

en udtalelse fra Justitsministeriet om spørgsmålet om disciplinærbod, at bevillingshaveren efter de almindelige regler kan få prøvet afgørelsen om disciplinærbod ved domstolene.

*Spørgsmål 25:*

Hvilke argumenter taler imod, at brancherepræsentanter og politiet bliver repræsenteret i Storkøbenhavns Taxinævn?

*Svar:*

Jeg skal tillade mig at henvise til mit svar af 19. marts 1997 på udvalgets spørgsmål 13, herunder spørgsmålet om organisationers repræsentation i Storkøbenhavns Taxinævn, hvoraf fremgår, at nævnet i taxilovgivningen svarer til en kommunalbestyrelse. Jeg finder det derfor ikke hensigtsmæssigt, at organisationer har sæde i taxinævnet, som udøver offentlig forvaltningsvirksomhed.

*Spørgsmål 26:*

Vil ministeren i lyset af, at der i kommuner med over 1.000 bevillingsindehavere må formodes at være et tilstrækkeligt underlag til, at der kan være flere konkurrerende bestillingskontorer, stille ændringsforslag om, at § 10, stk. 3, ændres, således at tilslutningspligten bortfalder i kommuner med over 1.000 bevillingsindehavere?

*Svar:*

Jeg skal tillade mig at henvise til mit svar af 3. marts 1997 på udvalgets spørgsmål 4 vedrørende fravigelse af tilslutningspligten, hvoraf fremgår, at det ikke er entydigt, hvilke konsekvenser en fravigelse af tilslutningspligten i et stort bevillingsområde vil få for serviceniveauet i forhold til borgerne. Jeg agter derfor ikke at stille ændringsforslag som nævnt i spørgsmålet.

*Spørgsmål 27:*

Vil ministeren på lige fod med andre relevante foreninger og organisationer høre Københavns Aktive Taxiforening forud for udstedelse af bekendtgørelser?

*Svar:*

Den pågældende forening vil i lighed med andre brancheforeninger, myndigheder m.v. få

forelagt udkast til bekendtgørelse om taxikørsel m.v. forinden udstedelse heraf.

*Spørgsmål 28:*

Kan ministeren garantere, at ingen bestemmelser i lovforslaget eller de underordnede regler, der fastsættes i medfør af lovforslaget, strider mod EU-retten, herunder gældende regler om fri etableringsret?

*Svar:*

Europa-Kommissionen har i brev af 25. marts 1996 vedrørende forslag til hyrekørselslov udtalt, at der i EU ikke er indført foranstaltninger vedrørende adgangen til hyrekørsels erhvervet eller adgangen til markedet for denne form for transport, og at Danmark derfor kan indføre sådanne foranstaltninger, idet de generelle regler i Traktaten og især princippet om ikkediskriminering med hensyn til nationalitet eller etableringssted skal overholdes.

Det foreliggende lovforslag bygger – i lighed med den eksisterende hyrekørselslovgivning – på et decentraliseret autorisationssystem. Dette betyder, at de lokale myndigheder (kommunalbestyrelsen/Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) fastsætter bevillingsantallet og tildeler bevillinger til de bedst kvalificerede ansøgere.

Ifølge lovforslagets § 3, stk. 2, ligestilles de øvrige EU-landes statsborgere med danske i henseende til kravet om indfødsret og bopæl. Disse vil således kunne ansøge om bevilling til taxikørsel og oprette taxivirksomhed i Danmark på samme vilkår som danske ansøgere.

*Spørgsmål 29:*

Ministeren bedes nærmere uddybe svaret på spørgsmål 6, jf. folketingsåret 1995-96, L 230, bilag 34, herunder hvad det betyder i svarets afsnit 1, at »disse krav bortfalder, i det omfang dette følger af internationale aftaler, herunder EU-retsforskrifter«, idet ministeren bedes redegøre for, hvilken regelkollision der er tale om.

*Svar:*

Nærværende lovforslags § 3 er enslydende med § 3 i det tidligere fremsatte forslag til lov om hyrekørsel (L 230). Det fremgår bl.a. af § 3, stk. 1, at der kan meddeles tilladelse til personer, der har dansk indfødsret og har bopæl her i landet. Det fremgår samtidig af § 3, stk. 2, at de nævnte krav ikke gælder for borgere i andre