

[Herluf Rasmussen.]

have en gavnlig virkning i bestræbelserne for at bekæmpe uvæsenet, men det vil slet ikke være nok.

Hvad vil den tydelige afmærkning i realiteten betyde? Er det da sådan, at København oversvømmes med hyrevogne, der slet ikke er til at skelne fra private personbiler? Når vi ser bort fra, at enhver vogntype praktisk taget i dag kan blive indregistreret som hyrevogn, hvilket naturligvis, hvad angår vognenes udseende, vil give en vis uensartethed, må det vist slås fast, at de fleste hyrevogne, såvel droscher som lillebiler, gør alt, hvad gøres kan for at henlede publikums opmærksomhed på, at her kommer en hyrevogn. Jeg tænker her bl. a. på skiltene med „taxi“ malet på tværs af bagruden, lyssignaler på forruden, særlige afmærkninger på siden o. s. v.

Kravet om taxameter i alle hyrevogne er et naturligt krav, men heller ikke her vil virkningerne stå mål med forventningerne. På dette område har netop lillebilerne gennem deres brancheforening gjort en stor indsats, og de fleste er allerede forsynet med taxameter, der kontrolleres ved foreningens foranstaltning.

De meget uheldige sider ved den såkaldt frie del af hyrevognserhvervet modvirkes slet ikke ved sådanne foranstaltninger. Her tænker jeg på den kendsgerning, at en del af lillebilerhvervet udøves af uansvarlige personer, der har andre hovederhverv, og som alene benytter denne mulighed til at tjene en ekstraskilling, og det forhold er vist det centrale, når der skal drøftes forholdsregler med henblik på en regulering af hyrevognserhvervet.

At drive erhverv ved befordring af personer i motorkøretøjer kan ikke sidestilles med urtekræmmerens ekspedition af kunder i sin forretning. Den intense udvikling på det færdselsmæssige område, den stigende trafik med dertil hørende større krav til maskinel og personel bør være afgørende grunde for, at man ikke betragter hyrevognsspørgsmålet ud fra rent næringsretlige synspunkter.

Det er da også disse synspunkter, vi vil gøre gældende i det forslag til lov om ændring i færdselsloven, som er fremsat fra vor side. Forslaget er meget let overskueligt, men har alligevel mange sider og

meget videre konsekvenser end det af den højtærede justitsminister fremsatte, som kan betegnes som et trin, omend det nederste, på en stige, der fører til en fornuftig hyrevognsordning, mens vort forslag gør stigen komplet og tjenlig til sit formål: at få løst hyrevognsproblemet.

Vi har ment, at kommunerne efter forhandling med politiet skal kunne fastsætte antallet ikke alene af droscher, men også af lillebiler, den anden kategori af hyrevogne. Vi finder det naturligt, at kommunerne fastsætter antallet, men på den anden side er jeg da heller ikke blind for, at andre veje kan benyttes, når det drejer sig om en antalsmæssig kontrol.

Bemærkelsesværdigt synes jeg det er, at drosche- og lillebilfolkene har fundet sammen og er blevet enige om at foreslå en nævnsordning, der til en vis grad kan overtage kommunernes rolle.

På rutebilområdet har vi jo en nævnsordning, der tilsyneladende har virket efter sin hensigt. Her er tale om en begrænsning, og en sådan ordning for lillebiler og droscher skal jeg slet ikke stille mig afvisende over for, hvis det i udvalgsarbejdet skulle lykkes at overbevise mig om, at en sådan ordning ville være bedre end den af mig foreslåede udvidelse af reglerne i færdselslovens § 73, stk. 2.

Hvad vinder man egentlig ved at gennemføre en begrænsning af antallet af lillebiler? Det mest fremherskende er måske, at man med ét slag kommer de mange pirater til livs. Man får bl. a. standset den uheldige trafik, som er ved at udvikle sig ved, at pengestærke grupper mod en stor godtgørelse lejer hyrevogne ud til personer, der i deres fritid ønsker at tjene en ekstraskilling. Når man tager lejeprisen i betragtning og sammenligner den med den normale indkomst ved erhvervet, så skal man ikke være nogen stor regnekunstner for at se, at de pågældende, der lejer disse vogne, skal køre godt til, og de skal køre længe. Hvordan stemmer det egentlig med færdselslovens krav, som jo skulle beskytte ikke alene de passagerer, som vover sig op i en sådan vogn, men også de øvrige, der færdes i trafikken? Det går vist ikke ret godt i spand sammen.

De personer, der benytter sig af en sådan hyrevogn, har ingen mulighed for at be-