



CENTRALFORENINGEN AF TAXIFORENINGER I DANMARK

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
Giro 111 4980

www.cat-taxi.dk

Vester Skerninge, den
18.05.2005

Revision af lov om taxikørsel m.v.

Den 1. januar 2007 træder den nye kommunale struktur i kraft. Dette betyder, at mange love skal revideres. En af de love, som det er nødvendigt at revidere, er Lov om taxikørsel m.v.

I forbindelse med revisionen er det vigtigt, at gøre sig klart, at der væsentlig forskel på at køre taxa i de store byer og på at køre taxi i landdistrikterne. I de større byer består det meste kørsel af gadeture og bestilte ture med kort ventetid samt i meget begrænset omfang offentlig kørsel. I landdistrikterne består kørslen mest af offentlig kørsel samt bestilt kørsel, hvor bestillingerne foretages i god tid, inden kørslen skal finde sted. Her er der sjældent tale om gadeture.

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark har følgende ønsker/krav til indholdet i en revideret taxilov.

1. Tilladelse til taxikørsel

Tildeling

I dag er det den enkelte kommune, der suverænt bestemmer, hvor mange tilladelser der skal være og hvem der skal have disse.

Da taxikørsel betragtes som en del af den kollektive trafik, ønsker vi, at kompetencen til at fastsætte antallet af og tildelingen af taxitilladelser tillægges regionerne. Der bør i den forbindelse oprettes et taxinævn i hver region til forvaltning af denne opgave. Dette vil tilsikre en mere ensartet forvaltning af opgaven i den enkelte region.

Overdragelse

I den gældende lov kan en tilladelse til taxikørsel ikke overdrages, dette finder vi meget uheldigt, idet det bl.a. spærrer for et eventuelt generationsskifte i branchen.

90 % af vore medlemmer er landvognmænd. 70% af disse vognmænd har blandede forretninger, hvor de har såvel taxi som minibusser og i nogle tilfælde turistbusser. Når en sådan vognmand ønsker at afhænde sin forretning, er der ingen problemer med hensyn til minibusser og busser, da der umiddelbart kan udstedes bustilladelser, når de gældende betingelser opfyldes. Med taxidelen forholder det sig anderledes, da den ikke umiddelbart kan afhændes, da køberen ikke kan være sikker på, at få de nødvendige tilladelser, da disse skal opslås ledige.

Det er vores opfattelse, at denne bestemmelse er helt urimelig, idet der jo ikke er tale om et salg af selve tilladelsen, som jo stadig skal udstedes af den myndighed, der har kompetencen, men om en overdragelse med sikkerhed for, at køberen kan få tilladelsen, hvis pågældende opfylder de fastsatte betingelser.

Som reglerne er i dag, kan en vognmand ikke gå på efterløn og overlade forretningen til ægtefællen, da denne ikke automatisk kan få tilladelserne overdraget, hvilket vi finder meget uheldigt.

I et land, hvor der kan handles med bl.a. sildekvoter, makrelkvoter, mælkekvoter m.v., kan det ikke passe, at en tilladelse til taxikørsel ikke kan overdrages i forbindelse med salg af en samlet forretning.

2. Selskabsform

I den nuværende lovgivning er det ikke tilladt, at drive taxivirksomhed i selskabsform. En mulighed som eksisterer både i forbindelse med såvel sygetransport som bus- og godskørsel.

Det er et stort ønske for mange af vore medlemmer, at der bliver mulighed for at drive almindelig taxivirksomhed i selskabsform. Gennemsnitsalderen inden for taxibranchen er ret høj og der vil i løbet af en kort årrække være mange, som ønsker at holde op. For at kunne finde afløsere, som vil være i stand til at kunne køre nogle af disse forretninger videre, er det nødvendigt, at der blive åbnet op for selskabsmodellen. Dette kan eventuelt betyde, at to chauffører, som hver for sig ikke kan magte at overtage forretningen, kan gå sammen og derved i fællesskab løfte opgaven.

Centralforeningen ser ingen farer i selskabsmodellen i forhold til samling af et større antal tilladelser i samme firma, da det jo som før er den udstedende myndighed, der bestemmer, hvem der skal have tilladelserne.

3. Bestillingskontorer

I henhold til den gældende taxilov skal der oprettes et bestillingskontor, når antallet af tilladelser i en kommune overstiger 10.

Efter den 01.01.2007 vil der stort set ikke være nogle kommuner, der har under 10 tilladelser, hvorfor denne bestemmelse absolut bør revideres eller allerhelst fjernes.

Når der skal fastsættes retningslinier for tilslutning til bestillingskontorer, skal der tages hensyn til, at der er flere forskellige spillere på banen.

Taxivirksomhederne kan deles op i forhold til, hvor de normalt kører, nemlig:

- Store byer (bl.a.: København, Aarhus, Aalborg, Odense)
- Større provinsbyer
- Mindre byer, bymæssige bebyggelser og landdistrikter

I de store byer vil det være naturligt med et eller flere bestillingskontorer samt en tilslutningspligt, som det kun i ganske særlige tilfælde skal kunne lade sig gøre, at slippe uden om.

I kommuner med større byer vil det også kunne være naturligt med et eller flere bestillingskontorer samt en tilslutningspligt, som måske ikke skal være så restriktiv, som i de store byer. Her bør der tages hensyn til de vognmænd, som bor i yderdistrikterne. For disse kan det eventuelt ikke være rentabelt, at være tilsluttet bestillingskontoret, hvorfor spørgsmålet om tilslutning må være op til den enkelte vognmand.

I mindre byer, bymæssige bebyggelser og i landdistrikter vil spørgsmålet om oprettelse af bestillingskontor eller ikke bero på en vurdering i hvert enkelt tilfælde. Her vil det efter vores opfattelse ikke være spørgsmålet om antallet af tilladelser, der vil være den afgørende faktor, men spørgsmålet om den geografiske afstand mellem de enkelte vognmandsforretninger. Selvom kommunerne bliver større, vil der stadig være kommuner, som har status af landkommuner. Her vil det, uanset antallet af tilladelser, ikke være nogen fordel hverken for vognmændene eller kunderne, at oprette et bestillingskontor. Selvom der ikke er pligt, er der altid en mulighed for, at vognmændene frivilligt opretter et bestillingskontor, hvis de finder det formålstjenligt.

Af hensyn til en fortsat rimelig betjening af yderområderne er det vigtigt, at reglerne for oprettelse af og tilslutning til bestillingskontorer gøres så fleksible, at de kan bruges i hele landet med de forskelle, som der stadig vil være selv efter strukturændringen.

4. Takstfastsættelse

I dag er det den enkelte kommune, der fastsætter maksimaltaksten for taxikørsel for vognmænd med tilladelse i kommunen. I nogle amter er forhandlingen dog henlagt til Kommuneforeningen.

Taxierhvervet er et af de få områder, hvor det offentlige fastsætter en maksimal takst. I alle andre servicefag er det udbud og efterspørgsel, som bestemmer prisfastsættelsen. Dette kunne også overføres til taxibranchen.

Er det et krav, at der fortsat skal fastsættes maksimaltakster, bør disse fastsættes på så højt et niveau som muligt. Det vil sige på regionsplan.

Den fremtidige regulering bør ske 1-2 gange pr. år i forhold til et fastlagt pristal, således at der ikke nødvendigvis skal ske forhandling hver gang.

5. Trafikbøger

Det er Centralforeningens opfattelse at den elektroniske udvikling har gjort de manuelt førte trafikbøger overflødige. Alle oplysninger findes i dag i de taxametre, som *skal* være monteret i enhver taxi. Da der ikke findes nogen vejledning i udfyldelse af trafikbøgerne, er de i dag anledning til mange diskussioner mellem politi og vognmænd, og de betragtes af mange som en pengemaskine, hvor selv de mindste fejl giver anledning til bøder.

Vi ønsker derfor de manuelle trafikbøger afskaffet. Det kan eventuelt gøres frivilligt at benytte dem, men i de tilfælde, hvor de benyttes frivilligt, kan de ikke gøres til genstand for kontrol fra politi eller andre myndigheder.

6. Taxikørsel/rutekørsel

I busloven er det klart defineret, hvad der kan køres som rutekørsel. I de senere år er der imidlertid sket en udvikling, hvor flere og flere offentlige kørselsopgaver udbydes som rutekørsel af såvel amter som trafikselskaber. Denne udvikling er yderst uheldig, idet den fjerner de naturlige kørselsopgaver fra taxibranchen, hvilket i yderste konsekvens vil medføre døden for taxibranchen i landdistrikterne, idet disse ikke kan overleve på den smule almindelig taxikørsel, som er tilbage.

Hvis man vil bevare et vist serviceniveau med hensyn til taxitilbud i landdistrikterne, er det derfor bydende nødvendigt, at der strammes kraftigt op på den måde, som buslovens bestemmelser om rutekørsel fortolkes på i øjeblikket. De øvrige aktører på området for offentlig kørsel, kan jo køre i garage midt på eftermiddagen, mens taxivognmanden skal være til stede hele døgnet.

7. Nummerplade/tilladelsesnummerplade

I dag er en taxi udstyret med såvel en nummerplade som en tilladelsesnummerplade. Det er vort ønske, at disse slås sammen, således at bevillingsnummerpladen og nummerpladen er den samme. Dette kan ske nu, da der sandsynligvis alligevel skal laves et nyt bevillingsnummersystem efter kommunesammenlægningerne.


En sådan samling af de to nummerplader vil samtidig gøre det vanskeligere, om ikke umuligt, for de såkaldte pirattaxier at operere, da disse ikke vil have de rigtige nummerplader.


8. Friskilt

De nugældende regler foreskriver, at en taxi skal være forsynet med såvel en taglygte som et indvendigt friskilt med indbygget lys.

Det er vort forslag, at dette ændres således, at der kun skal være et tagskilt. Tagskiltet kan eventuelt ændres således, at det kan antage tre forskellige farver: GRØN når bilen er ledig, GUL når der er passagerer i bilen, men hvor der eventuelt kan medtages en eller flere yderligere passagerer, RØD når bilen er optaget. Denne lygte vil være mere synlig og vil kunne fremme mulighederne for samkørsel.

Med venlig hilsen


Ejner Larsen
landsformand


Eigil Christiansen
forretningsfører