

Otto Mørch: Jeg vil gerne først sige, at socialdemokratiet er tilfreds med, at der blev udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling, og at vi herunder fik lejlighed til et samråd med justitsministeren.

Som det fremgår af tillægsbetænkningen, agter ministeren at udsende et cirkulære om taxameterkontrol, et cirkulære, der baseres på forhandlinger med de interesserede organisationer, med statens biltilsyn og med politiet. Jeg har også forstået, at ministeren ønsker biltilsynet ind som kontrolinstans ved de obligatoriske syn og herudover — og det finder jeg vigtigt — vil lade politiet foretage stikprøvekontrol. Jeg kan herefter kun takke ministeren for hans positive indstilling til dette vigtige forbrugerproblem, som taxameterkontrollen er. Det har jo hidtil været så som så med taxametergarantien. Når erhvervets egne folk over for udvalgets medlemmer har erkendt, at taxameterkontrollen hidtil ikke har været så meget værd, som den burde være, fordi man kan få stillet uret, som man vil, er det vist på høje tid, at der sker noget effektivt på dette område.

Efter at erhvervets organisationer har haft foretræde for udvalget, er udvalget enedes om, at trafikbogen skal forefindes i vognen og forevises på politiets forlangende, og udvalget henstiller, at justitsministeren følger den her indførte ordning nøje og eventuelt udvider den i retning af den svenske ordning, såfremt erfaringerne giver anledning hertil.

På to andre områder har udvalget i tillægsbetænkningen givet udtryk for sin mening. Således henstiller det, at spørgsmålet om en fælles droscheordning for Storkøbenhavn tages med ved løsningen af de storkøbenhavnske trafikproblemer. Og endelig lægger udvalget vægt på, at der ved den endelige udformning af takstbestemmelserne i normalregulativet ikke lægges hindringer i vejen for betaling efter fast aftale, f. eks. timebetaling eller limousinebetaling, som det vel populært kaldes.

Der har på ny været drøftelser i udvalget om de nye holdepladser, og det er min opfattelse, at justitsministeren her og nu kan medvirke til en stærk beroligelse af droscheorganisationerne, hvis han giver udtryk for den opfattelse, som i øvrigt også er udvalgets, at der intet tages fra de kommunale

droscher. Det, der sker, er, at andre hyrevogne end droscher nu fremover også vil kunne få del i nyoprettede offentlige holdepladser.

Endelig kan ministeren her ved vejs ende medvirke til en betydelig afklaring af det spørgsmål, som hidtil har medført mest ballade, mest strid og had mellem de forskellige hyrevogne — og det ved ministeren jo godt hvad er — nemlig spørgsmålet om, hvornår man har etableret holdeplads for at søge hyre. Lovens § 73 b siger, at etablering af holdepladser på gadearealer uden for de dertil anviste områder er forbudt, men jeg tror også, det er ministeren bekendt, at det hidtil har knebet overordentlig meget med at få dommerne til at dømme efter denne bestemmelse, og det har givet politiet i adskillige byer vanskeligheder med at skabe ro på hyrevognsområdet. Jeg skal erkende, at jeg hellere havde set en anden formulering i lovteksten end den anvendte, men jeg mener, at en afklaring kan ske gennem en tydeliggørelse i det cirkulære, der kommer. Det, der skal stå klart i cirkulæret, er simpelt hen, at det er forbudt i det hele taget at holde for at søge hyre uden for anviste pladser.

Som jeg sagde ved anden behandling, er socialdemokratiet ikke tilfreds med denne hyrevognslovgivning, og jeg vil gerne understrege, at det er de fire erhvervsorganisationer heller ikke. Men mit parti finder, at der er taget et skridt i den rigtige retning, og derfor kan vi medvirke til lovforslagets endelige vedtagelse i den form, hvori det foreligger her efter anden behandling.

Så vil jeg gerne til sidst sige — og det finder jeg meget væsentligt — at jeg håber, kommunalbestyrelserne vil medvirke til en effektiv udnyttelse af de nye lovbestemmelser, og det gælder ikke alene i de kommuner med over 25.000 indbyggere, der skal indføre regulativordningen, det gælder også de mange kommuner med under 25.000 indbyggere, som i dag har droscheordning, og som ønsker at bevare den, for de skal jo også have et regulativ; dermed skulle der blive regulativdækning stort set alle steder; hvor der er en vis bykoncentration og dermed et behov herfor; og det skulle give mulighed for at sikre befolkningen en mere forbrugervenlig hyrevognsdækning.