

[Helge Nielsen.]

enkelte områder vilkårene lige for droscher og for de såkaldte lillebiler, en ting, jeg hilser med tilfredshed. Både afmærkningsbestemmelserne og taxameterbestemmelserne vil virke fremmende for dette erhverv og for trafikikkerheden derved, at det forhåbentlig vil nedsætte antallet af de såkaldte „pirater“. Disse har siden 1955, da et liberalt flertal i denne sal vedtog den nuværende formulering af færdselslovens § 73, været til stor skade for erhvervet, til stor skade for det kørende publikum og sidst, men ikke mindst, til meget stor skade for færdselssikkerheden i denne by som i de store byer landet over.

Vi hilser derfor med glæde enhver forbedring af tingenes tilstand. Men vi kan ikke betragte lovforslaget som en gennemgribende ændring, og trods det at jeg erkender, at der er tale om forbedringer, kan jeg ikke undlade at give udtryk for, at disse forbedringer efter min mening er ganske utilstrækkelige til at bringe orden i de kaotiske forhold, den nuværende formulering har medført.

Jeg har ved at studere folketingets forhandlinger for 1954-55 og 1957-58 konstateret, at der ikke har manglet advarsler fra mit parti og fra dets tidligere ordfører i denne sag, det ærede medlem hr. Victor Gram. Men disse advarsler blev ikke fulgt, og det ser ud til, at man fra liberal side i denne sal hidtil har vendt det døve øre til sådanne advarsler. Må jeg håbe på, at den udvikling, som det ærede medlem hr. Victor Gram sammen med andre, bl. a. nu afdøde Aksel Møller og Berlingske Aftenavis, spåede om og fik ret i, må medføre en blidere bøl for positive ændringer i § 73.

Man har en ordning, som fastsætter de strengeste krav om kontrol over for den ene gruppe af erhvervets udøvere, nemlig droscherne, men samtidig gives der frit slag for den anden gruppe, lillebilerne, en frihed, som i dag udnyttes af uheldige elementer inden for denne gruppe, af de nævnte pirater. Man har fra mange sider erkendt, at de bestående forhold ikke er gode. De er ikke til gavn for det kørende publikum, de gavner hverken lillebiler eller droscher, og de er bestemt ikke heller til gavn for trafikikkerheden i denne by. For mig er det sidste det vigtigste og det

afgørende for min stilling til dette spørgsmål, og jeg skal komme nærmere ind herpå. Jeg skal i det følgende fremkomme med nogle betragtninger, der efter min mening underbygger den påstand, at det især er trafikikkerheden, der lider under den nuværende ordning.

Ifølge de oplysninger, der foreligger, har den nugældende formulering været medvirkende årsag til en meget kraftig stigning i antallet af lillebiler, en stigning, der er større end efterspørgslen. Denne stigning har betydet en økonomisk belastning og deraf følgende nedgang i indtjeningsmulighederne for hele hyrevognserhvervet. Det har medført ringere service og dårligere muligheder for nyinvesteringer — altså forhold, der direkte og indirekte har været til skade for trafikikkerheden. Erhvervet har på grund af disse forhold måttet slække, hvor det har været muligt, og det er en udvikling, som ingen af os kan være tjent med, især ikke da det også går ud over turistene i denne by, som jo er store kunder for hyrevognserhvervet. De dårligere indtjeningsmuligheder inden for erhvervet har samtidig medført, at man af økonomiske grunde ofte kører flere timer, end forsvarligt er, og samtidig er der skabt mulighed for, at dette erhverv i stort omfang hjem søges af folk, der driver hyrevognserhverv som bibe-skæftigelse. Disse såkaldte pirater kan ikke være fysisk velegnede til at føre bil som hyrevognschauffører med en normal arbejdsdag bag sig, når man tager i betragtning, at det ofte drejer sig om både 8 og 10 timers ekstra arbejde som hyrevognschauffør i de store byers enderverende trafik.

Københavns politi udsender hvert år en færdselsberetning, en udmærket og meget dygtigt udarbejdet instruktiv beretning. Jeg har med stor interesse set på de meget alvorlige tal i denne beretning og har især i denne forbindelse hæftet mig ved tallene vedrørende droscher og lillebiler i forhold til de øvrige trafikanter. Det er ikke hyggelig læsning, men det er tal, der for mig står som et yderligere bevis for, at der må og skal ske en ændring i det bestående forhold. Når vi har ønsket at tage ansvaret for trafikken, er det min opfattelse, at vi må være os vort ansvar bevidst og ikke vende det døve øre til disse tals manende tale. Statistikken fortæller, at hyrevognene langt