

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af fo, slag til lov om ændring af færdselsloven. (Hyrekørsel).

(Første behandling af lovforslaget (nr. 127) findes i tidenden sp. 2907, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1479).

Der var stillet 4 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Otto Mørch: Der er vel ingen grund til her ved anden behandling af hyrevognslovgivningen at tage et opkog af den principielle debat, vi havde ved første behandling. Vi kender jo synspunkterne meget godt fra adskillige debatter om dette erhvervsområde. Jeg skal derfor blot konstatere, idet jeg henviser til udvalgsbetænkningen, at et flertal, bestående af socialdemokratiet, SF og hr. Lennart Larson, indstiller lovforslaget til vedtagelse med de stillede ændringsforslag. De tilgodeser ønsker dels fra Kommunernes Landsforening, dels fra det storkøbenhavn-ske hyrevognsnævn samt hyrevognserhvervets organisationer. Selv om VKR ikke kan medvirke til lovforslagets gennemførelse, går jeg ud fra, at de ikke har noget imod de forbedringer, som ændringsforslagene er udtryk for.

Ved ændringsforslag nr. 1 giver vi lov hjemmel til at opkræve gebyrer for bevilningsudstedelse, vognkort m. v. Jeg synes, det er rimeligt, at erhvervet herigennem kommer til at bidrage til den kommunale administration af den foreslåede hyrevognsordning.

I ændringsforslag nr. 2 giver vi mulighed

for, når særlige forhold gør sig gældende, at dispensere fra den kommunale pligt til oprettelse af holdepladser. Det ligger jo sådan, at vi har nogle udprægede landkommunale områder, hvor der ikke er behov for en holdepladsordning. Derfor denne dispensationsmulighed.

I relation til dette forhold har justitsministeren i udvalget givet udtryk for, at det, ligeledes især i mindre landkommuner, vil være rimeligt at fritage visse bevillingshavere for den tilsigtede ordning med deltagelse i fælles bestillingskontorer. Via bekendtgørelse vil dette forhold blive tilgode- set.

Ændringsforslag nr. 3 er en følge af ændringsforslag nr. 4, hvor vi lovfæster det hidtidige hyrevognsnævn for Storkøbenhavn og samtidig udvider det til at omfatte samtlige kommuner i Københavns amt. Efter min mening er det en naturlig, ja, selvfølgelig ordning i et område, som faktisk udgør ét stort transport- og trafikområde. Som det fremgår af betænkningen, har vi i udvalget drøftet, om hyrevogne burde have adgang til at benytte særlige gader eller baner i gaderne for den kollektive trafik. Nu ligger det sådan, at den slags trafikfordelingsforanstaltninger endnu ikke er meget udbredt herhjemme, men de er på vej i de store byer. Jeg mener dog, at af trafikikkerhedsmæssige grunde kan man være betænkelig, hvis der ikke sikres en meget klar afmærkning af såvel disse trafikarer som af de trafikelementer, der må befærde dem. Men ministeren har givet tilsagn om undersøgelser på dette område, bl. a. i samarbejde med ministeren for offentlige arbejder, og udvalget ønsker naturligvis at blive holdt orienteret om disse undersøgelser resultat.

Udvalget har også drøftet behovet for, at hyrevogne i fremtiden i et vist omfang kunne inddrages i den kollektive trafikbetjening. Det er for øvrigt allerede sket, bl. a. ved trafikbetjening af visse af vore provinslufthavne. Udvalget har her ikke afsluttet sine overvejelser.

Det er jo ikke ukendt, at hyrevogne i et vist omfang virker som en slags budcentraler, når det drejer sig om hurtig udbringning af småpakker, medicin m. v. Jeg er klar over, at vi her er inde på et problemområde, bl. a. i relation til postloven og lov om omsætningsafgift for motorkøretøjer. Vi finder