, og har påvist, at den er ret misvisende, idet en hel del af færdselsuheldene jo er taget ud af denne statistik siden 1961, og at den statistik, vi i dag har, kun omfatter ca. 20 pct. af de færdselsuheld, som hyrevogne er impliceret i.

Man kan gå videre i argumentationen mod dette, at det formentlig ikke færdselssikkerhedsmæssigt er til nogen gene, at vi har piraterne. Man kan undersøge, hvordan det ligger med hensyn til forsikringsproblemet. Der er jo et forsikrings-selskab, der hedder Trafik, som udelukkende har droscher og lillebiler som forsikringstagere, og her er det helt åbenbart, at man skelner mellem droscher og lillebiler, at præmierne for lillebiler er højere, 10 pct. højere end for droscher f. eks., at der er selvrisiko i større

[Arne Larsen.]

udstrækning for lillebiler, end der er for droscher, og at kun 4 pct. af droskegruppen er underlagt tvungen selvrisiko, medens 30 pct. af lillebilgruppen er underlagt tvungen selvrisiko. Det er sikkert rigtigt, som der også konkluderes i henvendelsen fra Taxaorganisationens side, at der sikkert ikke er forskel på rutinerede chauffører, ligegyldigt om de kører en taxa eller de kører en lillebil, det er helt sikkert, de er sikkert lige rutinerede, lige dygtige i trafikken, men der er bare det store problem, at en meget stor del af lillebilchaufførerne er beskæftiget netop som pirater, netop med hyrevognskørsel som bierhverv, og disse mennesker er ikke nær så rutinerede, hvilket altså faktisk dokumenteres gennem de tal, som forsikringssekskabet Trafik kommer med, så det færdselssikkerhedsmæssige — hvor ministeren og andre ordførere afviser vore synspunkter — kan jeg altså ikke godtage. Hensynet til publikum, hvorfor er det lige pludseligt forsvundet ud af billedet? Det spiller da en ganske afgørende rolle, synes jeg. Jeg ved ikke, om justitsministeren har glemt sagen med den islandske turist, der hyrede en lillebil, blev kørt ned til havnen, slået ned og frarøvet sine penge. Har man glemt lillebilen, der blev hyret ved et københavnsk hotel, hvor den fik bagagerummet fyldt med gaver efter en overstået fest på hotellet, og hvor værtsparret går tilbage og tager afsked med sine gæster, og da de kommer ud igen, er bil og gaver og det hele forsvundet? Eller pelsgrosserereren, der fik hele sin kollektion fjernet af en meget hurtigkørende piratvognmand? Eller tilfældet for nylig, da en mand mistede en mappe og 17.000 kr. til en lignende herre? Der er utvivlsomt meget, der taler for, at også hensynet til publikum i højere grad bør komme ind i billedet.

Jeg vil selvfølgelig ikke benægte, at der i ministerens lovforslag er visse fremskridt, men socialistisk folkeparti såvel som socialdemokratiet og hyrevognsorganisationerne kan altså ikke være tilfredse med den udformning, lovforslaget har fået. Det spørgsmål, som vi mener er det helt afgørende, er spørgsmålet om antalsbegrænsning. Vi mener, at det fortsat vil være den eneste rigtige måde at klare problemet på. For dette er ikke alene et færdselssikkerheds-

mæssigt problem, det er ikke alene et problem med at tage hensyn til publikum, det må da også være et problem med at tage hensyn til erhvervet. Det synes jeg taler nok så tungt i denne sag, for det er dokumenteret, at der er ca. 50 pct. tomkørsel inden for dette erhverv, altså vognene udnyttes kun i 50 pct.s udstrækning, og det må da være alt, alt for lidt. Her er altså også et samfundsmæssigt hensyn at tage. Her investerer vi million- for ikke at sige milliardbeløb i import af nye vogne, også hyrebiler, og så udnyttes de altså kun til 50 pct., og det er ganske givet, fordi markedet er overfyldt.

Hr. Otto Mørch var inde på visse kategorier af mennesker, som udnytter muligheden her for at få en ekstrafortjeneste. Der er i fabrikløven en bestemmelse om, at en arbejder skal have mindst 11 timers hvile fra det øjeblik, han ophører med sit arbejde, og til det øjeblik, han genoptager sit arbejde, men her har vi altså et erhverv, hvor vi overhovedet ikke kan kontrollere dette, og det er også et sikkerhedsmæssigt spørgsmål. Denne 11 timers regel burde da lige så vel gælde for hyrevognschauffører, som den i øjeblikket gælder for lastbilchauffører, der kører døde svinekroppe — men når der er tale om at køre med mennesker, gælder den slags bestemmelser altså ikke. Er det ikke ganske horribelt, at man ikke har de samme regler for dette erhverv, som vi har for fabriksområdet eller for transport i øvrigt?

Der er meget at indvende, synes jeg, mod det af ministeren fremsatte lovforslag; f. eks. siger ministeren, at han gerne vil være med til en vis regulering, og at der skal gennemføres visse reglementer og bestemmelser, men at det skal overlades fuldt og helt til kommunerne selv at afgøre, om de vil gøre det; de „kan“ altså gennemføre en vis regulering af erhvervet, men man siger ikke, at de „skal“. Hr. Otto Mørch har også været inde på dette spørgsmål, og det er da ganske indlysende, at har vi byområder, hvor vi foretager en regulering af erhvervet og pålægger det visse forpligtelser og der så er en nabokommune, hvor der ingen forpligtelser pålægges, så kan disse hyrevognschauffører og -vognmænd altså konkurrere på lige fod med hyrevognserhvervet i det regulerede område. Det kan da ikke være

[Arne Larsen.]

rigtigt. Man må da have ensartede regler, der gælder for hele landet, sådan at erhvervet er ligestillet overalt og der altså ikke bliver forskel på Simested og København, men kommer en vis ensartet regulering; det tror jeg ville være det rigtigste, hr. Holmberg.

Der er af andre ordførere fremsat nogle bemærkninger, som jeg lige vil pointere. Hr. Otto Mørch var inde på spørgsmålet om licenskort og trafikbog. Det er noget, som hyrevognsorganisationerne selv har anbefalet, og jeg synes, at det er en ganske udmærket foretælse, som man burde gennemføre, sådan at publikum også kan se, hvad det egentlig er for en chauffør, man kører med, om han har hyrevognserhvervet som hovederhverv eller kun som bierhverv, og om han har taget erhvervskørekort. En politirazzia for ikke så lang tid siden i en af Københavns omegnskommuner afslørede 6 hyrevognschauffører, som ikke havde erhvervskort, og afslørede endvidere nogle, som overhovedet intet kørekort havde. Se, det er altså den måde, man har mulighed for at drive dette erhverv på, og det er helt forkert.

Jeg synes også, justitsministeren og regeringen burde være interesseret i en stærkere kontrol, også af skattemæssig karakter, sådan at man kan følge den enkelte vogn, dens kørsel og dens taxameter, og hvor meget den har indkørt, og altså nogenlunde føre kontrol med, hvad der egentlig tjenes som vognmand på dette område.

Hr. Adam Møller vendte sig imod monopoldannelser og ville ikke have antalsbegrænsning, fordi man derved gav visse forretninger en monopolstilling. Der skulle være dette frie initiativ, vi skulle ikke have noget monopol på dette område. Ja men hyrevognsorganisationerne har dog heller ikke stillet krav om at være enerepræsenteret på området. De har ikke stillet krav om, at der ikke skal tages hensyn til publikum, men om, at der skal foretages en antalsbegrænsning, ikke af erhvervet, men af de kommunale myndigheder og politiet i forening, således at netop hensynet til publikum blev det fremherskende og ikke hensynet til hyrevognsorganisationerne. Det er rigtigt, som det også er fremhævet, at vi faktisk har ordnede forhold på en hel række

andre trafikområder som f. eks. rutebil- og fragtmandskørslen, der jo er koncessioneret. Hvorfor kan man ikke koncessionere eller regulere på dette område, lige så vel som man kan regulere meget andet transportarbejde i dette land? Det er så indlysende, at det bør kunne sidestilles.

Så har man diskuteret små holdepladser, og at der skulle gives mulighed for oprettelse af holdepladser, hvor også andre bilsammenslutninger skulle kunne køre fra, og hvor publikum kunne henvende sig. Det lyder også udmærket og er en udmærket tanke, som vi i og for sig gerne vil støtte, men så må man jo ligestille disse forretninger, så kan det ikke nytte noget, at man kommer og siger, at droscherne, som altså i øjeblikket har disse holdepladser, skal pålægges ganske bestemte forpligtelser; så må man også gøre det over for andre dele af dette erhverv, når de får de samme rettigheder. Rettigheder og pligter må her følges ad, det er helt klart. Jeg tror nok, at vi sådan nærmer os hinanden i synspunkter, og så var der måske trods alt en mulighed for at komme ud af denne anden omgang hyrevognsdebat på en god og positiv måde, og jeg vil gerne sige, at det er det, mit parti tilstræber.

Jeg håber meget på et sagligt og energisk udvalgsarbejde, således at vi kan få rettet skønhedspletterne i justitsministerens lovforslag, og således at vi måske kunne sammenarbejde socialistisk folkepartis og justitsministerens lovforslag på en god måde.

**Justitsministeren (Thestrup):** Jeg vil gerne takke de tre ordførere hr. Adam Møller, hr. Holmberg og hr. Helge von Rosen for den tilslutning, de har givet til det af mig fremsatte lovforslag. Jeg vil også gerne takke de 2 ordførere hr. Otto Mørch og hr. Arne Larsen; selv om de i og for sig ikke har givet tilslutning til mit forslag, var der dog i deres indlæg på visse punkter en vis tilslutning til nogle af de ting, jeg havde foreslået.

Langt det meste af det, der her er fremdraget, egner sig i udpræget grad til udvalgsbehandling. Jeg skal være villig til at komme frem med, hvad jeg kan, af oplysninger og statistik under denne udvalgsbehandling, hvor jeg håber vi må kunne nå til større enighed end her.

**[Justitsministeren.]**

Jeg vil sige til hr. Otto Mørch, at jeg ikke erindrer at have ytret mistillid til politi eller til kommunale myndigheder. Jeg må vel også sige, at det lovforslag, jeg har fremsat, netop viser tillid til politi og til kommunale myndigheder.

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Larsen, at jeg naturligvis gerne skal komme frem med de oplysninger, der har fået mig til at tage en anden stilling end den, jeg oprindelig havde taget. Jeg står ikke her og søger at skjule, at jeg har skiftet standpunkt — jeg har skiftet standpunkt.

Må jeg sige til hr. Arne Larsen, der talte om, at der burde være ganske ensartede regler over hele landet, at der er nu engang forskel på Simested og København.

Dermed skal jeg slutte mine udtalelser og håbe på en god udvalgsbehandling.

**Otto Mørch:** Jeg skal ikke forlænge debatten særlig meget, men det er ministerens udtalelse direkte til mig, der får mig til at tage ordet. Alle, der hørte ministerens indledende bemærkninger til denne debat, konstaterede jo dog, at ministeren ligesom for at give befolkningen nogle angstfønmelser kom med hentydninger om, at det ikke var godt for befolkningen med en antalsbegrænsning.

De presseudtalelser, jeg henviser til, er presseudtalelser, der er omtalt i det 9 sider lange kommentarskrift, vi har fået. Jeg har ikke, det indrømmer jeg, selv set presseomtalen, men jeg har konstateret, at den svarer ret godt til ministerens indledende bemærkninger, hvor ministeren ligesom vil skabe angstfønmelser på det forbrugerområde, som hyrevognsområdet er.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (From):** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om tillæg til lov om en kornordning.*

(Lovforslaget (nr. 46) findes i tillæg A. sp. 983, fremsættelsen i tidenden sp. 654).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Chr. Thomsen:** Forslag til lov om tillæg til lov om en kornordning fremkommer jo, fordi monopolorådet ikke har godkendt den aftale, der er indgået mellem landbruget og kornhandelen. Det burde man nok have kunnet forudse og have lavet loven, så den bagefter kunne holde i det ene år, den skulle gælde, og dermed have undgået diskussionen her i dag, for det kan vel ikke være sådan, at det alene er for at glæde det radikale venstre, at vi nu skal til at diskutere kornlov to gange om året.

Jeg er ganske klar over, hvad aftalen har betydet fra høst 1969 og frem til i dag, men jeg tror også, man må regne med, at virkningerne af aftalen dermed er delvis udtømt. Det drejer sig derfor i virkeligheden mere om at godkende noget, der er sket, noget, der er passé. Hvis tallene for den samlede høst holder, tror jeg ikke, der er nogen som helst fare for, at der bliver kornoverskud i indeværende høstår, og derfor er der heller ingen fare for bundpriser på korn, så man kan nok resten af dette høstår skåne dispositionsfonden for yderligere støtte til eksport; det vil der sikkert ikke være brug for.

Jeg vil ikke i dag starte nogen debat om kornloven som helhed, men kun om det foreliggende lovforslag sige, at mit parti ikke er særlig glad ved den slags tillæg og i særdeleshed ikke til en lov, der kun skal gælde ét år. Vi vil ikke stille os hindrende i vejen for lovforslagets gennemførelse, men vi vil gerne have lov til ganske kort at diskutere lovforslaget i et udvalg.

**Niels Ravn:** Jeg skal fremsætte nogle få bemærkninger dels om det foreliggende lovforslag, dels om baggrunden for lovforslaget.

Det drejer sig, som det fremgår af ministerens fremsættelsestale og af bemærkningerne til lovforslaget, om en stadfæstelse af den frivillige aftale, der tidligere på året blev truffet imellem landbrugets organisa-