

Erik Jacobsen (V):

Dette lovforslag indeholder nogle positive elementer, som vi i Venstre kan støtte. Men desværre er der også nogle negative sider i det, som vil kræve en grundig udvalgsbehandling, inden vi fra Venstre kan støtte dette lovforslag.

Vi støtter forslaget om tilladelseskravet, og at ansøgerne igennem et godkendt kursus med skriftlig prøve skal have dokumenteret færdigheder i en række nærmere beskrevne emner.

Det er også positivt, at den eksisterende uregulerede zone, nemlig sygetransporten, i fremtiden bliver reguleret og dermed kommer ind i faste rammer.

Ligeledes er vi positive over for, at der nu bliver stillet krav til førerne om faglige kvalifikationer. Også forslaget om gæld til det offentlige i størrelsesordenen 50.000 kr., som i almindelighed vil være tilstrækkeligt til at nægte ansøgeren bevilling til hyrekørsel, er vi tilfreds med.

Gyldighedsperioden på tilladelsen på højst 10 år og kravet om at overholde gældende overenskomster hilser vi velkommen. Tilslutningen til et bestillingskontor vil vi have nærmere belyst under udvalgsarbejdet.

Umiddelbart vil jeg foreslå, at der bliver lavet en afgrænsning for det storkøbenhavnse område og så en for provinsen. Imidlertid er vi meget betænkelige ved, at trafikministeren får så store bemyndigelser, som tilfældet er, jævnfør § 10.

På en lang række centrale områder vil det være op til ministeren at fastsætte de nærmere regler. Det gælder bl.a. spørgsmålet om maksimaltakster, bevillingsantal og tilslutningspligt. Det er vidtgående beføjelser, ministeren herefter får, hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form. I det tilfælde ville ministeren kunne lave en total regulering, dvs. afskaffelse af maksimaltakster og antalsbegrænsninger m.v.

Forslaget om, at offentlige myndigheder og virksomheder får mulighed for at drive hyrekørsel, kan vi i Venstre ikke støtte. Det vil forringe servicen over for de ældre og svage, navnlig i de tyndt befolkede områder, og ville rive tæppet væk under mange små private vognmandsforretninger. Og det har vel ikke været hensigten med dette lovforslag?

Vedrørende kravet om økonomisk baggrund fremgår det ikke klart, om ministeren foreslår 100.000 kr. som sikkerhed for at få en tilladelse. Skulle dette være tilfældet, vil vi her foreslå 50.000 kr. som værende rimeligt, idet det ellers kunne udelukke mange fra at starte egen vognmandsvirksomhed.

Der er således mange elementer af lovforslaget, som Venstre ikke kan gå ind for, men vi vil forlods tilsikre Venstres positive medvirken under det kommende udvalgsarbejde.

Brian Mikkelsen (KF):

Hyrevognsloven giver altid anledning til stor debat. Der er mange interesser på spil, og vi har alle sammen en forskellig personlig opfattelse af, hvordan sådan en lov skal forvaltes.

I Det Konservative Folkeparti kan vi støtte forslaget til lov om hyrevognskørsel. Vi ser heri en tiltrængt opstramning af erhvervet, og vi ser, at der bliver ligestillet med busser og lastbiler, således at selve godkendelsesprocedurerne ligner hinanden.

Det Konservative Folkeparti synes ligesom Venstre, at de 100.000 kr. for første tilladelse er lige i overkanten, så vi vil her gøre opmærksom på, at vi under udvalgsbehandlingen er parat til at forhandle om dette beløb, hvad også Venstre har været inde på, og vi vil godt gå ned til 25.000 kr.

Afslutningsvis kan jeg sige, at vi som sagt er positive over for lovforslaget, og vi vil godt være med til en hurtig gennemgang af lovforslaget, både her i Tinget og under udvalgsbehandlingen.

Aage Frandsen (SF):

SF kan også støtte lovforslaget. Der er dog nogle ting, som vi under udvalgsarbejdet gerne vil have belyst nærmere.

Det, som vi betragter som det positive i lovforslaget, er, at de faglige kvalifikationer og krav omkring vandel fremhæves, at man kan trække en én gang given bevilling tilbage, og at den er tidsbegrænset, at man også regulerer forhold vedrørende sygetransport, samt at man også i det hele taget tiltemper de ordninger, som er gældende omkring buskørsel og bevilling i den forbindelse.

Det er også udmærket, som det fremgår af forslaget, at man her henviser til, hvordan arbejds- og lønvilkår skal være for chaufførerne, nemlig i henhold til gældende kollektive overenskomster.

Derfor ser vi, at en række af disse ting vil gavne forholdene inden for branchen.

Det vil gavne de gode sider af denne branche, og det vil også kunne være med til at luge ud i dårlige sider, i det omfang der er tale om noget sådant. Det er efter vores opfattelse en fordel i forhold til chaufførerne, og det er også en fordel i forhold til kunderne.