



Transport- og Bygningsminister Hans Chr. Schmidt  
Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K.

30. oktober 2015

## Revision af taxiloven - brancheopfordring

Kære Hans Christian

Udvalget om erhvervsmæssig befordring i personbiler fremlagde betænkning 1542 i oktober 2013. Betænkningen indeholdt en række moderniseringsforslag til den gældende taxilov.

På baggrund af udvalgets betænkning blev der i foråret 2014 udarbejdet et udkast til ændring af loven. Det blev foreslået, at de nuværende 4 tilladelsestyper erstattes af en universaltilladelse, at antalsbegrænsningen ophæves samt at der åbnes for, at taxikørsel kan organiseres i selskabsform. Der blev samtidig lagt op til at en revision som foreslået, ville forudsætte en afgiftsharmonisering mellem de forskellige kørselstyper.

Den tidligere regering opgav at arbejde videre med lovrevisionen. Dog gennemførtes ændringer i skattelovgivningen med henblik på harmonisering af skatte- og afgiftsstrukturen for de 4 kørselstyper med effekt fra januar 2015.

Selve taxiloven har således i dag samme detaljerede regulering og komplekse indhold, som før taxilovsudvalget blev nedsat. Det bliver stadig tydeligere, at reguleringen ikke giver passende løsninger på de krav, som samfunds- og teknologiudviklingen stiller. Det giver stigende problemer med at sikre betjening uden for de større byer, manglende evne til at finansiere ny teknologi og møde omverdenens forventninger til innovation og nye forretningsmodeller.

Nedenstående parter er af den opfattelse, at der er stort behov for at gennemføre en gennemgribende modernisering af taxiloven. Der er behov for at skabe grobund for ny udvikling og mere effektive forretningsmodeller.

Vi skal derfor opfordre regeringen til at iværksætte udarbejdelsen af et forslag til ny regulering af området erhvervsmæssig personbefordring i personbiler. Vi peger nedenfor på de mål, som en lovrevision bør opfylde, og på den baggrund – de helt centrale elementer i en moderniseret lovgivning. Derudover vil en ændring af lovgivningen også have positiv effekt for miljø- og trængselsudfordringerne.

## **Målsætninger for lovrevisionen**

Målsætningerne for en lovrevision er helt afgørende. En revision skal lede til nye vækstmuligheder for branchen og fjerne unødvendige barrierer for udvikling og vækst. Den skal også sikre ordnede forhold og et godt og relevant serviceniveau for brugere og købere. En lovrevision skal også give politiske tilvalgsmuligheder for dækning af kørselsbehov i yderområderne.

## **Centrale elementer i en kommende lovmodernisering**

Med ovenstående udgangspunkt anbefaler parterne, at lovrevisionen som minimum skal indeholde følgende elementer:

### **Tilladelsessystemet:**

Tilladelsessystemet bør harmoniseres med det øvrige transportområde, herunder gennem indførelse af centralt udstedte universaltilladelser, der skal erstatte det nuværende komplicerede system, og som kan dække over samtlige kørselstyper.

Universaltilladelsen skal give adgang til erhvervsmæssig personbefordring i personvogne, herunder adgang til at indgå kontrakter med trafikselskaber, kommuner og regioner om offentlig servicetrafik og adgang til at udføre taxikørsel, hvis de specielle betingelser herfor er opfyldt.

Ansøger skal opfylde en række nærmere fastlagte kriterier vedrørende uddannelse, vandel, økonomi og arbejdsmarkedsforhold mv. Tilladelsen bør være tidsbegrænset, f.eks. for en periode på 10 år. Kriterierne skal være opfyldt til stadighed.

### **Virksomhedsformen:**

Der bør indføres mulighed for fleksible virksomhedsformer (f.eks. aktieselskab) på taxiområdet i stedet for den nuværende begrænsning til personligt ejede virksomheder. Dermed gøres virksomhedsformen fleksibel for alle kørselstyper.

### **Adgang til markedet for almindelig taxikørsel**

De nuværende bestillingskontorers rolle skal ændres. De skal fremover varetage en central rolle i udviklingen, og herunder varetage adgangen til almindelig taxikørsel. I ovennævnte betænkning blev den nye rolle benævnt "kørselskontorer", en benævnelse som vi også anvender i det følgende.

Formidling af almindelige taxiture skal kun kunne finde sted på baggrund af en tilladelse til at drive kørselskontor. Det følger heraf, at indehavere af en universaltilladelse skal tilsluttes et kørselskontor for at få adgang til at udføre almindelig taxikørsel og limousinekørsel. Det skal tilsvarende overvejes, hvorledes adgangen til markedet for limousinekørsel indplaceres.

### **Kørselskontorer**

Adgangen til at drive kørselskontor skal hvile på et veldefineret tilladelsesgrundlag. Det vil være naturligt, at grundkriterierne herfor læner sig op ad de tilsvarende kriterier i Buslovens kapitel 4. Grundtilladelsen udstedes centralt (Trafik- og Byggestyrelsen), men kan suppleres med lokalt/kommunalt bestemte servicekrav. Det bør i den forbindelse

overvejes, at kommuner eller et fællesskab af kommuner får mulighed for at administrere adgangen til taximarkedet i et specielt område, som det for eksempel kendes fra Holland.

### **Dækning af kørselsbehov i tyndt befolkede områder**

Der er stor forskel på erhvervets vilkår og dets muligheder mellem by og land for at tilbyde almindelig taxikørsel i alle døgnets timer. Vi anbefaler derfor, at det vurderes, om der skal indarbejdes mulighed for at indføre særskilte koncepter i de tyndere befolkede områder.

Det kunne eksempelvis være i form af konkrete eneretsaftaler for almindelig taxikørsel eller i form af en udvidet model, hvor samtlige af en kommunes opgaver og servicebehov for personbefordring i personbiler (taxi, OST, sygetransport) integreres i et (eller flere) udbud under et.

### **Definitionsapparat**

Det bør overvejes at tydeliggøre det centrale definitionsapparat i forbindelse med revisionen. Herunder tydeliggørelse af begrebet "almindelig taxikørsel" og entydig grænsedragning mellem almindelig taxikørsel og samkørsel mv.

### **Klageadgang**

Det er et centralt ønske fra forbrugerside, at forbrugernes klageadgang i relation til almindelig taxikørsel forbedres. Vi anbefaler, at der i ny lovgivning indbygges en forventning til erhvervet om, at kørselskontorer etablerer en central klageadgang.

### **"Fleksible" maksimaltakster**

Den kommunalt fastsatte prisregulering kan med fordel erstattes af en mere differentieret takstfastsættelse, som vil give de enkelte kørselskontorer mulighed for at føre en "selvstændig" takstpolitik, der giver dem mulighed for at etablere en synlig virksomheds- og konkurrenceprofil i forhold til andre konkurrerende kørselskontorer.

Kompetencen bør således henlægges til det enkelte kørselskontor, der kan fastsætte selvstændig prisdannelse på taxikørsel i et geografisk område. Effekten af en ny takstmodel bør evalueres senest 5 år efter en ny lovs ikrafttræden.

### **Kontrol og tilsyn**

Kontrol- og tilsynssystemet skal indrettes, så det dels kan rumme hensynet til øget kommerialisering, men også kan varetage hensynet til brugerne i en sund balance med erhvervets muligheder for at imødekomme markedets behov.

Det forudsættes, at Trafikstyrelsen udsteder universaltilladelserne og fører tilsyn med, at betingelserne til enhver tid er opfyldt. På samme måde forudsættes det også, at Trafikstyrelsen udsteder tilladelse til at drive kørselskontor. Det forudsættes også, at Trafikstyrelsen har ansvaret for tilsynet med, at kørselskontorer opfylder de grundlæggende krav i tilladelsen. Dette kan evt. suppleres med, at den enkelte kommune fører tilsyn med lokale servicekrav til operatøren.

Det forudsættes, at der fortsat skal være krav om kontrolapparat ved almindelig taxikørsel. Af hensyn til at minimere risikoen for omgælder, herunder vedrørende skatter og afgifter, bør der også fastlægges krav til relevant og omkostningseffektivt kontrolapparat for de øvrige delmarkeder under en revideret taxilov.

### **Overgangsordning**

De ovenfor foreslåede ændringer vil betyde markante forandringer for det etablerede erhverv. Med en så gennemgribende reform anbefales det, at der ved implementeringen af ny regulering indarbejdes en rimelig overgangsordning, således at erhvervets aktører kan omstille sig.

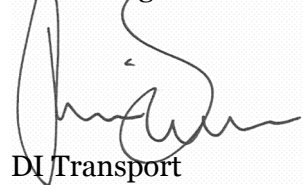
### **Fremtidens personbefordring, ny teknologi og adfærdsmæssige mønstre**

Udviklingen går hurtigt. Ny teknologi skaber nye muligheder, men også nye udfordringer. Adfærdsmønstrene forandrer sig. For eksempel vinder deleøkonomi-koncepter frem, og ændrer vores opfattelse af personbefordring, og udfordrer den traditionelle grænsedragning til erhvervsmæssig aktivitet. Vi opfordrer derfor regeringen til at inddrage spørgsmål af ovennævnte karakter i den videre proces.

Vi håber, du vil se positivt på vores henvendelse og ser frem til at indgå i en nærmere dialog. Vi står naturligvis til rådighed for et snarligt møde.

Nærværende skrivelse fremsendes også til Folketingets Transportudvalg.

Med venlig hilsen



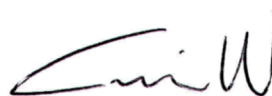
DI/Transport



Dansk Erhverv (på vegne af CAT og BTI)



Danske Busvognmænd



Dansk Taxi Råd