

[Gudme.]

hvis der er et stort udbud af hyrevogne. Og det er en fordel for hele den øvrige kollektive trafik og for trafikken i det hele taget, for derved undgår vi de parkeringskvaler, der kommer af, at mange private vogne kører til byen og optager parkeringspladserne herinde fra klokken 8-9 om morgenen til klokken 17-18 om aftenen. Derfor vil det store udbud af hyrevogne være en lettelse af den almindelige færdselsbequemmelighed.

Men det er rigtigt, at den ordning, vi har nu, medfører, at lillebiler er med i konkurrencen, og det er, som hr. Otto Mørch siger, jo af og til pirater — hvad der så ellers måtte ligge i ordet — som man risikerer at blive befordret af. Og bortset fra, at der vist ikke er ret mange egentlige pirater, og bortset fra, at piraterne skal opfylde de almindelige krav, som stilles til alle hyrevogne, sådan at man ikke udsætter sig for noget sundhedsfarligt eller på nogen anden måde farligt ved at blive befordret med en pirat, så må vi jo ikke glemme, at vi stadig har bevaret det frie forbrugsvalg på dette område, og det vil vi bevare, hvis vi opretholder den nuværende ordning. Folk kan vælge, med hvem de vil køre, men det kan de ikke, hvis lovforslaget gennemføres; så skal der være guldtræsset kasket på alle chauffører i den nye hyrevognsordning. Og på samme måde, som nogen hellere vil have Tuborg end Hof, og visse bilister forsøger alle andre tanke end den, der sælger lige deres specielle mærke, så kan man jo sige nej tak til at køre med lillebil, hvis man foretrækker drosche, og omvendt. Det er vel sådan både med øllet og med benzin og også med kørselen, at man i de fleste tilfælde får nogenlunde den samme ydelse, den samme præstation: øllet kommer fra samme kar, benzinen af og til fra samme tønde, og kørselen er nok også den samme, men enhver bliver jo ofte salig i sin tro, og det gælder også forbrugere. Det skal de have lov til, sådan skal det være. Vi har jo her en garanti for, at kvaliteten ikke går under et lavmål. Det har vi haft siden 1970, hvor den

nuværende hyrevognsordning blev gennemført, hvorefter i alle kommuner med over 25.000 indbyggere et hyrevognsregulativ skal sørge for, at der på jævn, fornuftig måde er en vis standard for de hyrevogne, som udbydes. Det svarer f. eks. til levnedsmiddellovgivningen, hvor man fastsætter en række mindstekrav, men ikke noget om, hvem og hvor mange der må sælge af varerne. Denne lov, som blev gennemført i 1970, den er rigtig, den blev vedtaget i enighed, selv om der var et vist forbehold fra socialdemokratiet og fra SF, og den sikrer en fri erhvervsudøvelse under kvalitetskontrol. Dette system vil vi gerne have opretholdt og ikke afskaffet på grund af „bl. a.“ eller andre mere fyldige argumenter.

Og siger vi først nej til hovedtanken, ophevelsen af den frie hyreret, i forslaget, så bliver der ikke meget tilbage af ministerens forslag. Men jeg vil godt lige nævne nogle enkelte punkter. Der står, at hyrevogne skal være til befordring af mellem 5 og 9 personer, føreren iberegnet, og hvorfor egentlig det? Det store antal er til 5 personer, „rugbrødene“ til flere, og det betaler man ekstra for i de fleste byer. Men ofte er der kun én eller måske to passagerer, og hvorfor kan man så ikke lige så godt godkende småvogne, minicabs, der opfylder dette behov, og godkende dem til en billigere takst? Det vil være forbrugervenligt.

Noget andet er, at en hyrevogn efter forslaget kun må være hyrevogn, og det er der efter vor opfattelse ingen verdens grund til. Så kapper vi jo den reserve fra, som består i, at man under juletravlhed, nytårsaften eller ved andre lejligheder, hvor der er spidsbelastning, kan sætte de vogne ind, der er indregistreret både til at kunne køre privatkørsel og til under spidsbelastning at udføre hyrevognstrafik. Det vil være et spørgsmål, der, som andre ordførere har været inde på det, ikke mindst i landkommunerne vil få betydning. I de landkommuner, hvor der ikke er behov for en hel vogn hele døgnet, vil vi i virkeligheden ved denne ordning slagte den deltidsbeskæftigede hyre-