

direktiver, som vi jo også har mulighed for at tage stilling til her i parlamentet.

Så mon ikke man skulle bede så i hvert fald den øvrige del af Venstres gruppe – der er jo flere Venstrefolk til stede her – om man ikke igen i Venstres gruppe kunne overveje sin holdning til den her sag og være fælles med de øvrige partier her i Folketinget om at vedtage dette lille, beskedne lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 141: Forslag til lov om taxikørsel m.v.
Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 22/1 97).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Det er et lovforslag, som genfremsættes fra sidste samling. Lovforslaget indretter i hovedlinjerne lovgivningen om taxikørsel som buslovgivningen; der er således tale om de samme krav til den person, som søger en bevilling til taxikørsel, som til den person, der søger det til buskørsel.

Der stilles krav om dansk indfødsret og bopæl her i landet, og personen skal være myndig, og der stilles en række krav om faglige kvalifikationer og vandel. Kravet om økonomisk ballast skal sikre en højere grad af økonomisk forsvarlig drift, og personen må ikke være dømt

for et strafbart forhold, som kan skabe nærliggende fare for, at der er misbrug af virksomheden. Man skal være så fagligt kvalificeret, at der er sandsynlighed for, at en person ved udvælsen optræder fornuftigt og i tråd med god skik, som man siger inden for branchen.

Alle bevillingerne gøres tidsbegrænsede op til 10 år. Det skal også ses i lyset af et ønske om at sikre kvalitet i service i branchen. Tilladelsen kan kun udnyttes af den, som har fået den tildelt. Tilladelsen kan hverken helt eller delvis overgå til andre, og indehaveren af tilladelsen og bevillingen skal følge overenskomsterne for løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne. I de kommuner, hvor der er et antal over 20, er der tilslutningspligt til bevillingskontorer. Den myndighed, som har meddelt tilladelsen, kan tilbagekalde tilladelsen eller nægte at forny den, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen; det fastsættes i lovforslagets § 13.

I dette lovforslag er der en ændring i forhold til det sidste, nemlig at man har udeladt muligheden for at drive taxivirksomhed i selskabsform, og det er udeladt, fordi man i branchen i høringsfasen har givet udtryk for, at man ikke er interesseret i denne mulighed.

Det er vi i Socialdemokratiet meget enige i, for vi finder, der er flere ulemper end goder ved at drive taxivirksomhed i selskabsform. Bevillingen bør, som det fremgår af lovforslaget, være personlig, for hermed sikrer man også den bedste dækning over hele landet med taxi-service.

Sygetransport kan fortsat udføres også i selskabsform, som det sker i dag, men derudover gør man den tilladelsespligtig. Det er noget nyt i forhold til gældende lov, og der gælder her de samme adgangskrav som for taxierhvervet.

Vi hilser i øvrigt lovforslaget velkomment og håber på, at det kommer hurtigt igennem. Vi tror, at man hermed giver branchen gode vilkår for service og sikkerhed, så vi får styrket faget bedst muligt. Vi skal anbefale lovforslaget.

Erik Jacobsen (V):

Dette lovforslag, som vi også behandlede i sidste samling, har jo givet anledning til stor debat, fordi der er så mange interesser på spil. Dette har således også bevirket, at det er lykkedes for interessegrupperne at påvirke politikerne i en retning, som jeg ikke bryder mig om. Det ses tydeligt i lovforslaget, hvor der er blevet ændret i forhold til det tidligere fremsatte lovforslag nr. L 230.