

[Adam Møller.]

justitsministeriets side har til arbejde et standardhyrevognsregulativ, som kan tjene som udgangspunkt for de enkelte kommuners regulativer og på den måde måske medvirke til, at man får ensartede regler i de kommuner, der grænser op til hinanden, således at man eventuelt kan få samme regler i de områder, der naturligt hører sammen.

Når denne lovgivning, som jeg håber bliver gennemført efter de retningslinjer, som justitsministeren har foreslået, engang bliver vedtaget, så vil jeg håbe, at kommunerne også vil lægge vægt på fra deres side at prøve på at indrette forholdene på en sådan måde, at det forbrugende publikum virkelig får gavn af det. Jeg tænker her på, at det kunne være hensigtsmæssigt at overveje, om man ikke burde søge oprettet nogle flere faste holdepladser, også gerne små holdepladser, der eventuelt kan placeres i sidegader, hvor de ikke er til gene for færdslen. Jeg tror, at det også ville være værd at overveje for de kommunale myndigheder, at sådanne holdepladser ikke kun gives til et enkelt selskab, men at andre hyrevognssammenslutninger, der arbejder betryggende, og som vil opfylde de betingelser, der stilles, også kommer i betragtning ved tildeling af sådanne faste holdepladser. Ved en sådan udvidelse ville man bl. a. undgå, at der i så stort omfang, som det undertiden kan ske nu, skete en kørsel frem og tilbage ad gaderne for at søge hyre; man ville også lette det for publikum, når publikum vidste, at der lå sådanne små holdepladser rundt omkring, hvor man nemt kunne gå hen og være nogenlunde sikker på at finde en hyrevogn. Jeg tror altså, at man her ville finde en ordning, som det kunne være hensigtsmæssigt at overveje for de kommunale myndigheder.

Jeg vil gerne til slut sige, at jeg i de forhandlinger, jeg hidtil har deltaget i om disse spørgsmål, ikke har været præsenteret for nogen uvildig udtalelse om, at det færdselssikkerhedsmæssigt var nogen ulempe med den frie hyreret, og at det færdselsmæssigt skulle være således, at der var et større antal skader eller større antal uheld, f. eks. på grund af overtræthed eller andet, hos dem, der deltog i denne hyrevognskørsel. Der vil, som jeg gjorde nogle bemærk-

ninger om i indledningen, altid være tilfælde af overtrædelser, og de kan vel være både det ene og det andet sted, men jeg lægger vægt på, at enhver uvildig instans, som har udtalt sig om disse spørgsmål, har erkendt, at der ikke kunne påvises sådanne berettigede klager.

Jeg vil i øvrigt sige, at jeg under forhandlingerne hele tiden er gået stærkt ind for, at der var en afmærkning, en tydelig afmærkning af de vogne, der benyttes til hyrevognskørsel, gerne en afmærkning af varig karakter, en afmærkning, som altså ikke nemt kan fjernes. Jeg er tilhænger af denne afmærkning, fordi jeg mener, at også publikum bør være kritisk, hvis man helt skal have saneret dette erhverv. Publikum må selv se efter, hvilke vogne man hyrer, og også dér kunne det hjælpe, hvis der var holdepladser for mere end ét selskab, således at man kunne vælge at blive kunde i et eller andet af de selskaber, man ønskede at få kontakt med, og således at man, når man hyrede en vogn, også tydeligt kunne se, det var en hyrevogn. Jeg synes i og for sig, det lød som en ganske god idé — vi kan da drøfte den nærmere i udvalget — når det blev nævnt, at man skulle kunne se indvendig i vognen f. eks., hvem der var fører af den pågældende vogn.

Derimod er jeg ikke tilhænger af, at man f. eks. ikke på dette område skulle kunne tillade en vis deltidsbeskæftigelse. Jeg ved, at der er en del kvinder, der har deltidsbeskæftigelse ved dette, og det er — i hvert fald de gange, hvor jeg har kørt med kvindelige hyrevognschauffører — en fornøjelse at køre med dem. Der er god betjening, og de kører sikkert. Der er intet til hinder for, synes jeg, i dette erhverv, som måske egner sig til det, at datteren af en vognmand kan tage et par timer for at aflaste sin far en gang imellem. Jeg synes altså ikke, det ville være rigtigt, hvis man stillede det krav, at det absolut skulle være eneste beskæftigelse for dem, der kører den pågældende vogn.

Det er nævnt her, at også tjenestemænd kunne beskæftige sig med det — det var vel kommunale, man tænkte på — og der blev nævnt som eksempel en brandmand. Hvis det er en brandmandschauffør, ja, så er han vel i hvert fald kørselsmæssigt i stand til at køre ganske godt, og hvis han