

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 10. maj 2011

Dok.id

J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 13. april 2011 stillet mig følgende spørgsmål 1094 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1094:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 28. marts 2011 fra Økonomisk forening for Persontransport vedrørende kommentar til L 173, jf. L 173 - bilag 4."

Svar:

Økonomisk forening for Persontransport henstiller i henvendelsen til, at EP-tilladelser/tilladelser til offentlig servicetrafik afskaffes, da disse tilladelser efter foreningens opfattelse ikke er fleksible og kan konverteres til taxi- og bustilladelser.

Alternativt foreslår foreningen, at der dels stilles samme krav til bl.a. uddannelse, som der stilles i forbindelse med taxi- og bustilladelser, dels at en vognmand med tilladelser til offentlig servicetrafik skal have en taxi- eller bustilladelse. Endvidere bør det tilstræbes, at køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, skal være indrettet til 2 kørestole/1 stor el-kørestol.

Der er for øjeblikket udstedt ca. 650 EP-tilladelser. Forslaget om afskaffelse af EP-tilladelser/tilladelser til offentlig servicetrafik vil reducere udbyderkredsen i forbindelse med trafikkselskabernes samordnede kørsel væsentligt, da kun taxivognmænd med taxitilladelser og busvognmænd med tilladelse til buskørsel vil kunne byde på kørslen.

Et krav om, at en vognmand med tilladelser til offentlig servicetrafik skal have en taxi- eller bustilladelse, vil ligeledes reducere udbyderkredsen, men selvfølgelig ikke i samme omfang som ved en afskaffelse af EP-tilladelser/tilladelser til offentlig servicetrafik. Samtidig vil iværksættere, f.eks. taxichauffører, være udelukket fra at få udstedt sådanne tilladelser.

Forslaget om, at tilladelser til offentlig servicetrafik kun kan udstedes til køretøjer, som er indrettet til kørestole, vil mærkbart mindske udbuddet af køretøjer, der kan anvendes i forbindelse med trafikkselskabernes samordnede kørsel.



Ifølge Trafikstyrelsens oplysninger er ca. 2/3 af de nuværende EP-biler ikke indrettet til befordring af kørestole.

Side 2/2

Trafikselskaberne i Danmark har oplyst, at de er afhængige af, at der både findes taxivognmænd og vognmænd med EP-tilladelser. Dette er nødvendigt for at være sikre på at kunne opfylde behovet hos kommuner og regioner (forsynings-sikkerheden).

En reduceret udbyderkreds/et formindsket udbud af anvendelige køretøjer vil have samfundsøkonomiske konsekvenser, da det efter oplysninger fra Kommunernes Landsforening og Danske Regioner vil medføre en væsentlig fordyrelse af kommuner og regioners lovpligtige kørsel, der udbydes af trafikselskaberne.

Med det foreliggende lovforslag tilstræbes en konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser, hvor dette er praktisk muligt. Det foreslås således, at der stilles energi- og miljøkrav til køretøjer, der anvendes til kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med de krav, der stilles til køretøjer, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport. Endvidere foreslås det, at der stilles uddannelseskrav til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med de krav, der i dag stilles til førere af taxier, limousiner og sygetransportkøretøjer. Lovforslaget har endvidere til formål at give mulighed for, i lighed med på taxiområdet, en decentral behovsvurdering på området for tilladelser til offentlig servicetrafik, i det omfang kommunerne ønsker det.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at det omtalte møde den 26. april 2011 ikke var et egentligt branchemøde, men et bilateralt møde med Dansk Taxi Råd, som Dansk Taxi Råd havde taget initiativ til.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt