

[Holmberg.]

henne på torvet og tage hyre dér, og det fungerer egentlig vældig godt, også for vognmanden selv, men i allerhøjeste grad i hvert fald for publikum. Som jeg sagde før: jeg indrømmer gerne, at der er forskel på by og land, men efter forslaget gøres der ingen forskel.

Jeg må naturligvis indrømme, at ministeren erkender, at forslagets gennemførelse vil medføre øget og større administration for kommunerne. Jeg vil nu ikke betragte den administration som særlig stor i de større byer, og her er jeg enig med formanden for Taxas Landsforening, hr. Verner Olsen, der gør opmærksom på, at de i forvejen administrerer Taxa; det er rigtigt, at det gør de i de større byer, så dér er problemet ikke særlig stort, hvad angår administrationen, men nu skal det åbenbart føres ud over det hele. Men ministeren gør også opmærksom på, at der er økonomiske problemer i forbindelse med de holdepladser, som skal anlægges. Vi kunne nok drille hinanden lidt med ordvalget, men det er der såmænd ingen grund til. Ministeren gør opmærksom på, at der i øvrigt ikke er administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det må være staten, ministeren tænker på; jeg betragter også kommunerne som offentlige.

Men lad os nu lade være med at drille hinanden, men kikke lidt nærmere på, hvad det egentlig er, vi her drøfter, og hvilke problemer det kan medføre også for erhvervet, som jeg regner med de selv har gennemtænkt. Ligesom det i øjeblikket er med Taxa og taxier, får de den nedsatte afgift, og det er vel 22.000 kr. årligt, når de kan bevise, at de har hyrevognskørsel som hovederhverv. Hvad de såkaldte pirater angår — jeg ved ikke rigtig, hvor det udtryk kommer fra, for de er jo ikke mere pirater, end at de i alle tilfælde kører lovligt, hvis vognen er i orden og de opfylder betingelserne — vil jeg sige, at jeg egentlig godt, hvis det er praktisk muligt, vil være med til at reducere den form for kørsel. Jeg betragter hyrevognskørslen som en form for kollektiv trafik og en trafik, som vi alle erkender burde have en større plads af mange forskellige grunde. Thi flere af de kollektive transportmidler har været i vanskeligheder, og hvad gjorde vi så for at lette deres vanskeligheder? Den afgift, der var på de kollektive transportmidler,

busser m. v., tog vi væk; det betød for dem 10.000-15.000 kr. årlig gennemsnitligt pr. bus, og det hjalp. Hvorfor ikke hjælpe vore venner inden for Taxa og lillebiler på samme måde? Det er også kollektiv trafik, og det er driftsmidler. Skulle vi ikke på den måde gøre det mere attraktivt at tage en hyrevogn? Hvad vil det koste, vil ministeren måske spørge. Vi kan selvfølgelig stille det spørgsmål i udvalget, men når jeg nævner et tal på 15-20 mill. kr., så er det sikkert nogenlunde rigtigt. Det skal indrømmes, at de penge går staten glip af, men det giver vi altså Taxa og lillebiler, altså dem, der opfylder betingelserne med hensyn til bevilling og hovederhverv.

Så vil man naturligvis sige: ja men så de såkaldte pirater, de kan jo fortsætte. Ja, kan de nu det? Kan de så fortsætte? De skal altså betale ca. 3 gange så meget for en bil, det kommer lidt an på vognens størrelse, og hvis de vil køre på gaden, skal de i øvrigt ved siden af at betale den store pris for deres vogn opfylde de bestemmelser, der er med taxameter, bagagebærer og eventuelt navn malet på siden af vognen — det kan vi drøfte. Tror organisationerne så, og tror medlemmerne her i salen, og tror ministeren så, at der bliver særlig mange af den slags? Hvis man svarer ja, så tror jeg, man skal tænke lidt nøjere over det; der er ingen grund til at være pivet i den anledning. Nationaløkonomisk mener jeg også det vil være rigtigt. Vi ved, at transportudgifter indregnes i pristallet, og jeg er overbevist om, at hvis afgiften forsvandt, ville kørslen blive billigere, og dermed ville der blive mere kørsel til vognmændene. Jeg ville nævne dette her ved første behandling, selv om jeg godt ved, det bryder lidt, men nu kan vi jo drøfte det videre i udvalget.

Til sidst kun det, at jeg håber hyrevognserhvervet erkender og aldrig glemmer, at det har én fælles arbejdsgiver, og det er forbrugerne.

Gudme: Man fortæller, at nordmændene i sin tid — det var i 1905 — ophævede unionen med Sverige i en bisætning, og det var jo meget elegant gjort. Det er lidt i stil hermed, når justitsministeren nu fremsætter dette lovforslag. Reelt ophæver han den frie hyreret, men det siges i fremsættelsestalen på en meget diskret måde. Der står nemlig: