

[Adam Møller.]

ser, og som det også ofte er tilfældet andre steder, er disse interesser i nogle tilfælde sammenfaldende og i andre tilfælde modstridende.

For det konservative folkeparti er det imidlertid afgørende, at vi ikke ved behandlingen af dette lovgivningsområde indtager en ensidig stilling til problemerne. Det er ligeledes afgørende for os, at der ikke på dette særlige erhvervsområde gennemføres en lovgivning, der adskiller sig fra de principper, som man i øvrigt ønsker skal være gældende for erhvervsudøvelse her i landet. Med andre ord ønsker vi, at det princip om fri erhvervsudøvelse, som i almindelighed er gældende, også skal have gyldighed på disse områder. Vi vender os her som andre steder imod monopoldannelser og mener i og for sig, at den frie konkurrence er det, der bedst tilsikrer, at man får en for både erhvervet og forbrugerne hensigtsmæssig ordening.

Lad mig begynde med at konstatere, at den hyrevognsbetjening, vi har her i Danmark, i almindelighed kan karakteriseres som værende af høj kvalitet. Jeg kunne endda ved at foretage sammenligning med kvaliteten af hyrevognsbetjeningen i udlandet måske fristes til at sige: af meget høj kvalitet. Det udelukker naturligvis ikke, som også den ærede socialdemokratiske ordfører var inde på, at man kan finde enkelttilfælde, hvor hyrevognschauffører eller vognmænd har optrådt på en eller anden uheldig måde; det kan være færdselssikkerhedsmæssigt, og det kan være på anden måde, at der har været uheldige forhold. Det sker inden for alle erhverv og inden for alle brancher, men enhver, der har prøvet at drage sammenligning imellem danske forhold og udenlandske forhold, må erkende, at de danske forhold er af høj kvalitet. Det er sædvanligt her, at vognene er velindrettede, det er sædvanligt, at de i sikkerhedsmæssig henseende er særdeles gode, og det er også normalt således, at de chauffører eller de førere, som kører vognen, er rutinerede og høflige og i det hele taget lægger stor vægt på den kundebetjening, der er tale om.

Og der er én ting, som også udmærker det danske system fremfor andre systemer f.eks. i andre storbyer, nemlig at det her i reglen altid er muligt at få en hyrevogn — også på

de dage, hvor der er temmelig stærkt pres på, og også på de steder ved jernbanestationer og ved ankommande rutebåde osv., hvor der er særligt pres på. Hvis man en enkelt gang har været f. eks. i Oslo, så ved man, bortset fra at man kan komme til at vente i meget lange tider på at få en vogn, at man bliver stuvet sammen med andre, der gerne vil benytte en vogn, idet man prøver at koordinere det på den måde, at flere kunder deler vognen, hvilket ikke altid er lige behageligt.

Jeg synes altså, der er megen grund til i al almindelighed at rose erhvervets udøvere og i og for sig også grund til at nære en vis tilfredshed med den måde, som vi hidtil har udformet dette lovgivningsområde på.

Men det forhindrer os jo ikke i at prøve på at gøre det endnu bedre, og jeg har forstået det således, at de to lovforslag, som er forelagt dels af socialdemokratiet, dels af socialistisk folkeparti, lige så vel som det af justitsministeren fremsatte lovforslag tilsigter at udrydde de fejl, der måske efter erfaringen har vist sig på dette område, således at vi altså kan få en ordening, som er endnu bedre.

Jeg lægger vægt på, at man nu får to instanser til at beskæftige sig med disse ting, at man får politiet til at beskæftige sig med det færdselssikkerhedsmæssige, at man får myndighedernes godkendelse af vognene, og at man får kommunen til at udarbejde de regulativer, der siger, hvorledes vognenes størrelse, deres indretning og deres benyttelse skal være, når de anvendes som hyrevogne, og ligeledes at man kan få mulighed for at påbyde anvendelse af taxametre og godkendelse af maksimaltakster for den kørsel, der er tale om.

Jeg synes i modsætning til det ærede medlem hr. Otto Mørch, det er en god ting, at man ikke påbyder, at kommunerne skal lave sådanne regulativer. Det er jo en lovgivning, der ikke alene gælder for København eller Storkøbenhavn eller de større byer her i landet, men det er en lovgivning, som gælder for hele Danmark, og der må derfor også tages hensyn til, at der naturligvis er en række kommuner, hvor der muligvis ikke er behov for at udforme et sådant regulativ. Jeg vil i den forbindelse med hensyn til regulering af forholdene f. eks. i Storkøbenhavn pege på, at det jo er tilkendegivet, at man fra