

forringet publikumservice, fordi der ingen valgmulighed er ved telefonisk tilkaldelse, når der kun er ét bestillingskontor i kommunen.

Justitsministeren har i en enkelt henseende modereret kommunernes adgang til helt frit at bestemme, hvor få eller mange bestillingskontorer man skal have, idet det i en ændring til bekendtgørelsen med virkning fra 1. maj 1974 er fastslået, at vognmænd, der pr. 14. december 1972 (fremsættelsesdatoen for 1973-loven) havde mindst 10 vogne tilsluttet et fælles bestillingskontor, kan fortsætte dette og ikke skal kunne tvinges ind under noget andet fælleskontor. Dette er en forbedring, men desværre tilgodeser denne ændring ikke alle rimelige hensyn, idet der kan nævnes adskillige tilfælde, hvor vognmænd med et færre antal vogne har fælles bestillingskontor, som de nu med stor bekostning har måttet opgive eller må opgive i den nærmeste fremtid.

Da reglerne om bestillingskontorer imidlertid som nævnt er fastsat administrativt og ikke ved lov, afstår disse medlemmer fra at fremsætte ændringsforslag, men udtaler forhåbningen om, at justitsministeren vil følge udviklingen på dette område og, hvis der fortsat viser sig tilpasningsvanskeligheder ved gennemførelsen af 1973-loven på dette punkt, tage initiativ til ændringer i de administrativt fastsatte regler, eventuelt selve loven.

Et *mindretal* (socialdemokratiets og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) finder, at lovforslaget ud fra hensynet til borgernes bedst mulige trafikale betjening er en klar forringelse af de styringsmuligheder af hyrevognskørslen, som loven i dag giver kommunerne.

De vanskeligheder, der kan opstå i udprægede landkommuner, er der mulighed for fortsat at imødekomme gennem lovens dispensationsbestemmelser.

De nu foreslåede bestemmelser er så vidtgående, at de på afgørende måde vil fortynde lovens betydning og gøre den illusorisk.

Hvis man stiller alle kommuner under 20.000 indbyggere frit med hensyn til at kunne anvende vognene til andet formål og derved undtage dem fra de forpligtelser, der ellers påhviler bevillingshaverne, vil man

skabe et u-landsområde, hvad angår betjeningen af borgerne, da det overvejende antal af vognmændene vil køre på de behageligste tidspunkter, altså i dagtimerne, hvorefter det ikke vil være muligt at sikre en rimelig betjening i aften- og nattetimerne. Når man så samtidig ved, at det er disse områder, der i forvejen er dårligst stillede, når det gælder øvrige kollektive transportmidler, må det være klart, at man ved en så drastisk lovændring som her foreslået svigter borgerne i disse kommuner.

Derimod savner mindretallet en løsning på problemerne omkring hyrevognenes trafikbøger og om taksterne som omhandlet i justitsministerens bekendtgørelse om hyrekørsel §§ 19 og 21. Alle vedkommende organisationer har over for justitsministeren anbefalet ændringer heri, men indtil nu er der intet sket.

Mindretallet kan tiltræde det af justitsministeren stillede ændringsforslag, men kan som anført ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse og indstiller det til *for-kastelse* ved 3. behandling.

## Ændringsforslag.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til titlen.

1) Titlen affattes således:

**Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.**

(Hyrekørsel).

Ny paragraf.

2) Efter § 1 indsættes som ny paragraf:

„§ 01.

I lov nr. 221 af 26. maj 1971 om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., som ændret ved lov nr. 603 af 15. december 1972, lov nr. 380 af 13. juni 1973, lov nr. 529 af 10. oktober 1973 og lov nr. 238 af 16. maj 1974, affattes § 6, *stk. 1, nr. 2* således:

„2) køretøjer, som i henhold til en af kommunalbestyrelsen meddelt bevilling må anvendes til hyrekørsel, og som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig personbefordring.““