



Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. og registreringsafgiftsloven (Ophævelse af betingelse om tilladelse til taxikørsel for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik og fritagelse for registreringsafgift for af biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik)

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 2. december 2011 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v., registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. december 2011.

Følgende organisationer har ikke haft bemærkninger til udkastet til lovforslag:

- Dansk Erhverv.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Dansk Taxi Råd (DTR)
- Danske Busvognmænd
- Danske Regioner
- Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening (DTA)
- DI Transport
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- Kommunernes Landsforening (KL).

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.

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Telefon 7221 8800

E-mail: info@trafikstyrelsen.dk

Hjemmeside:
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 27. januar 2012
Sagsnr.: TS2030000-00009

Sagsbehandler: LC

2. Taxiloven

2.1. Ændring af betingelser for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik

Danske Busvognmænd støtter lovforslagets formål om at ophæve betingelsen om, at man skal være indehaver af en taxitilladelse for at opnå tilladelse til offentlig servicetrafik.

DI Transport kan tilslutte sig det foreliggende forslag, der betyder, at kredsen af virksomheder, der kan byde på kørselsopgaver for det offentlige, bringes tilbage til situationen før 1. september 2011.

3F er positive over for, at kredsen for, hvem der kan byde på kørselsopgaver for trafikselskaberne, udvides, så vognmænd eller selskaber uden bevilling kan forsætte deres forretning ved kommende udbud.

KL har ingen bemærkninger til forslaget om ændring af betingelserne for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Danske Regioner konstaterer med tilfredshed, at der med lovforslaget lægges op til en tilbagerulning af den forudgående ændring af taxiloven, hvorefter der skete en begrænsning på udstedelse af EP-tilladelser/tilladelser til offentlig servicetrafik og følgelig en begrænsning på mulighederne for konkurrenceudsættelse af den siddende patientbefordring i regionerne.

DTR og DTA finder ikke, at der er grundlag for at iværksætte ændringer i den eksisterende lov allerede 3 måneder efter, at den er trådt i kraft. Det havde været formålstjenligt at se effekterne af lovændringen, før man endnu engang vælger at lave tingene om.

Organisationerne opfordrer til, at man stiller et indretningskrav til køretøjer – at det skal være indrettet til befordring af mindst to kørestole – for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik, som branchens organisationer foreslog i foråret 2011.

Baggrunden for lovforslaget er at udvide kredsen af virksomheder, der kan byde på kørselsopgaver for trafikselskaberne, således at det ikke kun er taxivognmænd, der kan byde. Endvidere er baggrunden at undgå, at der sker hel eller delvis lukning af buskørselsvirksomheder, som tidligere har kunnet byde på sådanne kørselsopgaver, men som efter lovændringen pr. 1. september i år ikke ville kunne byde på grund af manglende taxitilladelse.

Forslaget om at stille indretningskrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, vil mindske udbuddet af køretøjer, der kan anvendes i forbindelse med trafikselskabernes samordnede kørsel, mærkbart.

2.2. Analysearbejde om erhvervsmæssig personbefordring i personbiler

KL ser positivt på, at der skal gennemføres en analyse af mulighederne for en samordning af reglerne for erhvervsmæssig personbefordring i personbiler, som også tager sigte på at skabe et mere velfungerende marked og herunder sikre gode rammer for personbefordring i landdistrikter.

DI Transport, Danske Busvognmænd og 3F finder, at der bør nedsættes et persontransportudvalg bestående af de relevante myndigheder og organisationer, der kan tage persontransportområdet op til revision.

DTR støtter forslaget om nedsættelse af et persontransportudvalg, men finder, at taxibranchen ikke kan vente på et sådant udredningsarbejde, da der også er behov for løsninger her og nu.

DTA opfordrer til, at man fra politisk side iværksætter et trafikpolitisk udredningsarbejde, hvor der ses på en langsigtet planlægning af den kollektive trafik, hvori taxi indgår som supplement og alternativ.

Det er hensigten at gennemføre en analyse af mulighederne for en samordning af reglerne for erhvervsmæssig personbefordring i personbiler, som også tager sigte på at skabe et mere velfungerende marked og herunder skabe gode rammer for personbefordring i landdistrikter.

Der er efter Trafikstyrelsens opfattelse en risiko ved at forfølge en samlet persontransportlovgivning, da buslovgivningen er præget af EU-regler, mens taxilovgivningen er dansk lovstof. En harmonisering risikerer derfor at ende på et relativt højt reguleringsniveau for taxier.

Udfordringen ligger efter styrelsens opfattelse primært i at samordne og lige-stille de forskellige kørselsformer konkurrencemæssigt inden for personbilsområdet.

2.3 Løn- og arbejdsvilkår i henhold til gældende kollektiv overenskomst

3F er bekymret over, at tilladelser til offentlig servicetrafik forbliver i taxiloven og ikke reguleres tilbage i busloven, da taxiloven ikke regulerer, hvilke overenskomster, som skal følges, som busloven gør. De vognmænd, der ikke er omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst, vil aftale provisionsbaseret løn til chaufføren og derved løndumpe på de bud, der gives over for trafikelskaberne. Dette problem kunne løses ved, at der i taxiloven bliver skrevet, at der skal aflønnes efter en kollektiv landsdækkende overenskomst.

Det er fastsat i taxilovens § 5, stk. 5, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Tilsvarende bestemmelser findes i buslovens § 18, stk. 3, og godskørselslovens § 6, stk. 4.

Det er ikke formuleringen i lovgivningen, men de overenskomstmæssige forhold på området der er afgørende.

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

3. Afgiftslovene

3.1. Afgiftsfritagelse af biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik

Danske Busvognmænd støtter ændringerne af afgiftslovene således, at køretøjer, der benyttes på baggrund af tilladelser til offentlig servicetrafik afgiftsmæssigt ligestilles med køretøjer, der benyttes på baggrund af EP-tilladelser.

DTR og DTA anfører, at de foreslåede ændringer i afgiftsreglerne vil begunstige indehavere af tilladelse til offentlig servicetrafik yderligere på bekostning af indehavere af taxibevillinger.

Baggrunden for lovforslaget er at sikre, at flytningen af tilladelsesudstedelsen fra busloven til taxiloven ikke vil have fiskal effekt. Ændringen tilsigter således alene at fastholde den afgiftsmæssige retstilstand på området, der var gældende indtil den 1. september 2011.

Efter aftale med Skatteministeriet er den del af lovforslaget, der omhandler ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, udtaget af lovforslaget.

Bilag 1

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik
Automobilbranchens Handels- og Industriforening
Bilbranchen
Brancheforeningen for Limousine Vognmænd
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)
Danmarks Automobilforhandler Forening
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Bil-Forhandler Union
Dansk Erhverv
Dansk Taxi Råd
Danske Advokater
Danske Busvognmænd
Danske Handicaporganisationer
Danske Regioner
Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening
De Danske Bilimportører
Det Centrale Handicapråd
Det Økologiske Råd
DI
DI Transport
Fagligt Fælles Forbund
Foreningen EP-Danmark
Kommunernes Landsforening
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Landsorganisationen i Danmark
NOAH-Trafik
Rigspolitiet
Taxinævnet i Region Hovedstaden
Trafikselskaberne i Danmark
Økonomisk Forening for Persontransport