

[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 rede-gøre 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 hen-vise 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.