

Der er derfor ikke tale om traktatstridig regulering.

*Spørgsmål 37:*

Vil ministeren tage skridt til en øget liberalisering af hyrevognsbranchen på EU-plan?

*Svar:*

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er der ikke i EU fastsat retsfor skrifter vedrørende udøvelse af taxivirksomhed. Det fremgår endvidere, at Kommissionen for nogle år siden har indsamlet oplysninger fra medlemslandene vedrørende regler for taxivirksomhed i disse lande.

Ministeriet er ikke bekendt med aktuelle overvejelser i Kommissionen vedrørende udarbejdelsen af udkast til regelsæt om taxivirksomhed.

Jeg kan oplyse, at jeg ikke har planer om at tage et selvstændigt dansk initiativ til fastsættelse af EU-regelsæt vedrørende taxikørsel. Ministeriet vil, såfremt Kommissionen fremsætter et forslag om taxikørsel, forelægge dette for berørte myndigheder og organisationer i overensstemmelse med sædvanlig fremgangsmåde.

*Spørgsmål 38:*

Kan ministeren garantere, at der ikke i forbindelse med lovforslaget foretages ekspropriationer, herunder især af de allerede etablerede rettigheder til sygekørsel?

*Svar:*

Ved vedtagelse af lovforslaget indføres der en tilladelsesordning på sygetransportområdet, der med hensyn til adgangskravene svarer til den foreslåede ordning for taxivirksomhed. Reglerne for sygetransportvirksomhed adskiller sig dog på to væsentlige punkter fra taxiområdet, idet det er muligt at drive sygetransport i selskabsform, og idet der ikke er fastsat nogen antalsbegrænsning.

Lovforslaget medfører på dette område en regulering af et virksomhedsområde, der ikke tidligere har været reguleret. Der er tale om en generel erhvervsmæssig regulering, der bygger på EU-principper vedrørende adgang til erhvervet inden for personbefordring med bus, og hvis formål er at højne standarden inden for erhvervet.

Reguleringen fratager ikke nogen mulighed for at fortsætte eksisterende sygetransportvirksomhed, såfremt kravene til faglige kvalifikationer m.v. er opfyldt. Reguleringen er ikke udtryk for et ekspropriativt indgreb.

*Spørgsmål 39:*

Hvilke hensyn til almenvellet ønsker ministeren at varetage ved at forhindre, at eksempelvis herboende pakistanere får tilladelse til at drive taxikørsel?

*Spørgsmål 40:*

Hvordan hænger forbudet mod, at eksempelvis pakistanerne får tilladelse til at drive taxikørsel, sammen med regeringens generelle indvandrerpolitik?

*Svar:*

Jeg tillader mig at besvare de to spørgsmål samlet.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er adgangskravene i § 3, stk. 1, fastsat efter samme principper som busloven og gods-kørselsloven, der kan være gældende i en år-række. § 3, stk. 1, sammenholdt med § 3, stk. 2, sikrer på forhånd danske statsborgere og statsborgere i andre EU-lande adgang til erhvervet, såfremt lovens øvrige betingelser er opfyldt.

Jeg skal tillige henvise til mit brev af 5. marts 1997 til udvalget vedrørende de indkomne hørings svar om punktet »adgang til erhvervet«. I arbejdet med udfærdigelse af bekendtgørelse om taxikørsel vil indgå, at man under særlige omstændigheder vil kunne give ansøgere med andet statsborgerskab bevilling til taxikørsel eller tilladelse til sygetransport. Nuværende bevillingsindehavere, der ikke er danske statsborgere, vil således kunne få fornyet deres bevillinger efter 1. januar 2005, hvis de i øvrigt opfylder adgangsbetingelserne.

Dette forhold, at der på særlige autorisationsområder som f.eks. buskørselsvirksomhed, sygetransport og taxikørsel stilles krav om dansk eller EU-statsborgerskab, er ikke i strid med regeringens generelle indvandrerpolitik.

*Spørgsmål 41:*

Vil et krav om, at taxichaufførerne skal kunne tale dansk, være foreneligt med EU-retten og andre relevante konventioner?