

[Otto Mørch.]

stemmelser også anledning til, at man sætter ind med en forøget politikontrol. Må jeg her nævne de nye bestemmelser om kort visende fører- og ejeridentitet, der skal være i vognene fremover. Skal de få nogen betydning, skal de få nogen virkning, så må man også være klar over, at de skal overholdes, og det sker naturligvis kun igennem en stikprøvekontrol fra politiets side.

Det ligger efter betænkningen klart, at i droscheordningen har man fortsat meget forpligtende bestemmelser og fortsat antalsbegrænsning. Det gælder ikke for det øvrige hyrevognsområde, hverken de stærkere forpligtende bestemmelser eller antalsbegrænsningen. Antalsbegrænsningen gælder fortsat desværre kun droscherne eller taxaerne. Andre hyrevogne er selv med forøgede rettigheder ikke undergivet samme forpligtende bestemmelser. Lad mig nævne regulativbestemmelsen i § 17, der siger:

„Det påhviler indehavere af droschebevillinger at oprette fælles bestillingskontor med telefon og døgnvagt. Enhver bevillingshaver er forpligtet til at deltage i en vagtordning, der skal tilrettelægges således, at enhver bestilling af kørsel, herunder kørsel til bestemmelsessted uden for kommunen, straks skal efterkommes på alle tider af døgnet.“

Pligten er helt klar.

En anden bestemmelse i § 17, stk. 2, siger:

„Enhver bevillingshaver er forpligtet til at deltage i oprettelsen og driften af andre foranstaltninger til fremme af publikums behørig betjening, som det af kommunalbestyrelsen måtte blive pålagt bevillingshaverne i fællesskab at etablere.“

Her er pligten lige så klar.

Jeg kan endvidere nævne § 18, stk. 1, der fastslår, at en droschebevilling er personlig: „En droschebevilling er personlig og kan hverken helt eller delvis overgå til andre ved salg, udlån, udleje . . .“ m. v.

Endelig kan nævnes, at bevilling kan tilbagekaldes, når bevillingshaveren gør sig skyldig i grov eller gentagen tilsidesættelse af sine pligter efter regulativet.

Altså, der er orden i tingene hos droscherne inden for droscheordningerne, der kontrolleres af kommunerne.

På denne baggrund tror jeg, at publikum er bedst tjent med, at der opretholdes droscheordning i så vid udstrækning som overhovedet muligt. Det er da også kommet tydeligt til kende bl. a. fra Københavns kommune under denne lovs forberedelse. Og det er vel her, netop i hovedstaden, at problemerne er størst. Jeg håber derfor, at man vil bibeholde droscheordningerne, hvor man har dem, og det er der jo mulighed for i denne lovgivning. Jeg håber også, at man vil indføre dem dér, hvor man ikke har dem, fordi det er den bedste kommunale sikring af en kommunes erhvervskørsel, der sker over droscheordninger.

Jeg kan tilføje, at også vedrørende vognenes standard kan der over droschereglementet tilgodeses flere hensyn end over det almindelige hyrevognsreglement. Det fastslås jo, at i kommuner, der har droschereglement, skal normalregulativet anvendes, og så står der: „med mindst følgende tilføjelser“. Det vil sige, at vi ud over de bestemmelser, der nedfældes i normalregulativet for droschernes vedkommende, for taxaernes vedkommende, kan give yderligere publikumsservice, give yderligere publikumssikring; ordet „mindst“ er her afgørende. Det vil sige, at sådan noget som adskillelsen mellem fører- og passagersædet, mellemruden, som den også kaldes, kan man altså, som man har det i København, indføre, hvor der er droscheordning. Det er for øvrigt en ordning, jeg synes bør findes i alle hyrevogne, både for passagerernes og for førernes skyld, men regeringspartierne var ikke hjemme, da vi i udvalget forelagde det.

Forslaget indeholder helt klare fordele for lillebilerne, lad os bare erkende det, anvisningen af offentlige holdepladser m. m., og derfor kunne man vel nok rejse spørgsmålet, om de regler, der gælder for droscher — jfr. § 18 om, at droschebevillingen er personlig og hverken kan overgå til andre ved udlån eller udleje — også burde gælde for lillebilindehaverne. Men jeg er klar over, at en sådan bestemmelse kun kan gennemføres, hvis man vedtog vort forslag, og det ville man jo ikke. Det betyder, at en af de største piratvirksomheder i København kan fortsætte sin virksomhed med udlejning til tilfældige kunder, der for et eller flere døgn lejer en bil af det pågældende lillebilselskab og så kører ud i Københavns trafik som