



Transportudvalget  
Folketinget

MINISTEREN

Dato 21. marts 2012  
J. nr. 2012-492

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. marts 2012 stillet mig følgende spørgsmål 8 vedrørende L 78 – 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 af biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål 8:**

Vil ministeren kommentere den ”samlede løsningsmodel”, bestående af 5 punkter, som Danske Busvognmænd, Dansk Taxi Råd, 3F og DI Transport fremlagde i april 2011, senest gentaget i høringsvar til L78 fra Danske Busvognmænd, dateret 19.december 2011?

**Svar:**

I forbindelse med forslaget til ændring af taxiloven, der blev behandlet i foråret 2011, fremlagde Danske Busvognmænd, Dansk Taxi Råd, 3F og DI Transport et fælles forslag til løsning af EP-tilladelsesproblematikken.

Organisationerne foreslog for det første, at tilladelser til offentlig servicetrafik kun skal kunne udstedes til vogne med lift og plads til to kørestole.

Organisationerne foreslog endvidere, at tilladelser til offentlig servicetrafik også skal kunne anvendes til såkaldt speciel rutekørsel, og at der ikke skal være antalsbegrænsning på dem. Det indgik endvidere i forslaget, at tilladelser til offentlig servicetrafik skal udstedes efter busloven. Endelig blev det nævnt, at der skulle være en fornuftig overgangsordning for EP-tilladelser.

Som udgangspunkt har jeg ikke tænkt mig at kommentere meget konkret på disse forslag, da jeg mener, at det kommende udvalgsarbejde netop vil skulle have til opgave at vurdere sådanne forskellige konkrete løsningsmuligheder nærmere, jf. mit svar på spørgsmål 5. Derfor vil det ikke være rigtigt af mig at komme med håndfaste udmeldinger, netop når der skal igangsættes et grundigt arbejde på området.

Jeg vil dog gerne komme med nogle enkelte bemærkninger, herunder på baggrund af nogle af de overvejelser, der blev gjort i forbindelse med forberedelsen af det nuværende lovforslag, som kan indgå i udvalgets overvejelser.

Forslaget medfører, at udbuddet af køretøjer, der kan anvendes til trafikselskabernes samordnede kørsel, må forventes at blive mærkbart mindre, såfremt de kun skal kunne udstedes til vogne med lift og plads til to kørestole. Det vil som bekendt medføre højere priser for kommuner og regioners kørsel, der udbydes af trafikselskaberne, hvilket er vigtigt at holde sig for øje. Samtidig vil en konsekvens være, at kørslen udføres i større, dyrere og mere forurenende biler end nødvendigt.

Jeg kan også nævne, at tilladelser til offentlig servicetrafik er knyttet til kørsel for et trafikselskab, som i hvert fald ikke i dag har noget med den specielle rutekørsel at gøre (rutekørsel med en afgrænset personkreds, f.eks. skoleelever). Et trafikselskab må efter trafikselskabsloven alene udføre offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel.

Endelig vil jeg nævne, at baggrunden for, at tilladelser til offentlig servicetrafik udstedes efter taxiloven er, at der derved skabes en klar opdeling af køretøjer omfattet af taxiloven (personbiler) og køretøjer omfattet af busloven (busser). Umiddelbart mener jeg, at det er en fornuftig tilgang, hvilket også var vurderingen allerede i forbindelse med den seneste taxilovændring.

Men som sagt er jeg indstillet på, at der nu skal ses åbent på hele området i et udvalgsarbejde, og jeg vil derfor heller ikke på forhånd tage stilling til de enkelte løsningsmodeller, der kan komme i spil.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen