

[Glistrup.]

store løfter i, og det har hr. Arne Bjerregaard ikke.

Hr. Arne Bjerregaard siger, at han tror, hans forslag ville være til gavn for erhvervet. Nej, det, der vil være til gavn for hyrevognserhvervet, det er, at man befrier dem for alle de umådelig urimelige regler, man har med hensyn til kørebøger, med hensyn til ensartede bestillingsregler med bestillingskontorer og alle de mange regler, som man har indsyttet dette erhverv i. Vil hr. Arne Bjerregaard være med til at gennemføre ændringer på det område? Så hjælper vi nemlig erhvervet.

Derimod er der nok ikke meget reelt hold i det, hr. Arne Bjerregaard siger med, at der bliver mere beskæftigelse i hyrevognserhvervet, fordi man nu får gennemført nogle regler om, at den mand, der køber en Mercedes og betaler 50.000 kr. for den, og som eventuelt sætter den hen i en krog, som hr. Arne Bjerregaards oprindelige forslag gik ud på, efter 3 år kan sælge den for 90.000 kr. Det er noget af det, som vi er med til at afbøde med det ændringsforslag, som vi er medforlagsstiller til. Hr. Arne Bjerregaards ændringsforslag viser, at han efterhånden har forstået, at det er i den retning, man skal gå, men efter hr. Arne Bjerregaards ændringsforslag er det stadig væk sådan, at der vil være en ren og skær afgiftsfidus i det. Det er ikke den måde, man skal hjælpe erhvervet på, ved at give det fiduser. Den måde, man skal hjælpe erhvervet på, det er ved at sørge for, at erhvervet ikke får de meget vanskelige forhold at arbejde under. Bevares, jeg ved godt, at disse restriktioner giver beskæftigelse i erhvervet med at passe på, at man nu har alle disse ting ført ind korrekt i det korrekte skema, men hvor tror hr. Arne Bjerregaard i grunden at man får chauffører fra? Det er skam ikke sådan, at de umiddelbart hænger på træerne og kan plukkes ned. Men de vognmænd, der i forvejen pukler i det så umådelig mange timer om dagen, bevares, de kan eventuelt køre noget længere tid. En støtte som den, hr. Arne Bjerregaard er ude på nu, kan måske hjælpe i den retning. Men vi må bare gøre os klart, at for landets samlede beskæftigelse nytter det ikke noget, at man sætter nogle mennesker til at bruge lidt mere af deres indtægt til at køre i hyrevogn for, for så har

de så meget mindre i indtægt til at købe andre forbrugsgoder for, hvad enten det er tøj, eller det er mad, eller det er marcipanbrød, eller hvad man nu kunne tænke sig de ville købe for de penge. Man flytter forbrug ved den måde, som hr. Arne Bjerregaard nu forsøger at gennemføre sine regler på. Derfor er der ikke nogen samlet beskæftigelses-effekt, men der er en ganske klar forøgelse af statens underskud med de 30 mill. kr., som det forslag går ud på. Det er den eneste effekt, og det kan vi ikke tillade os med en så letsindig finanspolitik, som hr. Arne Bjerregaard har tegnet sig for.

**Brixtofte (V):**

Venstre kan tilslutte sig målsætningen for dette lovforslag, nemlig at lette forholdene for hyrevognsbranchen, men venstre kan ikke acceptere, at man gennemfører et lovforslag, uden at man har de kontrolmæssige konsekvenser tilstrækkelig klarlagt. Derfor har venstre været medforlagsstiller til et ændringsforslag, der sikrer, at man har tilstrækkelige kontrolmuligheder.

Det er en forudsætning for venstre, at venstres ændringsforslag bliver vedtaget, for, at venstre stemmer for lovforslaget ved tredje behandling.

**Gudme (RV):**

Jeg kunne sådan set nøjes med at sige det samme, som hr. Brixtofte netop sagde, men jeg vil dog gerne tilføje til hr. Arne Bjerregaard, at det nytter ikke noget, at kristeligt folkeparti vil til at tage patent på at være det eneste parti her i salen, der har forståelse for hyrevognserhvervets betrængte situation. Det er vi andre der har, og vi er også andre, der gerne vil være med til at støtte hyrevognserhvervet, men på en fornuftig måde.

Det gav vi udtryk for under første behandling af dette lovforslag, og det er det, vi gentager nu. Vi vil gerne være med til at hjælpe på denne situation med hensyn til salget af brugte hyrevogne, men udvalgsbehandlingen og drøftelserne her i salen ved første behandling har jo vist, at det nytter ikke, at man nøjes med at sige enten det ene eller det andet af de to kriterier, altså års- eller kilometerkriteriet, for begge vil kunne omgås, og derved vil man kun nå utilfredsstillende resultater.