

[Gudme.]

spørgsmålet om droscher i busgaderne, hvor vi ikke er nået frem til noget endeligt, men hvor udvalget har sagt sin mening. Det er spørgsmålet om at transportere breve og småpakker med drosche, hvor udvalget også har tilkendegivet, hvad vi mente, og det er spørgsmålet om at regne drikkepenge med i priserne. Der kan man vel nok komme med et suk, for det sagde man også, da man behandlede loven i 1970; da havde man også et fromt ønske om, at det nu blev en realitet, at det, der stod på taxameteret, var den fulde pris, alt inklusive. I 1973 er ønsket altså det samme fromme. Jeg kunne være fristet til at tilføje, at den dag, der skulle komme et andet flertal her i salen og denne lov ændres tilbage i retning af det, den er nu, da håber jeg i hvert fald ikke, det skal være nødvendigt også at komme med et fromt ønske; så håber jeg, at organisationerne i mellemtiden har fundet ud af at regne drikkepengene med ind i det, der står på taxameteret.

Blandt de sager, som er blevet drøftet under udvalgsbehandlingen, men som, måske nok som følge af en redaktionel misforståelse, ikke er kommet med i selve betænkningen, er spørgsmålet om den såkaldte mellemrude, som jo har givet anledning til betydelig pressedebat. Denne mellemrude er efter alt, hvad der foreligger, farlig. Den betyder en fordyrelse, som både rammer dem, der skal bruge hyrevognene, og dem, der skal drive erhvervet med hyrevognene, og den har ingen reel værdi. For hvis der er nogle, der tror, at man sidder på bagsædet diskret, således at den, der fører droschen, ikke kan høre, hvad der bliver sagt, takket være mellemruden, er det en absolut misforståelse. Man hører utvivlsomt enhver samtale, der føres inde bag i vognen. Jeg tror også, der i udvalget har været en stemning imod denne mellemrude og også et vist ønske i retning af, at vi allerede her fra folketinget skulle tilkendegive, at pligten til at have mellemrude burde ophæves, sådan at den ikke, sådan som kommunerne i dag kan gennemføre det, kan påtvinges en hyrevogn. Men vi har måttet vente på en tilkendegivelse fra justitsministeriet, der igen venter på et sagkyndigt udvalg. Jeg forstår, at der også er tale om en ombudsmandssag, hvor ombudsmanden til gengæld venter på ju-

stitsministeriet og vist har ventet i et halvt år på at få svar på et brev eller to. Vi må håbe, at der, som det er stillet i udsigt, i løbet af sommeren kommer en afklaring på dette punkt, hvorefter vi så kan få taget stilling til denne mellemrude, som kun er til fortræd og ingen nytte.

Tilbage bliver, som jeg indledte med at sige, at principperne bedømmer vi på samme måde, som vi bedømte dem ved sagens første behandling. Vi kan ikke lide dette indgreb i den frie ret til at drive erhverv, og vi tror, at det vil være til forbrugernes skade. Og her vil jeg da gerne nævne en henvendelse, som udvalget har fået, og som er ganske illustrativ, fordi den netop fortæller, hvordan en menig forbruger ser på spørgsmålet. Det er et tidligere medlem af folketinget, direktør Knud Tholstrup, der den 25. april 1973 skrev til udvalget og fortalte om de besværligheder, han havde haft; da han for nylig havde været i Italien og havde tilbragt 20 minutter på gaden for at vente på en taxa i Bologna til trods for, at det var tørt vejr, og han følger dertil:

„noget, man skal helt op til Oslo for at opleve på disse breddegrader.“

Og derefter går Knud Tholstrup videre, jeg tillader mig at citere:

„Efter presseudtalelserne i Danmark forstår jeg, at man vil indskrænke antallet af hyrevogne, især i København, og lukke for den såkaldte „piratkørsel“, selv om denne kategori næppe udgør mere end ca. 100 køretøjer, som indsættes på tidspunkter, hvor der er spidsbelastning.

Det er svært for mig at se nogen som helst fordel ved at afskaffe denne smidige tilpasning af udbud og efterspørgsel. Tværtimod er det da glimrende at få klarret de spidsbelastningssituationer, således at folk ikke vænnes fra at stole på, at de kan få en hyrevogn. Det er jo netop bevidstheden om, at man kan få en hyrevogn, der bevirker, at man lader sin egen vogn stå i garagen. I det øjeblik antallet af taxaer bliver indskrænket og derfor et usikkerhedsmoment, vil flere køre til byen i egen vogn, og på længere sigt vil Taxa som helhed få mindre forretning. Til gengæld vil behovet for parkeringspladser i byen stige.“

Jeg tror, at disse bemærkninger af Knud Tholstrup indeholder et godt koncentrat af