

(Kort bemærkning).

Ninn-Hansen: Jeg takker både arbejdsministeren og den fg. statsminister.

Til arbejdsministeren skal jeg blot sige, at de emner, jeg har talt om her, havde jeg på forhånd meddelt udenrigsministeren jeg ville tale om, så det kunne altså gå videre til statsministeren. Jeg ved da, at arbejdsministeren har samme opfattelse som jeg: at overenskomstforhandlinger er noget særdeles vigtigt, og det er man nødsaget til at tale om på de tidspunkter, det nu drejer sig om — og det er ikke mindst i øjeblikket.

Udenrigsministerens evner vil jeg til enhver tid skrive under på. Det er jo ikke længe siden, at udenrigsministeren, om jeg så må sige, i egentligste stand var fungerende statsminister; jeg kunne næsten have ønsket, at udenrigsministeren var blevet siddende på den plads.

Den fg. statsminister (K. B. Andersen): Jeg kan kun udtale ønsket om, at hr. Ninn-Hansen også i mange år vil blive siddende på den plads, hvor han nu sidder.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til arbejdsmarkedsudvalget. 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. (Hyrekørsel).

(Lovforslaget (nr. 127) findes i tillæg A. sp. 2849, fremsættelsen i tidenden sp. 2083).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch: Med dette lovforslag søger socialdemokratiet at indfri et gammelt løfte om at skabe ordnede forhold på hyrevognsområdet. Allerede i 1955 søgte den daværende socialdemokratiske regering at komme igennem med et lovforslag, der via kommunal regulering og administration skulle skabe stabile og tidssvarende forhold inden for hyrekørslen, men ved lovforslagets tredje behandling blev det nedstemt med minimal stemmemajoritet. Det var sådan, at liberalismens fane blev holdt så højt, at det kneb for bærerne at nå jorden. Kun én fra oppositionen, men ganske vist én, der kendte problemerne på hyrevognsområdet til bunds, stemte dengang sammen med regeringen; det var den kendte konservative politiker Aksel Møller.

Senere har socialdemokratiet søgt at ændre hyrevognslovgivningen, sidst skete det under VKR-regeringen i 1970, men det lykkedes heller ikke dengang at få tilslutning til en lovgivning, som kunne have skabt ordnede forhold.

Jeg behøver vel ikke at opholde mig længe ved den udvikling, som har præget området siden 1955; det ligger sikkert klart for alle, at forholdene har udviklet sig kaotisk, erhvervet er blevet mere og mere trængt, for ikke at bruge stærkere udtryk. Dette har ikke alene påvirket erhvervets udøvere, men også forholdene for de beskæftigede, og det har igen givet sig udtryk i utilfredsstillende og utrygge forhold for forbrugerne, ja, selv færdselssikkerheden har været påvirket af forholdene.

At der virkelig råder ustabile erhvervsforhold, understreges ved, at der stadig sker udskiftning af vognmænd og chauffører. Inden for de sidste to år er der udstedt mere end 6.000 førerkort, jeg sagde 6.000 førerkort, alene i hovedstadsområdet, og det skal ses i forhold til et samlet antal førere på 9.000-10.000. I Storkøbenhavn registreres nu omkring 300 nye chauffører pr. måned; ja, det må nødvendigvis medføre en ringere standard og derigennem en ringere kundebetjening. At det ikke er noget