

dykke ned i, om der eventuelt kan gøres noget, så det bliver mindre reguleringsagtigt. Vi vil også gerne have en større liberalisering i forhold til det, der ligger her i dag.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten er enig i lovforslagets grundlæggende intentioner om en opstramning på taxaområdet, men der mangler noget.

I Enhedslisten ønsker vi, at taxaområdet er indrettet sådan, at det i områder, hvor det er nødvendigt, kan fungere som det yderste led i den kollektive trafik. Taxasystemet bør indrettes på en sådan måde, at det er til rådighed for alle efter de samme principper, som den kollektive trafik er det.

Vi mener, at taxaområdet som system har nogle fordele i områder, hvor det kan være svært at opbygge et velfungerende kollektivt transporttilbud. Og derfor vil vi foreslå, at såfremt der er nogle lovgivningsmæssige barrierer for opbygning af f.eks. rutekørsel, opsamlingskørsel og telebuskørsel i et samarbejde mellem offentlige myndigheder, trafikselskaber og taxaselskaber, skal de barrierer fjernes. Der skal eventuelt nogle smøremidler til for at fremme sådan noget. Forslaget om, at der kan indføres 15-personers-taxaer på landet, er f.eks. et skridt i sådan en retning.

Vi vil også gerne foreslå, at det bliver muligt for kommuner og amter at oprette taxalignende funktioner i offentligt regi primært for at igangsætte miljørigtig taxakørsel. F.eks. kan der etableres forsøg med brint eller naturgas til transport, sådan som det er forudsat i finansloven. Her er der behov for et kommunalt initiativ for at opbygge en lokal taxakørsel på sådan nogle nye drivmidler. Men også andre faktorer omkring specielle biler og sådan nogle ting kan vise sig kun at kunne gennemføres i offentligt regi.

Omvendt vil vi gerne benytte lejligheden til at få stoppet den miljøfjendske spekulationsforretning, der i dag er gemt i taxaordningen. Det er i dag sådan, at man som taxaer kan anskaffe en hyrevognsbil med en afgift, som kun er på 20 pct. af den normale afgift. Dette sammenholdt med, at man efter tre år må sælge den videre, såfremt den har kørt 200.000 km, betyder i praksis, at der foregår en uhæmmet tomkørsel uden passagerer for at få indhentet det nødvendige kilometertal. Når kilometertallet er nået, kan man sælge taxaen videre som en ganske almindelig bil, hvilket er en ganske god forretning.

Vi vil lægge vægt på, at regeringen vil se nærmere på denne problematik; f.eks. kunne man umiddelbart ændre reglen, så der tages udgangspunkt i et kilometertal, som afhænger af kørslen med passagerer, altså besatte kilometer. Det vil betyde, at chaufførerne ingen interesse har i at skøjte rundt bare for at samle kilometer hurtigst muligt.

Enhedslisten tilslutter sig, at bevillingsgiverne skal gennemgå kursus, og at også chauffører underlægges nogle krav. Her vil vi dog opfordre til, at man ser nærmere på en skelnen mellem daglige chauffører og afløserer, som hentes ind i spidsbelastningsperioder.

Desuden synes vi, at det kan overvejes, om man skulle decentralisere bestemmelserne om sådanne krav, da man nok med rette kan lægge vægt på forskellige ting, f.eks. om det drejer sig om kørsel i København eller i Stenlille.

Et par andre småting som f.eks., at alle taxaer bør kunne transportere cykler, hører med i det videre udvalgsarbejde.

Til sidst vil jeg gøre opmærksom på, at Enhedslisten er imod generelle ministerbemyndigelser til opfyldelse af EU-direktiver og forordninger uden om Folketinget.

Arne Melchior (CD):

Som flere har været inde på, fremtræder dette lovforslag i en noget ændret form i forhold til det, vi havde til behandling i april måned i fjor, men flere af ændringerne af godartede. Det begynder allerede i lovens navn, og jeg vil da gerne sige tak for og kvittere for, at vi nu ikke mere skal have en hyrekørselslov, men en taxakørselslov. Jeg tror, at jeg engang har udtrykt det sådan, at der næppe er nogen under 95 år, der nogen sinde har ringet efter eller præjet en hyrevogn.

Der er så den store ændring, at der ikke mere er adgang til aktieselskabsformen. En af ordførerne kom ind på aktieselskabsformen og sagde, at den havde man jo i så mange andre brancher. Det synes jeg ikke er noget argument. Et argument er derimod, at branchen ikke er interesseret, brugerne er bestemt ikke interesseret, og der er ingen administrative eller regeringsmæssige behov, der gør det nødvendigt. Derfor kunne jeg ikke se, at det er godt for nogen, og jeg hører til dem, der takker for, at det er blevet ændret.

Der er flere ting, der kan roses og anerkendes: Tilladelsen til sygetransport som noget nyt, at bevillingerne er 10-årige, således at man efter en vis periode må være indstillet på at kunne få