

[Arne Larsson.]

ændret § 73 i færdselsloven ved at stille et ændringsforslag til daværende justitsminister Hans Hækkerups forslag til ændringer i § 73. Men det lykkedes ikke dengang at komme igennem hermed, og ved senere lejligheder har vi igen forsøgt at rejse problemet, bl. a. ved spørgsmål til den nuværende justitsminister, og det er, ligesom jeg har kunnet spore et vist håb om, at den nuværende regering havde nogen forståelse for de problemer, at man var klar over, at der var noget galt og noget måtte ændres. Ministeren har også været i forhandling med hyrevognsorganisationerne og har fremsat en skitse til en ny hyrevognsordning, desværre efter min mening behæftet med sådanne skønhedsfejl, at vi ikke kan give tilslutning hertil, og organisationerne har jo heller ikke kunnet anbefale den.

Jeg tror at kunne påstå, at socialistisk folkepartis og socialdemokratiets forslag, som vi i dag behandler, råder bod på de skønhedsfejl, som ministerens skitseforslag indeholder. Vort forslag ligger meget tæt op ad, hvad samtlige organisationer, såvel arbejdsgivernes som arbejdernes organisationer inden for hyrevognserhvervet, er enige om at foreslå, ligesom efter min opfattelse vort forslag er i fuld overensstemmelse med, hvad publikum med rimelighed kan forlange af hensyntagen og service fra hyrevognserhvervets side. Socialistisk folkepartis forslag har ydermere taget et vidt hensyn også til justitsministerens skitseforslag minus de skønhedsfejl, som jeg mener det er behæftet med, og så synes jeg, at alle burde være glade. Så burde vi da meget hurtigt kunne få det arbejde overstået, i et udvalg få ryddet disse skønhedsfejl af vejen og så få et forslag igennem. Jeg ønsker meget, at vi kunne få et hurtigt arbejdende udvalg, at vi kunne få dette lovforslag igennem inden sommerferien, for det er helt afgørende at få hyrevognserhvervets problemer løst meget hurtigt, og helt løst inden turistsæsonens begyndelse.

Den frie hyreret, sådan som den har været praktiseret efter 1955, har som sagt været til stor skade for erhvervet og for publikum og har ødelagt mange menneskers muligheder for et anstændigt udkomme, og det var vel ikke meningen med at liberalisere er-

hvervet, at man skulle ødelægge erhvervet for en hel masse udøvere.

Der er i dag i tusindvis af mennesker, som bruger hyrevognserhvervet som bierhverv enten for at kunne klare afdragene på egen vogn eller for at forøge deres indtægter, og jeg har forstået på justitsministeren, at han er helt indforstået med, at erhvervet ikke bør og skal være noget bierhverv, at det skal være et hovederhverv, at folk skal have et anstændigt udkomme af at drive hyrevognserhverv. Det er jeg glad for at høre, for det er da en ny indstilling til hele problematikken; det er deri, det nye ligger også hos de borgerlige partier, at de har indset de fejlgreb, som man begik i 1955, og dem må der nu rådes bod på.

Der er også et færdselssikkerhedsmæssigt problem i det. Jeg ved ikke, om det er rigtigt at tillade, at folk først går på arbejde fra kl. 7 til kl. 16 og derefter sætter sig i en hyrevogn og måske kører til midnat eller over midnat. Hvor er så egentlig reglerne om 11 timers pausen, som vi har den i fabrikloven, hvorefter enhver arbejder har ret til at have mindst 11 timers hvile, fra han har endt sit arbejde, og til han påbegynder det igen. Det har man nok sat ind i den lov, fordi man mener, at det af sikkerhedsmæssige grunde, også for arbejdspladsen, rent ulykkesmæssigt er nødvendigt, at folk i alle tilfælde har en anstændig pause på 11 timer. Men her overskrider disse bestemmelser ganske groft og i stor, stor udstrækning, uden at nogen som helst har mulighed for at skride ind. Det er både færdselsmæssigt og af mange andre grunde helt forkert, at vi tillader noget sådant. Derfor må og skal dette erhverv ikke være noget bierhverv, det skal være et hovederhverv, og vi skal sørge for, at folk, der har det som hovederhverv, også har et anstændigt udkomme.

Derfor har vi i vort forslag foreslået, at en hyrevogn skal indregistreres, og det skal dokumenteres, at man vil bruge vognen som hovederhverv, og når man gør det, så har man altså mulighed for at få vognen med 20 pct.s omsætningsafgift. Altså kun vogne med 20 pct.s omsætningsafgift, for hvilke det er dokumenteret, at vognen skal bruges som mandens hovederhverv, kan blive indregistreret som hyrevogne. Vi mener, at her er i alle tilfælde et punkt, hvor der kan sættes