

Adelgade 13
1304 København K
Telefon 3392 9100
fstyr@fstyr.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Høringsnotat

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

Dato 6. september 2010
Sagsnr. FS220-000022
Sagsbehandler LC

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 5. august 2010 sendt udkast til forslag til lov om ændring af taxiloven m.v. til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 24. august 2010.

Følgende organisationer m.v. kan tilslutte sig forslaget eller har ikke haft bemærkninger til forslaget:

- Rådet for Sikker Trafik
- Taxinævnet i Region Hovedstaden.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra

- Centralforeninger af Taxiforeninger i Danmark
- Dansk Blindesamfund
- Dansk Taxi Råd
- Danske Busvognmænd
- Danske Handicaporganisationer
- Danske Regioner
- Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening
- DI Transport
- Fagligt Fælles Forbund

- Kommunernes Landsforening
- Landsorganisationen i Danmark
- Trafikselskaberne i Danmark.

Dato 6. september 2010

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelle bemærkninger – konkurrencemæssig ligestilling

Dansk Taxi Råd oplyser, at selv om forslaget på to punkter ligestiller taxierhvervet og området for tilladelse til offentlig servicetrafik, finder foreningen ikke, at forslaget i tilstrækkelig grad sikrer lige konkurrence, og dermed vil den glidning, hvor incitamentet til at drive en taxi-forretning forsvinder, fortsætte. DTR savner, at forslaget anerkender, at taxierhvervet har en serviceforpligtelse sammen med, at en væsentlig del af grundlaget for forretningen er beroende på offentlig kørsel. DTR 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.

DTR foreslår, 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 forsyningsikkerhed på de former for køretøjer, hvor trafikselskaberne er forpligtet til at levere. 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 tilstrækkeligt omfang kan levere.

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening fraråder, at lovforslaget fremsættes. DTA finder som udgangspunkt ikke, at der overhovedet er behov for en yderligere kategori i taxiloven, i særdeleshed ikke en kategori, hvor der ikke stilles de samme krav til tilslutningspligt og døgnbetjening.

DTA anbefaler i stedet, at man afvikler EP-tilladelser for køretøjer under 9 personer plus fører, medmindre disse er indrettet til to kørestole. Samtidig opfordrer DTA til, at det undersøges, 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, som man fra DTA's side anser for lovforslagets reelle formål, nemlig besparelse på de offentlige budgetter.

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark foreslår, at tilladelser til offentlig servicetrafik kun kan udstedes til køretøjer indrettet til befordring af 9 personer, føreren medregnet, da mindre vogne ikke opfylder arbejdsmiljøkravene for chauffører.

Danske Busvognmænd finder, at en konkurrencemæssig ligestilling mellem taxitilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik bør have som konsekvens, at anvendelsesområdet for tilladelser til offentlig servicetrafik udvides til at omfatte speciel rutekørsel (jf. lov om trafik-selskaber § 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.

DI Transport kan tilslutte sig de i forslaget nævnte formål. Men lovforslaget skaber ikke en fuld og endegyldig løsning på de forskellige problemfelter, der eksisterer omkring denne specielle kørselstype. DI Transport er i den forbindelse usikker 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, anbefales det, at vedtagelsen følges af en tilbundsående analyse af det fremtidige lovgrundlag for persontransporten.

Fagligt Fælles Forbund kan ikke anbefale forslaget. 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 omdannet til en egentlig persontrafiklov, som også omfatter buslovgivningen.

Der er en lang række uhensigtsmæssigheder 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.

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. 3F frygter, at hvis EP-tilladelserne kommer ind i den nuværende taxilov, så vil denne udvikling fortsætte.

Danske Handicaporganisationer kan tilslutte sig, 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. Foreningen er ligeledes enig i, at ansvaret for udstedelse af tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser er mest hensigtsmæssigt placeret hos kommunerne.

Foreningen 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 store vogne, der indkøbes.

Formålet med lovforslaget er dels at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser, hvor dette er praktisk muligt, dels at give mulighed for en decentral behovsvurdering også på området for tilladelser til offentlig servicetrafik, i det omfang kommunerne ønsker det.

Problemerne for taxier i tyndtbefolkede egne ses at være en del af den samlede tilbagegang i udkantsskemaerne, som blandt andet skyldes forandringer i erhvervsstrukturen, befolkningssammensætningen samt koncentration af erhverv og bosætning i og omkring de større byer.

Transportministeriet ønsker med forslaget ikke at afskaffe EP-tilladelser eller fastsætte unødige begrænsninger på de typer af køretøjer, der kan anvendes til kørslen. Der lægges derimod med forslaget op til, at det skal være op til en decentral vurdering, om der skal fastsættes antalsbegrænsning på tilladelser til offentlig servicetrafik.

Da en tilladelse til offentlig servicetrafik kun giver ret til udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikselskab, vil der ikke kunne stilles krav om serviceforpligtelser (tilslutningspligt, kørselspligt).

Der er i taxilovens § 5, stk. 5, krav om, at en indehaver af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Som et supplement til lovforslaget vil Trafikstyrelsen udarbejde et idékatalog med eksempler på best practice hos kommunerne. Kataloget vil give ideer til kommunerne og taxibranchen om, hvilke muligheder der er inden for de gældende regler. Det er indtrykket, at kommunerne langt fra er opmærksomme på den fleksibilitet for regulering på området, som allerede i dag eksisterer i taxiloven.

Der arbejdes på længere sigt mod en samlet revision af personbefordringsområdet, hvor det kunne overvejes at sammenskrive taxilovgivningen med buslovgivningen for at opnå et samlet regelsæt på personbefordringsområdet. Formålet skulle være at få busser, taxier og

køretøjer med tilladelser til offentlig servicetrafik til at spille sammen på den bedst mulige måde.

Dato 6. september 2010

Danske Busvognmænds forslag om at udvide anvendelsesområdet for en tilladelse til offentlig servicetrafik til også at gælde kørsel i henhold til kontrakt med en kommune vil indgå i overvejelserne i forbindelse med den samlede revision af personbefordringsområdet.

3. Generelle bemærkninger – decentral behovsvurdering

Kommunernes Landsforening oplyser, at 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 af 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 foreslås 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.

Udbydere af EP-kørsel pålægges med forslaget 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.

Danske Regioner oplyser, at regionerne får udført siddende patientbefordring dels gennem kontrakter med udvalgte leverandører om kørslen, dels gennem trafikselskabernes indkøb af samordnet kørsel, herunder patienttransport. 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.

Danske Regioner har behov for patientbefordring på tværs af kommunerne og også på tværs af regionerne. 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.

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

Efter foreningens 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.

Dansk Taxi Råd finder det isoleret set 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 kørsel.

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening anfører, at lovforslaget har bl.a. til formål at sikre en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for 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.

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark foreslår, at kommunerne højst må udstede 25 % tilladelser til offentlig servicetrafik i forhold til udstedte taxitilladelser.

Faglig Fælles Forbund finder, at 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 trafikkselskaber på tværs af kommunegrænser. Tilladelserne bør derfor fortsat udstedes centralt uden et kommunalt led.

Danske Handicaporganisationer finder, at det bør 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 trafikkselskabernes områder, mens taxitilladelserne er gældende inden for kommunegrænser. Foreningens 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.

Tilladelser til offentlig servicetrafik kan ikke anvendes til den siddende patientbefordring, som Danske Regioner får udført gennem kontrakter med udvalgte leverandører, idet tilladelserne kun kan anvendes til kørsel i forbindelse med kontrakt med et trafikkselskab. Siddende patientbefordring udføres af sygetransportkøretøjer, taxier eller busser.

Hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at tilladelser til offentlig servicetrafik giver et problem i relation til taxibetjeningen i udkantsområderne, kan de lægge loft på antallet af disse tilladelser. Hvis der ikke vurderes at være problemer i udkantsområderne, eller hvis problemerne ikke vurderes at have meget at gøre med antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik at gøre, kan kommunalbestyrelsen vælge ikke at lægge loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

Det er ikke hensigten med lovforslaget at forringe serviceniveauet for kørestolsbrugere. Der skal fortsat sikres en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for kommunens område, herunder mulighed for at få en storvognstaxi med lift.

Spørgsmålet om de økonomiske konsekvenser behandles i en særskilt proces.

4. Konkrete bemærkninger – decentral behovsvurdering

4. 1. Køretøjer, der kan anvendes i forbindelse med tilladelse til offentlig servicetrafik

Dansk Taxi Råd foreslår, at et køretøj, der anvendes til offentlig servicetrafik, tydeligt afmærkes med teksten "Offentlig servicetrafik". Reglerne for påskriften bør være lig reglerne, der gælder for taxi.

Danske Handicaporganisationer finder, at der bør der stilles enslydende krav til den indretning, der sker af biler til kørestolsbrugere.

Trafikstyrelsen vil i lyset af Dansk Taxi Råds forslag ændre bekendtgørelsen om særlige krav til taxier mv., således der kræves mærkning af

køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik.

Dato 6. september 2010

Grundlæggende er kravene til indretning af køretøjer med plads til kørestolsbrugere allerede ens.

4. 2. Administration af den decentrale behovsvurdering

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark foreslår, at hjemstedsadressen på de givne tilladelser til offentlig servicetrafik skal være en forretningsadresse i den udstedende kommune.

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

Foreningen gør opmærksom på, at kontrakter om samordnet kørsel med trafikselskaber i dag fungerer 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 trafikselskabet. 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.

Trafikselskaberne i Danmark anfører, at 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.

Endvidere 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.

I bemærkningerne til lovforslaget vil processen, der skal anvendes i de tilfælde, hvor en kommune ønsker en antalsbegrænsning på tilladelser til offentlig servicetrafik, blive beskrevet således:

Kommunalbestyrelserne skal efter en procedure, der vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, én gang årligt forhandle med Regionsrådet, om en eventuel antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik i

kommunen. Regionsrådet kan i forbindelse med forhandlingerne med de enkelte kommuner høre trafikskabet. Efter afslutningen af forhandlingen mellem kommunalbestyrelsen og Regionsrådet meddeler kommunalbestyrelsen transportministeren, om der ønskes fastsat en begrænsning af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, i givet fald med angivelse af antal tilladelser, der maksimalt må udstedes.

Hvis en kommunalbestyrelse har fastsat antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik i sin kommune, vil dette kunne have betydning for vognmandsvirksomheder med forretningsadresse i den pågældende kommune. I de tilfælde, hvor loftet for tilladelser til offentlig servicetrafik er nået, vil der ikke kunne udstedes flere sådanne tilladelser til vognmandsvirksomheder med forretningsadresse i kommunen.,

Ved forretningsadresse forstås virksomhedens adresse i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR).

Når de årlige meddelelser fra kommunalbestyrelser er modtaget, vil der til brug for ansøgninger om tilladelser til offentlig servicetrafik på Trafikstyrelsens hjemmeside blive offentliggjort oplysninger om eventuelle begrænsninger på tilladelser til offentlig servicetrafik.

4.3. Krav om kontrakt med trafikskab

Danske Busvognmænd anfører, at et krav om, at udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har en kontrakt med et regionalt trafikskab om almindelig rutekørsel, umuliggør 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.

Danske Regioner finder kravet om, at indehaveren har kontrakt med et trafikskab ulogisk, hvis det betyder, at regionerne ikke kan indgå kontrakter med udvalgte leverandører om siddende patientbefordring.

DI Transport anfører, at det fremgår af forslaget, at betingelsen for en tilladelse er, at der foreligger et kontraktforhold med et trafikskab. Det er uklart, hvorledes det administrative forløb er påtænkt udformet. Forestiller man sig, at der forud for et udbud 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 dømme ikke eksistere. Det mener DI Transport er uhensigtsmæs-

sigt i forhold til at sikre den nødvendige fleksibilitet i de moderne samhandelsformer.

Dato 6. september 2010

Det er ikke hensigten med lovforslaget at udelukke underleverandører for at udføre kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik. Teksten vil blive ændret således, at det er en betingelse, at indehaveren har kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik for et trafiksel-skab. Denne kontrakt kan være indgået direkte med trafikskabet eller med en vognmand, der har kontrakt med trafikskabet.

Trafikstyrelsen vil ved udstedelse af en tilladelse til offentlig service- trafik sikre sig, at ansøgeren har en sådan kontrakt. Hvis det fra tra- fikskabets side er et krav for at indgå en kontrakt, at den pågæl- dende vognmand har en tilladelse til offentlig servicetrafik, giver sty- relsen forhåndstilsagn om udstedelse af en sådan tilladelse.

Den siddende patientbefordring, som Danske Regioner får udført gen- nem kontrakter med udvalgte leverandører, er som tidligere nævnt ikke kørsel, der kan udføres af et køretøj med tilladelse til offentlig servicetrafik.

4.4. Eksisterende EP-tilladelser

Danske Busvognmænd forudsætter, at en kommunalbestyrelses be- slutning om etablering af antalsbegrænsning ikke påvirker allerede udstedte EP-tilladelser. Foreningen ønsker endvidere oplyst, om en undladelse af fornyelse af en allerede udstedt tilladelse med henvis- ning til en beslutning om antalsbegrænsning vil være lovmedholdeligt.

Allerede udstedte EP-tilladelser vil forblive i kraft, indtil de udløber.

En vognmand, der har en EP-tilladelse, vil ved tilladelsens udløb kun- ne få udstedt en tilladelse til offentlig servicetrafik, hvis den pågæl- dende har kontrakt om kørsel for et trafiksel-skab og opfylder de fast- satte kvalifikationskrav.

En vognmand, der har forretningsadresse i en kommune, hvor loftet for tilladelser til offentlig servicetrafik er nået, vil dog ikke kunne få udstedt en tilladelse til offentlig servicetrafik.

5. Konkrete bemærkninger – konkurrencemæssig ligestilling

5.1. Uddannelsesmæssige krav til førere

Danske Busvognmænd beder Transportministeriet overveje en længe- re overgangsperiode, da dette blandt andet vil give de nye kursister mulighed for at nyde gavn af et moderniseret kursus.

Dansk Taxi Råd efterlyser en beskrivelse af, hvordan opfyldelse af ud- dannelseskravet kontrolleres, idet der ikke stilles krav om førerkort lig førerkort til taxi, hvor myndighederne i den forbindelse kontrollerer uddannelseskravet.

Danske Handicaporganisationer finder, at der bør stilles enslydende krav til chaufførernes uddannelse.

Dato 6. september 2010

Fagligt Fælles Forbund finder, at der ikke er 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.

Indledningsvis bemærkes, at kursuskravet kun gælder førere af biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, og ikke førere af biler med EP-tilladelser efter busloven. Det er således kun i forbindelse med udstedelse af de nye tilladelser til offentlig servicetrafik, at kursuskravet får virkning.

Trafikstyrelsen forventer, at et moderniseret kursus for førere af taxier m.v. vil kunne udbydes fra 1. januar 2011. Overgangsperioden vil som foreslået blive forlænget til den 1. oktober 2011 for at sikre, at alle kursister kan nå at gennemgå kurset inden overgangsperiodens udløb.

Det vil blive ved en ændring af bekendtgørelsen om taxikørsel m.v. blive stillet krav om, at føreren af et køretøj med tilladelse til offentlig servicetrafik medbringer kursusbevis i forbindelse med politiets kontrol.

Transportministeriet har overvejet, om der også skulle stilles samme vandelskrav til førere af køretøjer til tilladelse til offentlig servicetrafik samt krav om førerkort. Efter nærmere overvejelse er det fundet mere hensigtsmæssigt, at det er trafiksekskaberne som i deres udbud – som professionelle udbydere – sikrer, at førernes vandel er i orden. Det vurderes således ikke umiddelbart at være nødvendigt at lovregulere området.

5.2. Krav til faglige kvalifikationer til indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik

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.

Foreningen foreslår i tilknytning til dette forslag, at det i de emner der indgår i taxivognmandskursus præciseres, at vognmandskurset også skal omfatte kendskab til kørsel for trafiksekskaber 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.

Dato 6. september 2010

DI Transport forstår forslaget tekst således, at kravet til faglige kvalifikationer også kan opfyldes efter de krav, der er fastsat i buslovgivningen. Dette er DI Transport enig i.

Eksisterende tilladelsesindehavere skal ikke gennemføre og bestå nyt vognmandskursus.

Danske Busvognmænds forslag vedrørende indholdet og varigheden af taxivognmandskurset vil indgå i Trafikstyrelsens arbejde med modernisering af kurset.

6. Øvrige konkrete forslag

6.1. Oplysning om indehavere til tilladelser til offentlig servicetrafik

Fagligt Fælles Forbund finder, at 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.

På Trafikstyrelsens hjemmeside er det muligt at finde oplysninger om alle EP-tilladelser udstedt efter den 1. februar 2008. Man kan ved at indtaste en virksomheds CVR-nr. finde oplysninger om den pågældende virksomheds gyldige tilladelser. Ved at indtaste postnummer kan man fremfinde alle EP-tilladelser udstedt til virksomheder bosiddende i det pågældende postnummer. Tilsvarende vil gøre sig gældende for tilladelser til offentlig servicetrafik.

6.2. Løn- og arbejdsvilkår i henhold til gældende kollektiv overenskomst

Fagligt Fælles Forbund finder, at taxilovens § 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.

Formuleringen af bestemmelsen i taxilovens § 5, stk. 5, svarer til bestemmelsen i buslovens § 18, stk. 3, og godskørselslovens § 6, stk. 4.

En eventuel ændring af taxilovens § 5, stk. 5, bør ses i sammenhæng med de tilsvarende bestemmelser i busloven og godskørselsloven.

6.3. Førerhunde i taxier

Dansk Blindesamfund oplyser, at lovforslaget ikke har relevans for foreningens medlemmer, men foreslår, at der i taxibekendtgørelsens bestemmelse om, at føreren har pligt til at medtage blinde eller svagtseende personer med førerhund, medmindre dette vil være til gene for førerens helbred, indføres krav om, at en gyldig afvisning kræver dokumentation for, at føreren har allergi.

Dato 6. september 2010

Forslaget vil indgå i den undersøgelse af taximarkedet, som Trafikstyrelsen er i gang med.

Bilag 1

Dato 6. september 2010

Organisationer:

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)

Danmarks Automobilforhandler Forening

Danske Advokater

Danske Bilimportører

Dansk Erhverv

Dansk Metal

Dansk Taxi Råd

Danske Busvognmænd

Danske Regioner

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening

Den Danske Bilbranche

De Samvirkende Invalide organisationer (DSI)

Det Centrale Handicapråd

Det Økologiske Råd

Danmarks Naturfredningsforening

DI

Fagligt Fælles Forbud (3F)

Forbrugerrådet

Forenede Danske Motorejere

Kommunernes Landsforening,

Landsorganisationen i Danmark

NOAH-Trafik

Rådet for Sikker Trafik

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Trafikselskaberne i Danmark