

Jørn Færch  
Nibevej 100  
9200 Aalborg SV  
Tlf. 2096 4707  
E-mail: [jfaerch@yahoo.com](mailto:jfaerch@yahoo.com)

---

Folketingets Trafikudvalg

Aalborg, den 26. oktober 2011

### Vedr. L.173 – ændring af lov om taxikørsel m.v.

1. juni 2011 blev L-173 vedtaget af et flertal i Folketinget bestående af V, K og O.

Imod lovforslagets vedtagelse stemte alle øvrige partier.

Loven har som hovedformål at forhindre taxifrie zoner i specielt udkantsområderne samt at sikre lige konkurrencevilkår, de såkaldte EP-tilladelser og Taxitilladelser i mellem.

Det fremgår af Folketingets 3. behandling af lovforslaget, at samtlige partier, der stemte imod lovforslagets vedtagelse, opfattede lovforslaget som en gang hastværk og regulær lovsjusk, idet VKO bl.a. havde ignoreret bekymrende kommentarer mod forslagens vedtagelse fra en så betydningsfuld aktør som DI-Transport.

VKO implementerede umiddelbart forud for 3. behandlingen en overgangsordning, som man mente, ville give den enkelte berørte EP-tilladelsesindehaver en fair mulighed for at afvikle eller ændre sin virksomhed eller på anden måde tilpasse sin virksomhed til den nye lovgivning.

Det er netop denne overgangsordning, der allerede nu kan forudses at ville volde alvorlige økonomiske problemer for ganske mange vognmænd, der driver deres virksomheder med hovedvægten lagt på EP-tilladelser.

Overgangsordningen kan inddeles således:

- a) EP-tilladelser kan fortsat benyttes, indtil deres gyldighed udløber.
- b) Udløber EP-tilladelsernes gyldighed i en kontraktperiode, kan gyldigheden forlænges indtil kontraktophør.

Idet jeg antager, at ganske mange vognmænd befinder sig i en situation, som den jeg befinder mig i, vil jeg eksemplificere overgangsordningens forhåbentlig utilsigtede virkninger med udgangspunkt i min egen virksomhed.

Jeg er indehaver af 16 EP-tilladelser, hvoraf 2 tilladelser benyttes efter buslovens almindelige regler (køretøj indrettet til befordring af mindst 10 personer, føreren medregnet (M2-køretøjer)), mens de resterende 14 tilladelser benyttes efter buslovens særlige regler (køretøj indrettet til højst 9 personer, føreren medregnet (M1-køretøjer)).

Kørslen med disse 16 EP-tilladelser udføres som almindelig rutekørsel i h.t. kontrakter indgået med Nordjyllands Trafikselskab (NT).

Samtlige 16 EP-tilladelser udløber 31. januar 2012, selvom de successivt er udstedt af Trafikstyrelsen i løbet af den 5-årige periode, der ligger forud for udløbsdatoen.

Kontrakternes start- og udløbsdato samt antal og anvendt vogntype er som følger:

01.08.2011-30.06.2014: 1 kontrakt om fast kørsel med 1 stk. M1-køretøj

08.08.2010-30.06.2013: 3 kontrakter om fast kørsel med 3 stk. M1-køretøjer

08.08.2010-30.06.2013: 2 kontrakter om fast kørsel med 2 stk. M2-køretøjer

01.03.2011-29.02.2012: 3 kontrakter om fast kørsel med 3 stk. M1-køretøjer

01.03.2011-29.02.2012: 7 kontrakter om variabel kørsel med 7 stk. M1-køretøjer.

Samtlige kørselskontrakter kan efter overgangsordningen søges forlænget til kontraktens udløbsdato.

29. februar 2012 brænder jeg således inde med 9 stk. M1-køretøjer, der efter loven ikke længere kan anvendes til almindelig rutekørsel for trafikselskaber eller nogen anden erhvervmæssig personbefordring.

Et af disse M1-køretøjer kan dog benyttes til udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikselskab på baggrund af en tilladelse til Offentlig Service Trafik, som kan udstedes på grundlag af den ene tilladelse til taxikørsel, som jeg er indehaver af.

4 af M1-køretøjerne kan efter 31. december 2011 ikke anvendes til erhvervmæssig personbefordring efter taxiloven, idet der pr. 1. januar 2012 stilles krav om, at sådanne køretøjer skal opfylde Euro-6 miljøkravet. Disse 4 M1-køretøjer, der er indkøbt i 2010, opfylder alene Euro-5 miljøkravet og har ikke tidligere været indregistreret som taxier. Sælger jeg disse køretøjer før 31.12.2011, kan jeg ikke opfylde mine kontraktlige forpligtelser overfor NT, som først ophører 29.02.2012.

7 af disse M1-køretøjer er indkøbt i 2010 og 2011 på 3-årige leasing- og købekontrakter.

Af indlysende årsager kan hverken jeg eller andre vognmænd i en tilsvarende situation overleve en sådan overgangsordning rent økonomisk.

Jeg kan af samme grund fuldt ud tilslutte mig Fru Anne Baastrups (SF) kommentar (32) til hr. Kristian Pihl Lorentzen(V) om, at han burde skamme sig (hvilket han i øvrigt meddelte ikke at gøre – tværtimod).

Forslagsstillerne har indlysende ikke været klar over, at den ganske overvejende del af de kontrakter, trafikselskaberne indgår med vognmændene, omfatter en periode på ét år.

Havde VKO under 3. behandlingen lyttet til oppositionens argumenter om hastværk og lovsjusk og iværksat yderligere en høringsrunde, ville en situation som den, jeg og mange af mine kollegaer nu befinder os i, kunne have været forhindret.

Jeg er enig med Folketingets partier i, at den omsiggribende taxidød i yderområderne er uholdbar og at der bør gøres noget ved det. Blot burde indgrebet have været gennemtænkt og gennemført på en anstændig måde, således at de aktører, der måtte blive berørt af indgrebet, ville have haft en reel mulighed for at tilpasse deres virksomheder til den nye lovgivning.

Dette er ikke opnået med vedtagelsen af L.173.

Min appel til regeringen er herefter at ændre overgangsordningen – f.eks. således, at EP-tilladelser, der før 15. juni 2011 er udstedt til udførelse af almindelig rutekørsel for trafikselskaber med M1-køretøjer, forbliver i kraft indtil 1. marts 2014 eller indtil udløb af kørselskontrakter, der er indgået med et trafikselskab om udførelse af almindelig rutekørsel, før den 15. juni 2011.

En sådan lovændring vil medføre en reel mulighed for de berørte vognmænd til på en anstændig måde at få afviklet eller tilpasset deres virksomheder til den nye lovgivning.

Nordjyllands Trafikselskab har ved mail af 17. ds. meddelt, at fristen for at afgive tilbud på flextrafiks 18. udbud (almindelig rutekørsel) er den 7. december 2011 kl. 16.00.

Vil regeringen følge min appel eller gennemføre en anden kompenserende lovgivning, er en sådan lovændring således af særdeles hastende karakter.

Som curiosum bemærkes, at man i stedet for at flytte EP-tilladelser til M1-køretøjer fra busloven til taxiloven med opnåelse af samme ønskede resultat helt kunne have afviklet muligheden for at anvende M1-køretøjer, der ikke er indregistreret som taxier, til udførelse af den omhandlede kørsel for trafikelskaber, hvorefter alene taxier kunne anvendes til formålet med den pågældende vognstørrelse. Dette ville blot have krævet en liberalisering af taxihvervet, hvilket antageligt i mange sammenhænge ville have været en sund disposition – ikke mindst hvad angår prisdannelsen på og serviceniveauet ved taxikørsel.

Jeg står gerne til disposition for yderligere oplysninger ligesom jeg gerne uddyber forhold, udvalget måtte ønske uddybet.

Jeg vedhæfter nærværende mail NT's mail af 17. ds. tillige med et eksemplar af en af mine EP-tilladelser med begrænset anvendelse.

Med venlig hilsen

Jørn Færch