

[Aksel Larsen.]

ikke, den på nogen måde har genoprettet tilliden til den pågældende dommer.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Det ærede medlem hr. Aage Fogh kan ikke forvente, at jeg skal give udtryk for en personlig opfattelse af, hvad en amtmand har foretaget sig, også af den grund at amtmænd ikke sorterer under justitsministeriet.

Jeg glemte imidlertid at svare, da det ærede medlem for lidt siden spurgte, om justitsministeriet, hvis denne sag kan indbringes for de almindelige domstole, vil se med velvilje på et andragende om fri proces. Herom vil jeg sige, at det vil blive overvejet med megen velvilje.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i færdselsloven.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1493, fremsættelsen i tidenden sp. 3008).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Victor Gram:** Det foreliggende lovforslag tilsigter at genindføre en bestemmelse i færdselsloven om, at kommunalbestyrelserne kan fastsætte maksimaltakster for kørsel med de såkaldte lillebiler. Bestemmelsen bortfaldt, da et liberalt flertal i denne sal i 1955 gennemtvang den ukontrollerede, frie hyreret for lillebiler. Jeg må erklære mig enig med den højtærede justitsminister i, at dette lovforslag ikke kan betegnes som en gennemgribende ændring i de pågældende regler om hyrevogne. Det er en forbedring, men den er efter min mening ganske utilstrækkelig til at råde bod på de kaotiske forhold, den nuværende formulering af § 73 i færdselsloven har medført.

Det skortede ikke på advarsler, da tinget for 3 år siden traf sin skæbnesvangre beslutning, men dengang talte vi for døve øren. Nu er erfaringerne gjort, og det tør vel siges, at vi, der advarede, har fået

bekræftet vore bange anelser i et omfang, som vi slet ikke er så glade for. Men det måtte vel gå således. § 73-ordningen var urimelig fra starten. Man fastsatte dengang de strengeste krav til droscherne, men gav frit slag for lillebiler. Lillebilorganisationerne vil formentlig i dag give mig ret i mine bemærkninger ved anden behandling for 3 år siden om, at den øjeblikkelige fordel, lillebilerne opnåede ved den formulering af § 73, der dengang blev resultatet, var en pyrrhussejr. Den voldsomme stigning i antallet af lillebiler i København — for selve København en stigning på omkring 65 pct. på ca. 2½ år — må være ødelæggende for hyrevognserhvervet som helhed og tilsvarende medføre adskillig forringelse af betjeningen af publikum.

Folk uden erfaring og rutine etablerer lillebilkørsel, folk med gode faste stillinger etablerer lillebilkørsel i deres fritid for derved at kunne indtjene midler til at holde privatvogn. Det kan lade sig gøre, fordi enhver, der har det lille erhvervskørekort, kan køre erhvervskørsel i sin fritid uden nogen art af kontrol.

Hovedårsagen til miseren er, at § 73 instituerer en ordning med to grupper, der udøver erhvervsmæssig personbefordring. De har lige ret til at tage hyre på offentlig gade og vej, men der er vidtgående forskelle i de forpligtelser, der pålægges dem ved udøvelsen af erhvervet. Med droscher føres der en omfattende kontrol, og politiet har vidtgående beføjelser i kraft af loven og droschereglementet. For lillebiler er det helt anderledes. Ingen kontrol med takster, intet krav med hensyn til minimumsvognstørrelse, intet krav med hensyn til indretningen eller adskillelse mellem fører- og passagerum, intet krav om tydelig afmærkning af vognens karakter som hyrevogn. Der er i dag mange lillebiler, som man kun ved nærmere eftersyn kan se er lillebiler. Der stilles lempeligere krav til chaufførerne. Den utryghed, som disse forhold må medføre for det kørende publikum, kan kun fjernes ved en dyberegående ændring og revision af § 73 end den, der er foreslået her.

Hertil kommer de uheldige forhold, der er opstået ved lillebilernes udøvelse af den frie hyreret. Medens droscherne ved hyretagning på åben gade og vej er undergivet