

um leigubifreiðar í kaupstöðum.

Flm.: Gunnar Thoroddsen, Jóhann Hafstein, Gylfi Þ. Gíslason, Jónas Rafnar,  
Emil Jónsson.

1. gr.

Allar leigubifreiðar í kaupstöðum, hvort sem það eru fólks-, vöru- eða sendibifreiðar, skulu hafa afgreiðslu á bifreiðastöð, sem fengið hefur viðurkenningu bæjarstjórnar.

Bæjarstjórnir skulu, að fengnu samþykki dómsmálaráðuneytisins, hafa heimild til að takmarka fjölda leigubifreiða þeirra, er greinir í 1. málsg.

Strætisvagnar og sérleyfisbifreiðar falla ekki undir ákvæði þessara laga.

2. gr.

Dómsmálaráðuneytið skal kveða nánar á um takmörkun skv. 1. gr. með reglugerð.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

**Greinargerð.**

Frv. þetta var flutt á síðasta þingi, en varð eigi útrætt. Fer hér á eftir greinargerð sú, er þá fylgdi frv.

„Frv. þetta er flutt að tilmælum stjórna bifreiðarstjórafélagsins Hreyfils og vörubílstjórafélagsins Þróttar. Fylgdi því svo hljóðandi greinargerð:

Við undirritaðir höfum athugað, hvort nauðsyn bæri til þess að skípuleggja akstur leigubifreiða hér í bæ og annars staðar að því er snertir leigubifreiðar til fólksflutninga, sem taka allt að 8 farþega, svo og vörubifreiðar, sem leigðar eru almenningi og hafa afgreiðslu á bifreiðastöð, aðallega með það fyrir augum, hvort nauðsynlegt væri að setja löggjöf um takmörkun þeirra.

Við athugun höfum við sannfærzt um það, að atvinnumöguleikar fyrir leigubifreiðar eru mjög takmarkaðir eins og nú er, miðað við þann fjölda bifreiða, sem notaðar eru í þessu efni nú.

Leigubifreiðar til fólksflutninga, sem taka allt að 8 farþega, eru nú um 450 hér í Reykjavík og um 250 vörubifreiðar, og virðist það vera mun fleiri bifreiðar en nokkur þörf er fyrir. Er því fyrirsjáanlegt, að brýn nauðsyn er til þess að takmarka fjölda leigubifreiða, eigi að vera nokkur möguleiki til þess að þeir menn, sem stunda akstur leigubifreiða sem aðalatvinnu, geti haft það sér og sínum til lífsframsferis, enda mun nú svo komið, að í flestum menningarlöndum er tala slíkra flutningatækja takmörkuð með löggjöf.

Í þessu sambandi má einnig benda á það, að með því að binda við þessi störf fleiri menn en nauðsyn krefur á hverjum tíma fer geysilega mikið vinnuafli til ónýtis, auk þess sem við þessa flutninga eru bundnar miklu fleiri bifreiðar en þörf er á, en það leiðir að sjálfsögðu af sér aukinn innflutning á alls konar rekstrarvörum til bifreiða.

Loks má benda á það, að fjöldi manna hefur lagt mikið fé í það að kaupa sér dýrar bifreiðar í þeirri von, að akstur vöru- og fólksflutningabifreiða sé mjög arðvænleg atvinnugrein, en margir þessara manna hafa síðan komizt í miklar fjárkröggur vegna þessa, en af því hefur oft og einatt leitt alls konar spillingu, sem hægt væri að komast hjá með því að takmarka tölu bifreiðanna við flutningaþörfina og tryggja þannig að fullu hagnýtingu vinnuafli og tækja í þessum starfsgreinum.

Í sambandi við setningu löggjafar um þessi mál, teljum við brýna nauðsyn bera til þess, að fyrrgreindar bifreiðar til almenningsnota hafi fasta afgreiðslu á bifreiðastöð, enda mundi allt eftirlit með slíkri löggjöf verða mjög erfitt, ef bifreiðarnar hefðu ekki skyldu til þess að vera í fastri afgreiðslu á bifreiðastöð.

Með tilvísun til framanritaðs erum við undirritaðir því sammála um, að nauðsyn beri til þess, að sett verði löggjöf um heimild til takmörkunar á fjölda leigubifreiða til vöru- og mannflutninga í kaupstöðum landsins og að það gæti orðið á Alþingi því, sem nú situr.

Bergsteinn Guðjónsson,  
form. Hreyfils.

Friðleifur I. Friðriksson,  
form. V.B.S. Þróttar.“