

MINISTEREN

Dato 28. februar 2007
J nr. 004-UI8-106

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 25. januar 2007 stillet mig følgende spørgsmål nr. 127 TRU alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 127:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 23. januar 2007 fra SaB, Dansk Erhverv, vedr. taxilovgivningen, jf. TRU alm. del- bilag 224."

Svar:

Taxiloven, der trådte i kraft den 1. januar 1998, afløste hyrekørselsloven fra 1978. Loven er herefter blevet ændret to gange, dels i marts 1999, hvor kravet om dansk indfødsret blev ophævet, dels i december 2006, hvor loven blev justeret i forhold til kommunalreformen.

Det er rigtigt, at taxivognmandsvirksomhed kun kan drives i personligt regi. Denne begrænsning skyldes, at en adgang til at udføre taxivirksomhed i selskabsform vurderes at kunne føre til en koncentration af tilladelse på meget "få hænder". Det vil bl.a. kunne have som konsekvens, at velkvalificerede ansøgere vil blive holdt uden for erhvervet, idet adgangen til erhvervet er underlagt adgangsbegrænsning, herunder er der regulering på antallet af taxier.

Princippet om, at taxitilladelse alene kan tildeles personer betyder bl.a., at taxitilladelse skal afleveres til den udstedende myndighed, når indehaveren ophører med at drive virksomhed, f.eks. ved pension, jobskifte eller som følge af dødsfald. Det indebærer, at der med jævne mellemrum kan fordeles ledige tilladelse, hvilket bl.a. bidrager til, at taxierhvervet fortsat kan rekruttere og fastholde kvalificerede chauffører, som ønsker at etablere egne virksomheder.

I forbindelse med tidligere overvejelser om revision af taxiloven er der blevet stillet forslag om indførelse af adgang til at drive taxivirksomhed i selskabsform. Forslaget blev imidlertid mødt med betænkelighed, bl.a. fra Dansk Taxi Råd, som organiserer et stort antal af taxivognmænd og bestillingskontorer og Storkøbenhavns Taxinævn. Det blev navnlig gjort gældende, at muligheden for at organisere taxierhvervet i selskabsform på sigt kunne indebære en risiko for, at taxitilladelse ville blive koncentreret blandt få store selskaber, således at konkurrencen på taximarkedet kunne tænkes begrænset.



Taxiloven omfatter derimod ikke samme restriktioner for bestillingskontorer. Bestillingskontorer kan således drives såvel i personligt regi som i selskabsform.

Side 2/2

Taxilovens bestemmelser bygger på det overordnede princip, at de lokale myndigheder skal tilpasse kundeservicen i taxierhvervet bedst muligt i forhold til de lokale behov. Lovens bestemmelser om takstfastsættelse er derfor tilrettelagt således, at kommunerne og Storkøbenhavns Taxinævn frit kan fastsætte maksimaltakster samt eventuelle særlige tillæg til taksterne.

Jeg kan nævne, at jeg på baggrund af de tanker, der er fremme om at anvende en takstmodel, der i højere grad honorerer den tid, der anvendes, har bedt Færdselsstyrelsen kigge på erfaringerne med forskellige takstsystemer, herunder både fordele og ulemper.

Jeg har i øvrigt med interesse noteret mig, at Storkøbenhavns Taxinævn og repræsentanter for erhvervets udøvere i området har nedsat en arbejdsgruppe, som skal udarbejde forslag til takstmodeller, som bl.a. kan medvirke til at forbedre kundebetjeningen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen