

[Støhr Johansen.]

hjælp. Jeg forlanger ikke det umulige; den kollektive trafik er jo også ude for, at der på visse tidspunkter af døgnet er et sådant antal kunder, at man ikke kan dække behovet, og det samme gælder inden for hyrevognskørslen, men man skal bare gøre det så godt som muligt. Nu vil der ske et afgjort tilbageskridt, for det er klart, at hvis der kommer et væsentlig mindre antal hyrevogne, bliver der også en væsentlig mindre service.

Hr. Otto Mørch var også inde på sikkerheden. Hr. Otto Mørch var, så vidt jeg husker, medlem af det udvalg i 1970, der sidst beskæftigede sig med færdselsloven — det var justitsministeren for øvrigt også. Der foretog vi fra udvalgets side en undersøgelse af, om der var forskel i sikkerheden, når det drejede sig om Taxa, når det drejede sig om hyrevogne og i det hele taget, når det drejede sig om de vogne, der bliver kørt af personer, der ikke har hyrevognskørsel som fuldt erhverv, og hvad var det resultat, vi fik af denne undersøgelse? At der simpelt hen ikke var forskel i ulykkesfrekvensen eller uheldsfrekvensen på nogen som helst af disse typer af hyrevogne.

Derfor forstår jeg overhovedet ikke, at hr. Otto Mørch kan fremkomme med den bemærkning, at også sikkerheden spiller en rolle. Vi blev netop i dette udvalg i 1970 enige om — og det er jeg stadig væk enig i — at de vogne, der kører som erhvervsvogne, må underkaste sig de af justitsministeriet opstillede regler, som efter min opfattelse nu er blevet strammet så meget, at de også giver den sikkerhed for passagererne, som det er rimeligt at det offentlige stiller krav om. Det har man opnået i dag.

Man skal faktisk helt tilbage til middelalderen for at finde lavforslag som det, der ligger gemt i dette forslag. Det forslås simpelt hen, at en vognmand, f.eks. en taxamand, der ejer sin egen vogn, ikke engang den dag, han har fri, må tage sin familie med ud og køre en tur i skoven. Man må da indrømme, at så er man kommet så langt ud i regulering og så langt ud i en efter min opfattelse skadelig socialisme, at man skal næsten helt tilbage til tiden før 1857, da man dog fik et frit erhvervsliv her i Danmark. Så langt vil man nu føre os tilbage med en sådan lovgivning, og jeg kan kun for mit

og mit partis vedkommende sige, at vi mener, det er et sådant tilbageskridt, at vi ikke vil kunne stemme for dette lovforslag. Jeg ser derfor heller ikke nogen hensigt med, at jeg begynder at gå i detaljer om enkelte af de tekniske problemer, der kan være at diskutere, hvis man skal ændre en lov som denne.

Hvis lovforslaget skal i udvalg, kan vi jo diskutere det dér, men rent principielt vil mit parti afvise at gå ind i denne lovgivning.

Vi vil også gøre det ud fra et andet synspunkt. Det, at kommunerne skal bestemme, hvem der skal have lov til at køre hyrekørsel, hvor mange vogne hver enkelt må disponere over, og hvor mange vogne der i det hele taget skal være, vil igen bevirke, at man lægger et nyt administrativt område under kommunerne, og det er et spørgsmål, om det er en opgave, nogen kommune vil være i stand til at løse. Dertil kommer, at det vil være næsten umuligt at oprette så mange holdepladser, som man forlanger der skal oprettes, fordi de større byer er så tæt bebygget, at de slet ikke har veje af en bredde, der gør det muligt.

At det så yderligere er et nyt bureaukrati, man skal have, og yderligere vil betyde en fordyrelse af administrationen af hyrevogne og en dårligere ordening, bevirker, at mit parti må stemme imod dette lovforslag.

Holmberg: Ja, når vi fra tid til anden nu igennem mange år har drøftet hyrevognsproblemer, er det jo næsten altid sket — og det sker åbenbart også i dag — at vi bliver uenige om mangt og meget, selv om jeg med det samme må erkende, at der er visse ting i den ordening, vi har, som vi vistnok alle sammen kan se ikke er særlig gode. Men det, vi skal drøfte her ved første behandling, er i første række principperne i loven.

Jeg må indrømme, at det sker ret ofte, at man stiller sig selv det spørgsmål: hvem er det egentlig, der ønsker ændringer af det bestående? Hvem er det egentlig, der ønsker disse ændringer? Ja, svaret er nemt at give, det er organisationerne, der for en gangs skyld så nogenlunde optræder enige, det plejer de jo ikke at gøre. Men hvad ønsker så disse organisationer egentlig? At de ønsker en forbedring af deres kår, er jo ganske naturligt; jeg tror desværre, det er rigtigt, at dette erhverv hører til lavtlønsgruppen, men ministeren anfører jo også i