



HØRINGSNOTAT vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel mv. (Kommunale fællesskaber)

Side 1/7

Udkastet til lovforslag har været sendt til følgende:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Det Centrale Handicapråd, De Samvirkende Invalideorganisationer, Dansk Taxi Råd, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, 3 F, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Politimestre i Danmark, HK/Stat Danmark, Hovedstadens Udviklingsråd, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Københavns Aktive Taxiforening, Landsorganisationen i Danmark, Politidirektøren i København (Taxikontrollen), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sammenslutningen af Bestillingskontorer, (Storkøbenhavns Taxinævn, Storkøbenhavns Taxi- Fører Forening, Skat, Transporterhvervenes Uddannelsesråd).

De indkomne svar refereres i det følgende. Transport- og Energiministeriets bemærkninger til de enkelte høringssvar er anført med kursiv.

Skat, Konkurrencestyrelsen, FDM, og Forbrugerrådet har alle ikke nogen bemærkninger til lovforslaget.

Storkøbenhavns Taxinævn har tilsluttet sig forslaget.

Storkøbenhavns Taxinævn har samtidig indstillet, at taxilovgivningen kommer til at omfatte en bestemmelse, hvorefter medlemmer af taxinævn skal vælges af de i området værende kommunalbestyrelser og blandt disses medlemmer.

Taxinævnet har videre indstillet, at kompetencen til at træffe beslutning om oprettelse af taxiholdepladser forbliver i de enkelte kommuner, uanset de pågældende kommuner i relation til taxiloven bliver omfattet af et kommunalt fællesskab.

Storkøbenhavns Taxinævns indstilling om valg af medlemmer til taxinævn angår efter Transport- og Energiministeriets opfattelse valg af medlemmer til den politiske ledelse af kommunale fællesskaber, som med lovforslaget får til opgave at administrere taxilovgivningen i områder, som omfatter flere kommuner, f.eks. hovedstadsområdet.

Transport- og Energiministeriet finder ikke grundlag for at fastsætte bestemmelser, som regulerer eller i øvrigt kan begrænse kommunernes muligheder for at indgå samarbejdsaftaler i henhold til § 60 i den kommunale styrelseslov.



Det bemærkes samtidig, at aftaler om kommunale samarbejder forudsætter godkendelse fra den eller de statsamtmand, der i henhold til § 47, stk. 2 i den kommunale styrelseslov fører tilsyn med de pågældende kommuner.

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Landsklub, 3 F Fagligt Fælles Forbund, HTSI, og Storkøbenhavns Taxi-Fører Forening udtrykker alle tilfredshed med forslaget.

Følgende af organisationerne har herudover yderligere bemærkninger:

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark har efterlyst mulighed for at overdrage taxitilladelser som led i salg af taxivirksomheder. Foreningen har samtidig understreget, at den ikke ønsker, at tilladelser frit skal kunne overdrages/sælges.

Taxitilladelser er antalsbegrænsede, og taxitilladelser kan derfor - som hovedregel - ikke overdrages til andre. Ifølge loven kan transport- og energiministereren, hvilket i praksis vil sige Færdselsstyrelsen, i visse tilfælde dispensere fra forbudet mod overdragelse af tilladelser.

Taxitilladelser kan således i henhold til administrativ praksis overdrages mellem ægtefæller, der har været fælles om at udnytte en eller flere taxitilladelser. Der kan endvidere gives tilladelse til, at taxitilladelser overdrages til børn (livsarvinger), som har deltaget mindst 10 år i udnyttelsen af den eller de pågældende tilladelser, og som ikke selv har tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring.

En imødekommelse af foreningens ønske vil efter Transport- og Energiministeriets vurdering føre til, at det vil blive - endnu - mere vanskeligt for personer, som ikke har mulighed for at købe eller at arve en bestående taxivirksomhed mv., at opnå tilladelse til taxikørsel.

Chaufførernes Landsklub har lagt vægt på, at tilsynet med taxierhvervet bliver forbedret.

3 F Fagligt Fælles Forbund har påpeget, at lovforslaget burde omfatte krav til tilsynsmyndighederne, der angiver intensiteten og karakteren af tilsynet med taxierhvervet.

Taxiloven angiver alene hvorledes Storkøbenhavns Taxinævn, der omfatter Københavns og Frederiksberg Kommuner og kommunerne i Københavns Amt, og kommunalbestyrelserne i kommunerne udenfor Københavns Amt skal administrere - herunder føre tilsyn med - taxierhvervet og med andre erhverv, der er omfattet af taxiloven.

Det antages, at de ovennævnte myndigheder har de bedste forudsætninger for at bedømme behovet for kontrol på dette område. Taxiloven har i øvrigt ikke



til formål at regulere kommunernes adfærd. Indførelse af en sådan regulering skønnes i øvrigt at være i strid med princippet om det kommunale selvstyre.

Side 3/7

HTSI har bemærket, at den gældende lov ikke er gearret til kommunalreformen. Organisationen kan i øvrigt tilslutte sig bemærkningerne til lovforslaget om, at nedlæggelsen af Storkøbenhavns Taxinævn ikke skal opfattes som en kritik af taxinævnets virksomhed.

Politidirektøren i København har fremsat en række supplerende forslag til revision af taxiloven, som angår redaktionelle ændringer af gældende bestemmelser i taxiloven, herunder ændringer, som følger af overgangsordninger, der ikke længere har relevans, og ændringer, der følger af senere vedtagne lovgivning.

Der er endvidere stillet forslag om indførelse af et standardreglement med regler om taxiers indretning, udstyr og benyttelse, som, i det omfang kommunerne ikke på eget initiativ har fastsat tilsvarende bestemmelser, skal gælde for samtlige kommuner. Formålet er at sikre en passende adfærd blandt taxiehvervets udøvere.

Der er videre stillet forslag om indførelse af en bestemmelse, som under visse omstændigheder pålægger indehavere af taxitilladelser objektivt ansvar for overtrædelser af lovgivningen, der er begået af disses ansatte. Der er endelig stillet forslag om indførelse af en overgangsordning for anvendelse og konvertering af tilladelser og godkendelser i henhold til taxiloven, der er udstedt før kommunalreformens ikrafttræden.

Transport- og Energiministeriet finder umiddelbart ikke, at de angivne forhold giver anledning til en tilbundsående redaktionel revision af taxilovens bestemmelser.

Kommunerne har ifølge den gældende lovgivning fornøden hjemmel til at indføre reglementer om taxiers indretning, udstyr og benyttelse. Storkøbenhavns Taxinævn har således udnyttet bemyndigelsen i taxiloven til at fastsætte bestemmelser i et reglement om taxiers indretning, udstyr og benyttelse. Transport- og Energiministeriet er derfor af den opfattelse, at der ikke er behov for yderligere regulering i denne henseende.

Transport- og Energiministeriet er i øvrigt af den opfattelse, at yderligere regulering i så henseende ville være i strid med princippet om det kommunale selvstyre.

Transport- og Energiministeriet er videre af den opfattelse, at der ikke er holdepunkter for at indføre bestemmelser, der pålægger indehavere af taxitilladelser ansvar ansattes retsstridige handlinger.



Kommunernes Landsforening og Færdselsstyrelse har drøftet kommunalreformens konsekvenser for administrationen af taxilovgivningen. Kommunernes Landsforening har på denne baggrund i august måned 2006 udsendt informationsskrivelse nr. 2063 til kommunerne, hvori det er oplyst, at tilladelser og godkendelser i henhold taxiloven, der er udstedt før kommunalreformens ikrafttræden den 1. januar 2007, forsat er gyldige. Der findes på den baggrund ikke grundlag for at iværksætte overgangsordninger som følge af kommunalreformen.

Følgende organisationer mv. har udtalt følgende:

ATD (Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark) ser positivt på forslaget om indførelse af hjemmel til etablering af kommunale fællesskaber på taxiområdet, og foreningen ønsker et ensartet tilsyn i hele landet, hvad enten der er tale om Storkøbenhavns Taxinævn område eller om et randområde.

ATD ser bl.a. positivt på, at de kommunale enheder får en størrelse – gerne - svarende til regionen, hvorved der kan indføres få, men specialiserede enheder rundt i landet, som fremover vil kunne forestå administrationen af taxiloven svarende til den model, der kendes i København i dag.

ATD finder, at det er en mangel, at der ikke i lovforslaget er taget stilling til spørgsmålet om takstkompetence.

ADT mener, at fritagelse af taxitilladelser for tilslutningspligten alene bør kunne ske på vilkår om betjening af et nærmere bestemt geografisk område. ATD har endelig efterlyst en revision af bestemmelsen i § 5, stk. 5, i loven om kollektive overenskomster.

Oprettelse af et kommunalt fællesskab indebærer bl.a., at de omfattede kommuner overdrager hele kompetencen - herunder takstkompetencen - i medfør af taxiloven til et kommunalt fællesskab.

Taxiloven angiver alene hvorledes Storkøbenhavns Taxinævn, der omfatter Københavns og Frederiksberg kommuner og kommunerne i Københavns Amt, og kommunalbestyrelserne i kommunerne udenfor Københavns Amt skal administrere - herunder føre tilsyn med - taxierhvervet og med andre erhverv omfattet af taxiloven.

Det antages, at ovennævnte myndigheder har de bedste forudsætninger for at bedømme behovet for kontrol på dette område. Taxiloven har i øvrigt ikke til formål at regulere kommunernes adfærd. Indførelse af bestemmelser om hyppighed og intensiteten af kontrolindsatsen på dette område skønnes i øvrigt at være i strid med princippet om det kommunale selvstyre. Det bemærkes endelig, at der ikke skønnes at være behov for at ændre bestemmelsen i § 5, stk. 5, i taxiloven om kollektive overenskomster.



Dansk Taxi Råd går ind for, at kommunerne udenfor hovedstadsområdet får mulighed for at etablere kommunale fællesskaber. Organisationen har ikke bemærkninger til forslaget om nedlæggelse mv. af Storkøbenhavns Taxinævn. Organisationen er imod forslaget om udvidelse af kommunernes adgang til at fritage taxitilladelser fra tilslutningspligten. Fritagelse fra tilslutningspligten bør efter organisationens opfattelse alene kunne ske på betingelse af, at en tilladelse fortrinsvis skal bruges til betjening af et nærmere bestemt geografisk område indenfor en kommune. Fritagelse uden et sådant vilkår indebærer efter organisationens opfattelse en urimelig forskelsbehandling og dermed en konkurrencemæssig skævvridning.

Organisation har derfor indstillet, at bestemmelsen i § 10, stk. 2, ændres, således at bestemmelsen – udtrykkeligt – kommer til at omfatte ufravigelige vilkår, der dels forpligter indehaveren af en taxitilladelse til fortrinsvis at skulle betjene et nærmere bestemt geografisk område indenfor kommunen, og dels forpligter indehaveren til at udnytte tilladelsen i et nærmere fastsat omfang, f.eks. krav om betjening af publikum i aften- og nattetimer.

Dansk Taxi Råds indstilling om kommunernes adgang til at fritage taxitilladelser fra tilslutningspligten indebærer en stramning i forhold til den gældende lov.

Kommunerne er ifølge loven forpligtet til at fastsætte antallet af taxitilladelser på grundlag af hensynet til en passende kundebetjening. Beslutninger om fritagelse af en taxitilladelse fra tilslutningspligten skal derfor ligeledes træffes ud fra hensynet til en passende kundebetjening.

Forslaget om at udvide kommunernes adgang til – på grundlag af en konkret skønsmæssig vurdering - at fritage taxitilladelser betingelsesløst fra tilslutningspligten, afskærer ikke kommunerne fra at fastsætte de af Dansk Taxi Råd anførte betingelser, hvis dette skønnes at være til fordel for kundebetjeningen.

Dansk Taxivognmænds Arbejdsgiverforening går ind for, at kommunerne udenfor hovedstadsområdet får mulighed for at etablere kommunale fællesskaber. Foreningen har ikke bemærkninger til forslaget om nedlæggelse mv. af Storkøbenhavns Taxinævn.

Foreningen er imod forslaget om udvidelse af kommunernes adgang til at fritage taxitilladelser fra tilslutningspligten.

Foreningen finder ligesom Dansk Taxi Råd, at fritagelse fra tilslutningspligten alene bør kunne ske på grundlag af nærmere fastsatte vilkår.



Fritagelse uden et nærmere vilkår om udnyttelsen af en tilladelse vil efter foreningens opfattelse vil indebære en urimelig forskelsbehandling og dermed en konkurrencemæssig skævvridning.

Foreningen har derfor indstillet, at bestemmelsen i § 10, stk. 2, om fritagelse fra tilslutningspligten ændres, således at bestemmelsen – udtrykkeligt – kommer til at omfatte ufravigelige vilkår om betjening af et nærmere geografisk område.

Lovforslaget udelukker ikke, at fritagelse for tilslutningspligten meddeles på betingelse af, at den pågældende taxitilladelse fortrinsvis skal benyttes til betjening af et nærmere bestemt geografisk område. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til Dansk Taxi Råds høringssvar.

Danske Busvognmænd støtter lovforslagets formål, der går på at skabe ensartede bestemmelser landet over.

Foreningen går ind for, at kommunerne udenfor hovedstadsområdet skal kunne etablere kommunale fællesskaber.

Foreningen er enig i, at alle myndigheder, som administrerer taxiloven skal være omfattet af det tilsyn, som følger af lovgivningen om tilsynet med kommunernes virksomhed.

Foreningen finder det hensigtsmæssigt, at Storkøbenhavns Taxinævn ikke nedlægges før et nyt kommunalt fællesskab er blevet etableret.

Foreningen anbefaler at bevare kommunernes mulighed for at fritage taxitilladelser fra tilslutningspligten på nærmere fastsatte vilkår. Foreningen har derimod afvist, at kommunerne skal have den i lovforslaget angivne mulighed for at fritage taxitilladelser fra tilslutningspligten.

Det bemærkes, at der i lovforslaget er taget højde for, at Storkøbenhavns Taxinævn ikke nedlægges, før der er etableret et kommunalt fællesskab, der dækker hovedstadsområdet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til Dansk Taxi Råds høringssvar.

KL finder, at muligheden for at oprette kommunale fællesskaber er en god og en fremadrettet løsning.

KL finder ikke behov for bestemmelsen i § 14 a i lovforslaget, som giver ministeren hjemmel til/mulighed for at pålægge kommuner at oprette eller at tilslutte sig kommunale fællesskaber.

KL har videre bemærket, at overvejelser om at oprette kommunale fællesskaber må omfatte de økonomiske konsekvenser for de omfattede kommuner.



KL har endelig taget forbehold for en efterfølgende behandling af forslaget i foreningens politiske udvalg.

Side 7/7

Bestemmelsen i forslagets § 1, punkt 4, om transport- og energiministerens adgang til at påbyde kommuner at oprette eller at tilslutte sig kommunale fællesskaber er alene tiltænkt anvendt i helt særlige tilfælde og med det formål at medvirke til at sikre eller fastholde en tilfredsstillende kundebetjening.

Således vurderes der at være behov for en fælles administration af taxiområdet i hovedstadsområdet, og et hovedsigte med bestemmelsen er således at sikre, at der etableres et kommunalt fællesskab i hovedstadsområdet, som kan overtage Storkøbenhavns Taxinævns opgaver.

Følgende organisation har udtalt sig direkte imod lovforslaget:
Københavns Aktive Taxiforening går ind for, at Storkøbenhavns Taxinævn nedlægges.

Foreningen er imod, at Storkøbenhavns Taxinævn afløses af kommunalt fællesskab, som skal varetage samme opgaver som taxinævnet.

Foreningen er imod, at der åbnes mulighed for, at etablere kommunale fællesskaber udenfor hovedstadsområdet.

Københavns Aktive Taxiforening går ind for en fuldstændig ophævelse af tilslutningspligten.

Foreningen mener, at Storkøbenhavns Taxinævn skal erstattes af et branchenævn, der er sammensat af repræsentanter for taxierhvervet, såvel vognmænd som chauffører, politi og af andre med tilknytning til erhvervet.

Foreningen har endelig efterlyst en revision af taxilovgivningen.

Foreningens forslag om at afløse Storkøbenhavns Taxinævn med et såkaldt branchenævn (der er ikke nærmere specificeret hvem der indgår i denne kategori) forudsætter en lovændring, der indebærer, at kommunerne fratages administrationen af taxilovgivningen.