



MINISTEREN

Dato 09. november 2006
J nr. 441-12

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Hermed fremsender jeg svar på spørgsmål nr. 1 (L 34) stillet af Trafikudvalget den 31. oktober 2006.11.01

Spørgsmål nr. 1

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 28. oktober 2006 fra Søren Husum, jf. L 34 – bilag 3.”

Svar:

Søren Husum spørger til hvordan det nuværende forslag til ændring af taxiloven understøtter konkurrencen.

Jeg kan starte med at nævne, at det notat som Søren Husum har vedlagt sin henvendelse, er udarbejdet af Færdselsstyrelsen i november 2004 i forbindelse med et tværministerielt arbejde med at belyse reguleringen af taxierhvervet og konkurrencen på området. Arbejdet skal ses som en del af regeringens generelle indsats for at regelforenkle og modernisere den offentlige sektor.

I forbindelse med arbejdet er bl.a. erfaringer fra udlandet med forskellige former for liberaliseringer på taxiområdet blevet analyseret, og der er endvidere gennemført en markedsundersøgelse af den danske befolknings holdninger til taxibetjeningen.

Erfaringerne fra liberaliseringer i udlandet er blandede og peger ikke entydigt i retning af, at der her og nu gennemføres en omfattende liberalisering af taxierhvervet. Endvidere viser den omtalte markedsundersøgelse, at der er en høj grad af tilfredshed med taxierhvervet blandt kunderne.

Der er meget, der kan tale for, at en deregulering af taximarkedet derfor vil skulle ske gradvist, og at initiativerne skal gennemtænkes meget nøje før de iværksættes.

Det fremsatte forslag til ændring af taxiloven med henblik på, at kommuner skal kunne etablere kommunale fællesskaber på taxiområdet, vil – når der etableres sådanne fællesskaber - gøre det muligt at udføre taxikørsel indenfor flere kommuner. Det øger både kundegrundlaget og konkurrencen. Taxivirksomhederne får endvidere mulighed for at udnytte taxierne bedre,



hvilket kan betyde driftsmæssige besparelser og en mere miljøvenlig ressourceudnyttelse.

Side 2/2

De nye større kommuner betyder derudover i sig selv, at det geografiske område, som taxier kan køre inden for, i mange tilfælde bliver væsentligt forøget.

Der er gennemført andre initiativer for at mindske reguleringen på området. Der er således sket en liberalisering af taxilovgivningens tekniske krav. Der stilles således f.eks. ikke længere krav om, at køretøjer skal opfylde en række nærmere angivne krav om indvendige minimumsmål for at kunne blive brugt til taxikørsel. Det betyder, at det nu er muligt også at bruge mindre køretøjer til taxikørsel.

Minimumskravet til antallet af passagersæder i limousiner er også blevet ophævet. Det betyder, at mulighederne for at anvende forskellige typer af køretøjer, f.eks. veterankøretøjer, til limousinekørsel er blevet bedre.

Lad mig til sidst nævne, at der løbende ses på mulighederne for at forbedre reguleringen af taxiområdet. I den forbindelse har jeg senest bedt Færdselsstyrelsen om i samarbejde med KL at gennemføre en analyse af omkostningseffektiviteten i bestillingskontorerne, når de nye rammer som følge af kommunalreformens ikrafttræden er faldet på plads i 2007.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen