

[Arne Larsen.]

udstrækning for lillebiler, end der er for droscher, og at kun 4 pct. af droskegruppen er underlagt tvungen selvrisiko, medens 30 pct. af lillebilgruppen er underlagt tvungen selvrisiko. Det er sikkert rigtigt, som der også konkluderes i henvendelsen fra Taxaorganisationens side, at der sikkert ikke er forskel på rutinerede chauffører, ligegyldigt om de kører en taxa eller de kører en lillebil, det er helt sikkert, de er sikkert lige rutinerede, lige dygtige i trafikken, men der er bare det store problem, at en meget stor del af lillebilchaufførerne er beskæftiget netop som pirater, netop med hyrevognskørsel som bierhverv, og disse mennesker er ikke nær så rutinerede, hvilket altså faktisk dokumenteres gennem de tal, som forsikringssekskabet Trafik kommer med, så det færdselssikkerhedsmæssige — hvor ministeren og andre ordførere afviser vore synspunkter — kan jeg altså ikke godtage. Hensynet til publikum, hvorfor er det lige pludseligt forsvundet ud af billedet? Det spiller da en ganske afgørende rolle, synes jeg. Jeg ved ikke, om justitsministeren har glemt sagen med den islandske turist, der hyrede en lillebil, blev kørt ned til havnen, slået ned og frarøvet sine penge. Har man glemt lillebilen, der blev hyret ved et københavnsk hotel, hvor den fik bagagerummet fyldt med gaver efter en overstået fest på hotellet, og hvor værtsparret går tilbage og tager afsked med sine gæster, og da de kommer ud igen, er bil og gaver og det hele forsvundet? Eller pelsgrosserereren, der fik hele sin kollektion fjernet af en meget hurtigkørende piratvognmand? Eller tilfældet for nylig, da en mand mistede en mappe og 17.000 kr. til en lignende herre? Der er utvivlsomt meget, der taler for, at også hensynet til publikum i højere grad bør komme ind i billedet.

Jeg vil selvfølgelig ikke benægte, at der i ministerens lovforslag er visse fremskridt, men socialistisk folkeparti såvel som socialdemokratiet og hyrevognsorganisationerne kan altså ikke være tilfredse med den udformning, lovforslaget har fået. Det spørgsmål, som vi mener er det helt afgørende, er spørgsmålet om antalsbegrænsning. Vi mener, at det fortsat vil være den eneste rigtige måde at klare problemet på. For dette er ikke alene et færdselssikkerheds-

mæssigt problem, det er ikke alene et problem med at tage hensyn til publikum, det må da også være et problem med at tage hensyn til erhvervet. Det synes jeg taler nok så tungt i denne sag, for det er dokumenteret, at der er ca. 50 pct. tomkørsel inden for dette erhverv, altså vognene udnyttes kun i 50 pct.s udstrækning, og det må da være alt, alt for lidt. Her er altså også et samfundsmæssigt hensyn at tage. Her investerer vi million- for ikke at sige milliardbeløb i import af nye vogne, også hyrebiler, og så udnyttes de altså kun til 50 pct., og det er ganske givet, fordi markedet er overfyldt.

Hr. Otto Mørch var inde på visse kategorier af mennesker, som udnytter muligheden her for at få en ekstrafortjeneste. Der er i fabrikløven en bestemmelse om, at en arbejder skal have mindst 11 timers hvile fra det øjeblik, han ophører med sit arbejde, og til det øjeblik, han genoptager sit arbejde, men her har vi altså et erhverv, hvor vi overhovedet ikke kan kontrollere dette, og det er også et sikkerhedsmæssigt spørgsmål. Denne 11 timers regel burde da lige så vel gælde for hyrevognschauffører, som den i øjeblikket gælder for lastbilchauffører, der kører døde svinekroppe — men når der er tale om at køre med mennesker, gælder den slags bestemmelser altså ikke. Er det ikke ganske horribelt, at man ikke har de samme regler for dette erhverv, som vi har for fabriksområdet eller for transport i øvrigt?

Der er meget at indvende, synes jeg, mod det af ministeren fremsatte lovforslag; f. eks. siger ministeren, at han gerne vil være med til en vis regulering, og at der skal gennemføres visse reglementer og bestemmelser, men at det skal overlades fuldt og helt til kommunerne selv at afgøre, om de vil gøre det; de „kan“ altså gennemføre en vis regulering af erhvervet, men man siger ikke, at de „skal“. Hr. Otto Mørch har også været inde på dette spørgsmål, og det er da ganske indlysende, at har vi byområder, hvor vi foretager en regulering af erhvervet og pålægger det visse forpligtelser og der så er en nabokommune, hvor der ingen forpligtelser pålægges, så kan disse hyrevognschauffører og -vognmænd altså konkurrere på lige fod med hyrevognserhvervet i det regulerede område. Det kan da ikke være