



NOTAT

Dato 7. marts 2019
J. nr. 2018-6280

Høringsnotat vedrørende Forslag til lov om ændring af taxilov (Reservation af 50 tilladelser til nulemissionsbiler pr. kvartal i overgangsperioden)

Høringen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 23. januar 2019 en række myndigheder og organisationer over udkast til forslag til ændring af taxiloven. Høringsfristen udløb 25. februar 2019.

1. Følgende har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TID), Brintbranchen, Bytaxiernes interesseorganisation (BTI), Dansk Erhverv, Dansk Persontransport, Det Økologiske Råd, Forbrugerrådet Tænk, Horesta, Københavns Lufthavne.

2. Følgende har ikke afgivet høringssvar: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhvervsfremme, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, DI Transport, Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), KL, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

Udkastet til lovforslag har desuden været offentligt tilgængeligt på www.hoeringsportalen.dk i høringsperioden.

Bemærkninger

Brintbranchen, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport og Københavns Lufthavne støtter alle lovforslaget.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet takker for opbakningen.

Forbrugerrådet Tænk og Det Økologiske Råd er positive over for forslaget og foreslår, at i fald de grønne tilladelser ikke efterspørges, at de så overgår til næste kvartals grønne tilladelser.



Transport-, Bygning- og Boligministeriet finder, at det bør fastholdes, at der udstedes 125 tilladelser pr. kvartal, således at der kontinuerligt kommer nye tilladelser på gaden.

Forbrugerrådet Tænk og Det Økologiske Råd mener det bør overvejes, hvordan licenserne fordeles blandt markedets aktører, så man understøtter nye spillere med en grøn profil.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet skal hertil anføre, at alle, der søger om en tilladelse og angiver, at de ønsker at tilknytte en nulemissionsbil til tilladelsen og som tillige opfylder kravene i § 3, vil på lige fod kunne deltage i lodtrækningen om de 50 tilladelser, der er reserveret til nulemissionsbiler hvert kvartal.

Forbrugerrådet Tænk og Det Økologiske Råd ser gerne, at de grønne tilladelser bliver stillet til rådighed ved udtrækning i april måned og ikke først i juli.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet kan oplyse, at lovændringen forventes at træde i kraft den 1. juli 2019, som er det tidligst mulige tidspunkt ændringen kan ske på.

Brintbranchen anfører bl.a., at i Danmark findes et netværk af brinttankstationer, men der er behov for en udbygning af kapaciteten, hvis bl.a. taxibranchens behov og kørselsmønstre skal understøttes yderligere. Det kræver – og kan uden problemer løses – via private investeringer, og der opleves i branchen betragtelig investeringsvillighed. Men problemet opstår, hvis man ender med et begrænset antal licenser under kritisk masse, der ikke er nok til at udløse investeringerne, men omvendt ikke kan klare sig uden. Derfor er det ifølge hørings svaret mest fordelagtigt i det samlede billede at lade en kritisk masse af licenserne samles i et geografisk område, således at infrastrukturen kan følge med.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet skal hertil anføre, at den geografiske begrænsning for brug af taxitilladelser blev ophævet med indførelse af den nye taxilov pr. 1. januar 2018.

Anvendelse af nye brændstoffer kræver ny infrastruktur i form af ladere og tanke med brint og udbredelsen heraf vil først ske, der hvor efterspørgslen er størst, men ministeriet mener ikke, at dette er et problem i forhold til udformningen af lovforslaget, fordi der ikke længere er en geografisk begrænsning på tilladelserne.

Dansk Persontransport, BTI og TID anfører alle, at det bør overvejes, om det skal være muligt at søge om forlængelse af fristen på 2 måneder i taxilovens § 41, stk. 3, for at angive registreringsnummeret på den bil, der ønskes anvendt til den konkrete tilladelse.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet har på den baggrund tilrettet lovforslaget og indsat en mulighed for, at der kan dispenseres fra 2 måneders



fristen, såfremt modtageren af en tilladelse kan fremvise dokumentation for at vedkommende har anskaffet sig en bil, men blot afventer levering af bilen.

Horesta påpeger, at lovforslaget vil betyde, at flere taxier vil rykke mod de store byer, fordi de 50 nulemissionsbiler med stor sandsynlighed vil køre i de største danske byer og det vil betyde, at der kun vil være 75 tilladelser hvert kvartal, der reelt kan komme til at køre i land- og ydreområderne. Horesta er af den opfattelse, at der fortsat opleves taximangel i de store danske byer og samtidig er det i flere og flere land- og ydreområder, hvor det er yderst vanskeligt at få en taxi. Horesta finder, at taximanglen har store omkostninger for turismeerhvervet og for land- og ydreområder.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet skal hertil anføre, at lovforslaget ikke ændrer på, at der fortsat vil være en overgangsperiode fra taxilovens ikrafttræden 1. januar 2018 til 31. december 2020, hvor antallet af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler er lagt fast i loven. Fra 1. januar 2021 vil der kunne udstedes et ubegrænset antal tilladelser.

Eftersom den geografiske begrænsning er blevet ophævet har taxierhvervet nu i større grad mulighed for tilrette sig efter kundernes behov, herunder er der mulighed for mere fleksible forretningsmodeller for både vognmænd og kørselskontorerne og fx mulighed for aftaler med restaurationsbranchen i højsæsonen eller ved specielle lejligheder.

For så vidt angår landdistrikter findes der allerede i loven to særlige muligheder, nemlig lempeligere regler for at etablere et kørselskontor i et landdistrikt samt mulighed for, at en kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille taxier til rådighed i et givent tidsrum.

BTI anfører, at de ud fra et forurenings- og samfundsmæssigt synspunkt er enig i, at nulemissionsbiler bør fremmes i videst muligt omfang, men frygter at lovforslaget ikke vil føre til de ønskede forandringer, da kun enligkørende vognmænd vil lægge billet ind på de klausulerede tilladelser. BTI anbefaler i stedet en hollandsk model, hvor anskaffelsen af nulemissionsbiler til erhvervsmæssig persontransport subsidieres.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet kan oplyse, at der ikke er planer om give tilskud til køb af nulemissionsbiler.

TID anfører, at de ønsker en justering af muligheden for at tilbagekalde en tilladelse, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, fordi vedkommende i forbindelse med erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelserne i taxiloven om udførelse af erhvervet uden at være i besiddelse af de til enhver tid krævede godkendelser og tilladelser.



Transport-, Bygning- og Boligministeriet skal hertil anføre, at denne mulighed allerede findes i taxilovens § 12, stk. 1, nr. 1, om muligheden for tilbagekaldelse ved groft eller gentagne gange at have overtrådt bestemmelser i taxiloven eller i de bekendtgørelser, der er udstedt i medfør heraf, og som følge deraf ikke kan sandsynliggøre, at virksomheden udøves på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

TID anfører, at de ikke finder, at tiden er moden til, at el-biler kan indtræde 100 pct. i taxiflåden, så længe der ikke er sikret et passende antal ladestandere.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet forventer, at interessen for at få en tilladelse til en nulemissionsbil vil være stor, fordi efterspørgslen hos kunderne for et grønt alternativ forventes at være til stede. Ministeriet anerkender, at der kan være en udfordring i forhold til infrastrukturen med ladestandere og tanke med brint.