

[Gudme.]

ét ord om antalsbegrænsning i loven. Jo, det gør der. Der står i § 73, at kommunalbestyrelsen fastsætter af hensyn til publikums betjening — og det var jo det hensyn, vi tvivlede på, at man tog i tilstrækkelig grad med — det antal motorkøretøjer, der ved bevilling kan tillades anvendt til hyrekørsel. Det er antalsbegrænsning.

Og så endelig til sidst til justitsministeren. Ministeren sagde, at det var rart, at man ville forhandle sagligt, men det skulle være til begge sider. Det tvivler jeg ikke på det også vil blive. Det er endelig sådan, at dette lovforslag, som vi jo også har hørt, når vi går ned i småtingsafdelingen, trækker en række andre problemer med sig. Dem kan vi måske nok nå at blive enige om, men i hovedsigtet bliver vi nok ikke enige.

**Arne Larsen:** Nej, jeg tror også som hr. Gudme, at det nok bliver lidt vanskeligt at forene principperne i forbindelse med dette lovforslag, men jeg bemærkede mig ministerens udtalelse om, at han ikke opfatter lovforslaget som noget ultimatum, at der nok var nogle områder, hvor vi kunne diskutere problemerne, og det vil jeg da også stadig væk opfordre de borgerlige partiets repræsentanter til. For det er da ikke sandsynligt, at vi har fundet det 100 pct. rigtige forslag; det er sandsynligt, at der er detaljer, som kan diskuteres.

Men en af de ting, som man tilsyneladende stadig væk misforstår, er spørgsmålet om den såkaldte antalsbegrænsning. Sådan som jeg læser forslaget, skal antallet af hyrevogne i de enkelte kommuner fastsættes efter det, der er behov for, og det skal kommunalbestyrelsen finde ud af med al mulig skelen til forskellig side, forbrugerne, erhvervet osv. Jeg tror ligesom hr. Otto Mørch, at hvis man laver en rationel ordning, vil man kunne spare adskillige hyrevogne. Det siger jeg åbent og ærligt, fordi jeg ved, at der er en masse, der er trængt ind i erhvervet, men som ikke har det som hovederhverv, men som bierhverv. Nogle kalder man pirater,

nogle kalder man noget andet, det er i og for sig underordnet, men vi har en stor vognpark, som ikke udnyttes på tilfredsstillende måde, som kun kører, når man mener at man har tid og behov for at køre, og det er det, der er forkert. Vi skal have rettigheder og pligter fordelt ligeligt på alle dem, som vil ernære sig ved hyrevognserhvervet. Så skal vi nok få vognene frem til de rigtige tidspunkter, så skal hr. Gudme ikke være bange for, at vi ikke om natten har det antal hyrevogne, som vi har behov for, og at vi om morgenen, når folk skal på arbejde, ikke har det antal hyrevogne, vi har brug for. Det skal alt sammen blive klaret på fornuftig vis, og jeg tror, organisationerne her vil samarbejde og være med til at klare disse forhold.

Hr. Stæhr Johansen henviser ustandselig til Oslo som det store skrækkesempel på, hvordan en hyrevognsordning ikke skal fungere. Ja men det er da godt, at vi kan lære af Oslos forhold, så kan vi da gøre dem bedre alle andre steder her i Danmark, hvor vi nu skal gennemføre en ny ordning.

Hr. Gudme var inde på, at jeg altså helst så en garanti for, at alle mennesker fik en bestemt social status, garanteret arbejde osv. Ja, ærligt talt vil jeg da sige, det er da et princip, jeg hylder, og jeg tror, det er nødvendigt at se på en hel del erhvervsområder, hvor der er lige så uheldige ernæringsmuligheder som inden for hyrevognserhvervet. Det må man kunne afhjælpe på en fornuftig måde.

**Justitsministeren (K. Axel Nielsen):** Hr. Holmberg bebrejdede mig, at jeg brugte udtrykket „at der var en del misforståelser“ uden at nævne, hvilke misforståelser der er tale om. Der er en begrænsning for, hvad man kan nå, men i virkeligheden var det et citat. Jeg citerede hr. Arne Larsens udtalelse, at der var en del misforståelser, som måske kunne ryddes af vejen under udvalgsforhandlingen, og det ønske deler jeg da. Men skulle jeg nævne et enkelt eksempel på de misforståelser, er det det, at man taler