

[Juul-Madsen.]

ledes som der er mulighed for det under den hidtil gældende lovgivning.

Det konservative folkeparti kan derfor ikke medvirke til ændringsforslagenes vedtagelse, og jeg kan også med det samme oplyse, at vi kan ikke medvirke til lovforslagets vedtagelse ved tredje behandling.

Må jeg til slut sige, at efter min opfattelse vil dette lovforslag, som ganske unødvendigt er fremkommet på nuværende tidspunkt, betyde dårligere service for det publikum, der skal benytte den form for transport og kørsel. Det vil betyde mere administration i kommunerne, og det vil betyde øgede omkostninger for kommunerne, tre minusser, der kunne have været undgået.

Det konservative folkeparti kan ikke medvirke til dette lovforslags gennemførelse.

Holmberg: Ved første behandling af det foreliggende lovforslag nævnte jeg, at den ordning, vi har haft indtil nu, slet ikke var så ringe, og at de, der talte om kaotiske forhold, ville få svært ved at bevise rigtigheden heraf. Der blev altså talt om det færdselssikkerhedsmæssige m.v., om den såkaldte piratkørsel og alle de ting, vi har hørt herom, men efter den grundige udvalgsbehandling, som vi har haft, kan vi vel nok, hvis vi ikke kan blive enige om andet, være det om, at der har ikke været meget hold i de mange overdrivelser, vi har været ude for.

Lovforslaget bygger jo for en del på EF-reglerne, og vi afviste ikke, at der her kunne være et problem, og vi var også villige til at løse det, men vi mener, det kan løses på en anden måde end ved det, der nu nok bliver lov.

Der er stillet forslag om visse ændringer i den rigtige retning under udvalgsbehandlingen.

Ved første behandling sagde jeg til ministeren, at det var komplet uforståeligt, at han ikke skelnede mellem de større byer og det åbne land, nærmere betegnet landdistrikterne. Det har ministeren ændret noget,

i alle tilfælde hvad angår holdepladserne. Herom står der, at i særlige tilfælde kan en kommune fritages for at oprette holdepladser. Den indrømmelse har vi fået, og det takker vi naturligvis rørt for. Men det er næsten også det eneste, vi har fået. Det væsentlige ved lovforslaget, at antallet af hyrevogne skal fastsættes af kommunalbestyrelsen, er jo ikke ændret. Vi vil så håbe, at kommunalbestyrelserne er fornuftige, så de sørger for, at antallet er stort nok, at vi ikke får norske og svenske tilstande. Det er jo rigtigt, at den ordning, der nu bliver indført her, har de haft i de lande, som jeg nævner, med den følge, at publikum ikke er særlig godt betjent. Det er vist nok meget mildt sagt.

Vi håber altså, at magistraten i København og i øvrigt kommunalbestyrelserne de forskellige steder i landet er mere fornuftige end hr. Otto Mørch, der ved første behandling gav udtryk for, at antallet af hyrevogne her i København nemt kunne reduceres fra 4.500 vogne til 3.000 vogne. Hvis det var ment som en opfordring til magistraten, håber jeg ikke, at magistraten lytter til hr. Otto Mørch. Det tror jeg nu heller ikke de gør. De har nok lidt mere føling med erhvervet og med publikum, og i alle tilfælde vil jeg anbefale magistraten ikke at glemme publikum, og at erhvervsorganisationerne aldrig glemmer, at de har én fælles arbejdsgever: forbrugerne.

Nu har jeg ingen grund til at citere vore bemærkninger i mindretalsudtalelsen, men jeg vil understrege, at de fremsatte ændringsforslag er forbedringer i forhold til det oprindelige lovforslag. Alligevel siger de ikke så forfærdelig meget. Den antalsmæssige begrænsningsmulighed er jo opretholdt, og vi mener ganske enkelt, at det er forkert, eller sagt måske på en anden måde, at det slet ikke er nødvendigt.

Men vi har ikke nøjedes med bare at kritisere. Vi har den regel, at vi ikke refererer fra udvalgmøderne, men alligevel må vi have lov til her ved anden behandling at gøre opmærksom på, at de tanker, vi har fremsat