

[Otto Mørch.]

Der foreligger nu endelig et forslag fra regeringen, og jeg må straks sige, at selv om det ikke dækker vore hovedsynspunkter på hyrevognsområdet, nemlig mulighederne for kommunal regulering af hyrevognsantallet og mulighederne for et mere rent erhvervspræg gennem bestemmelser om, at et hyrevognskøretøj ikke må anvendes til andet formål end hyrevognskørsel, ja, så er regeringsforslaget i alt fald et skridt på vejen, et lille skridt, og lidt har jo også ret.

Jeg kan derfor love velvillig behandling også af ministerens forslag og kan i øvrigt også love ministeren, at vi er indstillet på fra socialdemokratiets side, at vi får et særdeles energisk og et særdeles pågående udvalgsarbejde. Vi ønsker nemlig, at nu skal det være slut med skavankerne i 1955-lovgivningen, som de nuværende regeringspartier alene må bære ansvaret for. Disse skavanker må nu rettes. Den frie hyreret fra 1955 har jo udartet til en fri jagtret, som i alt fald hverken publikum eller færdselssikkerheden kan være tjent med opretholdes.

Det er klart, at vi særlig i det kommende udvalgsarbejde, når det angår ministerens forslag, må koncentrere os om regulativbestemmelserne, og her må forslaget § 73 a efter vor mening ændres til, at i hver kommune „skal“ kommunalbestyrelsen udfærdige regulativ og ikke, som forslaget taler om, „kan udfærdige“, for ellers kommer vi ikke et skridt videre på vejen frem mod ordnede forhold. Jeg ved ikke, om ministeren forestiller sig, hvilke kaotiske tilstande der vil opstå, når man i én kommune har regulerede forhold og i den nærliggende kommune ikke har regulerede forhold. Så søger naturligvis hyrevogne fra det uregulerede område ind i det regulerede område, og det kan da ingen være tjent med erhvervsmæssigt. I øvrigt ved ministeren også som øverste chef for det danske politi, at det vil være overordentlig vanskeligt for politiet at kontrollere, hvem

der nu har ret til at være der, og hvem der ingen ret har til at være der.

Vi vil fra socialdemokratiets side naturligvis satse på, at standardregulativerne kommer til at indeholde så mange sikkerhedsforanstaltninger for publikum som muligt, og vi vil gøre det på den måde, at den tilsyneladende varme omhu, som regeringspartierne hidtil har haft for piraterne, nu bliver til en omhu for det kørende publikums betjening og sikkerhed og for færdselssikkerheden og også for erhvervsstabiliteten på hyrevognsområdet, der jo afgjort har lidt under tilstandene fra 1955 og frem til i dag. Kort sagt, et nyt regulativ må give publikum væsentlige garantier for førerens dygtighed og ansvarlighed og vognmateriellets sikkerhed og udstyr.

Må jeg i den forbindelse nævne — det er måske småting, men jeg tror alligevel, det har betydning netop for denne publikumssikkerhed — at mit parti er meget interesseret i indførelse af licenskort i hyrevogne. Man har ordning i Sverige, og her virker den meget tilfredsstillende: Licenskortet er et identifikationskort af hyrevognsføreren, så publikum altid kan være klar over, hvem der har kørt for dem. Kortet indeholder nemlig foruden navn og stilling et fotografi, og kortet skal altid være anbragt i hyrevognen på et for publikum synligt sted. Med andre ord, indfører man et sådant kort, så kan publikum altid konstatere, om det nu er en rigtig erhvervschauffør, der kører for dem, eller det er en kontorchef, en brandmand eller en premierløjtnant, der er ude på at hente lidt biindtægt — for blot at nævne nogle af de mange faggrupper, der er med i hyrevognsjagten. Sikkerheden kan yderligere udbygges, hvis man som i Sverige indfører en trafikbog i alle hyrevogne, hvori angives påbegyndelse og afslutning af kørselsvagten, og der kunne nævnes mange andre foranstaltninger.

Jeg tror, ministeren ligesom jeg har modtaget en ret omfangsrig kommentar til ministerens forslag fra Droske-Centralen