

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål P om øget samkørsel, delebilsordninger mv.

Samrådsspørgsmål P - TRU alm. del,
stillet til transportministeren den 24.
november 2014:

Samrådsspørgsmål P

*I forbindelse med
trængselskommissionens arbejde blev
der foreslået en række tiltag for at
reducere trængslen. Blandt tiltagene
var øget samkørsel, f.eks. ved at
etablere opsamlingsparkeringspladser,
hvor folk kan mødes og køre videre
sammen og på den måde udnytte hver
enkelt bil bedre. Der er også etableret
forskellige andre typer*



delebilsordninger, som også kan medvirke til at mindske ressourceforbruget og antallet af biler på vejene. Den netop lancerede app Uber bevæger sig i et vist gråzoneområde mellem pirattaxa og de ovennævnte samkørselsordninger. Ministeren bedes på den baggrund redegøre for og indgå i en drøftelse om hvorvidt vi har den fornødne lovgivning til klart at skelne mellem lovlige taxaer og debilsordninger på den ene side og pirattaxaer på den anden.

Svar:

Indledning

Jeg vil allerførst sige tak for det stillede spørgsmål. Jeg vil dele min redegørelse op i tre dele:



For det første vil jeg beskrive de gældende regler for taxier, samkørsel og delebilsordninger og også komme ind på piratkørsel. For det andet vil jeg sige noget om hvilke muligheder, jeg ser på området fremover. Og til sidst vil jeg runde af med en kort konklusion.

Først til gennemgang af reglerne

Gennemgang af reglerne

– taxikørsel

Taxiområdet, dvs. den erhvervsmæssige persontransport, er meget tæt reguleret med mange komplicerede regler, som er vævet godt og grundigt ind i hinanden.

Der er tre elementer, som afgør, om der er tale om ”erhvervsmæssig kørsel”:

1. For det første, hvis kørslen foregår uden, at den person, der udfører kørslen har nogen



tilknytning til den, der lader sig transportere. De kender ikke hinanden og har heller ikke f.eks. et fælles mål, de vil opnå med turen, f.eks. at nå frem til samme arbejdsplads.

2. For det andet, hvis kørsel sker mod betaling, som chaufføren har en fortjeneste ved.

3. Og for det tredje, hvor kørslen udgør den pågældende chaufførs eller vognmands primære aktivitet.

Hvis bare ét af elementerne er opfyldt, er der tale om erhvervsmæssig persontransport, som kræver en taxitilladelse.



Det er kommunen, der udsteder tilladelsen, og kommunen fastsætter antallet af tilladelser i kommunen ud fra en vurdering af, hvad der er behov for af kørsel.

Antallet fastsættes ud fra hensynet til, at der skal være en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for kommunens område.

-Samkørsel

Dernæst til samkørsel: Her har føreren og passagen et fælles mål med turen, dvs. passageren og føreren skal begge det samme sted hen eller den samme vej på en del af strækningen.

Samkørsel er *ikke* omfattet af reglerne om erhvervsmæssig persontransport, så længe passagerens betaling ikke overstiger de omkostninger, som er



forbundet med kørslen. Derfor kræver kørslen heller ikke tilladelse.

Omkostningerne forbundet med kørslen er de direkte omkostninger som f.eks. udgifter til benzin eller diesel. Men ikke f.eks. slitage, forsikring eller vægtafgift.

*Mere præcise for
samkørsels-takst*

En ting, jeg har tænkt mig at se på, er, om der kan sættes nogle mere præcise rammer for, hvad der må betales for til føreren, når det drejer sig om samkørsel. Det står måske ikke helt klart for folk, hvad man må og ikke må i den sammenhæng – selvom det bør stå klart for enhver, at man i hvert fald ikke må tjene på det.

Jeg har derfor bedt mine embedsmænd se nærmere på et sådant initiativ. Man kunne eksempelvis lade taksten for



samkørsel følge statens takster for kørselsgodtgørelse. Her indgår godt nok også omkostninger til bl.a. slitage på bilen, men spørgsmålet er, om det ikke også er meget rimeligt, da det jo er en omkostning, der følger med det at have en bil.

Et sådant forslag til, hvilken takst, der skal kunne tages i forbindelse med samkørsel, skal afdækkes i samarbejde med Skatteministeriet. Mine folk vil derfor tage kontakt til Skatteministeriet.

-Delebiler

Går vi videre til *Delebiler*, så drejer det sig til gengæld typisk om en forening, der stiller en række biler til rådighed for foreningens medlemmer. En privat person har dog også mulighed for selv at udleje sin bil, f.eks. via en delebilsportal.



Det findes der allerede eksempler på i dag.

Medlemmerne betaler typisk et kontingent og en kilometerpris for brug af bilen.

Denne situation er heller ikke omfattet af reglerne om erhvervsmæssig personbefordring, fordi føreren befordrer sig selv, og kørslen kræver derfor ikke tilladelse.

Dette var kort beskrevet de relevante regler.

-Uber kørsel Så kan man spørge, hvor i dette system *Ubers kørsel* hører til?

Ubers kørsel består i - som jeg indtil videre har fået oplyst - at koble en



chauffør sammen med en passager via en app.

Chaufføren er typisk en privatperson med egen bil uden taxitilladelse.

Chaufføren kører herefter blot derhen, passageren beder om. Da føreren og passageren altså ikke har et fælles mål med turen, er der ikke tale om samkørsel. Det er ellers det, jeg har fået oplyst, at Uber har fremført. Det er dog vanskeligt at se, at chaufføren ikke skulle have til formål at tjene penge på turen.

Herudover får Uber en vis procentdel - så vidt vides mellem 15 pct. og 25 pct. af betalingen for turen. Betaling foregår via app'en.

Hvis det er rigtigt, at der på denne måde er tale om en indkomst for føreren og



også for Uber – udover udgifter forbundet med kørslen - er der tale om erhvervsmæssig persontransport. Det vil sige, at der efter mit ministeriums vurdering kræves en taxitilladelse.

Da der ikke foreligger en taxitilladelse, er der – ifølge vores lovgivning – tale om pirattaxier, blot i organiseret form.

Trafikstyrelsen har derfor meldt Ubers kørsel til politiet, og politiet har for få dage siden oplyst styrelsen, at de nu indleder en efterforskning af Uber.

Jeg kan nævne, at Uber - da de lancerede deres koncept i København – skrev en mail til ministeriet om, at de meget gerne ville stå til rådighed for et uddybende møde.



Trafikstyrelsen har derfor inviteret Uber til et møde med henblik på nærmere at få afklaret deres forretningsmodel i Danmark og give Uber mulighed for at forklare, hvis der er noget, vi skulle have misforstået. Jeg har imidlertid fået oplyst fra Trafikstyrelsen, at Uber har takket nej til at mødes.

Jeg vil gerne understrege, at det skal være sådan, at de, der ønsker at operere på taximarkedet, må konkurrere på lige vilkår.

Så det er min vurdering – som samtidig er svaret på det stillede spørgsmål - at vi har den fornødne lovgivning til at skelne mellem lovlige taxier, samkørselsordninger og



delebilsordninger på den ene side og ulovlige kørsler på den anden.

Fremadrettet

Men det betyder ikke, at der ikke er noget vi kan gøre bedre for at fremme den lovlige samkørsel og debilsordninger.

-Deleøkonomi

Deleøkonomier - hvor ikke alle hver især skal eje alting men kan dele goder, såsom f.eks. bilen - vinder ind på mange områder af vores hverdag.

Det skyldes mange faktorer: f.eks. den teknologiske udvikling, det store fokus på CO₂-udledning, trængsel på vejene, og ikke mindst et ønske hos forbrugeren om ikke selv at skulle anskaffe dyre forbrugsgoder, som står ubenyttet hen i lange perioder.



Ikke mindst ud fra denne tilgang er det vigtigt, at der er et varieret udbud af kørselsformer, herunder kørselsformer som indebærer, at man deler goderne.

Hvis vi på denne måde kan bidrage til mere grøn transport, bedre fremkommelighed på vejene, bedre kollektiv transport i bred forstand i yderområder, og mulighed for besparelser hos den enkelte, så er det noget, vi skal arbejde for. Og vi må dertil ikke lægge unødige hindringer i vejen for det.

Jeg kan nævne, at Transportministeriet gennem Trafikstyrelsens pulje til fremme af energieffektive transport allerede i dag deltager i flere projekter om delebiler og samkørsel.



*Projekt om el-
delebiler til
hospitalskørsel*

Et sådant projekt er f.eks. el-delebiler til hospitalskørsel. I projektet vil det blive testet om en større del af hospitalets kørsel, kan flyttes til el-delebilerne. Forventningerne er, at dette er muligt, og at det vil kunne reducere hospitalets udgifter til transport, samtidig med at transporten udføres i miljøvenlige elbiler.

Jeg vil også nævne, at der med den nye vejlov, der blev vedtaget før jul, vil blive åbnet op for, at kommunerne kan reducere eller helt ophæve parkeringsafgiften for køretøjer, hvis det har et miljømæssigt formål.

*-Den
teknologiske
udvikling*

I forhold til fremtiden vil jeg også gerne sige, at jeg tror, den teknologiske udvikling – f.eks. app-løsninger –



allerede er godt i gang med at hjælpe os på vej med udbud af nye kørselstilbud. Det er positivt, men det skal selvfølgelig ske efter ordnede forhold og efter reglerne.

Den nuværende taxilov rummer dog rigtig mange begrænsninger, som gør det meget vanskeligt at udvikle nye ydelser for branchen, der kan være med til at skabe vækst i de enkelte virksomheder. Efterhånden som nye teknologier vinder frem, er det min vurdering, at den stramme regulering af taximarkedet vil blive en større og større hindring for at udnytte nye muligheder i branchen.

*-Ny
taxilovgivning*

Det var blandt andet i det lys, at regeringen foreslog en helt ny taxilov,



der skulle have givet mere dynamik på markedet. Det var der imidlertid ikke et politisk flertal for i forbindelse med regeringens vækstpakke.

Men meget taler for, at vi på et tidspunkt – som følge af bl.a. den teknologiske udvikling og et stigende behov for at kunne imødekomme de forskellige behov for taxibetjening – vil blive nødt til at foretage ændringer i lovgivningen.

Konklusion

Jeg vil dog gerne samtidig understrege, at dette ikke betyder, at vi skal give los for alle mulige ydelser, hvor der ikke er styr på uddannelse, sikkerhed eller forbrugerbeskyttelse.

Og det er altså et helt afgørende princip, at deltagerne på markedet skal konkurrere på lige vilkår.



Men vi skal skabe rum for, at nye løsninger og serviceydelser kan komme i spil, uden at det skævvrider konkurrencen på tværs af det samlede taximarked.

Tak for ordet.