

[Otto March.]

gør gældende vedrørende opgavefordelingen på dette transportområde. Her må jeg lige minde hr. Adam Møller om, at det er helt naturligt, og hr. Adam Møller ville vel heller ikke lave det om, at væsentlige dele af den kollektive trafik — det kan dreje sig om sporvogne, det kan dreje sig om rutebiler, det kan dreje sig om bustrafik — netop ligger som et væsentligt opgaveområde for kommunerne. Derfor var det lige så naturligt, at det transportsystem, der dækkes af hyrevognstrafikken, også kom under kommunalt regie. Helt naturligt finder kommunalfolk det sådan, og helt naturligt føler de, der arbejder inden for hyrevognslovgivningen, at det bør være sådan, og det er netop det, vi tilsigter med vores lovforslag.

En kort bemærkning til hr. Enggaard. Han følger også lige i hælene på ministeren, og det var også at vente, for det var netop hr. Enggaards parti, der i 1955 ved en ganske speciel og meget dramatisk aktion væltede det gode lovforslag, som var vedtaget ved anden behandling, og derfor ligger der et særligt ansvar på hr. Enggaards parti for den udvikling, der er sket siden 1955.

Hr. Helge von Rosen fra det radikale parti søgte at komme med nogle betragtninger, der skulle dække kommunalorganisationernes interesse på hyrevognsområdet. Jeg kan ikke erkende de betragtninger som værende relevante. Jeg tror, det er en meget lille del af kommunalfolket, hr. Helge von Rosen her talte for. Jeg har jo også fulgt nogle af de forhandlinger, der tidligere er foregået i Københavns borgerrepræsentation, og derfor tager jeg med meget forbehold det, der ligger i hr. Helge von Rosens betragtninger på det aktuelle hyrevognsområde.

Når det er sagt, så finder jeg, at jeg yderligere — udover det, der er i fremsættelses-talen, og udover det, der er gjort gældende i bemærkningerne — må søge at klargøre socialdemokratiets motiv til, at vi nu kommer med forslag om en ny hyrevognslovgivning. Jeg vil gerne sige, at som det klart fremgår af den skriftlige fremsættelse, ønsker socialdemokratiet på grund af den stigende trafikintensitet med den stærkt øgede risiko for ulykker at skabe så sikre persontransportforhold som muligt, og derfor ønsker vi på det vigtige transportområde, som hyre-

vognene i dag dækker, at den helt ukontrollable tilgang til hyrevognserhvervet, som har fundet sted siden 1955, nu standses, så der kan skabes ordnede og trygge forhold for det kørende publikum.

Alle må da være interesseret i, at det kørende publikum opnår den størst mulige sikkerhed under kørsel med hyrevogne og også opnår den bedst mulige betjening, og det er da også opnået på andre transportområder, jernbane, flytrafik, bus- og rutebiltrafik, hvor såvel personel som materiel er undergivet fornøden ansvarlig kontrol. Men på hyrevognsområdet, som med hensyn til transportdækning kommer op på meget høje tal — Taxa i København transporterer alene 70.000 mennesker i døgnet — er der i mange henseender frit slag, for frit slag. Folk uden tilknytning til erhvervet har nemlig kastet sig over det som fritidsbeskæftigelse. I alle større byer kører i dag i hundredvis af lillebiler rundt uden regler, der kan give publikum garantier for personellets kvalitet og materiellets kvalitet. Det kan da ikke være forsvarlig persontransport.

Jeg mener, og mit parti mener, angående dette vigtige transportområde, som hyrevognstrafikken dækker, at det må være naturligt, som socialdemokratiet også foreslog det i 1955-lovforslaget, at anskue dette trafikområde på samme måde som rutebil- og bustrafik, som man jo ikke lader køre uden fornøden kontrol med fører og med vognmateriel.

Hyrevognsbetjeningen, hyrevognstrafikken indgår jo i dag som en meget vigtig detalje i alle byers transportsystem og må derfor også helt naturligt lægges op til disse byers, til disse kommunalbestyrelses afgørelse. Det var det, socialdemokratiet ønskede i 1955. Det er det, socialdemokratiet ønsker i dag; og som det fremgår klart af den foreslåede § 73, stk. 2; skal kommunalbestyrelserne gennem et hyrevognsregulativ sikre, at der er et passende antal transportenheder til rådighed, skal sikre, at førernes kvalifikationer er de bedst mulige, skal sikre, at vognene er hensigtsmæssige, og skal videre give mulighed for en fornuftig og rimelig takstpolitik. Hvem i dette høje ting kan have noget imod dette sigte på det vigtige transportområde, som hyrevognsområdet er?

I 1955 forhindrede et borgerligt flertal den