

[Kjær Rasmussen.]

land søger ind til byerne og konkurrerer med disse byers droscher, eller sagt på en anden måde, f. eks. ligesom taxachaufføren i Ålborg sagde det: den frie hyreret er en slags indirekte hjælp til det betrængte landbrug, og den har den fordel, at hjælpen udelukkende betales af de arbejdere, der lever som droschechauffører i byerne. Jeg tror egentlig, at der er en masse rigtigt i dette, og derfor må vi også begrænse retten til at søge hyre til det område, hvor vognen er indregistreret. Det er ualmindelig irriterende, når oplandslillebiler ligger og fylder op på den parkeringsplads, man egentlig godt selv kunne bruge.

Dette er også et spørgsmål om planlægning, og det har måske ikke været så meget inde i billedet hos de tidligere ordførere. For Københavns vedkommende kan det da i hvert fald ikke være ligegyldigt, sådan rent trafikalt, om man har de her i byen indregistrerede droscher kørende, eller om man også skal have lillebiler fra det øvrige Sjælland, Lolland og Falster presset ind i gaderne. Man gruer jo ligefrem for, hvad der kan ske den dag, vi får en fast forbindelse over Øresund; så kommer de vel også fra hele Skåne.

I 1955, da den frie hyreret blev indført, troede man — og det var jo fra borgerligt hold — på, at denne ville gavne det kørende publikum, men i dag må man nok spørge: hvem er det i virkeligheden, den har gavnet? Det er benzinselskaberne, det er automobilhandlerne, og endelig er det også de såkaldte pladsvognmænd, der får et beløb af omkring 100 kr. pr. uge og lader indlejede vognmænd bruge navn og telefon. Disse pladsvognmænd er naturligvis ikke interesserede i den enkelte vogns rentabilitet; for dem drejer det sig mere om at få afgiften skrabet hjem, og derfor gælder det om at få så mange vogne ind som vel muligt.

Hvad er resultatet så blevet af dette? Ja, det er i hvert fald blevet forringede faglige kvalifikationer for en del af førernes vedkommende, det er også blevet en forringet

kvalitet for nogle af vognenes vedkommende og endelig — i hovedstadsområdet — en yderligere forringelse af en i forvejen håbløs trafiksituation.

Vores konklusion må altså være, at den frie hyreret, som vi kender den i dag, afskaffes, samt at hvert hyrevognsområde knyttes til den respektive kommune. Jeg vil gerne have, at man tager disse bemærkninger med ind i overvejelserne, når man nu skal til at diskutere problemet i udvalget.

Otto Mørch: Jeg må konstatere, at der er intet grundlag for en særlig hjertevarm tak til regeringspartierne repræsentanter og heller ikke til den højtærede justitsminister. Der blev sagt rent ud nej fra regeringspartierne repræsentanter til en tidssvarende og moderne hyrevognslovgivning, det beklager jeg, og det tror jeg ikke mindst det publikum vil beklage, som i deres hverdag i det transportsystem, som hyrevognene dækker, i høj grad mærker de skavanker, der er ved det nuværende system.

Ministeren siger altså nej, og jeg spørger egentlig: hvorfor? Jeg uddyber mit spørgsmål derhen: er det politisk betonet fra justitsministeren, der jo i sit høje embede har den opgave først og fremmest at varetage færdselssikkerheden, publikumssikkerheden i det meget brogede og farlige færdselsbillede, vi har i dag?

Ministeren siger altså nej, men hvad har organisationerne egentlig sagt til det i dag? Det har vi ikke rigtig hørt noget om, men det er mit stærke indtryk, at organisationerne har sagt nej til ministerens forslag, fordi det ikke løser de problemer, som vi kom ind i efter 1955-loven. Jeg har indtrykket af, at organisationerne mere betegner det som lapperier, det, ministeren vil, og det, som regeringsrepræsentanterne altså her i dag tilslutter sig.

Den konservative repræsentant, hr. Adam Møller, følger naturligvis lige i hælene på ministeren; jeg havde heller ikke ventet andet. Jeg har én bemærkning til hr. Adam Møller i anledning af de betragtninger, han