

[Stæhr Johansen.]

livet for at blive beskæftiget ved kommunalt arbejde.

Hr. Otto Mørchs forklaring på den norske ordning forstod jeg slet ikke. Jeg ved ikke, hvad de har af skolevognskørsel osv., men det, der er afgørende for os, er, hvordan forbrugerne har det i de respektive lande. Og i Oslo — det kan hr. Mørch ikke benægte, hvis han har været der — er det praktisk talt umuligt at få en taxi selv under almindelige forhold, og er det dårligt vejr, eller der er store begivenheder, er det fuldkommen håbløst. Det er da ikke noget sådant, vi skal tilstræbe. Det var det, jeg vendte mig imod, og jeg nøjedes ikke med at nævne den norske ordning. Jeg nævnte både den franske, altså Pariserordningen, og Londonordningen, hvorfra den sidste er den bedste, men alligevel har sine store begrænsninger.

Men ellers vil jeg gerne sige til justitsministeren, at vi selvfølgelig alle sammen gerne vil lade os overbevise — det vil jeg også sige til hr. Otto Mørch — hvis det er muligt, men vi må huske på én ting, at både justitsministeren og hr. Otto Mørch sad i det udvalg, der i 1970 gennemarbejdede problemerne, og da viste det sig, at der var et fornuftigt flertal for den lov, vi har. Vi var alle enige om, at der måtte stilles absolut store krav til dem, der ville bruge deres vogn til erhvervskørsel. Jeg synes, det var en god løsning, vi fik. Jeg vil også gerne understrege for ikke at blive misforstået i dag, at sikkerheden skal man ikke på noget område dispensere fra, og jeg synes, at det sikkerhedssystem, vi har i dag, har været tilfredsstillende. Jeg synes også, at de oplysninger, vi fik, da vi lavede loven i 1970, viste, som jeg stærkt understregede før, at uheldsfrekvensen var lige stor, hvad enten der var tale om taxa, som jo er de vogne, kommunerne har kontrol med, eller de andre hyrevogne. Der er intet grundlag for at sige, at sikkerhedsmargenen er mindre for de andre hyrevogne end for droscherne.

Justitsministeren var inde på, at jeg havde talt om socialismen i middelalderen. Nu kunne jeg godt holde et langt foredrag, for der er mange former for socialisme, det var ikke marxisme, men så vidt jeg husker — det står også i mine notater — sagde jeg, at lavsvæsenet i middelalderen var vel også en form for socialisme — det tror jeg en stor

teoretiker som finansministeren kan udtale sig om — og så er det, jeg siger, at den brød vi med ved næringsloven af 1857, og efter at have hørt diskussionen her i dag, beundrer jeg de mænd, der i 1857 gav os det frie erhvervsliv, der har skabt den velstand, som vi ikke kunne skabe under den lavsordning, som vi nu er ved at ville føre i hvert fald dette område tilbage til.

Jeg har ikke så meget mere at sige, udover at jeg naturligvis også gerne vil tage en drøftelse i udvalget om nogle af problemerne. Jeg ville stadig væk gerne drøfte, om vi kan få yderligere sikkerhedsmuligheder, men selve princippet i lovforslaget, at der ikke skal være fri konkurrence, kan jeg ikke anbefale, og det har jeg lov til at sige på hele mit partis vegne. Vi kan ikke tiltræde principperne i lovforslaget.

Holmberg: Der er såmænd ingen grund til at forlænge diskussionen særlig. Vi får jo en udvalgsbehandling, vi får en anden behandling, vi får en tredje behandling, og der er ingen tvivl om, at vi også får besøg af mange organisationer, der vil rådgive os.

Men jeg synes ærlig talt, at hr. Otto Mørch kom lidt højt op, og det er der ingen grund til, når vi drøfter dette sagligt. Han talte om kaotiske forhold. Det kan diskuteres, om det hele er helt i orden, men at tale om kaotiske forhold er en overdrivelse, som ikke holder for en nærmere bedømmelse. Færdselssikkerheden m. v. har vi også drøftet, og det kan ikke bruges.

Så nævnte hr. Arne Larsen, at der ikke var tale om en antalsbegrænsning, og det er rigtigt nok, at det er svært at læse, men hr. Otto Mørch, som jo også er tilhænger af lovforslaget, gjorde opmærksom på, at antallet nemt kunne skæres ned fra 4.500 biler til 3.000. Det tør siges, at det er en antalsbegrænsning. Og så tilføjede hr. Otto Mørch: uden at det på nogen måde vil gå ud over forbrugerne. Tror hr. Otto Mørch egentlig selv på det? At man uden videre kan tage 1.500 vogne væk fra København, uden at forbrugerne mærker det? Det kan være, det er noget, hr. Otto Mørch har hørt. Jeg tror alligevel ikke, det lader sig gøre, og ved nærmere eftertanke kan det også være, hr. Otto Mørch forlader det.

Så nævnte justitsministeren, at det, han ønsker, er ordnede forhold. Vi er så nogle,