



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 7. januar 2010  
Dok.id  
J. nr. 004-u18-1343

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 2. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 100 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 100:

"Ministeren bedes kommentere talepapiret fra Økonomisk Forening for Persontransport, som blev udleveret ved deres foretræde for udvalget den 20. oktober 2009, jf. TRU alm. del - bilag 69."

Svar:

Økonomisk Forening for Persontransport anfører i talepapiret, at taxierhvervet oplever, at kommunerne i større og større omfang vælger at overlade den sociale kørsel til et af de regionale trafikkselskaber, og at eksistensen af EP-tilladelser truer taxierhvervet, idet en vognmand med EP-tilladelse og en vognmand med taxitilladelse konkurrerer på ulige vilkår. Konsekvensen heraf er, at flere og flere taxivognmænd ophører med at drive taxiforretning, specielt i de mindre provinsbyer og tyndt befolkede områder.

En EP-tilladelse er defineret som en tilladelse i henhold til busloven, som alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med trafikkselskab om almindelig rutekørsel.

Den almindelige rutekørsel, der udføres for trafikkselskaberne på grundlag af en EP-tilladelse, er dels den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, dels den samordnede kørsel (af trafikkselskaberne også benævnt behovsstyret kørsel). Begge former for kørsel kan også udføres af busser med tilladelse efter busloven og af taxier med taxitilladelse.

Jeg kan oplyse, at det i forbindelse med ændringen af taxiloven i 2006 blev aftalt, at Færdselsstyrelsen skulle følge udviklingen på taxiområdet efter kommunalreformens og de nye taxireglers ikrafttræden, når disse havde haft mulighed for at virke i en periode. Styrelsen har derfor i dette efterår sat en analyse i gang, som bliver lavet under inddragelse af taxibranchen, Kommunernes Landsforening og regionerne.

Efter den senere tids fokus på EP-tilladelser har jeg besluttet, at analysen skal udvides til også at omfatte en undersøgelse af EP-tilladelsers virkning på



taximarkedet og konkurrencevilkårene for henholdsvis taxivognmænd og vognmænd med EP-tilladelser. Endvidere har jeg bedt Færdselsstyrelsen om at undersøge trafiksekskabernes administration af ordningen med samordnet kørsel.

Arbejdet forventes afsluttet i løbet af foråret 2010, og det kan herefter vurderes, om der er behov for lovgivningsmæssige initiativer.

Før resultatet af analysen foreligger, vil jeg ikke tage stilling til eventuelle lovændringer vedrørende EP-tilladelser, men det kunne overvejes at flytte udstedelsen af EP-tilladelser fra busloven til taxiloven, således at al erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, er reguleret i taxiloven, og al erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 9 personer, føreren medregnet, er reguleret i busloven.

Ved en sådan ændring ville der eksempelvis kunne stilles energi- og miljøkrav til biler, der anvendes til EP-kørsel, i lighed med biler, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport. Endvidere ville der kunne stilles krav til førere af biler på samme måde som til førere af taxier, limousiner og sygetransportbiler.

Afslutningsvis kan jeg vedrørende videoovervågning oplyse, at der i udkastet til lovforslag om ændring af taxiloven, der for øjeblikket er i høring, foreslås, at taxier, der hovedsageligt anvendes til forudbestilt kørsel i henhold til kontrakt, kan fritages for pligten til at være forsynet med tv-overvågning. Den kørsel, der udføres på grundlag af EP-tilladelser, er netop kontraktkørsel.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed