

[Aksel Larsen.]

Jeg må imidlertid have lov til at sige, at man dog må erkende, at der er noget, som er så galt, at der må gribes ind over for det, men som man ikke kan gribe ind over for, hvis færdselsloven ikke bliver ændret. Jeg tænker naturligvis på de offentlige hyrevogne, som man populært betegner som lillebiler, og jeg regner med, at det er et spørgsmål, der kun har betydning for København og visse af de større provinsbyer. Det er fastsat i færdselsloven, at der skal være meget streng kontrol med droscher såvel med hensyn til indretning som med hensyn til taksametre o. s. v., o. s. v., men der står intet om, at der skal være en tilsvarende streng kontrol med andre hyrevogne.

Jeg tror, det er uheldigt med denne sontring, og jeg ved ikke rigtig, om denne sontring mellem droscher og andre hyrevogne bliver ophævet ved den højtærede justitsministers forslag. Der siges i lovforslaget, at kommunalbestyrelsen endvidere kan fastsætte regler om de krav med hensyn til droschers indretning og benyttelse, som hensynet til publikum tilsiger. Hvis man henholder sig til færdselslovens § 73, er man klar over, at med ordet „drosche“ menes der kun det, som i København også hedder taxavogne. Efter min mening burde alle vogne, som anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, være undergivet kontrol, og de kommunale myndigheder måtte kunne stille krav med hensyn til deres indretning. Jeg finder det meget farligt, at man tillader, at der i København kører lillebiler med kun 2 døre. Det mener jeg man må gribe ind over for. Jeg mener, at de kommunale myndigheder eller for min skyld et andet organ måtte kunne give forskrifter og stille visse minimumskrav, som må opfyldes, for at personvogne kan indregistreres til erhvervsmæssig personbefordring.

Naturligvis mener jeg også, at der i de større byer bør kræves taxametre; det er en selvfølge. Derimod tror jeg ikke, noget sådant er særlig aktuelt i provinsbyer eller landdistrikter.

Jeg vil desuden mene, at man også skal spekulere på, om man ikke enten ved bestemmelser i loven eller på anden måde skulle sikre sig indseende med, hvor lang arbejdstid og hvilke arbejdsforhold førere

af hyrebiler, der bruges til erhvervsmæssig personbefordring, har. Efter at vi har fået færdselsloven med den udformning, som § 73 nu har, er det nemlig sådan, at en mængde af de såkaldte lillebiler er uden for kontrol i den henseende. Med hensyn til droscherne, som man i lovforslaget kalder dem, ligger det sådan, at deres chauffører har en fast, begrænset arbejdstid, som ikke kan og må overskrides. Men det gælder ikke for lillebilernes vedkommende, og jeg tror, det er yderst farligt for trafikikkerheden, at man tillader, at folk passer en sådan lillebil i 10, 12, 14, ja, måske 16 eller 18 timer i døgnet, hvilket kan forekomme. Jeg mener, der må gives forskrifter, som begrænser arbejdstiden, og samtidig forskrifter, som griber ind over for visse af de uheldigste udvækster på lillebilerhvervet.

Jeg tror ikke, det er heldigt, at det er muligt for en enkelt mand at eje en flok i øvrigt uforsvarligt indrettede, men ganske vist af politiet godkendte lillebiler, som så udlejes dag for dag til personer, der er i besiddelse af kørekort og har lyst til på de vilkår at være lillebilchauffører. Det er en udvækst på hyrevognserhvervet, som man burde have skåret bort.

Endvidere vil jeg henlede opmærksomheden på, at der er en del, som driver lillebilkørsel, som det hedder, ved siden af deres øvrige erhverv. Jeg tror, det ville være heldigst, om man for byer som København og de større provinsbyer får fastslået, at den, der vil drive erhvervsmæssig personbefordring, skal have det som eneste erhverv eller som hovederhverv og ikke må have det som bierhverv. Det er en kendsgerning, at der i København er folk, der har deres arbejde — nogle påstår endda: i visse statslige og kommunale institutioner — eller private erhverv om dagen, og som har anskaffet sig en bil, de har fået indregistreret til erhvervsmæssig personbefordring, og derefter ligger og kører lillebilkørsel om aftenen og ofte til langt ud på natten. Det kan ikke være godt for færdselssikkerheden, og det er en ganske urimelig konkurrence at påføre dem, der skal leve af erhvervsmæssig personbefordring. Jeg vil derfor henstille, at man griber ind også på dette område.

Endelig vil jeg henstille til overvejelse, om man ikke også burde tænke på færdsels-