

[Arns Larsen.]

meget sagligt og indgående om det nødvendige i, at der blev foretaget en sanering af hyrevognserhvervet, at der var visse ulemper, som så afgjort måtte rettes. Der var meget stor vilje til stede til at medvirke til at rette dette. Det fik også justitsministeren til at erklære her i folketinget ved denne behandling — det står i Folketingets Forhandlinger 1968-69, sp. 6494:

„Det har været anført og efter min opfattelse med rette, at udøvelse af hyrevognserhvervet som en fritidssyssel ikke kan anses for betryggende. Man har her navnlig peget på, at såvel hensynet til færdselssikkerheden som hensynet til publikums behørlige betjening kræver, at erhvervets udøvere ikke blot lejlighedsvis, ofte efter en arbejdsdag i andet erhverv, beskæftiger sig med hyrevognskørsel. Jeg deler disse synspunkter og kan derfor tilslutte mig den tanke, at en hyrevogn bortset velsagtens fra ganske særlige tilfælde, hvor der kan være grund til en dispensation, ikke må anvendes også som privatvogn, til udlejning eller andet“.

Det var den højtærede justitsministers konklusion af de forslag, som vi behandlede, og det var da udmærket.

Socialistisk folkeparti er meget imødekommende og vil gerne hjælpe med til at få tingene til at glide og få det bedst mulige ud af det, så da vi nu genfremsatte vores forslag, tog vi netop højde for dette, idet vi netop også sagde, at der kunne tænkes områder i landet, f. eks. tyndt befolkede egne, hvor man ikke kunne stille de samme krav; det var det, justitsministeren fremhævede dengang. Det har vi taget hensyn til i vort forslag nu, men alligevel er det altså ikke tilfredsstillende, for nu kommer justitsministeren lige pludselig og siger faktisk det stik modsatte af, hvad han sagde den 9. maj, nemlig at nu er der spilleme ikke længere nogen grund til at tage hensyn til den tidligere argumentation. Justitsministeren siger i sin fremsættelse:

„Det har været overvejet i justitsministeriet, om den af hyrevognsorganisationerne omtalte „piratkørsel“ burde imødegås ved en bestemmelse om, at hyrevogn ikke må anvendes til ikke-erhvervsmæssig befordring af personer eller gods, til øvelseskørsel eller til udlejning uden fører. Som det fremgår af mine bemærkninger her i tinget sidste folketingsår om de to private lovforslag, var min umiddelbare reaktion over for denne tanke i og for sig positiv.“

Ja!

„En bestemmelse af det nævnte indhold var da også optaget i et i justitsministeriet udarbejdet lovudkast, der i vinter blev forelagt forskellige myndigheder og organisationer til udtalelse.“
Men nu foreligger der imidlertid lige pludselig

„ikke oplysninger, der dokumenterer, at køretøjer som de nævnte i højere grad end køretøjer, der alene anvendes som hyrevogne, er impliceret i færdselsuheld.“

Hr. Otto Mørch har været inde på den statistik, som Københavns færdselschef, hr. Groes-Petersen, offentliggjorde i Berlingske Tidende for nogle måneder siden, og har påvist, at den er ret misvisende, idet en hel del af færdselsuheldene jo er taget ud af denne statistik siden 1961, og at den statistik, vi i dag har, kun omfatter ca. 20 pct. af de færdselsuheld, som hyrevogne er impliceret i.

Man kan gå videre i argumentationen mod dette, at det formentlig ikke færdselssikkerhedsmæssigt er til nogen gene, at vi har piraterne. Man kan undersøge, hvordan det ligger med hensyn til forsikringsproblemet. Der er jo et forsikrings-selskab, der hedder Trafik, som udelukkende har droscher og lillebiler som forsikringstagere, og her er det helt åbenbart, at man skelner mellem droscher og lillebiler, at præmierne for lillebiler er højere, 10 pct. højere end for droscher f. eks., at der er selvrisiko i større