

Samrådstale til et kommende lukket samråd
om forslag til lov om ændring af lov om
taxikørsel m.v. (Tilladelser til offentlig
servicetrafik og krav til beklædning af førere af
taxier) - L 173

Samrådsspørgsmål A

Ministeren bedes redegøre for, om ministeren overvejer at fremsætte ændringsforslag eller på anden måde præcisere lovforslaget med henblik på at imødekomme de mange forskellige interesser, der er i lovforslaget og som bl.a. fremgår af høringssvarene. Herunder bedes ministeren redegøre for, hvordan problemstillingen om offentlige service-tilladelser skal håndteres fremadrettet, hvis lovforslaget vedtages i den nuværende form.



Svar

Jeg kan svare bekræftende på, at jeg overvejer at fremsætte et ændringsforslag. Det vil jeg komme nærmere ind på om lidt. Men først vil jeg knytte nogle kommentarer generelt til lovforslaget og problemstillingen, og til de mange forskellige modeller, der efterhånden har været i spil.

Som I ved, er dette ikke nogen nem sag, og der er en række ønsker og behov, som desværre ikke så nemt lader sig forene. Det synes jeg også vores i øvrigt gode debat ved 1. behandlingen viste.

Der har i debatten været fremført flere modeller for udstedelse af tilladelser til offentlig servicetrafik. Generelt er udfordringen med disse modeller, at kommu-



nerne og regionerne anfører, at de indskrænker konkurrencen og dermed gør det dyrere at få kørt deres udbudte kørsel. Vi er ikke nødvendigvis enige med kommunerne og regionernes regnestykker, men der er nævnt ganske væsentlige årlige millionbeløb i den sammenhæng.

I forbindelse med 1. behandlingen og i spørgsmålene fra udvalget til lovforslaget har det f.eks. været foreslået, at tilladelserne kun kan udstedes til køretøjer, som er indrettet til kørestole, at tilladelser kun kan udstedes til køretøjer til mere end 8 passagerer eller at tilladelserne kun kan udstedes til taxivognmænd.

En model, hvor tilladelser til offentlig servicetrafik kun kan udstedes til køretøjer, som er indrettet til kørestole, vil



mærkbart mindske udbuddet af køretøjer til offentlig servicetrafik – det vi i øjeblikket kalder EP-kørsel.

Ifølge Trafikstyrelsen er ca. 2/3 af de nuværende EP-biler ikke indrettet til befordring af kørestole. Så det vil groft sagt betyde, at 2/3 af EP-bilerne forsvandt med denne model.

En model, hvor tilladelserne kun kan udstedes til køretøjer til mere end 8 passagerer, kræver tilladelse til buskørsel. Denne model er det samme som at afskaffe EP-tilladelser.

Det betyder dermed, at det fremover kun vil være taxivognmænd med taxitilladelse og busvognmænd med tilladelse til buskørsel der vil kunne byde på trafikselskabernes samordnede kørsel.



Den tredje – af dem jeg har nævnt her – indebærer, at tilladelser til offentlig servicetrafik kun kan udstedes til taxivognmænd. Den synes jeg faktisk – når jeg har fået set nærmere på den - virker fornuftig, og det er den, som mit ændringsforslag vedrører. Jeg vender tilbage til den om lidt.

Jeg vil dog forinden nævne, at der siden førstebehandlingen af lovforslaget – nærmere bestemt i sidste uge – er fremkommet endnu en model fra Dansk Taxi Råd, DI Transport, 3F og Danske Busvognmænd med seks hovedpunkter.

De vigtigste punkter i deres oplæg er, at tilladelser til offentlig servicetrafik kun udstedes til vogne med lift og to kørestolspladser, at der ikke skal være nogen



antalsbegrænsning i kommunalt regi på tilladelser til offentlig servicetrafik (som i det fremlagte lovforslag), og at tilladelser til offentlig servicetrafik kan benyttes til både almindelig rutekørsel (som jeg forstår som kørsel for trafikselskaber) og speciel rutekørsel (som jeg forstår som kørsel for kommuner og regioner).

Jeg kan oplyse, at jeg selv på et møde har vendt sagen med KL, og at KL overfor mig har oplyst, at de fortsat vil kræve dækning for øgede udgifter i forhold til disse nye forslag i størrelsesordenen 100 mio. kr. ift. forslaget, som det ligger i dag. Dertil kommer krav, såfremt det fastholdes, at der indføres samme krav til uddannelse og miljø, som i dag gælder for taxi-erhvervet.



Jeg mener således samlet set, at et ændringsforslag om, at man skal have en taxitilladelse for at erhverve en ep-tilladelse i stor udstrækning imødekommer de behov, der er, samt balancerer de forskellige hensyn.

Det betyder, at EP-tilladelser fremover kun kan udstedes til personligt drevne virksomheder, der også har en taxitilladelse. Og således at der kan udstedes én EP-tilladelse for hver taxitilladelse.

Trafikstyrelsen har her op til samrådet været igennem samtlige sager i deres system, og optællingen viser, at ca. 200 ud af de ca. 600 EP-tilladelser, der er udstedt på nuværende tidspunkt, er givet til taxivognmænd.



Jeg skal lige her for en god ordens skyld nævne, at Trafikstyrelsen tidligere har skønnet, at op imod 2/3 af EP-tilladelserne var givet til vognmænd, men som nævnt viser deres konkrete optælling, at det altså alene drejer sig om 1/3.

Til gengæld vil flere taxivognmænd søge om ep-tilladelse, når mulighederne for at få kørselsopgaver øges. Dette vil være med til at understøtte det økonomiske grundlag for at køre taxikørsel, og derigennem mulighederne for at opretholde en fornuftig taxi-betjening også i yderområder.

Tilsvarende vil kommunerne - såfremt de vurderer, at der ikke er tilstrækkelig



konkurrence om den udbudte kørsel -
kunne øge antallet af taxitilladelser.

Jeg vil snarest fremsende et konkret ændringsforslag til udvalget.

Lad mig til sidst nævne det forhold, at der jo er indgået en politisk aftale om Konkurrencepakken mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Kristendemokraterne. Det skete den 11. april.

Med Konkurrencepakken ønsker regeringen at styrke konkurrencen og fremme produktiviteten i en række forskellige serviceerhverv, herunder taxierhvervet.

Derfor skal det ifølge aftalen undersøges, om en liberalisering vil skabe lavere priser og bedre service for taxibrugerne.



Undersøgelsen vil også sætte fokus på at sikre erhvervet en sund økonomi uden samtidig at forringe taxibetjeningen i de tyndt befolkede områder. På baggrund af undersøgelsen skal der træffes beslutning om, hvorvidt en liberalisering er hensigtsmæssig.

Undersøgelsen skal være færdig inden udgangen af 2011. Og det er ret snart, vil jeg bare sige.

Set i lyset af Konkurrencepakken og at det generelt er min vurdering, at der er behov for at se noget bredere på reguleringen, mener jeg, at vi sammen skal gå videre med at se på mulighederne for en mere grundlæggende revision af reguleringen af branchen – herunder fornuften i en liberalisering af taxierhvervet og



hvordan vi også på længere sigt sikrer en rimelig betjening af hele landet.

Jeg kan jo konstatere, at man eksempelvis i Aalborg ad frivillighedens vej har fundet en udligningsordning mellem taxier, så det også kan betale sig at tage turene i udkanten af området. Det kunne man overveje, om man kunne lade sig inspirere af til en landsdækkende model i et nyt lovgrundlag.

Jeg vil derfor gerne starte et arbejde i dialog med branchen, kommunerne og andre interessenter om en sådan revision af taxiloven.

Synspunkterne fra den debat, vi har haft om det nuværende lovforslag, vil være et oplagt udgangspunkt.



Jeg vil derfor gerne invitere til en bredere drøftelse af taxiloven som sådan og de hensyn, den skal omfatte.

Jeg mener ikke, det skal afholde os fra at behandle det nuværende lovforslag, som jeg mener i alle tilfælde vil være et fremskridt, men vil blot nævne dette allerede nu.