[Holmberg]

indrømme, at vi giver ret store bemyndigelser til ministeren. Det er måske praktisk, at vi gør det; det er næsten for svært at udforme i lovtekst.

Vi har fået en henvendelse fra Storkøbenhavns hyrevognsnævn, der bl. a., som de skriver, har modtaget en række klager over alt for ringe publikumsbetjening. De har foretaget en hel del undersøgelser og anfører bl. a., at de regner med, at et antal hyrevogne på 3.300 vil være tilstrækkeligt. Men det er altså ikke os; det er stadig væk uden for vor regie at bestemme, hvor mange der skal være.

Endvidere skriver de, at undersøgelsen har vist, at der ikke er det samarbejde mellem bestillingskontorerne, som var forudsat ved lovens vedtagelse. Der nævnes et ret kedeligt tal, nemlig at der i Storkøbenhavn kun er passagerer i vognene i ca. 45 pct. af den samlede køretid. Mere end halvdelen af kørslen sker således uden passagerer. Det er en ting, som vi vil prøve om vi kan få ændret; jeg vender tilbage til det om et par minutter i forbindelse med de svar, vi har fået fra ministeren.

Der står endvidere – og det kan vi vel bare undre os over – at administrationen af bevillingskontorerne er urimeligt kostbar, der er tale om ca. 30 mill. kr. Det er et meget stort beløb; det er svært at bedømme, om det er for stort, men det er i alle tilfælde et stort beløb.

Vi har fået en henvendelse fra Høje-Tåstrup kommune, som går lidt på det samme. Man gør opmærksom på det urimelige forhold, at vognene fra egne bestillingskontorer ikke kan kaldes via f. eks. Vest-Taxa, og opfordrer os til, at den nuværende form bliver ændret. Det formoder jeg også den bliver.

De henvendelser har vi selvfølgelig sendt til udtalelse hos ministeren for offentlige arbejder, og de svar, vi har fået, betragter jeg som ret væsentlige. Ministeren gør her bl. a. opmærksom på, at der er visse bestillingskontorer, særlig inden for det storkøbenhavnske område, der ikke lever op til den funktion, et bestillingskontor egentlig skulle have. Der er anført en hel del flere argumenter, som det er rimeligt at vi læser videre på, også efter at lovforslaget er vedtaget, for vi ønsker jo at stemme for lovforslaget.

Det samme gælder bilag 54, hvor vi har fået at vide, at det, der står i lovforslagets § 4, stk. 2, indeholder en hjemmel for den bevillingsudstedende myndighed til at stille som vilkår, at bevillingshaveren fortrinsvis skal betjene bestemte geografiske områder. Her er vi også ved et væsentligt punkt.

Jeg vil finde det rigtigt, at de bilag, som jeg her har nævnt noget fra – det er bilag 13, 20, 27, 38 og 47 – i al fald bliver tilgængelige i bilagshæftet. Meningen hermed er, at vi til enhver tid kan se de svar, vi har fået fra ministeren herom. Hermed skulle der være taget højde for nogle af de urimeligheder, som vi alle sammen ved der er. Vi har givet ministeren en ret stor bemyndigelse, som jeg nævnte, og forventer, at ministeren lever op til det, idet ministeren jo godt ved, hvor det knirker, og hvad vi ønsker der skal blive resultatet af ændringerne.

Vi har haft en grundig udvalgsbehandling, og periferisk har vi også drøftet den såkaldte Ribedom. Det var en meget kedelig sag. Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren kan bekræfte, at der skulle være taget højde for, at noget lignende fremover ikke skulle kunne gentage sig.

Til allersidst kun dette, at jeg har med vilje brugt lidt længere tid, end vi normalt gør, med at præcisere disse ting. Jeg betragter det nemlig som en væsentlig lovgivning, vi her står over for. Man har jo tit været meget kritisk over for loven om hyrekørsel. Vi har selv deltaget i den kritik, og det sker også, at vi har stødt på helt urimelige forhold. Men når det er sagt, så tror jeg alligevel, vi må sige, at i det store og hele har vi nok alligevel en ret acceptabel lov om hyrekørsel herhjemme i Danmark.

Lowzow (KF):

Dette lovforslag har været så længe undervejs, flere år, i udvalget, så vi skyldte erhvervet at gøre det færdig i år, selv om vi kunne blive ved med at diskutere disse spørgsmål. Det er nogle spørgsmål, som berører mange mennesker, og alle kan udtale sig om dem. Det bliver det ikke spor lettere af.

For os har det været vigtigt, at man gennem denne lov har kunnet fastholde et konkurrencemoment inden for dette erhverv, således at det for kundernes skyld kommer til at give den bedst mulige service. Vi me-