



Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Att: Lis Caspersen

Hørings svar vedr. lov om ændring af lov om taxikørsel mv.

Trafikstyrelsen har sendt forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel mv. (tilladelser til offentlig servicetrafik/EP tilladelser) med anmodning om bemærkninger fra KL.

Kommunerne er forpligtede til at sikre offentlig servicekørsel. Det er bl.a. kørsel til sygehus, sociale institutioner, skoler mv. Kommunerne udbyder denne kørsel for bl.a. at sikre størst mulig konkurrence og indkøb af de billigste løsninger. En del af denne kørsel udføres for kommunerne af vogne med EP-tilladelser.

Kommunerne vælger EP-kørsel ud fra en afvejning af service og pris for udførelse af opgaven. Når der anvendes vogne med EP-tilladelser, er det fordi kommunerne har fundet denne løsning bedst til prisen. KL anbefaler, at kommunernes muligheder for fortsat at benytte EP-kørsler ud fra denne afvejning bibeholdes.

Med lovforslaget forslås det, at kommunalbestyrelserne kan vælge at sætte loft for antal EP-tilladelser. Indsættelse af denne "kan bestemmelse" i lovgivningen vil medføre behov for væsentlig økonomisk kompensation til kommunerne. Bestemmelsen vil skabe pres på kommunerne for at begrænse egne og regioners mulighed for at anvende EP-kørsel, der ofte er de billigste transportløsninger og i stedet anvende dyrere løsninger.

Det er endvidere KL's opfattelse, at de økonomiske konsekvenser af at sætte loft for EP-kørslen vil ramme kommunerne meget ujævnt. F.eks. vil omkostningerne til kørsel stige mest i de områder, hvor der er langt til sygehus, læge, social institution mv.

Den 25. august 2010

Jnr 10.08.12 P22
Sagsid 000220383

Ref PAH
pah@kl.dk
Dir 3370

Weldekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/2

KL ser på den baggrund frem til at modtage styrelsens vurdering af de økonomiske konsekvenser af lovforslaget.

Med overførslen af EP-tilladelser til taxilovgivningen pålægges udbydere af EP-kørsel yderligere krav om uddannelse af chauffører mv. Omkostningen ved de yderligere krav vil påvirke prisen på den udbudte kørsel og vil derfor også medføre øgede kommunale udgifter til indkøb af den lovpligtige servicekørsel.

De fleste vogne med EP-tilladelser kører på tværs af kommunegrænser, bl.a. for at optimere ruter og forkorte kørselstiden for passagererne.

Lovforslagets mulighed for at sætte loft over EP-tilladelser giver anledning til at stille spørgsmålstejn ved, hvordan et sådan loft i givet fald udformes og implementeres fornuftigt, så hensynet til effektiv drift ikke tilsidesættes.

Med venlig hilsen



Pia Færch



Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Att : Lis Caspersen

26-08-2010

Sag nr. 10/1140

Dokumentnr. 43242/10

Johan Nielsen

Tel. 35298174

E-mail: Jon@regioner.dk

Høringsvar Ændring af lov om taxi kørsel FS220-00022 (tilladelser til offentlig servicetrafik/EP tilladelser)

Trafikstyrelsen har den 5. august 2010 sendt et forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel i høring.

Regionerne vælger brug af EP tilladelser til patientbefordring ud fra en afvejning af service og pris. Muligheden for brug af EP tilladelser er afgørende for at sikre konkurrence på markedet og dermed lavere priser for den offentligt betalte kørsel. Danske Regioner anbefaler derfor mulighed for fortsat brug af EP tilladelser.

For så vidt angår siddende patientbefordring fremgår det af forslaget § 2, stk. 5, at tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at indehaveren har kontrakt med et regionalt trafikselskab om udførelse af offentlig servicetrafik. Det synes ulogisk, hvis dette betyder, at regionerne ikke kan indgå kontrakter med udvalgte leverandører om siddende patientbefordring, hvis disse leverandører ikke har kontrakt med et *regionalt trafikselskab* om offentlig servicetrafik og derfor ikke kan få en tilladelse til offentlig servicetrafik. Mere logisk vil det være, om forudsætningen for tilladelsen bliver, at leverandøren mere generelt har en kontrakt med en *offentlig myndighed*.

Som bestemmelsen står beskrevet i forslaget, vil det konkret være et væsentligt problem for Region Hovedstadens patientbefordring, idet regionen får udført patienttransport af virksomheder, som har indgået kontrakte direkte med regionen og ikke via trafikselskabet. Det vil ikke kunne fortsætte ifølge forslaget, hvilket vil kunne forøge regionens udgifter til patientbefordring betragteligt.

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

Efter lovforslaget kan kommunalbestyrelsen, såfremt den måtte ønske det, vælge at sætte loft for antal EP-tilladelser, idet regionerne skal høres. Det fremgår dog ikke af lovforslaget, ud fra hvilke kriterier kommunalbestyrelsen kan fastsætte loftet eller hvordan loftet rent geografisk skal afgrænses/fastsættes. Regionerne har behov for patientsbefordring på tværs af kommunerne, og også på tværs af regionerne, f.eks. fra Region Sjælland til Universitetshospitalet i Odense. Det vil have store og formentlig utilsigtede konsekvenser, hvis lovforslaget eller kommunernes tilladelser lægger restriktioner herfor.

Hvis kommunalbestyrelsen benytter muligheden for at begrænse antallet af tilladelser, vil det kunne medføre højere priser på kørslen. Da regionen alene høres, men ikke har reel indflydelse på, hvor mange tilladelser den enkelte kommune giver, medfører systemet således stor usikkerhed for regionerne vedrørende udgifterne til kørslen. Indførelsen af bestemmelsen vil medføre krav fra regionerne om kompensation for øgede udgifter. Omfanget vil afhænge af kommunernes brug af bestemmelsen, og derfor kræve løbende vurderinger, som vil være særdeles vanskelige at foretage.

Danske Regioner kan støtte, at der stilles samme miljø og energikrav til køretøjer med EP tilladelse som med Taxitilladelse og at der stilles samme uddannelseskraft til føreren af køretøjet. Dette vil dog også medføre øgede udgifter for regionerne, som der vil blive stillet krav om refusion for.

Danske Regioner tager forbehold for yderligere kommentarer i forbindelse med en politisk behandling af forslaget.

Danske Regioner skal desuden bede om at få forslaget i økonomisk høring.

Med venlig hilsen

Lotte Holten-Møller



Til

Trafikstyrelsen

Forslag til lov om tilladelser til offentlig servicetrafik (EP-tilladelser)

Trafikstyrelsen har den 5. august 2010 sendt et forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik) i høring.

24. august 2010
Niels Mortensen
36 13 18 63
nm@ffkt.dk

I lovforslaget foreslås det, at EP-tilladelser – herefter tilladelser til offentlig servicetrafik – til mindre biler flyttes fra busloven til taxiloven, og at der skal være ens energi- og miljøkrav til køretøjerne.

Derudover fremgår det, at kommunalbestyrelserne fremover kan fastsætte begrænsninger af, hvor mange tilladelser til offentlig servicetrafik der bør udstedes. Hvis kommunalbestyrelsen ønsker at udnytte denne mulighed, skal man spørge regionsrådene til råds herom.

Trafikselskaberne i Danmark deler opfattelsen af, at det er en god idé at flytte bestemmelserne om vogne med under 9 passagerer fra busloven til taxiloven.

Trafikselskaberne i Danmark er ligeledes enig i, at der bør stilles de samme energi- og miljøkrav, uanset hvilken tilladelse der køres på, da det sikrer konkurrencemæssig ligestilling.

Forslaget om, at den enkelte kommunalbestyrelse kan sætte en øvre grænse for, hvor mange EP-tilladelser der kan udstedes, er ikke nærmere beskrevet i det udkast, der er i høring. Udformningen af reglerne vil være afgørende for, om begrænsningen kan håndteres på en rimelig måde i forbindelse med udbud af kørsel. Der er dog ingen tvivl om, at begrænsningen under alle omstændigheder vil medføre, at udbudsprocessen bliver mere kompliceret. Begrænsningen af konkurrencen vil også medføre højere priser for kørsel i, til og fra den pågældende kommune.

Efter Trafikselskabernes opfattelse bør gennemførelsen af forslaget om antalsbegrænsning afhænge af, om kommunerne/KL finder, at der er behov for denne mulighed. Det

bør også sandsynliggøres, at begrænsningen bidrager til at løse problemer for taxi i tyndere befolkede egne, eller om der ikke er mere målrettede løsningsmuligheder.

Endelig mener Trafikselskaberne i Danmark, at trafikselskabet bør høres af de kommunalbestyrelser, der ønsker at fastsætte begrænsning af antal tilladelser til offentlig servicetrafik. Det er trafikselskabet, der foretager udbud af den pågældende kørsel, og det må derfor være trafikselskabet, der vil kunne foretage en vurdering af konsekvenserne af en begrænsning.

Venlig hilsen

Niels Mortensen

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

fstyr@fstyr.dk

København, den 24. august 2010

J.nr. 1240-TW

Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik)

Dansk Taxi Råd skal ved nærværende fremkomme med vore bemærkninger til ovennævnte forslag vedr. tilladelser til offentlig servicetrafik. Vore bemærkninger er opdelt i generelle bemærkninger og specifikke bemærkninger til enkelte bestemmelser i forslaget.

Generelle bemærkninger:

Dansk Taxi Råd har ved flere lejligheder gjort opmærksom på, at taxierhvervet er under pres på grund af ulige konkurrence på området for udbud af offentlig kørsel, herunder specielt udbud af kørsel fra trafikskaberne, hvor taxierne byder ind på kørsel i konkurrence med de såkaldte EP-tilladelser. Konkurrencen er ulige, idet taxierhvervet er pålagt en række lovmæssige forpligtelser og krav, hvor forpligtelsen til at betjene borgerne på alle tider af døgnet synes at være en af de væsentligste.

Kørslen som EP-tilladelse (tilladelser til offentlig servicetrafik) udfører, er taxikørsel og rammer taxierhvervets indtjening og dermed også mulighed for servicering af borgerne alle steder på alle tider. Med andre ord forsvinder incitamentet til at drive en taxiforretning og dermed også sikkerheden for, at borgerne i Danmark kan få en taxi på alle tider af døgnet.

Selv om det fremsendte forslag på to punkter ligestiller taxierhvervet og området for tilladelse til offentlig servicetrafik, så finder vi ikke, at forslaget i tilstrækkelig grad sikrer lige konkurrence og dermed vil den glidning, hvor incitamentet til at drive en taxiforretning forsvinder, fortsætte. Vi savner, at forslaget anerkender, at taxierhvervet har en serviceforpligtelse sammen med, at en

Dansk Taxi Råd

Valhøjs Allé 126 · 2610 Rødovre · Tlf.: 3877 7890 · Fax: 3871 7891 · Email: dtr@taxi.dk · www.taxi.dk



væsentlig del af grundlaget af forretningen er beroende på offentlig kørsel. Vi kan derfor overordnet set ikke støtte, at man flytter EP-tilladelsesbegrebet fra busloven til taxiloven uden yderligere regulering end på de i forslaget to punkter.

Specielt fra Trafikselskabernes side er der blevet rejst kritik af, at en regulering af området for offentlig kørsel vil begrænse konkurrencen med større omkostninger til følge for kommunerne ligesom der er blevet argumenteret for, at forsyningssikkerheden til trafikselskaberne ikke er sikret ved en regulering. Hvad angår argumentet om højere omkostninger, så har vi naturligvis forståelse for, at kommunerne har fokus på omkostningerne. Vi må dog anføre, at det er uklart og udokumenteret, om der samfundsmæssige gevinster ved at udbyde kørslen som trafikselskaberne ønsker det. Omkring konkurrenceelementet skal det anføres, at kørslen udbydes på regionsniveau, hvor taxiselskaberne fra de forskellige kommuner indbyrdes konkurrerer om kørslen.

Omkring forsyningssikkerheden har vi forståelse for, at trafikselskaberne har en lovmæssig forpligtelse til at udføre visse former for offentlig kørsel, herunder individuel handicapkørsel, hvor der er behov for en bestemt type bil, som taxierhvervet ikke i tilstrækkelig omfang kan levere.

Vi skal derfor foreslå, at en tilladelse til offentlig servicetrafik betinges af, at der til tilladelsen alene kan anvendes et køretøj, der er indrettet til befordring af mindst to kørestole. Herved opnås forsyningssikkerhed på de former for køretøjer, hvor trafikselskaberne er forpligtet til at levere.

Bemærkninger til enkelte bestemmelser i forslaget:

§ 2, stk. 2: Det fremgår af forslaget, at Kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik ud fra hensynet til en tilfredsstillende publikumsbetjening. Det skal indledningsvist anføres, at vi isoleret set finder det positivt med en form for behovsprøvning af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik. Behovsprøvning bør dog ikke alene ske i forhold til en tilfredsstillende publikumsbetjening, men i forhold til allerede eksisterende tilladelser, herunder specielt taxitilladelser. Dette skal ses i lyset af, at tilladelser til offentlig servicetrafik udfører kørsel, der udgør en væsentlig del af taxiforretningens omsætning. Det er derfor essentielt for opretholdelse af taxidøgnbetjeningen, at der foretages en behovsprøvning ud fra eksisterende tilladelser og disses mulighed for at udføre kørslen.

Selvom vi finder behovsprøvningen nødvendigt, så har vi svært ved at se, hvordan det konkrete forslag skal kunne fungere i praksis, hvilket hænger sammen med, at en tilladelse til offentlig



servicetrafik udstedes til kørsel for et trafikselkab, der dækker en region og en taxitilladelse udstedes inden for en kommune. Det bør derfor afklares om én kommune i regionen og i givet fald hvilken, kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik eller om dette skal ske i enighed mellem alle kommuner. Vi skal derfor forslå, at Trafikstyrelsen kommer med et oplæg til forvaltning af denne bestemmelse forud for nærværende forslags fremsættelse.

§ 2, stk. 5: Med henvisning til vore bemærkninger under generelt, skal vi foreslå, at tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at tilladelsen anvendes til et køretøj indrettet til mindst to kørestole. Alternativt, skal regulering af indretning af køretøjet ske i bekendtgørelse om særlige krav til taxier m.v.

§ 4a, stk. 2: Det anføres, at føreren af køretøjer med tilladelse til offentlig servicetrafik skal opfylde samme uddannelsesmæssige krav, som der i dag stilles til førere af taxi m.v. Vi støtter naturligvis et sådan uddannelseskrav, men efterlyser en beskrivelse af, hvordan opfyldelse af uddannelseskravet kontrolleres, idet der ikke stilles krav om førerkort lig førerkort til taxi, hvor myndighederne i den forbindelse kontrollerer uddannelseskravet.

Derudover mangler vi en beskrivelse af, på hvilke områder tilladelse til offentlig servicetrafik vil blive reguleret i forhold til bekendtgørelse af særlige krav til taxier m.v. Vi vil i den forbindelse foreslå, at køretøjet, der anvendes til offentlig servicetrafik, tydeligt afmærkes med teksten "Offentlig servicetrafik". Reglerne for påskriften bør være lig reglerne, der gælder for en taxi.

Såfremt nærværende giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger, stiller Dansk Taxi Råd sig naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Dansk Taxi Råd



Trine Wollenberg

direktør

Dansk Taxi Råd

Vaihøjs Allé 126 · 2610 Rødovre · Tlf.: 3877 7890 · Fax: 3871 7891 · Email: dtr@taxi.dk · www.taxi.dk

Trafikstyrelsen
Tilsynsafdelingen
Adelgade 13
1304 København K

MODTAGET
24 AUG. 2010
TRAFIKSTYRELSEN

Vanløse 23. august 2010

Høringsvar vedr. forslag til ændring af lov om taxikørsel m.v.

Jeg skal indledningsvis på vegne af Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening DTA sige tak for det fremsendte høringsmateriale vedrørende "forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik).

Taxibranchen er i Danmark karakteriseret ved at være en velreguleret branche med et højt serviceniveau og en stor driftssikkerhed, hvor det på alle tidspunkter af døgnet og over hele landet er muligt at få fat i en taxi, når der er behov for det. Dette også til trods for, at branchen er hårdt ramt af de senere års krise. Taxibranchen fungerer som et yderst fleksibelt og nødvendigt supplement til den kollektive trafik. Den lovregulerede tilslutningsforpligtelse, hvor alle taxivognmænd er forpligtet til at sikre døgnetbetjening af udstedelseskommunen, er med til at sikre borgere og offentlige myndigheder de nødvendige trafikale muligheder.

Taxivognmændene udfører og har gennem mange år udført en vigtig kørsel for kommuner og regioner. En kørsel, der udover at sikre kommuner og regioner et højt serviceniveau og hjælp til at løfte de offentlige opgaver, også er med til at skabe økonomisk sammenhæng i mange vognmandsforretninger.

Taxibranchens økonomi er nøje overvåget og reguleret i de enkelte kommuner, hvor man lokalt fastsætter de maksimale takster, som vognmændene i området må køre efter.

Vi har i DTA stor forståelse for det pres kommuner og regioner har på deres økonomi, og som gør, at man helt naturligt prøver på at minimere udgifter til blandt andet skolekørsel og patienttransport.

Taxibranchen er ikke bange for konkurrence i forbindelse med bud på den offentlige kørsel. Det er man vant til, og vognmændene har i mange år konkurreret i forbindelse med udliciteringen af opgaverne.

Vi ser imidlertid med stor bekymring på udviklingen for så vidt angår indførelsen af en ny kategori "tilladelse til offentlig servicetrafik" i taxiloven, hvor der ikke stilles de samme krav til tilslutningspligt og døgnetbetjening, som der stilles til en taxibevilling.

Den nye kategori modsvarer den kategori af køretøjer til under 9 personer plus fører, uden indretning til kørestole, som i dag kører under betegnelsen EP-tilladelser efter busloven.

Rent bortset fra, at konkurrencebetingelserne bliver helt ulige, så forudsiger vi, at en lang række taxibevillinger vil blive udskiftet med "tilladelse til offentlig servicetrafik", hvor der kan konkurreres på meget lempeligere vilkår, og hvor man som vognmand blandt andet slipper for ulemper med tilslutningspligt og døgnbetjening.

Det kræver ikke megen fantasi at forestille, hvilken betydning det vil få for "forsyningsikkerheden". Det vil ikke mindst blive tilfældet i "udkants Danmark", hvor det økonomiske grundlag for at drive forretning som taxivognmand risikerer at blive helt udhulet.

Fra DTA's side finder vi som udgangspunkt ikke, at der overhovedet er behov for en yderligere kategori i taxiloven. I særdeles ikke en kategori, hvor der ikke stilles de samme krav til tilslutningspligt og døgnbetjening.

Det er DTA's opfattelse, at når der er tale om køretøjer til maksimalt 9 personer plus fører, så bør de køre efter samme regler som taxibevillingerne. Dog undtages vogne som er indrettet til minimum 2 kørestolsbrugere.

Det man oplever i dag er en lille Seat Altea, der indregistreres som bus og som uden taxiforpligtelser kan få lov til at konkurrere med taxisammenslutningerne. På sigt vil det skade taxierhvervet alvorligt og medføre en alvorlig serviceforringelse.

En lang række kommuner har i øvrigt gjort brug af at give taxibevillinger til personer med visse erhvervsbegrænsninger. Den skæve konkurrencesituation vil meget vel kunne ramme denne vognmandskategori meget hårdt.

Lovforslaget har også til formål at sikre en tilfredsstillende betjening af offentligheden indenfor hele kommunens område, også for så vidt angår offentlig servicetrafik.

Det er DTA's opfattelse, at dette formål også kan opnås ved at give bestillingskontorerne mulighed for at afgive bud med opdeling af de tilknyttede vognmænd. Herved vil der kunne opnås konkurrerende bud afgivet under de samme konkurrencebetingelser.

Vi står uforstående for den i forslaget samlede vurdering af lovforslagets konsekvenser.

Man kan undres over, hvorfor forslaget fremsættes, når vurderingen primært kommer med negative konsekvenser/merudgifter for stat, regioner og kommuner samt for erhvervslivet. De positive miljømæssige konsekvenser ville kunne opnås uden en overflytning af EP-tilladelserne fra Busloven til Taxiloven.

Herudover må DTA stille spørgsmålstejn ved de beskrevne vurderinger.

DTA mangler en vurdering af de ulige konkurrenceparametre for taxibevillinger og tilladelser til offentlig servicetrafik og disse parametres betydning for taxierhvervet.

Det er DTA's vurdering, at forslaget vil medføre en omfattende "forretningsdød" blandt taxivognmænd, med væsentlig serviceforringelse og forringelse af "forsyningsikkerheden" til følge.

På ovenstående baggrund vil vi fra Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforenings side fraråde, at det påtænkte lovforslag fremsættes.

Vi vil i stedet anbefale, at man afvikler de såkaldte EP-tilladelser for køretøjer under 9 personer plus fører medmindre disse er indrettet til 2 kørestole.

Samtidig vil vi opfordre til, at man undersøger, hvordan man kan understøtte en ændring af den offentlige regulering af taxierhvervet, der sikrer en større indtjening ved anden kørsel end den offentlige servicetrafik. Derved kan man skabe grundlag for, at taxierhvervet kan byde ind med billigere offentlig servicetrafik og imødekomme, det vi fra DTA's side anser for, lovforslagets reelle formål, nemlig besparelse på de offentlige budgetter.

Såfremt man fra Trafikstyrelsens side ønsker en uddybning af ovenstående høringssvar, er man velkommen til at rette henvendelse til DTA.

Venlig hilsen

Gert Mark
Formand





Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K
att.: Lis Caspersen

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
CVR-nr. DK 2237 5415

Vester Skerninge, den
23. aug. 2010

Vedr. i.nr. FS220-000022: Ændring af lov om taxikørsel.

C.A.T.'s generelle indstilling til de foreslåede ændringer er positiv, da administrationen af de tidligere EP-tilladelser - fremover kaldet tilladelser til offentlig servicetrafik - nu flyttes til taxiloven, således at der fremover bliver konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser.

C.A.T. ønsker dog følgende ændringer til forslaget:

- 1) Kommunerne, som ifølge forslaget fremover skal fastsætte antallet af tilladelser, må højst udstede 25 % tilladelser til offentlig servicetrafik i forhold til udstedte taxitilladelser, ligesom hjemstedsadressen på de givne tilladelser til offentlig servicetrafik skal være en forretningsadresse i den udstedende kommune.
- 2) Tilladelser til offentlig servicetrafik kan kun gives til køretøjer indrettet til befordring af 9 personer, føreren medregnet, da mindre vogne ikke opfylder arbejdsmiljøkravene for chauffører. Derfor skal ordet "højst" slettes alle steder i forslaget.

Venlig hilsen


Ejner Larsen
Landsformand

Trafikstyrelsen
Tilsynsafdelingen

24. august 2010

PEHE

Adelgade 13
1401 København K

(via e-mail til fstyr@fstyr.dk)

Bemærkninger til forslag til ændring af lov om ændring af lov om taxikørsel (EP-tilladelser). Journalnummer FS220-000022.

DI Transport har modtaget ovennævnte høringsmateriale, der omfatter et forslag til ændring af taxiloven vedrørende tilladelser til offentlig servicetrafik for køretøjer til befordring af højst 9 personer. Forslaget har blandt andet til formål, at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem taxitilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik på området for den såkaldte erhvervsmæssige persontransport. Forslaget tilstræber endvidere, at der sikres ligestilling vedrørende energi- og miljøkrav til køretøjer, der anvendes til den offentlige servicetrafik, i lighed med de krav, der stilles til køretøjer, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransportkøretøjer. Med forslaget ligestilles endvidere de uddannelsesmæssige krav mellem de ovenfor nævnte områder.

DI Transport kan tilslutte sig de ovenfor nævnte formål, men har enkelte bemærkninger til forslaget.

Det foreslås i forslaget, at der indføres en ny form for behovsvurdering af antallet af udstedte tilladelse. Det foreslås konkret, at Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser indenfor sit område, mens Transportministeriet fortsat skal udstede tilladelserne. De regionale trafikselskaber udbyder opgaverne. Kommunerne forpligtes til at høre Regionsrådet inden fastsættelse af antallet af tilladelser, og er forpligtet til at indberette til Transportministeren. Det er efter vores opfattelse uklart og usikkert, hvorledes dette i praksis skal kunne fungere. Vi finder således, at der inden lovens vedtagelse, er et påtrængende behov for en nærmere afdækning af definitionsapparatet og de bagvedliggende administrative processer.

Det fremgår endvidere af forslaget, at betingelsen for en tilladelse er, at der foreligger et kontraktforhold med et trafikselskab. Vi finder det uklart, hvorledes det administrative forløb er påtænkt udformet. Forestiller man sig, at der forud for et ud-

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

transport@di.dk
transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18
København V

Sundkrogskaj 20
København Ø

CVR: 16 07 78 93

bud udstedes et antal betingede tilladelser, eller er det forudsat, at der hele tiden er et antal tilladelser i omløb – benyttede som ubenyttede? Sidstnævnte tilfælde synes at være i konflikt med reglen om, at der skal foreligge et kontraktforhold inden der udstedes en tilladelse.

Idet lovforslaget lægger op til, at der skal foreligge en kontrakt, vil muligheden for en operatør til at benytte underleverandører efter alt at dømmes ikke eksistere. Det mener vi er uhensigtsmæssigt i forhold til at sikre den nødvendige fleksibilitet i de moderne samhandelsformer.

Vi forstår endelig forslaget tekst vedrørende kvalifikationskrav således, at kravet til faglige kvalifikationer også kan opfyldes efter de krav, der er fastsat i buslovgivningen. Det er vi ubetinget enige i, men finder at den tekstmæssige beskrivelse i bemærkningerne er tvetydig. Det bunder formentlig i det forhold, at begrebet offentlig servicetrafik nu anvendes i to betydninger, dvs. i forhold til den traditionelle betydning vedrørende rutekørsel, men nu også vedrørende nærværende specielle kørselsfelt. Vi skal i den forbindelse anbefale, at teksten tydeliggøres i forhold til ovennævnte forståelse.

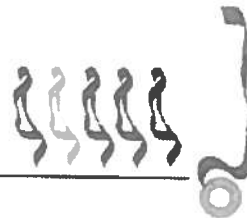
Af ovenstående bemærkninger indikeres, at lovforslaget ikke skaber en fuld og endegyldig løsning på de forskellige problemfelter, der eksisterer omkring denne specielle kørselstype. Vi er i den forbindelse usikre på, om lovgivningen langsigtet er en dækkende platform i forhold til det moderne offentlige udbudssystem, herunder bl.a. i forhold til overenskomstmæssige forhold. Såfremt lovforslaget vedtages i den foreliggende form, skal vi derfor anbefale, at vedtagelsen følges af en tilbundsående analyse af det fremtidige lovgrundlag for persontransporten.

Vi står naturligvis til rådighed i den videre proces.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
DI Transport
Direkte: 33 77 46 72
E-mail: pehe@di.dk



Trafikstyrelsen
Adelgade 13
Postboks 9039
DK-1304 København K

Sendt pr. mail til fstyr@fstyr.dk

Dato 24.08.2010
Deres ref. FS220-000022
Vores ref. k-lr/

Høringssvar: Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik)

Danske Busvognmænd har modtaget forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik) i høring.

- Konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser.
- Decentral behovsvurdering på området for tilladelser til offentlig servicetrafik.

Danske Busvognmænd har følgende bemærkninger til de enkelte elementer i forslaget:

Konkurrencemæssig ligestilling mellem taxitilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik

Lovændringen indebærer, at køretøjer der benyttes på baggrund af tilladelse til offentlig servicetrafik omfattes af de krav, der fremgår af Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier. Det oplyses i bemærkningerne, at transportministeriet vil revidere bekendtgørelsen i overensstemmelse hermed, således at der opnås en konkurrencemæssig ligestilling mellem køretøjstyperne (tilladelsesformerne). En overgangsordning vil være gældende. Danske Busvognmænd kan uden forbehold støtte denne del af forslaget.

Danske Busvognmænd støtter også ensretningen af de krav, der stilles til føreren af køretøjerne og har noteret sig, at der pågår et arbejde om modernisering af kurset. DB skal i den forbindelse opfordre til, at det sikres, at kurset også er relevant for førere af køretøjer på basis af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås, at uddannelseskravet til førere træder i kraft den 1. juli 2011. Transportministeriet bedes overveje om en længere overgangsperiode kunne være aktuel. Det ville blandt andet give nye kursister mulighed for at nyde gavn af et moderniseret kursus, når dette er implementeret på uddannelsesinstitutionerne.

Kommunalbestyrelsen gives mulighed for at fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik

Ifølge forslaget udstedes tilladelser til offentlig servicetrafik af transportministeren. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel og kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden.

DB har noteret sig lovforslagets bemærkninger:

Hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at tilladelser til offentlig servicetrafik giver et problem i udkantsområderne, kan de lægge loft på antallet af disse tilladelser. Omvendt hvis der ikke vurderes at være problemer i udkantsområderne, kan kommunalbestyrelsen vælge ikke at lægge loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

DB forstår dette afsnit således, at hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at den kan varetage taxilovens øvrige formål – at sikre en tilfredsstillende betjening af offentligheden med taxibevillinger i kommunens udkantsområder – ved at begrænse antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, er dette en mulighed. DB er enig i, at hvis et sådant skøn skal foretages, bør dette finde sted decentralt i kommunen og ikke af Transportministeriet.

Kommunalbestyrelsen bør høre det regionale trafikelskab inden fastsættelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik

Det vil efter Danske Busvognmænds opfattelse være passende og relevant, hvis det regionale trafikelskab også høres i forbindelse med den eventuelle fastsættelse af et loft på antallet af tilladelser. Trafikelskaberne vil i mange tilfælde have et overblik over den trafikale situation og kørselsbehovet. I trafikelskaberne sidder også repræsentanter fra nabokommuner, der vil kunne blive påvirket af et eventuelt loft. Endelig vil trafikelskabet kunne bidrage til en anskueliggørelse af nogle af de praktiske og økonomiske konsekvenser for kommunen og dens borgere af en eventuel antalsbegrænsning.

Praktisk gennemførelse af antalsbegrænsningen

Det fremgår ikke tydeligt, hvordan en eventuel antalsbegrænsning skal administreres. Der er efter Danske Busvognmænds opfattelse tre alternativer:

- 1) Antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for kommunens område defineres som det antal tilladelser, der er udstedt til virksomheder med hjemadresse i den pågældende kommune.
- 2) Antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for kommunens område defineres som det antal tilladelser, der må benyttes til offentlig servicetrafik på baggrund af kontrakt med det regionale trafikelskab om offentlig servicetrafik med passagerer til, fra eller indenfor den pågældende kommunes geografiske område.
- 3) Antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for kommunens område defineres som det antal tilladelser, der må benyttes til offentlig servicetrafik på baggrund af kontrakt med det regionale trafikelskab om offentlig servicetrafik med "hjemsted" i den pågældende kommunes geografiske område. Med "hjemsted" refereres til den adresse, der i forbindelse med trafikelskabernes udbud, opgives som køretøjets stationeringssted. Dette "hjemsted" behøver ikke være sammenfaldende med virksomhedens hjemadresse.

Alternativ nr. 3 er efter DB's opfattelse den mest hensigtsmæssige.

Alternativ nr. 1 vil skabe en urmelig forskelsbehandling mellem vognmænd der har hjemsted i en kommune med antalsbegrænsning og vognmænd med hjemsted i en (nabo-)kommune uden antalsbegrænsning. Alternativ 2 vil være politisk og økonomisk uholdbar, idet beslutningen om antalsbegrænsning i én kommune vil kunne fordyre personbefordring, der rekvireres og betales af andre (nabo-) kommuner og regionen.

Benyttes alternativ 3 vil kommunen i praksis skulle meddele sin beslutning om antalsbegrænsning til trafikelskabet. Herefter vil trafikelskabet skulle udbyde kørsel med det

vilkår, at der kun vil kunne indgås kontrakt med et givent antal vogne med hjemsted i den pågældende kommune.

Foreningen forbeholder sig ret til at komme med uddybende bemærkninger, når den praktiske gennemførelse af antalsbegrænsningen præciseres i løbet af høringsprocessen.

Eksisterende tilladelser bør bevares

Danske Busvognmænd forudsætter, at hvis en kommunalbestyrelse vælger at etablere antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik inden for sit område, vil det ikke påvirke allerede udstedte tilladelser, der bevarer deres gyldighed fra udstedelsesdatoen på op til fem år.

I den forbindelse ønskes det yderligere belyst, om det vil være lovmedholdeligt at undlade at forny allerede udstedte tilladelser med henvisning til en kommunalbestyrelses beslutning om at indføre antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik. I den forbindelse henvises til praksis indenfor taxiområdet.

Anvendelsesområdet for tilladelser til offentlig servicetrafik bør udvides

Administrationen af tilladelser til erhvervmæssig personbefordring med køretøjer, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med trafikselskab om almindelig rutekørsel flyttes fra busloven til taxiloven.

Begrebet "offentlig servicetrafik" er en samlebetegnelse for de kørselsopgaver, der varetages af trafikselskaberne (Defineret i Lov om trafikselskaber § 5). Lovforslaget forudsætter, at tilladelsen til offentlig servicetrafik alene giver indehaveren adgang til at udføre erhvervmæssig personbefordring (offentlig servicetrafik) i forbindelse med en kontrakt med et regionalt trafikselskab om almindelig rutekørsel.

Hovedformålet med lovforslaget er at sikre en konkurrencemæssig ligestilling af tilladelsesformerne således, at krav til køretøjer og chauffører er de samme for taxibevillinger og tilladelser til offentlig servicetrafik. Det er Danske Busvognmænds opfattelse, at den konkurrencemæssige ligestilling bør have som konsekvens, at anvendelsesområdet for tilladelser til offentlig servicetrafik udvides til at omfatte speciel rutekørsel (jf. Lov om trafikselskaber § 19, stk. 3) forudsat, at denne kørsel udføres i forbindelse med en kontrakt med en offentlig myndighed - typisk en kommune. Udstedelse af tilladelsen skulle tilsvarende være betinget af, at der foreligger en kontrakt med en kommune.

Idet den konkurrencemæssige ligestilling mellem tilladelsesformerne er blevet etableret og kommunalbestyrelsen har fået adgang til at fastsætte antallet af såvel taxibevillinger som tilladelser til offentlig servicetrafik ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden, finder Danske Busvognmænd det ikke hensigtsmæssigt, at forskelsbehandlingen mellem kommunale kørselsordninger og kørselsordninger hos trafikselskaberne opretholdes. Den situation, der lægges op til i lovforslaget vil på længere sigt være til skade for konkurrencen, pluraliteten og innovationskraften indenfor offentlig personbefordring.

Kravet om faglige kvalifikationer hos tilladelsesindehaveren

Danske Busvognmænd har noteret sig, at Transportministeriet med en ændring af taxibekendtgørelsen vil muliggøre, at kravet til faglige kvalifikationer tillige kan opfyldes efter de krav, der er fastsat i buslovgivningen.

Dette er efter foreningens opfattelse særdeles hensigtsmæssigt. For det første vil en ansøger der opfylder buslovgivningens krav efter Danske Busvognmænds opfattelse til fulde være kvalificeret til at drive forretning på baggrund af tilladelser til offentlig servicetrafik. For det andet vil det være til gavn for iværksættere, at de kan vælge at kvalificere sig efter enten

taxilovgivningens krav eller buslovgivningens krav afhængig af, hvilken tilladelsestyper de i øvrigt ønsker at anvendes i deres virksomhed (taxi- eller bustilladelse, EP).

DB foreslår i tilknytning til dette forslag, at det i taxibekendtgørelsens bilag 1 (Emner der indgår i taxivognmandskursus), præciseres, at vognmandskurset også skal omfatte kendskab til kørsel for trafikkselskaber og speciel rutekørsel for kommuner. På baggrund af DB's erfaringer fra busvognmandskurser foreslås det, at det eksisterende kursus udvides med yderligere 8 timer.

DB forudsætter i øvrigt, at eksisterende tilladelsesindehavere ikke berøres af nye kvalifikationskrav.

Øvrige konsekvenser

DB ønsker at berøre yderligere to forhold, der ikke er belyst i bemærkningerne.

Udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har en kontrakt med et regionalt trafikkselskab om almindelig rutekørsel. Dermed umuliggøres en ellers udbredt forretningsmodel, hvor vognmænd benytter underentreprenører til dele af deres kørsel. Dette er ikke hensigtsmæssigt og Trafikstyrelsen opfordres til at vurdere, om der kan findes en løsning herpå.

Kontrakter om samordnet kørsel med trafikkselskaber fungerer i dag således, at en operatør ikke er garanteret en bestemt mængde kørsel, men har tilsvarende også mulighed for at "lukke vognen ned", så den ikke er til rådighed for trafikkselskabet. Det betyder i praksis, at selv om kommunen har fastlagt et givet loft for antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik er det ikke sikkert, at alle tilladelserne reelt vil blive benyttet. Det vil gøre det vanskeligere for kommunen at foretage det nødvendige skøn.

Hvis Der er spørgsmål eller kommentarer til ovenstående står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen



Lasse Repsholt
Konsulent



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Trafikstyrelsen
fstyr@fstyr.dk

J.nr.: Transport - JH/aj

20. august 2010

FAGLIGT FÆLLES FORBUND
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
tlf. +45 70 300 300
fax +45 70 300 301
e-mail: 3f@3f.dk
www.3f.dk

Høring - Forslag til Lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Efter 3F's opfattelse er den gældende taxilovgivning forældet i den eksisterende form.

Årsagen er blandt andet, at taxikørsel ikke begrænser sig til de enkelte kommuner. Desuden har kommunerne administreret taxilovgivningen meget forskelligt. Stort set alle kommuner har ikke formået at føre et aktivt tilsyn jf. Taxilovens § 4 b.

Derudover er der en lang række u hensigtsmæssigheder i Taxiloven, som bl.a. betyder, at en faldende kørselsmængde for taxier betyder, at det bliver sværere at fastholde den nuværende ordning med et bestillingskontor, der skal effektuere alle bestilte ture igennem kørepligt ved en lang række selvstændige vognmænd, der kun må eje taxierne personligt, og dermed hæfter individuelt for de ikke rentable vagter og bestillinger.

3F har som en af arbejdsmarkedets parter til opgave at overenskomstdække alle områder under bus- og taxilovene.

Busområdet er næsten fuldt overenskomstdækket, mens strukturen på taxiområdet med mange små arbejdsgivere med typisk provisionsløn betyder, at meget få taxichauffører, i modsætning til buschaufførerne, oppebærer en almindelig indkomst inden for en almindelig arbejdstidsnorm.

EP-tilladelsesindehaverne, som oftest er små vognmandsvirksomheder, underbyder både de etablerede bus- og taxivirksomheder. Årsagen til dette er, at de er nyetablerede uden overenskomster, og dermed kan byde kunstigt lavt med helt urealistiske timepriser.



Vi frygter derfor, at hvis EP-tilladelserne kommer ind i den nuværende taxilov, så vil denne udvikling fortsætte.

Det er ikke hensigtsmæssigt at flytte EP-tilladelserne til taxiloven i dens nuværende form. I stedet foreslås det, at EP-tilladelserne forbliver i den nuværende buslovgivning, indtil Taxiloven bliver kraftigt revideret eller bliver omdannet til en egentlig persontrafiklov, som også omfatter buslovgivningen.

3F kan ikke anbefale forslaget til lovændring.

Såfremt lovforslaget fastholdes, har vi følgende kommentarer:

Kommunalbestyrelsen er ikke i stand til at udføre en decentral vurdering af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, heller ikke efter høring hos Regionsrådet. Dette er et unødigt led, når al kørsel udføres for et eller flere trafikselskaber på tværs af kommunegrænser. Tilladelserne bør derfor fortsat udstedes centralt uden et kommunalt led.

Det skal være muligt for 3F og andre interessenter at få oplyst, hvilke selskaber og enkeltpersoner med CVR-nr., der har tilladelse til offentlig servicetrafik, og i hvilket omfang tilladelsen gælder.

Der er ikke nogen grund til at fritage førere af køretøjer til offentlig service for betingelserne i § 3, stk. 1 nr. 1, 2, 6 og dele af 7.

Tilladelsesindehavere til offentlig service trafik er ikke på nogen måde bedre til at opstille krav til førerne i forhold til tilladelsesindehavere af sygetransportkøretøjer, taxi og limousiner, som det fremgår af Transportministeriets bemærkninger til lovforslaget.

Lovens § 5, stk. 5 bør præciseres sådan, at det fremgår, at tilladelsesindehavere som minimum skal følge niveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive landsdækkende overenskomster, eller at der er indgået en kollektiv overenskomst, hvor lønmodtagersiden som minimum skal være tale om en lokal fagforening, der er medlem af en landsdækkende organisation. Dette svarer til bestemmelserne omkring fravigelse ved kollektive overenskomst i Ferielovens § 5.

Venlig hilsen

Jan Aage Hansen

Fra: Postkasse Økonomi og Arbmarked [arbejdsmarked@lo.dk]

Sendt: 24. august 2010 12:03

Til: FS Fstyr

Cc: FS Lis Caspersen; 'jan.aage.hansen@3f.dk'; Ib Maltesen

Emne: [3] Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel mv. - J.nr. FS220-000022

LO har modtaget høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelse til offentlig servicetrafik) ved e-mail af 5. august 2010.

LO har ikke nået at forelægge sagen for vore besluttende organer, hvorfor der må tages forbehold for evt. efterfølgende politisk behandling.

LO deler taxierhvervets bekymring for de såkaldte EP-tilladelser samt 3F's modstand mod at flytte dem til taxiloven, som en ny tilladelsestype baseret på kontrakt med et regionalt trafikskelskab – uden et forudgående og grundlæggende revisionsarbejde omkring denne lov i retning af en egentlig persontrafiklov.

LO deler ligeledes 3F's opfattelse af, at der skal sikres gennemsigtighed i tilladelseerne til offentlig servicetrafik, så berørte interessenter sikres adgang til oplysninger om niveauet i bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.

Med venlig hilsen

Marie-Louise Knuppert

LO-sekretær / International afdeling

Tlf: 3524 6140 • Mobil: 2125 4133 • Mail: ma-lou@lo.dk

LO • Landsorganisationen i Danmark

Islands Brygge 32D, 2300 København S. • www.lo.dk

Fra: FS Lis Caspersen [mailto:lc@fstyr.dk]

Sendt: 5. august 2010 16:29

Til: post@cat-taxi.dk; daf@daf.dk; Brancheforeningen Danske Advokater; dbi@billmp.dk; Dansk Erhverv; Dansk Metal; dtr@taxi.dk; db@db-dk.dk; Danske Regioner; dta@taxi.dk; bil@dl.dk; Danske Handicaporganisationer; dch@dch.dk; info@ecocouncil.dk; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Industri; Fælles Fagligt Forbund (3F); Forbrugerrådet; Forenede Danske Motorejere; Kommunernes Landsforening; LO Hovedpostkasse; noah@noah.dk; Rådet for Sikker Trafik; stff@stff.dk; taxi@kff.kk.dk; stm@stm.dk; fm@fm.dk; jm@jm.dk; oem@oem.dk; mim@mim.dk; bm@bm.dk; vfm@vfm.dk; lige@lige.dk; Forbrugerstyrelsen; Konkurrencestyrelsen; politi@polit.dk
Emne: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik), FS220-000022

Høring over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik)

Høringsbrev, høringsliste samt udkast til forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik) er vedlagt.

Bemærk høringsfrist den 24. august 2010 kl. 12.00

Med venlig hilsen

Lis Caspersen, Chefkonsulent

Trafikstyrelsen, Tilsynsafdelingen

Danish Transport Authority

Adelgade 13

DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929421

Fax: +45 33381427

e-mail: lc@fstyr.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Den 15. april 2010 er Trafikstyrelsen og Færdselsstyrelsen sammenlagt til en fælles styrelse. Den nye styrelse kaldes Trafikstyrelsen.

Til
Trafikstyrelsen,
e-mail: fstyr@fstyr.dk
J. nr. FS220-000022

Hvidovre, den 24. august 2010
Sag 10/725 - Dok. 9108/10 SL/jef/kit

Hørings svar vedr. lov om ændring af lov om taxikørsel mv. (tilladelser til offentlig servicetrafik)

Hos Danske Handicaporganisationer (DH) kan vi tilslutte os, at lovændringen er et nødvendigt tiltag for, at kommunerne kan sikre et tilstrækkeligt udbud af biler til kontraktkørslen i dagtimerne (herunder den individuelle handicapkørsel) og den nødvendige dækning i resten af døgnet via taxikørsel. Vi er ligeledes enige i, at ansvaret for udstedelse af tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser er mest hensigtsmæssigt placeret hos kommunerne.

Vi mener imidlertid ikke, det er nok at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser, hvor dette er praktisk muligt. Der bør være en reel ligestilling på afgiftssiden, en ligestilling på udbudssiden og en ligestilling i forhold til de energi- og miljøkrav, der stilles til de biler og storvogne, der indkøbes. Ligeledes bør der stilles enslydende krav til den indretning, der sker af biler til kørestolsbrugere, og de sikkerhedsprocedurer og krav til chaufførernes uddannelse, der er gældende.

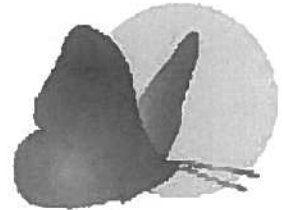
Det bør ligeledes overvejes, hvorvidt det vil være muligt at balancere udbuddet af biler og sikre et tilfredsstillende serviceniveau, eftersom tilladelser til offentlig servicetrafik er gældende inden for trafikselskabernes områder, mens taxitilladelserne er gældende inden for kommunegrænser. Vores bekymring er, at det i nogle områder kan vise sig meget svært eller umuligt at hyre en storvognstaxi med lift, og det derfor kan være nødvendigt at stille krav om et minimum antal storvognstilladelser, der skal indrettes til kørestolsbrugere og have monteret en lift.

Der henvises i øvrigt til det fremsendte høringssvar fra vores medlemsorganisation Dansk Blindesamfund.

Med venlig hilsen



Stig Langvad
Formand



Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Dansk Blindesamfund
Landsforening af blinde
og svagsynede i Danmark

København, 24/8 2010

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik). J.nr. FS220-000022.

Dansk Blindesamfund har fra Danske Handicaporganisationer modtaget ovennævnte materiale til høring.

Materialet har i sin form ikke relevans for Dansk Blindesamfunds medlemmer, men vi vil benytte lejligheden til at komme med et par forslag, som har relevans for os.

1. Førerhunde i taxi:

Jf. bekendtgørelse om taxikørsel § 34 Stk. 2. er det fastsat, at føreren har pligt til at medtage blinde eller svagtseende personer med førerhund, medmindre dette vil være til gene for førerens helbred.

Dansk Blindesamfund ønsker en tilføjelse om, at en gyldig afvisning kræver dokumentation for, at føreren har allergi.

Mange blinde med førerhund oplever at blive afvist af chauffører, som siger, at de har allergi, men de har som oftest ingen dokumentation for det. Det ville være ønskeligt, om chaufføren havde en attest liggende i bilen og eventuelt ekstra eksemplarer, så den blinde kan få et og kontrollere, at chaufføren taler sandt, for uden en sådan attest er det en nem måde at undgå at køre med blinde og førerhunde på.

Blinde med førerhund vil naturligvis gerne respektere at skulle tage en anden vogn, såfremt chaufføren virkelig har allergi, men da chaufføren ofte blot siger, at han ikke ønsker at køre med hund og ikke vil skelne mellem en almindelig hund og en førerhund, og blot bruger argumentet allergi i en hurtig vending inden han "stikker af", er det en meget frustrerende oplevelse for den blinde med førerhunden.

Ved samme lejlighed bør det tilføjes, at religion og kulturel baggrund ikke er en gyldig grund til at afvise en blind med førerhund.

Førerhunden er et helt uundværligt hjælpemiddel for blinde, som har valgt at gøre brug af netop dette hjælpemiddel. En førerhund betyder frihed og uafhængighed af andre mennesker og førerhunde er særligt udvalgte og altid gode hunde. Det er derfor vigtigt for Dansk Blindesamfund, at der skelnes tydeligt mellem almindelige hunde og førerhunde.

2. Klagemuligheder:

Det ville være ønskeligt at få tilføjet et afsnit om klagemuligheder, såfremt en chauffør afviser uden gyldig grund. Her bør indgå beslutninger om advarselssystemer og i sidste ende fratagelse af bevillinger.

Blinde med førerhunde får at vide, at de er velkomne til at klage, men en klage kræver et vognnummer, som i sagens natur er vanskeligt for en blind at få fat i, da chaufføren ofte bare kører sin vej. Det er heller ikke muligt at få oplyst vognnumre ved henvendelse til taxacentraleme, da de ikke kan/vil oplyse disse numre.

Nogle klare retningslinjer på dette område ville medføre en større sikkerhed/tryghed blandt blinde med førerhunde, så de ved, at der er et system i forhold til en klage og at en klage rent faktisk fører til noget.

3. Terminologi:

Endelig vil Dansk Blindesamfund gerne benytte lejligheden til at få ændret terminologien i bekendtgørelsen så denne bliver i overensstemmelse med den vanlige måde at omtale gruppen af blinde og svagsynede på. Det hedder nemlig blinde og svagsynede i stedet for blinde og svagtseende.

Med venlige hilsner
DANSK BLINDESAMFUND

Tanja Vegeberg Andersen
Forretningsudvalgsmedlem

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.
Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175
Eksp.tid: mandag - fredag 10.00 - 14.00
E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

Trafikstyrelsen

fstyr@fstyr.dk

24. august 2010/ JK
J.nr. 2.10 / 62 - 150

Vedr.: Forslag til lov om ændring af taxiloven (tilladelser til offentlig servicetrafik) – FS220-000022.

Med henvisning til Trafikstyrelsens brev af 5-8-2010 om lovforslaget kan det oplyses, at Taxinævnet i Region Hovedstaden kan tilslutte sig, at administrationen af tilladelser til offentlig servicetrafik (EP-tilladelser) med højst 9 personer, føreren medregnet, af konkurrencemæssige årsager overflyttes fra busloven til taxiloven, og at der gives taxinævnet mulighed for at fastsætte antallet af EP-tilladelser indenfor sit område, såfremt der opstår behov for en antalsbegrænsning.

Med venlig hilsen

Ib Terp
nævnformand

Fra: Jesper Sølund [JS@sikkertrafik.dk]

Sendt: 23. august 2010 14:32

Til: FS Lis Caspersen

Cc: Kirsten Lage; Anders Rosbo; Pernille Ehlers

Emne: SV: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik), FS220-0000022

Vedr. høring over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik)

Jeg skal hermed meddele at Rådet for Sikker Trafik ikke har bemærkninger til lovforslaget

Med venlig hilsen

Jesper Sølund
Dokumentationschef



D +45 3916 3954

M +45 2162 8362

Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

www.sikkertrafik.dk

Fra: Kirsten Lage

Sendt: 6. august 2010 10:01

Til: Jesper Sølund.

Emne: VS: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik), FS220-0000022

J.nr. 0169-1010

Med venlig hilsen

Kirsten Lage
Chefsekretær



D +45 3916 3963

M +45 2496 1171

Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

www.sikkertrafik.dk

Fra: FS Lis Caspersen [mailto:lc@fstyr.dk]

Sendt: 5. august 2010 16:29

Til: post@cat-taxi.dk; daf@daf.dk; Brancheforeningen Danske Advokater; dbi@bilimp.dk; Dansk Erhverv; Dansk Metal; dtr@taxi.dk; db@db-dk.dk; Danske Regioner; dta@taxi.dk; bil@di.dk; Danske