

[Weikop.]

kommunerne bestemmelsesretten og se, hvordan det går; går det ikke, ja, så indrømmer jeg, at der ikke er andet at gøre end at lovgive på dette område.

Må jeg til slut sige, at i mit forslag — der er måske ingen, der har opdaget det, for det er ikke omtalt, men det kan være, man vil vente med at drøfte det, indtil man har hørt, hvad jeg har at sige om det — findes der ingen bestemmelse om, at kommunerne skal fastsætte taksterne for personbefordring med drosker. Hvorfor? Fordi jeg finder, at monopolloven giver tilstrækkelig beskyttelse mod utilbørlige takster. Det er efter min mening dobbelt lovgivning først i en lov at give bestemmelser om tilsyn og kontrol med aftaler o. lign. og derefter i en anden lov at tillægge kommunerne beføjelser, som allerede er givet et andet organ, monopoltilsynet. Monopoltilsynet har også langt flere beføjelser til at foretage undersøgelser af, om taksterne er rimelige, end kommunerne har eller vil få. Monopoltilsynet kan kræve alle oplysninger, regnskabsmateriale, adgang til regnskabsbøger og kan endog på stedet foretage de fornødne undersøgelser. Københavns kommune har væsentlig nogle kontroldroskers regnskaber at støtte sig til. Et sådant kontrolapparat vil blive overflødigt, hvis mit forslag gennemføres, og samtidig har droskøjerne den fordel, at de, hvis de er utilfredse med monopoltilsynets afgørelse, kan indbringe sagen både for ankenævn og domstole. Jeg synes, at de, der slutter aftaler om befordring af personer, bør være ligestillet med andre, der slutter aftaler.

Selvom ordførerne her ikke har været meget venligt stemt overfor mit forslag og ønsker ganske at tilsidesætte kommunernes indflydelse på, hvorledes kørslen skal foregå i byerne, tror jeg alligevel, at jeg vil få følge af mange i denne sal.

Johs. Christiansen: Det fremgår af den nu afgivne betænkning, at der i udvalget er foretaget et stort og grundigt arbejde, og

dette vil jeg for mit vedkommende meget gerne yde fuld anerkendelse. Når jeg desuagtet ikke kan acceptere forslaget, som det foreligger, ønsker jeg at motivere dette lidt nærmere.

For det første er jeg i tvivl om forsvarligheden af den bestemmelse, at knallerter henvises til at køre på cyklestierne, hvor den slags findes. Jeg er bange for, at denne bestemmelse i altfor høj grad vil blive til gene for cyklister. En knallerter er efter min opfattelse ikke en cykle i dette ords gængse betydning, men et motordrevet køretøj. Når sådanne motorredne køretøjer ved lovbud dirigeres ind på cyklestierne, vil de ustandselige overhalinger, som herefter bliver følgen, medføre en ikke ringe fare for cyklisterne, navnlig på stærkt befærdede cyklestier. Jeg tror, en anden ordning bør søges truffet.

I samme forbindelse vil jeg mene, at bestemmelsen i § 18, stk. 2, burde have omfattet også knallerterkørere. Den for disse foreslåede aldersgrænse på 16 år finder jeg overordentlig betænkelig, navnlig hvis der intet ændres i den bestemmelse, at knallerter kun må køre på cyklestierne. I disse synspunkter vil erfaringen fremover ganske afgjort give mig ret.

For det andet — og her har jeg min største betænkelighed — er vejnettet i Danmark endnu langt fra udbygget sådan, at fri hastighed lader sig betegne som forsvarlig. Jeg har naturligvis mærket mig bestemmelsen såvel i § 24 som i §§ 35—37, hvori fastslås, at farten til enhver tid skal være afpasset efter forholdene og aldrig være større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over sit køretøj. Men jeg er stadig ikke blevet overbevist om, at disse selvfølgelig grundregler lader sig overholde lige let, hvadenten farten er 120—130 km eller den f. eks. kun er 70. Når det hævdes, at den lovfæstede maksimumsgrænse for hastigheden er farlig derved, at de motorkørende i givet tilfælde vil skyde sig ind under, at de har holdt sig indenfor grænsen, og derfor vil påstå sig sagesløse, kan jeg ikke godkende et sådant