

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Såfremt det af Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag ikke vedtages, stemmer mindretallet hverken for eller imod det af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag, og såfremt det af Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag ikke vedtages, vil mindretallet desuden ved 3. behandling af lovforslaget stemme hverken for eller imod lovforslaget.

Enhedslistens medlem af udvalget er under udvalgsarbejdet blevet opmærksom på en række elementer i lovforslaget, som Enhedslisten ikke var opmærksom på under 1. behandling.

I forbindelse med de hørings svar, der er afgivet til lovforslaget, er det blevet klart for Enhedslisten, at en større reform af hele området er påkrævet. Det nytter ikke noget at foretage nogle småændringer. Det vil nemlig betyde, at hele området vil blive reguleret i klatter, hvilket Enhedslisten ikke mener er tilfredsstillende. Enhedslisten er i processen kommet frem til, at lovforslaget er uambitiøst, og at transport- og energiministeren har forspildt muligheden for at komme med en samlet reform på området en reform, der i høj grad er brug for.

Enhedslisten er ligeledes kommet i tvivl om, hvorvidt lovforslaget overhovedet ender med at indeholde forbedringer.

Det skyldes, at lovforslaget viderefører de nuværende regler om, at der generelt skal være krav om tilslutningspligt, og at kommunerne fortsat skal have mulighed for dispensation på særlige vilkår. Problemet er blot, at en videreførelse af de nuværende regler i de nye og større enheder efter den 1. januar 2007 vil betyde, at disse regler vil få en anden virkning.

Fordelen ved bestillingskontorer er, at kunderne kun skal ringe til ét nummer – hvilket er godt og smart – men bestillingskontorer i for store enheder vil kunne forringe lokalkendskabet hos den enkelte chauffør.

Desuden er der ikke fundet nogen løsning på det problem med det kommunale hensyn, som Enhedslisten fremførte under 1. behandling. Nok så frejdigt anføres det, at lovforslaget vil give administrative lettelse for kommunerne. Det lyder besnærende – og det kan være udmærket – bare ikke i en situation, hvor der er store problemer med det manglende kommunale tilsyn.

Tankevækkende er således hørings svaret fra Chaufførernes Fagforening under 3F i København, der peger på,

- at den myndighed, der skal sikre, at taxiloven overholdes, ikke gør det,
- at chaufførerne har urimeligt lange vagter, dårlig løn og dårlige pensionsforhold, hvilket bl.a. skyldes, at der indgås elendige overenskomster,
- at lønninger og trafikikkerhed bruges i konkurrencen vognmænd imellem, og
- at faget har en meget høj grad af erhvervssygdomme, risiko for overfald og hurtig nedslidning med uarbejdsdygtighed og førtidspensionering til følge.

De periodiske »krige«, der udspiller sig mellem de forskellige taxifirmaer, og/eller chaufførers vægring ved at køre visse (korte) ture, skyldes, at det er svært for chaufførerne at holde en rimelig dagløn. Reelt set kan timelønnen være meget lav, især fra mandag til torsdag.

I weekenden er det omkring forlystelsesstederne ikke til at skaffe en taxi, mens det resten af ugen forholder sig lige modsat. Bedre bliver det ikke af, at der i weekenden kommer en del pirat-taxier på gaden.

På landsplan er der ca. 6.800 taxier. Af disse kører 2.500 taxier i Storkøbenhavn, og langt de fleste kører i de centrale dele af København, hvor den kollektive trafik ellers er bedst udbygget. Taxierne i Storkøbenhavn kører omkring 240 mio. km om året med meget ringe udnyttelsesgrad. Til sammenligning er der ca. 1.000 busser i HUR-området, og de kører i alt ca. 85 mio. km om året.

Hvis man foretog en mere grundlæggende reform, var der også en masse andre emner, der kunne tages op:

Med de ændrede forhold i de nye kommuner fra den 1. januar 2007 vil det være nødvendigt i langt højere grad at inddrage taxier i den lokale kollektive trafik, især i yderområderne, og/eller i mindre provinsbyer som en slags natbusser.

Ved en ændring af hyrevognslovgivningen vil taxivognmænd kunne få adgang til at køre med minibusser som et led i den lokale kollektive trafik.

Nogle muligheder – som Enhedslisten er inspireret af – kunne være følgende: