

[Otto Mørch.]

ubetydeligt erhvervsområde, vi her lovgiver for, understreges af den kendsgerning, at der alene i Storkøbenhavn er ca. 4.500 hyrevogne og som nævnt 9.000-10.000 personer beskæftiget ved erhvervet, og at den samlede omsætning ligger på 500 mill. kr., hvilket beløb ingen tilsvarende trafiksektor i København kommer op på.

Man vil også af tallene kunne se, at samfundsøkonomisk varetager hyrevognene en væsentlig opgave inden for Storkøbenhavns kollektive trafik. Nu ligger det sådan, at alle erkender, at når det drejer sig om S-tog og buskørsel, er der ingen tvivl om, at offentlig kontrol er nødvendig, og at det er i samfundets interesse, at kørslen tilrettelægges bedst muligt; her tilskynder man altså til rationalisering med henblik på samfundets besparelser og billiggørelse af transport. Ja men hvorfor så ikke anlægge tilsvarende synspunkter på hyrevognskørsel? Der kører, som jeg har nævnt det, i dag henved 4.500 hyrevogne alene i Storkøbenhavn, men kørslen med passagerer er for disse vogne mindre end 50 pct. af deres totalkørsel. Vi ved ud fra erfaringer fra andre storbyer, at man ved en central styring og ved en rationalisering af driften kan hæve passagerkørslen til 60-70 pct. af den totale kørsel; antallet af hyrevogne ville derfor i København kunne nedbringes til maksimalt 3.000, og det kunne nedbringes, uden at der sker forringelse for forbrugeren, uden at der sker forringelse af kundebetjeningen.

Justitsministerens forslag åbner nu mulighed for en tiltrængt sanering af hyrevognserhvervet, og derfor er ministeren da også i den heldige situation at have enstemmig tilslutning fra samtlige erhvervets organisationer. Jeg er også vidende om, at Københavns borgerrepræsentation kan tiltræde lovforslagets principper, og at en afstemning i borgerrepræsentationen klart har vist en bred tilslutning, idet både socialdemokratiet, de konservative og SF har kunnet anbefale. En enlig venstremand undlod at stemme, og de radikale stemte imod. Det er ikke uden interesse at fæste sig ved denne brede politiske tilslutning netop fra et kommunalt område, hvor loven får særlig stor betydning.

Ser vi nærmere på principperne i lovforslaget, ja, så ophæves nu forskellen mellem

de to kategorier af hyrevogne, vi har i dag; det sker ved, at lillebilerne går ind under de fordelagtige regler, der gælder for droscherne, også med hensyn til nedsættelse af omsætningsafgift — det sidste vil fremgå af næste sag på dagsordenen her i dag. Der bliver efter lovforslaget lige vilkår, men også lige pligter. Lillebilerne får nu adgang til at søge hyre på alle de holdepladser, der er forbeholdt droscherne, men lillebilerne må nu ligesom droscherne søge bevilling til kørsel og undergive sig kommunernes antalsregulering.

Lovforslaget ændrer altså helt fundamentalt de hidtidige principper, idet man indfører en ordning, hvorefter hele hyrevognsområdet bliver undergivet offentlig kontrol, nemlig kommunernes kontrol og administration. Det er en ordning, som findes i en række lande, også de nordiske og EF-landene, og som efter vor mening er både naturlig og nødvendig, hvis man da vil skabe ordnede forhold på så vigtigt et område som hyrevognskørsels.

Vi undgår vel ikke i denne debat at drage sammenligning mellem detailhandelens forhold og hyrevognserhvervets forhold. Spørgsmålet bliver vel, hvorfor det offentlige skal bestemme, hvor mange hyrevogne der må køre rundt, når det ellers er sådan, at enhver frit kan etablere sig f. eks. med en grøntforretning eller en chokoladeforretning, og man så videre hævder, at den frie konkurrence netop er til fordel for publikum. Ja, det er da rigtigt, at den frie konkurrence er til fordel for brugerne, hvis der virkelig er fri konkurrence. Men hyrevognserhvervet i dag er jo netop en karikatur på fri konkurrence, fordi det tillades, at folk med andet erhverv kan gå ind med en hyrevogn, som også anvendes til privat kørsel. Er man derimod indehaver af en detailforretning, ja, så må man dog underkaste sig en række pligter efter næringslov, lejelov, lukkelov osv., og man har så til gengæld den garanti, at konkurrenten er underkastet de samme pligter. Men det er jo netop det, der ikke gælder på hyrevognsområdet.

Socialdemokraterne kan derfor give tilslutning til ministerens forslag for gennem erhvervsstabilisering at opnå bedre forhold for kundebetjening, for forbrugeren; så enkelt er det.

Det er altså ikke alene en erhvervsvenlig