

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Sagen sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges enstemmigt med 120 stemmer.

Første næstformand (Kaj Andresen): Der vil nu blive givet statsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 234) findes i tillæg A. sp. 4321, fremsættelsen i tidenden sp. 4740).

Første næstformand (Kaj Andresen): Sammen med denne sag foretages den næste sag på dagsordenen, nemlig:

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

(Lovforslaget (nr. 236) findes i tillæg A. sp. 4583, fremsættelsen i tidenden sp. 4779).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Justitsministeren (Thestrup): Som nævnt af hr. Otto Mørch er det min hensigt at fremsætte et lovforslag til ændring af reglerne om hyrevogne. Vi har i justitsministeriet, efter at der har været ført forhandling med de interesserede parter, udarbejdet et forslag, som den 13. februar 1969 er sendt til udtalelse hos en række myndigheder og organisationer. Der er endnu ikke indløbet svar fra alle, og det er grunden til, at jeg endnu ikke har fremsat forslag til ændring af bestemmelserne.

Hovedpunktet i de to lovforslag, der er fremsat, og som vi behandler her, er jo, at der bliver mulighed for efter den enkelte kommunes bestemmelse at begrænse antallet ikke alene af droscher, men af samtlige hyrevogne overhovedet. Dette forslag kan

jeg ikke gå ind for. Jeg minder om, at lignende forslag tidligere har været fremsat for tinget i 1954 og i 1962, uden at det har kunnet få den fornødne tilslutning.

Der foreligger ikke oplysninger, som efter min opfattelse kan retfærdiggøre en så væsentlig indskrænkning i den frie erhvervsudøvelse hverken i færdselssikkerhedsmæssig henseende eller af hensyn til publikum. Jeg tror også, at ønskerne om den regulering eller måske snarere den sanering af erhvervet, som lovforslagene er udtryk for, kan opfyldes på en anden måde.

Begge de fremsatte lovforslag indeholder forbud mod anvendelse af hyrevogne til andet formål end erhvervs-mæssig personbefordring. Baggrunden for et sådant forbud er den, at mange vognejere i de senere år har søgt at skabe sig en ekstra indtægt ved i fritiden at anvende deres private vogne til hyrevognskørsel. Der er herved opstået en ny gruppe hyrevogne, dem, der undertiden betegnes som „pirater“.

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 behørig 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.

Der synes i begge lovforslagene at ligge et ønske om at slette forskellen mellem de to kategorier af hyrevogne. Der er her tale om en række praktiske problemer, som vi kan drøfte nærmere, og det er altså mit ønske, at denne nærmere drøftelse kommer til at foregå på grundlag af det lovforslag, som jeg agter at fremsætte, så snart vi har fået forslagene tilbage fra de forskellige myndigheder, som vi har rettet forespørgsel til. Men jeg er naturligvis også villig til at drøfte spørgsmålene, såfremt der her bliver nedsat udvalg om de foreliggende lovforslag.

Adam Møller: Jeg kan give tilslutning til de synspunkter, der her er fremsat af justits-