

frataget sin bevilling, dersom man ikke har overholdt den række af betingelser, som er gældende, og som er nødvendige i et sådant erhverv, hvor man hører hinanden, var jeg lige ved at sige, chaufføren kunden og kunden chaufføren på gaden. Det synes jeg er et plus.

Noget i tvivl er jeg om bestillingskontoret. Det er jo en gammel diskussion. Hvor stærk er den tvang, og er den rimelig alle steder? Der var en anden ordfører, der var inde på forskellen på København og provinsen, men der er jo i forvejen i loven gjort forskel på København og provinsen, idet det i provinsen er kommunalbestyrelsen, der tildeler eller eventuelt fratager bevillinger, medens der i København er et specielt taxinævn. Det kunne derfor også tænkes, at man kan have denne tvang til at tilhøre et bestillingskontor i provinsen, hvor der gælder andre forhold, og ikke nødvendigvis behøver have det i hovedstaden.

Jeg vil under udvalgsarbejdet gerne grave lidt i, om det så ikke fører til det resultat, at intet bestillingskontor kan afvise nogen vognmand. Og kan man ikke det, bliver det altså vanskeligt at holde den orden, som loven også forudsætter at der bør være. Det er praktiske ting, vi kan drøfte.

Jeg er også noget i tvivl om bemyndigelserne i § 12. Der er i alt 11 af dem. De fleste af dem er berettigede, men der er nok et par stykker, vi kommer til at stille et spørgsmål om under udvalgsarbejdet.

Allermest i tvivl er jeg om § 11. Det er denne disciplinærbod. Jeg tror ikke, nogen anden har rejst dette spørgsmål, at et bestillingskontor altså skal kunne idømme en bod. Jeg har selvfølgelig kigget i bemærkningerne, men der står hverken i paragraffen eller bemærkningerne noget om, hvad det er, der skal være overtrådt, hvor groft, hvor tit, eller hvor stor boden skal være. Der er en ordentlig forskel på, om man får en bod på 500 kr. eller måske en på, hvad ved jeg, 25.000 kr. Hvordan kan der appelleres, hvis den, der er blevet idømt bod, er utilfreds? Den paragraf er meget tricky, og den vil jeg nok invitere ministeren i et samråd om, så vi kan få det lidt nærmere klarlagt.

Til slut vil jeg komme tilbage til min lille ordveksling med hr. Erik Jacobsen, der var af principiel art. Hr. Erik Jacobsen sagde i sit svar til mig før, at han har følt, at branchen, dens organisationer og foreninger, har presset for meget på. Men jeg skal erindre om, at det står jo ethvert folketingsmedlem frit at tale i telefon

med nogle, at besvare breve eller invitere nogle ind på sit kontor eller netop lade være.

Jeg mener altså, vi skal passe på herfra ikke at afskrække nogen fra at henvende sig så tit, de vil, og så er det op til os selv, hvor tit vi vil svare dem, hvor tit vi vil modtage dem, og hvad vi vil rette os efter. Det er vores pligt. Jeg synes næsten altid og af hensyn til forarbejderne og her også den tid, der er gået siden forrige første behandling, at det har været gavnligt og givtigt at høre, hvad man rundt omkring i landet i forskellige store og små kredse, der beskæftiger sig med dette lidt svære erhverv, mener. Det synes jeg vi skal være glade for, og det håber jeg også hr. Erik Jacobsen efterhånden bliver.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Lad så hr. Arne Melchior og mig være enige om det.

Men derudover vil jeg da gerne sige, at selskabsformen går vi selvfølgelig ind for i Vestre, og vi beklager, at dette som et af de eneste erhverv ikke kan drives i selskabsform. Vi ved, at staten gør det, vi ved, det indebærer nogle generationsskiftefordele og nogle afskrivnings- og skattefordele, så jeg beklager, at det ikke er med i lovforslaget, men jeg håber, at det vil være muligt at få det genindført under det kommende udvalgsarbejde.

**Ole Donner (DF):**

Lovforslag nr. L 141 er et forslag om taxikørsel, og det indeholder en lang række ændringer af den gældende lovgivning vedrørende erhvervs-mæssig personbefordring i motorkøretøjer både til sygetransport og hyrevognskørsel.

Der foreslås en del ændringer som f.eks. kvalifikationskrav til taxachauffører, kvalifikationskrav til bevillingsansøgere samt pligt til at tilslutte sig et bestillingskontor. Det er et meget omfattende lovforslag, som omfatter mange ændringer og også ændringer i forhold til det, som vi havde til behandling i 1996. Derfor tror jeg også, at forslaget vil blive meget diskuteret i Trafikudvalget, og som hr. Arne Melchior var inde på, vil det medføre en række spørgsmål til ministeren og måske endda nogle samråd, og jeg forudsætter stadig væk, at der kommer en række deputationer i udvalget.

Dansk Folkepartis holdning til hyrevognserhvervet er den, at det bør liberaliseres så meget som overhovedet muligt. På det område er vi jo i strid med regeringen, men jeg tror på, at der vil