

forhandling med politiet, d.v.s. politiet skal ikke længere udfærdige droshekort eller bevillingerne eller føre anciennitetslister. Bestemmelsen indebærer i øvrigt, at der kan udfærdiges samme bestemmelser om droscher og lillebiler i den enkelte kommune, og kan herved virke i retning af en sammensmeltning af de to grupper. Justitsministeriet bør vel udsende vejledende regler med hensyn til regulativet. En bestemmelse om begrænsning i antallet af lillebiler bør næppe foreslås, medmindre

1. Chaufførforbundene er indforstået.
2. Taxa-sammenslutningerne er indforstået med, at alle nuværende lillebilvognmænd, der ønsker at opfylde betingelserne, kan få status som droscheejere. På lang sigt vil vi herefter formentlig kun få én kategori.

Ved at medtage en bestemmelse om regulering af indbyrdes rettigheder og pligter opnås hjemmel for fælles kaperrækker og for at bestemme, at lillebiler

f. eks. ved særlige lejligheder med ekstra pres kan få adgang til bestemte droscheholdpladser. Bestemmelsen åbner mulighed for at fastsætte krav om f. eks. taksametre, afmærkning og adskillelse mellem for- og bagsæde. Forslaget indeholder ikke en til nugældende stk. 4 svarende bestemmelse, idet det dér anførte krav kan stilles af kommunerne.

*Til stk. 4.* Skæringsdagen bør formentlig være lovforslagets fremsættelsesdag for ikke at fremkalde en række kombinerede registreringer. Konkrete urimeligheder kan afhjælpes ved en kommunal dispensation efter stk. 1.

*Til stk. 5.* Der foreslås samme skæringsdag som i stk. 4. Konkrete urimeligheder kan afhjælpes ved en regulering af antallet. I øvrigt bør kommunen ved indførsel af en antalsbegrænsning næppe sætte dette lavere end det faktiske antal lillebiler.