

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Mail: lc@trafikstyrelsen.dk

Vanløse 14. december 2011

Høringssvar sagsnr. TS2030000-00009

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening DTA har modtaget forslag til ændring af taxiloven – lov nr. 633 af 15. juni 2011 i høring og har hertil følgende bemærkninger:

DTA finder ikke, der er grundlag for at iværksætte ændringer i den eksisterende lov, allerede 3 måneder efter den er trådt i kraft og endnu inden, det har været muligt at se virkninger af de ændringer, der trådte i kraft 1. september, og hvor "Tilladelser til Offentlig Servicetrafik" blev flyttet over i taxiloven.

Der er ikke belæg for Kommunernes Landsforenings og Danske Regioners påstande om, at den nugældende lovgivning vil betyde en fordyrelse af de offentlige kørsler.

Der er i den sammenhæng ikke medregnet den offentlige udgift til drift af trafikselskaberne, hvortil kommuner og regioner betaler.

Der eksisterer efter DTA's opfattelse ikke en mangel på køretøjer, indrettet til højst 9 personer inklusive føreren eller almindeligt indrettede taxier, som nødvendiggør en ændring af den eksisterende lovgivning. Såfremt kommunerne mener de kan registrere en sådan mangel eller oplever et yderligere behov, har den enkelte kommune mulighed for at udstede yderligere taxibevillinger. De køretøjer, man herved får ekstra på gaden, vil endvidere have forpligtelse til at servicere andre brugere end trafikselskaberne på alle tidspunkter af døgnet.

Derimod vil vi fra DTA's side godt kunne se et muligt behov udvidelse af antallet af køretøjer indrettet til højst 9 personer inklusive føreren, hvortil der er krav om, at de skal være indrettet, så de kan medtage minimum to kørestole. Disse køretøjer er der ikke et udtalt behov for til dækning af den almindelige taxikørsel.

Når der argumenteres for, at busvognmænd og iværksættere som f.eks. taxichauffører må lukke og indskrænke som følge af, at Tilladelse til Offentlig Servicetrafik betinger tilladelse til taxikørsel, så skyldes det alene, at disse grupper tidligere er blevet begunstiget ved at kunne konkurrere med taxivognmænd på ulige vilkår, idet disse jo ikke, i modsætning til taxivognmændene, har haft en serviceforpligtelse med tilslutningsforpligtelse og døgndækning.

Denne ulige konkurrence har betydet, at adskillige taxivognmænd har måttet indskrænke og er på nippet til at måtte opgive deres forretning med den konsekvens, at mange taxichauffører bliver arbejdsløse samt, at flere udkantsområder og mindre provinsbyer i Danmark bliver uden taxidækning. Tendensen er allerede synlig flere steder.

Etableringen og udvidelsen af de offentligt subsidierede trafikelskaber har, efter DTA's opfattelse, ikke betydet en billigere eller bedre offentlig kørsel. Det har alene betydet, at de reelle udgifter nu er meget ugenomsigtige i form af tilskud til drift af trafikelskaberne. En udgift der skal tillægges de timepriser, der skal betales til EP vognmændene for at gøre dem sammenlignelige med taxivognmændenes priser. Samtidig undlader man at gøre brug af den kompetence til planlægning og gennemførelse af kørsel, som ligger i taxiselskaberne og som i mange år har været garant for et højt serviceniveau og som er indeholdt i den timepris der bydes ind med fra taxiselskaberne.

Der er samfundsmæssigt og miljømæssigt stor forskel på, om man anvender kædekørsel, hvor flere biler kører samme ruter med forskellige passagerer, eller om man gør brug af samkørsel. Sidstnævnte har taxiselskaberne stor erfaring med. Man har blandt andet udviklet stor kompetence ved at sikre en økonomisk optimal skolekørsel rundt om i landet. En kørsel som samtidig er miljømæssigt optimeret ved, at der køres et så begrænset antal kilometer som muligt.

Taxierhvervet er lige som andre erhverv ramt hårdt af finanskrisen og har ikke mulighed for at opdyrke nye markeder og forretningsområder. Taxierhvervet er samtidig i forvejen meget konjunkturfølsomt, både hvad angår private kunder og virksomhedskunder. Ikke mindst er taxierhvervet samtidig, via den offentlige regulering, bundet op på en serviceforpligtelse, der alt andet lige medfører øgede grundomkostninger for taxivognmændene til vagtordninger og chaufførdækning af serviceforpligtelsen på alle døgnets timer.

Når erhvervet så nu samtidig i stigende omfang udsættes for ulige konkurrence i forhold til den offentlige kørsel, er en omfattende taxidød uundgåelig.

Af lovforslaget og bemærkninger hertil fremgår endvidere, at man påtænker ændringer i afgiftsreglerne, der yderligere vil begunstige indehaverne af tilladelser til offentlig servicetrafik på bekostning af taxibevillingerne.

DTA opfordrer derfor til, at der fra politisk side tages stilling til, om man fortsat ønsker at bevare en velfungerende og veldrevet taxibranche i Danmark, der fungerer som et væsentligt supplement og alternativ til den offentlige kollektive trafik, eller om man fra politisk side alternativt ønsker, at der skal være store områder og mange tidspunkter, hvor der ikke er findes taxier, der kan supplere den offentlige kollektive trafik.

På den baggrund opfordrer vi fra Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforenings side til, at man her og nu undlader at lave ændringer i taxiloven, men ser, hvordan den nugældende lovgivning rent faktisk kommer til at fungere.

Samtidig opfordrer vi til, at man fra politisk side iværksætter et trafikpolitisk udredningsarbejde, hvor der ses på en længere sigtet planlægning af den kollektive trafik, hvor taxi indgår som supplement og alternativ til den offentlige kollektive trafik, i stedet for at lave nye kortsigtede ændringer, som vil få utilsigtede virkninger, der kun vanskeligt kan genoprettes.

De i forvejen vanskeligt stillede udkantsområder, vil ikke blive bedre stillet ved, at man fjerner eller undergraver den kollektive trafik ved at aflive taxibranchen.

I håb om, at vores bekymringer om virkningen af de påtænkte lovforslag vil blive taget alvorligt skal vi fra DTA's side hermed tilbyde at deltage i et udredningsarbejde om den kollektive trafik i Danmark.

Venlig hilsen

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening



Gert Mark
Formand



Jens Vegge Bjørck
Direktør