

[Adam Møller.]

er vi nået til det resultat, at vi i dag kan komme med en enig udvalgsbetænkning.

For det konservative folkeparti har det, som jeg fremhævede allerede ved første behandling, været afgørende, at vi ikke tager en ensidig stilling til problemerne. Der har været 3 ting, som vi gerne har villet fremhæve og gerne har villet bevare. Det ene var den fri erhvervsudøvelse, således at konkurrence ikke udelukkes inden for dette erhverv. Det andet har været en god publikumsbetjening. Det tredje har været en sanering af det begrænsede område, der med rette måtte kunne betegnes som „piratkørsel“. Jeg tror ikke, det sidstnævnte område er særlig stort.

Jeg havde ved første behandling lejlighed til at fremhæve, at det danske hyrevognssystem i praksis, således som det virker over for det brugende publikum, er adskilligt bedre, end hvad man finder af hyrevognssystemer i andre lande. Der er en høfligere betjening, der er sikkerhedsmæssigt bedre materiel at køre med, der er kontrollerede takster, der er en rimelig chance for at få en vogn, fordi der er et rimeligt udbud af hyrevogne. Men der er naturligvis i det erhverv som andre steder enkelte, der har benyttet sig af uheldige fremgangsmåder. Det har vi nu prøvet på at imødegå i udvalget. Det er en imødekommelse af nogle af de ønsker, jeg fremførte ved første behandling. Jeg ville gerne have en tydelig afmærkning af de køretøjer, så man kunne se navnet på den forretning, den vognmand, den sammenslutning, der havde den pågældende hyrevogn, og jeg fremhævede, at man også gerne ville have et navn inde i vognen, så man kunne se, hvem føreren var. Disse ønsker er blevet tilgodeset ved det nuværende forslag og ved det normalregulativ, som ministeren har tilkendegivet at ville udsende, og jeg synes, at det giver en betydelig bedre kontrolmulighed, end vi havde før. Jeg vil gerne understrege her, at nu må det naturligvis være op til publikum at medvirke til at udnytte denne kontrolmulighed, så publikum lægger

mærke til, hvad det er for vogne, de kører med, lægger mærke til, om de får en god betjening, og hvis de undtagelsesvis ikke skulle få en god betjening, så ser, hvem det er, der har ført den pågældende vogn, og hvilket firma det er, eventuelt klager over dem og i hvert fald undgår de pågældende forretninger fremover.

Jeg understregede også ved første behandling, at jeg synes, det ville være rimeligt, at man foruden det naturlige fortrin, man må give de taxaer eller de droscher, som har særlige forpligtelser, når der er indført en droscheordning, også sikrede de øvrige hyrevogne sekundære holdepladser, således at det var muligt for publikum at vide, hvor man kunne henvende sig for at få en vogn, altså så publikum blev bedre betjent, og således at man undgik, at disse hyrevogne skulle køre meget lange strækninger for at komme tilbage til deres holdeplads, deres forretning, og derved bruge unødvendige kørselspenge, som ville være omkostningsbelastende for erhvervet. Endelig således at man tilgodeså de færdselssikkerhedsmæssige synspunkter, fordi det naturligvis er uheldigt, hvis vognene skal køre lang tomkørsel for at få hyre. Det kan man nu imødegå ved disse sekundære holdepladser.

Jeg tror, det vil blive en god ordning, og jeg håber, at de kommunale myndigheder, som får ansvaret for at oprette disse sekundære holdepladser, vil gøre det på en sådan måde, at det virkelig bliver til gavn både for erhvervet og for publikum.

Der er altså på en række områder nået resultater, som jeg synes vi kan være tilfreds med. Jeg vil også gerne udtale min glæde over, at det ærede medlem hr. Otto Mørch tog afstand fra den diskriminering over for kvindelige hyrevognschauffører, som har fundet sted et enkelt sted i landet. Jeg havde ved første behandling lejlighed til, da vi diskuterede, hvem der kunne køre hyrevogne på betryggende måde, at understrege, at de kvinder, der virkede som hyrevognschauffører, og som jeg havde haft