

[Ændme.]

„Forslaget herom skyldes bl. a. den udvidede adgang til at etablere sig og søge beskæftigelse i Danmark.“

Det var begrundelsen, og da det med EF vist reelt er en tyndbenet begrundelse, bliver der faktisk kun „bl. a.“, oven i købet skrevet forkortet med 3 bogstaver, tilbage. Det er endnu mindre end en bisætning, så sig ikke, at justitsministeren ikke forstår at føre sig frem med elegance og af og til også med korthed.

Men hvor ministeren er diskret og elegant, er regeringspartiets ordfører, hr. Otto Mørch, meget mere ligetil. Han buser lige ud og fortæller, hvad vi sådan set godt vidste, at det har været socialdemokratiets ønske lige siden 1955, at man kunne få gennemført en antalsmæssig begrænsning af hyrevogne, sådan at man kunne få, som det hedder i hr. Otto Mørchs sprogbrug, ordnede erhvervsforhold til betryggelse for publikum og en forbedring af færdselssikkerheden.

Man kan komme med disse forskellige mere eller mindre gode begrundelser og disse standardmæssige udtryk, men det korte af det lange er alligevel, at der er det rent politiske bagved, at nu har man fået flertal sammen med SF, og så skal anledningen benyttes til at knægte den erhvervsfrihed på et bestemt område, som man hidtil ikke har kunnet få bugt med, og som man hidtil ikke har kunnet få flertal for at knægte her i folketinget.

Jeg vil gerne sige det så lige ud og så direkte, som jeg formår: fra radikal side har vi ikke noget ønske om at støtte dette lovforslag. Der er her som på næsten alle områder, hvor erhvervsfriheden begrænses, tale om, at det bliver til forbrugernes skade, og de andre sidehensyn, der nævnes, det med ordning af erhvervet og det med færdselssikkerheden, er enten slet ikke reelle hensyn at tage, eller også er de af så ringe vægt, at de faktisk slet ikke tæller. For det reelle i dette forslag er jo den antalsmæssige begrænsning, som samtlige landets kommuner nu skal have adgang til at gennemføre, og som i praksis vil betyde, at kommunalbestyrelsens politiske sammensætning, organisationernes evne til at virke som pressionsgrupper og så en håndfuld uvedkommende hensyn, som det er sværere at definere, bliver

bestemmende for, hvor mange hyrevogne der kommer i den enkelte kommune.

Men hvor står forbrugeren i dette spil? Helt uden indflydelse på, hvordan det falder ud. Og hvad bliver virkningen? En ringere betjening af denne forbruger. For hvis der kun er et antalsmæssigt begrænset udbud af hyrevogne, så vil vi få hyrevognschauffører så dvaske som nogen Storebælts- eller lyn-togstjener, for slet ikke at tale om en skrankepave i den offentlige administration. For når der ikke er noget initiativ til at være interesseret, ja, så er man ofte ikke interesseret, så er man ofte ikke serviceminded. Og selv ikke de mest overbeviste, eller skal vi sige programforpligtede, socialister kan benægte, at en monopolstilling, eller skal vi kalde det enevælde, har denne virkning og også vil få det inden for hyrevognserhvervet. Og for hyrevognenes vedkommende vil der nok i særlig grad være en tilbøjelighed til, at man får det ligesom soluret: man tæller kun de lyse timer; det er nemlig dem, man kører på gaden i. Men om aftenen og om natten, hvor der er brug for hyrevogne, fordi de andre kollektive befordringsmidler ikke er der, da vil man komme til at savne hyrevognene, og det er netop her, behovet er.

Jeg har ikke den samme verdenserfaring som hr. Stæhr Johansen, men jeg må alligevel sige, at de byer, han havde besøgt, har givet det samme indtryk på mig med hensyn til hyrevognsbetjening, netop byer, hvor der er koncessionerede ordninger. Står man en aften i Oslo eller i London, så er det praktisk taget umuligt at få en af de offentlige hyrevogne; man kan vente på den, man kan ringe forgæves efter den. Går man derimod en aften ud i København, der jo tåler sammenligning med begge disse byer, så er forholdet jo det, at måske skal man lede efter droschen, men så skal der nok være en lillebil, som man ikke behøver at lede efter. Der er et så stort udbud, så den nuværende ordning har vist sig at være forbrugervenlig.

Vi må jo også være klar over én ting: at der er noget rent færdselsmæssigt positivt i at gennemføre en ordning som den, vi gennemførte i 1970, der giver det store udbud af hyrevogne, og det er det, at mange mennesker, som har valgt imellem at tage deres egen vogn eller at tage en hyrevogn, vil vælge hyrevognen fremfor deres egen vogn,