

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.

I Venstre er vi generelt positive over for lovforslaget, og vi vil gerne medvirke til at få ordnede forhold også inden for dette erhverv. I lovforslaget har ministeren været imødekommende over for en del af vores ønsker i forhold til det tidligere fremsendte lovforslag. En nedsættelse på prisen for tilladelser fra 100.000 kr. til nu 50.000 kr. og fjernelse af muligheden for, at kommunerne med flere kan drive taxakørsel, er nogle af de ændringer, som vi hilser velkommen.

Vi er lidt skeptiske over for bestillingskontorets størrelse, og forslaget om, at bestillingskontoret skal kunne idømme disciplinær bod, er vi imod. Det tilkommer ikke et kontor at idømme disciplinære straffe over for samarbejdspartnere, og det undrer mig egentlig lidt, når jeg ved, hvilket ministerium trafikministeren tidligere har virket i, at han vil have sådan noget stående i et lovforslag.

Jeg beklager, at muligheden for at drive forretning i selskabsform er fjernet i det nuværende lovforslag, navnlig fordi vi ved, at det bliver anvendt i stor udstrækning i andre erhverv – også af staten – med de fordele og ulemper, dette indebærer.

Der er således elementer i lovforslaget, som Venstre ikke kan gå ind for. Det vil kræve en grundig udvalgsbehandling, men jeg kan forlods tilsikre Venstres positive medvirken i det kommende udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Venstre overrasker atter, hvis jeg hørte rigtigt. Hr. Erik Jacobsens som altid sobre og saglige ordførertale indeholdt i starten noget om, at det var lykkedes brancherne og deres organisationer at påvirke lovgiverne, altså i dette tilfælde en minister, i en retning, som hr. Erik Jacobsen ikke bryder sig om.

Men jeg går da ud fra, at det stadig væk er sådan, at Venstre synes, det er godt med høringer og godt, at de, som en lov skal gælde for, får lejlighed til at ytre sig og påvirke lovgivningen. Det er vel ikke det princip, hr. Erik Jacobsen angriber?

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

I Venstre er vi selvfølgelig helt enige med den foregående taler, hr. Arne Melchior. Vi går også ind for, at organisationerne skal have en vis indflydelse på lovgivningen. Men jeg synes dog i

det her tilfælde, at det ligesom er gået lige langt nok. Der må også være grænser.

Brian Mikkelsen (KF):

Som jeg sagde under behandlingen af det oprindelige forslag fra forrige samling, er Det Konservative Folkeparti positivt stemt over for ideen om en omfattende opdatering af regelsættet for taxikørsel.

Det er et af de områder, hvor Det Konservative Folkeparti godt kan acceptere en rimelig regulering, da der er en vis interesse fra samfundet som sådan i, at der findes taxaer i hele landet og ikke kun i de områder, hvor det kan betale sig særlig godt.

Dermed siger jeg ikke, at vi kan stå inde for den model til tilslutningspligt, som ligger i lovforslaget. Vi vil nemlig gerne gøre ministeren opmærksom på også under udvalgsarbejdet, at der er markante forskelle på, om man kører taxa i provinsen, eller om man gør det i det stor-københavnske område.

I Storkøbenhavn er der 11 bestillingskontorer. Det vil sige, at der er en reel mulighed for en intensiv konkurrence kontorerne imellem. Den konkurrencemulighed er der ikke i provinsen, og det betyder, at der ikke er noget problem med tilslutningspligten i provinsen. Der forstår jeg godt, at det er naturligt. Men i København vil det betyde, at fribyttere, problemchauffører vil kunne vandre fra selskab til selskab, uden at man har mulighed for at sige fra, og det opfatter vi som et meget stort problem ved det her forslag.

Men vi kan se, at forslaget ellers på mange områder er en tiltrængt opstramning af erhvervet, og det er meget rimeligt, at man hermed får ligestillet en række forhold med dem, der gælder for busser og lastbiler.

Som vi også gjorde opmærksom på sidste gang, er vi især bekymrede for de store krav til den økonomiske baggrund, for der skal selvfølgelig være en balance. Med andre ord: Der skal være en rimelig sikkerhed, men også en rimelig mulighed for at starte sin egen vognmandsvirksomhed. Vi er derfor glade for, at man åbner mulighed for en mere rimelig grænse omkring de 50.000 kr.

Vi skal også under udvalgsarbejdet have set nærmere på ministerens beføjelser. Vi synes – det er klart, når vi er i opposition – det er vigtigst, at beføjelserne ligger i Folketinget, og at ministeren får færrest mulige beføjelser. Det vil vi dyrke under udvalgsbehandlingen.

Vi vil også dyrke spørgsmålet om § 5 i selve lovforslaget, der handler om den kollektive overenskomst med f.eks. SiD. Hvad får det af konsekvenser? Er det her en eksklusivafale?

Men ellers må jeg sige, at vi i Det Konservativ Folkeparti synes, at der er mange positive elementer i selve lovforslaget, også reguleringen af sygetransporten, som jeg ikke behøver kommentere her i første omgang.

Vi vil altså se positivt på lovforslaget som sådan, men også lidt kritisk på de dele, hvor det halter. Vi vil gå meget konstruktivt ind i udvalgsarbejdet.

Tommy Dinesen (SF):

SF var positiv over for lovforslaget, da det sidst blev behandlet, og der er kommet nogle opstramninger med hensyn til klageadgangen ved bevillingstilbagekaldelse. Vi synes, at det er udmærket, at den får opsættende virkning. Vi synes også, det er godt, at tilslutning til et bestillingskontor bliver en fast del, og det støtter vi. Vi støtter også, at sygetransport gøres tilladelsespligtig, og at der stilles nogle faglige krav til vandel samt den økonomiske baggrund.

Jeg skal henvise til, hvad vi sagde, da forslaget blev behandlet i 1996, altså i sidste samling.

Som sagt synes vi, at de ting, der er kommet her, gør lovforslaget bedre, end det var, da vi behandlede det sidste gang. Så vi støtter forslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

I Det Radikale Venstre synes vi, at det er et rigtig fint lovforslag, der bliver lagt frem her, og i modsætning til andre er vi meget tilfredse med den dialog, der har været både i Trafikudvalget og med de mennesker, vi har haft besøg af i udvalget. Det er organisationer og mindre taxafirmaer og andre, der har henvendt sig eller skrevet til os. Vi synes, det er et godt forslag; det er godt, at der bliver strammet op i en branche, der trænger til det.

Vi er også tilfredse med, at selskabsdannelse er forsvundet i den form, dog sådan at man kan bevare det ved sygetransporter osv. Det er i alle måder et udmærket forslag.

Jeg vil så med henblik på den debat, vi havde lige før, nævne bestemmelsen i § 12, som jeg bestemte også håber at alle står bag, og nu læser jeg den højt:

»Trafikministeren kan fastsætte regler om ...« det vil altså sige, at trafikministeren bemyndiges til -

»... anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om erhvervsmæssig personbefordring omfattet af denne lov.«

Jeg er ked af, at hr. Jens Løgstrup Madsen er gået. Jeg vil bare sige, at det er normal praksis, at man gennemfører direktiver og også forordninger på denne måde.

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg skal ligesom andre henvise til, hvad vi sagde, da lovforslaget var til behandling i sidste samling.

Derudover skal jeg bare knytte den bemærkning, at det, der nu er ændret, bl.a. omkring selskabsformen, er Fremskridtspartiet ikke tilfreds med. Vi har den grundlæggende holdning, at frihed er bedst, også for dette erhverv som sådan, men vi siger også altid efterfølgende: Under ansvar.

Det vil altså sige, at der er nogle perspektiver i det her forslag, der gør, at vi på nogle områder ser positivt på det.

Stort set må jeg sige, at jeg er meget, meget betænkelig ved al den regulering, der ligger i forslaget. Jeg skal være ærlig og sige, at jeg mener, at ligesom man f.eks. i sundhedsområdet har visse kiropraktorer, der har autorisation, så kunne man også inden for netop taxiområdet godt have en regel, der gik ud på, at vi har nogle overordnede regler og reguleringer for dem, der vil have det blå stempel fra det offentlige, men at andre også kan køre. Derved har borgerne mulighed for at vælge, om de vil benytte sig af en taxaform, der er reguleret, og som måske også dermed har en dyrere pris, eller om de vil have lidt mindre service og så tage en anden taxa, der ikke er reguleret fra det offentlige side, både hvad angår selskabsformen og antallet af biler i forhold til tilslutningspligt osv.

Altså, når jeg tænker tilbage, så havde man i mit lille lokalsamfund tidligere en lille vognmand, der havde to taxaer osv. Det er nu blevet så vanskeligt, at han ikke eksisterer længere. Jeg synes, at det er en dejlig tid at tænke tilbage på, hvor man også i småbyer osv. kunne se, at der var mange, der havde småtaxaforretninger. Det ser vi desværre ikke mere.

Jeg mener generelt, at der er alt for meget regulering i det her forslag, men vi kan også, som jeg sagde tidligere, se, at der er nogle positive ting i det. Jeg tænker bl.a. på sygetransport og sådan nogle ting. Derfor vil vi selvfølgelig arbejde konstruktivt i udvalget ved at prøve at

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 taxaejer 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 regler, 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

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

ske så mange ændringer med det foreliggende lovforslag, at vi til slut kan ende med at stemme for det.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne sige tak for en generelt positiv modtagelse af lovforslaget, og jeg tror også, jeg kan sige, at de fleste ordførere vel kan tilslutte sig det, fru Jytte Wittrock sagde, nemlig at det her drejer sig om at prøve at skabe gode vilkår for erhvervet, service, sikkerhed og på den måde styrke faget. Jeg fornemmede, at det var den afgørende diskussion for alle.

Det eneste punkt, jeg i og for sig vil kommentere lidt mere, er det spørgsmål, som blev rejst bl.a. af hr. Arne Melchior og hr. Erik Jacobsen om pålæggelse af disciplinær bod, for det lød måske lidt voldsomt, som det blev fremstillet heroppefra.

Den bestemmelse, der er i § 11 om, at et bestillingskontor under visse omstændigheder skulle kunne pålægge en disciplinær bod, har været kendt i den tidligere lovgivning. Man kan sige, at det med dette lovforslag nu trækkes frem, så det fremgår af selve lovteksten og ikke længere af bemyndigelser. I anden lovgivning har det været en af bemyndigelserne, og det karakteriserer i øvrigt dette lovforslag, at nogle af de tidligere bemyndigelser er ført ind i lovteksten, så man er i hvert fald gået noget ad den vej, som hr. Melchior pegede på.

Jeg vil så også gerne sige om disciplinærboden, at den kan idømmes efter nogle regler, der er godkendt af kommunalbestyrelsen. De skal fastsættes i de vedtægter, som kommunalbestyrelsen skal godkende, og man kan derefter gå til en voldgift og få boden bedømt af voldgiften, hvilket fremgår af § 12.

Der er altså taget hensyn til en lang række ting i dette spørgsmål, men jeg er selvfølgelig helt parat til at drøfte det videre under udvalgsarbejdet, ligesom jeg selvfølgelig også er parat til at drøfte spørgsmålet om tilslutningspligten, som blev rejst fra forskellig side.

Lad os i udvalget få en vurdering af fordele og ulemper. Jeg tror, alle er enige i, at de, der vil ødelægge branchen, ikke skal have gode muligheder for det. Derfor skal vi have nogle regler om disse ting, og forbrugerne skal også have mulighed for at få fat i en taxi, når de ønsker det. Så der er to formål, der skal varetages.

Jeg tror, det var hr. Brian Mikkelsen, der talte om, at fribytterne ikke skulle have lov til at ødelægge det, og vi skal også sikre, at forbrugerne

kan komme i forbindelse med taxierne, derfor bestillingskontorerne og tilslutningspligten, men lad os drøfte det i udvalget.

Jeg tror, hr. Arne Melchior er en af dem, der har været medvirkende til, at det nu hedder taxilov og ikke hyrekørselslov, men ordet hyre er vel ikke helt gledet ud af sproget, selv om det nok ikke er så velkendt mere, som det har været, og jeg synes derfor, det er en rigtig sproglig ændring.

Som sagt vil jeg gerne takke for den positive behandling, der har været af lovforslaget, og jeg håber, vi i denne samling kan få det gennemført.

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.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af Folketinget Kai Dige Bach har meddelt mig, at han ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra c, fra og med den 18. februar 1997 og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Fødevarerministeren (Henrik Dam Kristensen) har meddelt mig, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig:

Redegørelse om sædskilte- og gødningsplanernes effektivitet i 1994-95. (Redegørelse nr. R 12).