

[Victor Gram.]

politiets anvisninger i henhold til drosche-reglementet, må politiet nøjes med at give lillebilerne anvisninger i overensstemmelse med de almindelige regler i færdselsloven. F. eks. var kaperrækker indtil loven af 1955 faktisk forbeholdt taxaer. Siden har lillebilerne etableret kaperrækker og faktiske holdepladser på gade og vej uden hensyn til den almindelige færdsel, ja, endog under tilsidesættelse af almindeligt stopforbud. Det er efterhånden også almindeligt at se lillebiler placere sig ved kantstenen tæt op ad Taxas holdepladser. Alt dette har ført til, hvad der under behandlingen af § 73 for 3 år siden blev kaldt for alles krig mod alle med forringelse af standarden, med forringelse af materiel og ringere førere, og det har yderligere ført til noget i retning af en proletarisering af hele erhvervsområdet.

Så vidt jeg er underrettet, har henvend 200 taxavognmænd, siden loven i 1955 blev vedtaget, opgivet erhvervet. Ganske vist er nye vognmænd kommet til, men forringelsen af erhvervet er på grund af den uhæmmede og urimelige konkurrence åbenbar, og beskæftigelsesmæssigt er problemet endnu værre. Inden for det storkøbenhavnske område har mange vognmænd afskediget deres fridags afløser, og ca. 200 vognmænd har afskediget deres chauffører og betjener deres vogn alene med deraf følgende uforsvarlig lang køretid, helt op til 16 timer i døgnet. Den direkte nedgang i antallet af beskæftigede droschechauffører som følge af § 73-ordningen andrager ikke mindre end 400 siden 1954. Tager man for Storkøbenhavns vedkommende stigningen i antallet af droscher i betragtning, er der i virkeligheden tale om en mindre beskæftigelse ved droscheerhvervet på ikke mindre end 600 chauffører. Det er altså et betydelig mindre antal af beskæftigede, der nu er tale om, og det er samtidig i realiteten udtryk for en dårligere betjening af publikum end tidligere.

Ved vedtagelsen af § 73 blev der talt mange skønne ord om liberalisme. De få eksempler, jeg har nævnt her, taler et tydeligt sprog om, hvilken uhæmmet liberalisme der er tale om.

Må jeg konkludere disse betragtninger i ønsket om, at vi under udvalgsarbejdet må

finde lydhørhed for en dyberegående revision af § 73, end lovforslaget tilsigter. Mit parti søgte så alvorligt som muligt for 3 år siden at undgå den situation, vi nu befinder os i. Erfaringerne har senere bekræftet vor opfattelses rigtighed, og vi har i dag nøjagtig den samme opfattelse af problemets karakter og løsning som for 3 år siden.

Helga Pedersen: Ved dette lovforslag søger den højtærede justitsminister at genoplive en sætning fra den gamle motorlov af 1932, nemlig bestemmelsen om, at ikke alene droschers, men også lillebilers takster skal kunne reguleres af kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet. Justitsministeren sagde ved fremsættelsen, at han ikke anser det for nogen gennemgribende ændring i de gældende regler om hyrevogne. Nu kan man vel nok sige, at motiverne i selve lovforslaget ikke ganske synes at stemme med de bemærkninger, som ordføreren for socialdemokratiet, det ærede medlem hr. Victor Gram, nys fremsatte om baggrunden for det. Ved færdselslovens behandling for ca. 3 år siden understregede jeg i forhandlingerne om erhvervsmæssig personbefordring og vilkårene herfor, at mit parti vil støtte ethvert krav om sikkerhed med hensyn til vognens materiel og med hensyn til chaufførens person, og det er stadig vort synspunkt i denne sag. Ved denne behandling bliver spørgsmålet da, om lovforslaget i virkeligheden går videre, end hensynet til færdselssikkerheden og til publikum kræver, med andre ord, om det medfører ikke alene en takstregulering, men også at den fri konkurrence i vognmandserhvervet hæmmes; svaret herpå vil være afgørende for mit partis stilling til lovforslaget.

I det udvalg, som jeg forventer vil blive nedsat, vil vi bidrage til at underkaste lovforslaget en grundig og saglig behandling. Jeg vil her også komme ind på andre hyrevognsspørgsmål. Det ærede medlem hr. Victor Grams tale giver jo anledning til, at hyrevognsspørgsmålet i det hele taget bliver undersøgt nærmere, og at det bliver undersøgt, hvordan stillingen virkelig er i dag. De spørgsmål, jeg vil komme ind på, drejer sig bl. a. om, hvilken kontrol der har været med materiel og chauffører. Jeg vil komme ind på forskellige spørgsmål, som