

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Att. Berit Gohr Kaptain
cc. Erik Toft
bgk@trm.dk, et@trm.dk, tr~trm.dk

Vedr. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udkast til forslag til taxilov
Modtagers j.nr. 2016-5596

Høringssvar fra 3F Transport

Et godt forslag

3F betragter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udkast til forslag til taxilov udkastet (herefter "udkastet") som rigtig godt fordi:

- En type tilladelser (universaltilladelser) erstatter det nuværende system med forskellige tilladelser, alt efter om vognmænd kører taxikørsel, sygetransport, limousinekørsel eller servicetrafik.
- Taxitilladelser udstedes fremover af Trafikstyrelsen i stedet for af landets kommuner. Danmark bliver dermed et stort marked uden begrænsninger for, hvor taxier må køre.
- Salg af kørsel med kunder skal foregå via et kørselskontor, der blandt andet står for effektiv skattekontrol, herunder registrering af alle ture.
- Chauffører skal fortsat have førerkort til erhvervmæssig persontransport og bevis på uddannelse.
- Et nyt landsdækkende ensartet system for prisfastsættelse indføres og erstatter den hidtidige lokale administration.
- De nugældende kommunegrænser for taxikørsel fjernes, så taxiselskaber kan operere på tværs af kommunegrænser over hele landet.
- Kravet om sædefølere, videoovervågning og taxameter fastholdes.
- Der fortsat kræves en særlig indretning af køretøjerne, ligesom man som vognmand skal have tilladelse til at drive taxikørsel.

Den politiske aftale om modernisering af taxiloven

Udkastet bygger på den politiske *aftale, Modernisering af taxiloven*, af g. februar 2017, indgået mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti. En aftale, som 3F langt hen ad vejen betragter som et godt svar på de forskellige påtrængende problemstillinger, som den erhvervmæssige persontransport (taxi, limousine, offentlig servicetrafik og sygetransport) står over for.

Det er 3F's vurdering, at udkastet på udmærket vis opfanger de ændringer, som aftalepartierne ønskede.

Desuagtet det gode udgangspunkt dog nogle få bemærkninger og forslag

Forslag fra 3F

1. Vedrørende forståelsen af "kollektiv overenskomst".

Udkastets formulering i §10 med hensyn til kravene til løn- og arbejdsvilkår er ikke fyldestgørende, henset til "Nortra-dommen" (Højesterets dom 146/2013) vedr. forståelsen af betydningen af formuleringen "de pågældende kollektive overenskomster". Følgen af højsteretsdommen er, at enhver kollektiv overenskomst på området kan lægges til grund for myndighedens vurdering af, om en chauffør aflønnes overenskomstmæssigt. Herunder såkaldte "køkkenbordsoverenskomster" indgået mellem en enkelt virksomhed og en forening af og blandt dens medarbejdere.

For 3F at se har dette aldrig været lovgivers hensigt med formuleringen, om end det i og med HR-dommen naturligvis må tages til efterretning, at lovgiver ikke har formuleret dette med tilstrækkelig juridisk klarhed og holdbarhed.

For 3F at se skal bestemmelsen formuleres med denne formulering (eller tilsvarende):

§20. Indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, jf. §3, skal følge de bestemmelser om løn og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Stk. 2. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

2. Vedrørende krav til chaufførernes forudsætninger og uddannelse

Udkastet følger langt hen ad vejen godt op på punkt 3 i den politiske aftale af 9.2.2017 om kravene til chaufførerne. Det fremgår af den politiske aftale, at chaufførerne fremover skal have et førerkort til erhvervmæssig personbefordring (i udkastet "omdøbt" til chaufførkort — jf. §7 i udkastet: *Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport*).

I udkastets §7 stk. 2 oplystes en række betingelser for udstedelse af chaufførkort, herunder gennemførelse af et godkendt kursus, inkl. beståelse af dertil hørende teoretisk og praktisk prøve. Samtidig fjernes kravet om bestået køreprøve B/erhverv.

I bemærkningerne uddybes, hvilke krav der påtænkes stillet til det nye chaufførkursus. Varighed 74 timer. Mere vægt på emnerne færdselslovgivning, energirigtig og passagervenlig kørsel samt brug af GPS o.l. seks individuelle køretimer. Samt fokus på kundeservice, konflikthåndtering og kommunikation. Videreførelse fra nuværende kursus af emnerne arbejdsmiljø, befordring af handicappede, taxilovgivning og førstehjælp.

3F finder det vigtigt, at temaer vedrørende arbejdsmarkedsforhold, herunder branchens overenskomstforhold, tilsvarende præciseres i opregningen af emner, der skal indgå i chaufførkurset. Dette med henblik på at modvirke utilsigtede løn- og arbejdsforhold i branchen.

Med hensyn til "aspiranternes" sprogfærdigheder fremgår det af udkastet, at der påtænkes sikring af et indgangsniveau mindst svarende til "Dansk 2" (jf. bekendtgørelsen om dansk for voksne udlændinge), hvilket 3F vurderer som et passende niveau. Det bør herudover præciseres, at undervisning, prøver m.v. skal foregå på dansk.

Med hensyn til aspiranternes modenhed indeholder udkastet forslag om fortsættelse af den nugældende minimums-aldersgrænse på 21 år, hvilket 3F ligeledes finder tilfredsstillende.

Med hensyn til opnået rutine i kørsel med almindelig personbil indeholder udkastet forslag om at en aspirant skal have haft kørekort B i mindst 3 år. For 3F at se er problemet i den forbindelse, at det at have haft kørekort i 3 år ikke i sig selv sikrer rutine i at køre bil. Under den nuværende ordning sikres et minimum af kørefærdighed via køreprøven B/erhverv. 3F forudsætter, at det ikke kan have været aftalepartierne hensigt at slække på kravene til de nye chaufførers kørefærdigheder. Derfor savnes yderligere præciseringer i udkastet med hensyn til, hvordan de tilsigtede kørefærdigheder sikres. Er det hensigten, at dette skal ske i forbindelse med den praktiske prøve, der skal gennemføres som afslutning på chaufførkurset? 3F efterlyser yderligere klarhed på dette punkt, herunder hvilke færdigheder, der

skal testes ved den praktiske prøve, samt nærmere om hvordan prøven skal foregå (med eller uden "censor", aspirantens retsstilling m.v.)

3. Vedrørende uddannelsen i at befordre ældre, handicappede m.fl.

En stor del af aspiranterne på chauffør-kurserne skal efterfølgende befordre ældre, handicappede m.fl.

En række udbydere kræver i dag gennemførelse af et eller flere af de såkaldte BAB-kurser for at udføre denne kørsel. Tages hele BAB-forløbet, varer dette fem dage.

Da også almindelige taxichauffører ofte skal befordre de særlige passagerer, der er i fokus i BAB-kurserne, kunne det overvejes at udvide det lovpligtige chaufførkursus med de emner, der i dag gennemgår i BAB-kurserne. Dette ville alt andet lige forøge varigheden af chaufførkurset med fem dage.

På vegne af 3F's Transportgruppe
Poul Christensen

Poul Christensen
Konsulent
3F Transport
21786444

^kAnkenævnet for Bus, Tog og Metro '-rVuTer...Vizr!'"u

Dato: 14. august 2017

Hørings svar fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro i anledning af høringsbrev fra Transport, Bygnings- og Boligministeriet af 30. juni 2017.
Ministeriets journalnummer: 2016-5596

Ad § 13: Tilbagekaldelse af tilladelse til at have kørselskontor:

- I det tilfælde hvor der oprettes et godkendt privat klagenævn i henhold til forbrugerklage-loven, bør der tages stilling til, om et kørselskontors manglende efterlevelse af en klage-nævnskendelse uden at indbringe sagen for domstolene eller manglende betaling af forfal-den gæld til klagenævnet i form af gebyr for tabt sag til klagenævnet, ikke også bør føre til, at en tilladelse kan tilbagekaldes efter en advarsel.

Ad § 20: Klageadgang:

§ 20, stk. 1 om indsamling af oplysninger:

- Der bør tages stilling til, hvor længe disse data skal gemmes, og om der skal være en frist dels for klage til kørselskontoret efter en given kørsel og dels for klage til klageorganet ef-ter kørselskontorets afgørelse, således at det i størst muligt omfang sikres, at data fortsat er til stede ved en ankebehandling.
- ABTM forudsætter, at klageorganet ikke skal behandle klager om, hvorvidt kørselskontoret overholder kravene til dataindsamlingen nævnt i § 20, stk. 1, jf. bemærkningerne side 61:

"Kravene vil blive udformet i en IT-instruks om krav til systemrevision af administrative systemer for kørselskontorer, jf. det foreslåede stk. 9 nedenfor. Det vil fremgå af instruksen, at den årlige revisionserklæring skal udarbejdes efter revisionsstandarden ISAE 3000. Transport-, bygnings- og boligministeren. kan herefter foretage stikprøvevis tilsyn af kørselskontorer baseret på dataanalyse af de løbende indsamlede data og de indsendte revisionserklæringer. Revisionserklæringen er som de øvrige krav i § 20, et krav for at opretholde tilladelsen til at være kørselskontor, jf. lovforslagets § 13, nr. 1, litra a, på samme måde som efterlevelse af de øvrige pligter i § 20."

Ad § 20, stk. 4 om oplysninger til kunden:

"Kørselskontoret skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur kan få følgende: Stk. 4.
9) de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1-6,
10) oplyst kørselskontorets navn, og
11) få information om klageadgang, jf. stk. 6."

Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby
tlf: 36 13 18 91

onsdag og fredag kl. 9.30-11.30

e-mail: mail@abtm.dk

www.abtm.dk

^kAnkenævnet for Bus, Tog og Metro '-rVuTer...Vizr!'"u

samt bemærkningerne side 61 n.:

"Det foreslås i *stk. 4*, at et kørselskontor skal sørge for at en kunde efter en kørt tur kan få følgende oplysninger: bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørslens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, kørselskontorets navn og oplysning om klageadgang. Disse oplysninger skal gives til kunden enten ved en kvittering i papirformat eller i elektronisk format, fx via en app, sms eller mail.

I forbindelse med en taxitur indgår kunderne således en juridisk aftale med kørselskontoret og ikke med vognmandsvirksomheden eller chaufføren. Kvitteringen er kundens dokumentation for den kørte tur og kan efterfølgende bruges i forbindelse med en klage over den kørte tur."

ABTM antager, at kunden kan klage til klageorganet, hvis dette ikke overholdes, hvilket dette burde fremgå af bemærkningerne. Klageorganet afgør herefter, om den manglende overholdelse af oplysningsforpligtelserne skal have indflydelse på, hvilke påstande, der lægges til grund, og vil formentlig desuden kunne udtale en kritik. Hvis et kørselskontor ikke overholder oplysningsforpligtelserne, bør dette vel kunne sanktioneres af den tilladelsesudstedende myndighed, da det handler om rammevilkårene.

Ad § 20, stk. 6 om klageordning:

- Ankenævnet for Bus, Tog og Metro vil være positivt indstillet på at bistå Taxi-klageorganet dog med forbehold for et evt. regnskabsmæssigt/skattemæssigt problem, hvis ATBM skal sælge ekspertiseydelse, som nævnt i bemærkningerne s. 62 mf.
- Hvis der i en egentlig *sammenlægning* - hvilket kræver enighed mellem de to nævn - ligger, at de to klageorganer assimileres til fx et "Ankenævn for Bus, Tog, Metro og Taxa", afviser trafikvirksomhederne v/ABTM at medvirke dertil, idet de to nævn af bl.a. regnskabsmæssige årsager skal være fuldstændigt adskilte, når ejerkredsen i de to klagenevne er hhv. offentlige og private virksomheder.

Selv om formanden og forbrugerrådsrepræsentanterne i ABTM måtte ønske og måtte få lov til at fortsætte i det nye taxi-klageorgan, vil der altså ikke blive tale om en egentlig *sammenlægning*, men om to separate nævn med egne regnskaber.

Ad § 20, stk. 6, bemærkningerne side 62, 3. afsnit:

"Desuden pålægges kørselskontorerne at være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen pålægges at oprette....

Udgifterne til etablering og drift af klagenævnet vil skulle finansieres af taxibranchen."

Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby

tlf: 36 13 18 91

onsdag og fredag kl. 9.30-11.30

e-mail: mail@abtm.dk

www.abtm.dk

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro'-rVuTer-Val!r!""i•

- Vedrørende opkrævning af den årlige tilslutningsfinansiering fra kørselskontorerne, der vil kunne løbe op i et større antal med meget forskellige profiler, foreslås det, at kørselskontorerne indgår i et forpligtende samarbejde, hvori en central instans sørger for opkrævningen af tilslutningsfinansieringen og en samlet indbetaling af denne til klagenævnet. Hvis man forestiller sig to separate klagenævne men med fælles sekretariat, er det ikke muligt med de nuværende ressourcer i regnskabsafdelingen i ABTM at udsende opkrævninger til et større antal kørselskontorer endside udsende rykkere, hvis der ikke betales. I ABTM foregår opkrævning og betaling fra de tilsluttede 9 trafikvirksomheder uden problemer. Ministeriet bør derfor tage stilling til, om opkrævning og indbetaling skal ske samlet for alle kørselskontorer fx via Dansk Taxiråd eller ministeriet selv eller anden instans.
- Desuden lader det sig vanskeligt gøre i praksis at oprette vedtægter /gennemføre vedtægtsændringer/godkende regnskaber med høring af et større antal kørselskontorer med muligt meget forskellige holdninger.

Ad bemærkningerne side 62, 3. afsnit:

"Det private klagenævn skal behandle civile tvister mellem et kørselskontor og en kunde.

Kunderne skal først have rettet skriftlig henvendelse til kørselskontoret og forgæves have forsøgt få en tilfredsstillende løsning med kørselskontoret, inden kunden kan klage til klagenævnet".

- Der savnes en stillingtagen til, hvorledes klageorganet skal forholde sig til klager fra firmaer, som har haft medarbejdere befordret med taxi, men hvor firmaet betaler regningen. I den forstand, som en forbruger normalt defineres, er en forbruger en person, som hovedsageligt handler uden for sit erhverv. Når pågældende er på arbejde og befordres i taxi, som betales af vedkommendes firma, er der herefter ikke tale om en forbruger i gængs forstand. Ministeriet har tidligere oplyst, at det drejer sig om ca. 1/3 af alle kørsler, hvor regningen betales af et firma. Der bør derfor tages udtrykkelig stilling til, hvorledes klageorganets kompetence skal være i disse sager.

Ministeriet har fx i bemærkningerne side 28, afsnit 2 anført, at der ikke skal være klageadgang vedrørende kørsel udført for offentlige myndigheder (fordi der ofte allerede kan klages til ABTM over dette). Endvidere nævnes i bemærkningerne på side 28, afsnit 4, at klage vedrørende databehandling skal indgives til Datatilsynet. Derudover begrænses klageorganets kompetence i bemærkningerne side 28, afsnit 5, således at der ikke kan behandles klager over personskade og tingsskade under kørslen, da disse forhold er dækket af køretøjets lovpligtige ansvarsforsikring.

Ad limousinekørsel:

- Det fremgår ikke af bemærkningerne eksplicit, hvorvidt limousinekørsel er omfattet af klageorganets kompetence.

Limousinekørsel behøver ikke at blive udbudt via et kørselskontor, jf. § 4, stk. 2 modsætningsvis samt bemærkningerne side 44 mf. Dette indebærer så vidt ses, at kunden stilles forskelligt i relation til muligheden for at klage til et kørselskontor og efterfølgende til klageorganet afhængigt af, om den pågældende limousinechauffør er tilknyttet et kørselskontor eller ej.

Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby

tlf: 36 13 18 91

onsdag og fredag kl. 9.30-11.30

e-mail: mail@abtm.dk

www.abtm.dk

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Hvis ja, er klageorganet kompetent og hvis nej, er modparten ikke et kørselskontor, og klageorganet dermed ikke kompetent.

- Ministeriet bør være opmærksom herpå. Ad

§ 21 og 22 om nationalt prisloft og prisberegning.

- **ABTM forudsætter, at klageorganet kan behandle klager over, om en given prisberegning er legitim, og om afregningen er holdt inden for det nationale prisloft, jf. bemærkningerne side 24 n:**

"Et kørselskontor skal kunne dokumentere, jf. forslaget § 21, stk. 4, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser. Et kørselskontor skal således kunne dokumentere, at de faste priser fastlægges på en sådan måde, at de i almindelighed vil være lig med eller lavere end taxameterprisen for den pågældende tur.

Uanset om prisberegningen foregår løbende (efter regning ved brug af taxametret prisberegningssfacilitet), eller der på forhånd er aftalt en fast pris, er det afgørende for forbrugersikkerheden og for at undgå snyd, at der for hver enkelt tur sker en registrering af tilbagelagt antal kilometer, tidspunkt og tidsforbrug og prisen for turen i taxametret og at der løbende sker en (real-tids)overførsel af disse data til kørselskontoret, jf. forslaget § 20, stk. 1."

- **Det kan imidlertid ikke antages, at klageorganet kan behandle klage over selve størrelsen af det nationale prisloft.**

Ad § 28 vedr. taxiens indretning mv.:

"§ 28 Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om bilernes afmærkning, indretning og udstyr, samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet, samt om kontroludstyr og kontroloplysninger m.v. Der kan fastsættes regler om, at indberetning af oplysninger om biler og udstyr skal ske i elektronisk form, herunder ved anvendelse af elektroniske blanketter m.v."

- **Det bør afklares, om klageorganet kan behandle klager over indretning, afmærkning og udstyr mv.**

Afslutningsvist præciseres det for god ordens skyld, at høringssvaret ikke indebærer en stillingtagen til en eventuel fremtidig samarbejdsrelation mellem ABTM og et taxanævn, idet dette må bero på drøftelse mellem de involverede ansvarlige parter, trafikvirksomhederne og taxabranschens kompetente organ, når loven er vedtaget.

Gammel Køge Landevej 9, 2500 Valby

tlf: 36 13 18 91

onsdag og fredag kl. 9.30-11.30

e-mail: mail@abtm.dk

www.abtm.dk

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Derudover kunne det overvejes, om det er nødvendigt så specifikt at foreslå et samarbejde med ABTM i lovbemærkningerne frem for blot at konstatere, at pligten til at oprette et klageorgan eksempelvis kunne ske ved at tilslutte sig et eksisterende godkendt klagenævn, uden specifikt at nævne ABTM.

På ankenævnets og de tilsluttede trafikvirksomheders vegne

Betina Johansen
Chefkonsulent, cand.jur.

i kontorfællesskab med:

Torben Heding Andersen (H)
Ejvind Koefoed (H)
Georg Meyer (H)
Kirsten Kristensen (L)
Mustafa Yalan Jesper
Bach (L) Morten Juul
Andersen Marisha
Høst

Medlem af Mackrell International

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

trm@trm.dk
cc. ettrm.dk og bqkgtrm.dk

14. august 2017
03684 CBN/TF

Høring over forslag til ny taxilov

Som advokat for Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TiD) skal jeg herved på forningens vegne afgive høringssvar i relation til de bestemmelserne om tilbagekaldelse af tilladelser samt efterprøvelse af administrative afgørelser herom ved domstolene.

Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TiD) ser positivt på en modernisering af loven og Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TiD) ser ligeledes positivt på, at stilles service og kvalitetskrav, hvis dette sker på en retssikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Om lovudkastets § 12, stk. 2:

Af lovudkastets § 12, stk. 2, fremgår:

"En tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, kan tilbagekaldes, hvis en chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7."

I bemærkningerne anføres bl.a. (min fremhævelse):

"Det foreslås i stk. 2, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal kunne tilbagekaldes, hvis en chauffør eller en anden person, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelsen af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelserne i § 12, stk. 1. nr. a- f), og det som følge heraf må antages, at indehaveren

ikke længere kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Der skal være tale om grove og gentagne overtrædelser, idet det ikke vil være rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved en grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelser af bestemmelserne i stk. 1, nr. 1. Tilladelsesindehaveren har ikke altid i en sådan situation mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelser af lovgivningen.

Det vil i denne forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af § 13, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af sit hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner, der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive erhvervs-mæssig persontransport i biler."

Kravet om, at det som følge af medarbejderens forhold må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelsen om at "udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen", må naturligt forstås således, at der skal være noget alvorligt at bebrejde den pågældende arbejdsgiver, hvilket må forudsætte, at arbejdsgiveren på bebrejdesværdig måde ikke har grebet ind i anledning af lovovertrædelser, som arbejdsgiveren har kendskab til.

Formålet med bestemmelsen støder imidlertid ind i den faktiske virkelighed, for arbejdsgiveren vil typisk ikke have kendskab til de strafbare forhold og bortset fra arbejdsmiljølovgivningens krav om 11/8 timers hvile heller ikke har mulighed for at få kendskab hertil. Arbejdsgiveren bliver ikke underrettet om straffesager mod en medarbejder vedrørende lovovertrædelserne i lovens § 12, stk. 1. Der gælder ikke på dette område regler om underretning til arbejdsgiveren om straffesager svarende til dem, der gælder for tjenestemænd og visse overenskomstansatte i statens tjeneste.

For at undgå unødigt angst i branchen bør det klart og tydeligt angives, at tilbagekaldelse er betinget af, at arbejdsgiveren har haft kendskab til de alvorlige forhold; men undladt at tage hensigtsmæssige skridt i den anledning. Der henvises endvidere til det nedenfor om § 15 anførte, hvor der foreslås en retssikkerhedsmæssig forsvarlig løsning, der samtidig vil være mere effektiv til at sikre reglernes overholdelse.

Om lovudkastets § 15:

I § 15 fastsættes, at ministeriet kan videregive oplysninger om medarbejderes strafbare forhold, men det fremgår ikke af ordlyden til hvem. Det bør udtrykkeligt fremgå af bestemmelsens ordlyd, at videregivelsen kan ske til tilladelsesindehaveren.

Det er i strid med reglernes formål, som må være at højne standarden i branchen ved at få "de sorte får" ud af branchen, hvis denne videregivelse af oplysninger først sker, når ministeriet tager en sag op om tilbagekaldelse af tilladelsen til tilladelsesindehaveren i anledning af medarbejderens forhold. Det er helt afgørende, at tilladelsesindehaveren forinden gøres bekendt med forholdene og dermed får mulighed for at rette for sig, jf. den ovenfor anførte.

I stedet for at først at videregive oplysningerne på dette sene tidspunkt, bør det være således, at ministeriet skal sende et "bekymringsbrev" om forholdene og bede tilladelsesindehaveren om at oplyse, hvad han vil gøre herved. Sag om tilbagekaldelse bør kun kunne rejses efter reglerne om arbejdsgiveransvar, hvis arbejdsgiveren undlader at tage hensigtsmæssige skridt efter denne underretning.

Det vil være retssikkerhedsmæssigt dybt betænkeligt, hvis denne videregivelse af oplysninger først sker, når ministeriet tager en sag op om tilbagekaldelse af tilladelsen til tilladelsesindehaveren i anledning af medarbejderens forhold, i stedet for tidligere, så der kan rettes op på forholdene.

Om "opsættende virkning" af indbringelse for domstolene, jf. lovudkastets § 16 og 17:

Udgangspunktet er, at indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse for domstolene har opsættende virkning; men retten kan bestemme, at der ikke skal være opsættende virkning. Det gælder også for tilbagekaldelse af tilladelser som følge af f.eks. færdselslovsovertrædelser, da vurderingen af grovheden af forholdene i forhold til udøvelse af tilladelsen beror på en konkret vurdering, og retten vil efter fuld bevisførelse med adgang til vidneførelse kunne bedømme grovheden anderledes end ministeriet på rent skriftligt grundlag.

I lovudkastets § 16 foreslås, at indbringelse for domstolene i to tilfælde ikke skal have opsættende virkning, og der henvises til § 14, stk. 1, nr. 2 og 3, og § 15, stk. 1, nr. 2 og 3. Ud fra sammenhængen må det være § 12, stk. 1, nr. 2 og 3, og § 13, stk. 1, nr. 2 og 3, der menes.

De 2 tilfælde er ved tilbagekaldelse af tilladelse til persontransport om forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, eller manglende opfyldelse af kravene til egenkapital. Tanken bag ved forslaget er formentlig en opfattelse af, at dette er objektivt konstaterbart. Om tilladelsesindehaveren kan præsentere et regnskab revideret af en godkendt revisor, som udviser den krævede egenkapital er ret objektivt; men det er spørgsmålet om størrelsen af gæld til det offentlige desværre ikke.

Da Skat forlod de gamle KOBRA og KMD systemer og gik over til EFI opstod der alvorlige problemer for Skat med at kunne dokumentere størrelsen af skyldneres gæld og herunder dokumentere, om indbetalinger ved bankoverførelse til Skat rent faktisk er fragået i skyldners gæld og i givet fald hvilke krav, som herved er blevet dækket.

Det er alvorlige problemer for skyldnere, at Skat ikke umiddelbart kan dokumentere deres hævdede krav og herunder om foretagne indbetalinger er bogført til nedbringelse heraf. Jeg har som advokat personligt kendskab hertil i flere sager, og problemerne har også været dækket i en stribe artikler i Berlingske, et par af disse vedlægges.

Som Skats systemer "fungerer" p.t. vil det være helt uansvarligt, hvis indbringelse af afgørelser om tilbagekaldelser af tilladelser som følge af gæld til det offentlige på over 100.000 kr. ikke automatisk tillægges opsættende virkning. Det kan måske ændres på et senere tidspunkt; men det forudsætter, at der forinden er kommet styr på Skats inddrivelse.

Den foreslåede procedure i lovudkastets § 16, stk. 4, 1. pkt., hvorefter retten ved kendelse kan bestemme, at virksomheden fortsat godt kan udøves, løser ikke problemet, da der meget nemt kan gå 3-6 måneder fra afgørelsen om tilbagekaldelse er truffet og indtil retten ville kunne tage stilling hertil, og på det tidspunkt er virksomheden død pga. manglende indtægter, uanset om retten måtte give tilladelse til videreførelse af denne under retssagen.

Helt tilsvarende gælder for afgørelser efter lovudkastets § 17.

Om prøvelse af "nærliggende fare for misbrug", if. lovudkastets §§ 12 - 16:

I lovudkastet er der regler om tilbagekaldelse af tilladelser som ansvarlig leder af en persontransportvirksomhed, et bestillingskontor og som taxichauffør kan tilbagekaldes, hvis strafbart forhold begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden. I udkastets § 16, stk. 2, henvises bl.a. til § 14, stk. 1, nr. 2 (som vedrører noget helt andet), hvor den rigtige henvisning må være til § 14, stk. 1, nr. 7.

Om prøvelse som civil retssag af retmæssigheden af tilbagekaldelse af tilladelse:

Lovudkastets § 16 indeholder regler om, at afgørelser om tilbagekaldelse af tilladelser kan kræves indbragt for domstolene som civil retssag til efterprøvelse af deres retmæssighed.

Ifølge udkastets § 16, stk. 1, 1. punktum gælder det alle tilbagekaldelser af tilladelser efter § 3 og § 5; men kun førerkort efter § 7 i tilfælde af strafbart forhold, som begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden. Det kan ikke være rigtigt, henvisningen i udkastets § 16, stk. 2, skal være til hele § 14, stk. 1 og ikke kun til § 14, stk. 1, nr. 7.

Om lovudkastets § 18:

I stk. 1 henvises til "nr. 3 og 3"!

Hvis Transportministeriet måtte ønske en uddybning af nogen af disse forhold, kommer såvel TiD som jeg gerne til et møde.

Med venlig hilsen

Carsten Bo Nielsen

BERLINGSKE

GRUNDELAGT 1749



MAGASIN

De hidtil bedste billeder af Jorden set fra rummet



EU-advarslere preller af på kriseramte briter

NYHEDER

NYHEDER

Er der hoved og hale i reglerne for adskillelse af køn?



De kalder ham den vredeste mand på Borgen

NYHEDER

SØNDAG 12. JUNI 2016

3 SEKTIONER · KR. 39,00 · UGE 23 · NR. 164 · ELDK

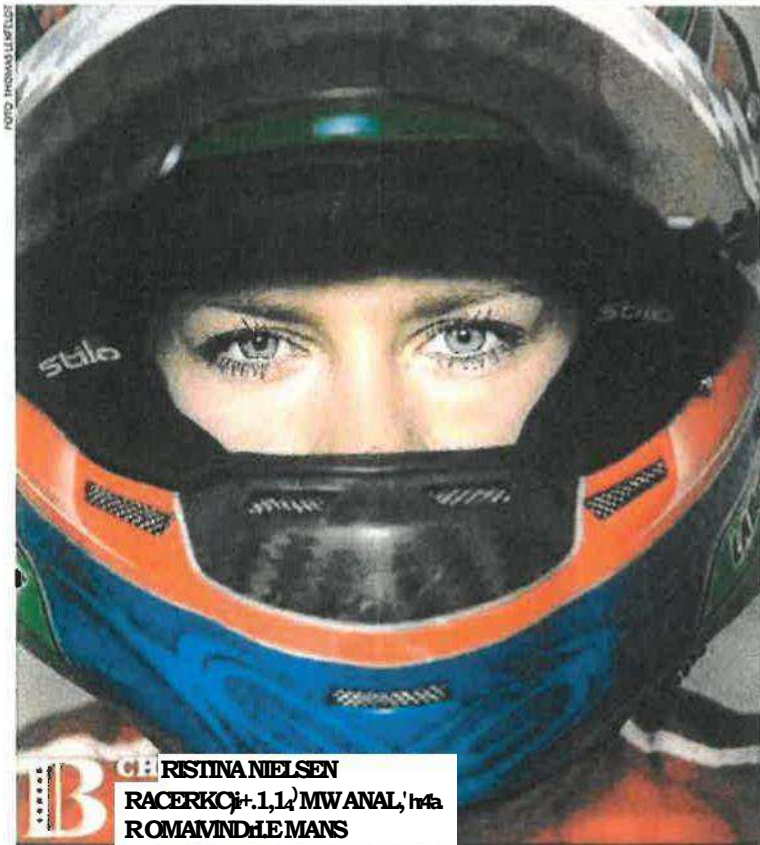


FOTO: THOMAS LILJELOU

B **CE** RISTINA NIELSEN
RACERKØR + 1,14 MW ANAL, 144
ROMA I VINDLE MANS

Skyldnere fanget i Skats kaos

Borgere med gæld til det offentlige rammes nu af sammenbruddet i Skats inddrivelses system EFL. Sagsbehandlingstiderne trækker ud, indbetalinger registreres for sent, og det er nærmest umuligt at få tilsendt en gældsopgørelse fra Skat, fortæller advokater og revisorer, der kalder det et retssikkerhedsmæssigt problem. Det kan heller ikke længere lade sig gøre at få en afdragsordning med Skat. Og mens månederne går, løber der renter på 8,05 procent på skyldnernes gældsposter. Det er helt urimeligt, når Skat er skyld i ventetiden, mener eksperter og politikere.

NYMEDE | MAGASIN

BYT-TIL NYT! 2 ALL-INCLUSIVE KAMPAGNER I USE

UTIKIL 100.000.

KØB INDEN 31. AUG. 2016 OG SPAR OP TIL KR. 100.000

Oplev humme i *~øbo* og Ellidelnip i *www.EsicoK*

5 > EBK

20,20)

HMI
ÅBENTHUS

Munkeløven 4
3400 Hillerød
(Sidevej MølleSej)

ENMALS - Dragørvej 8 - 3450 Hillerød - Tlf. 48 25 1100 - www.hmi.dk

DIS

Bliv værtsfamilie
for amerikanske studerende

DiSkoh.dk

Strategien for Clinton. og Trump

USA-valg. Præsidentkandidaterne for demokraterne og republikanerne er valgte — nu skal de hver især sikre sig et solidt bagland.

ANALYSE

Hon «stædig, Bernie Sanders — Demokraternes præsidentkandidat som stadig kalder sig, selv om han har tabt kampen om at blive partiets egentlige præsidentkandidat til Hillary Clinton. For de seneste nederlag tirsdag blandt andet Californien og i Nevada betød, at han medernomale kandidatindsatsen burde have kastet håndklædet i ringen og givet op.

Men ikke Bernie Sanders. Han fortsætter til den bitre ende, og det er der to gode grunde til: Forfængelighed og måske et ønske om, at kerne i hans »bevægelse« overlever' Det Demokratiske Parti.

Men det betyder at baste for at få ham ind i det demokratiske parti, hvis ikke en historisk mulighed for Demokraterne skal gå tabt. Fordet er vigtigt, at han får Hillary Clintons hold, og twist uden at hans efterhånden betydningsfulde tilspidsning bliver alt for tydeligt. For vil ikke hankastersigt ind i valgkampen på alionsside og overbeviser sine millioner af tilhængere om, at de tryk kan sætte kryds ved Hillary Clinton, så risikerer partiet, at den stordel ardem går over til Republikanernes spidskandidat, Donald Trump.

Hidtil har Saddam udadtil ført en imponerende og værdifuld valgkamp, selv om han på det seneste har vist Mulms« dl at miste sit temperament og afføre. at han miste Ikke er så nobel en mand, som udenforstående har set ham som under primærvalgene for året. For efterhånden som kampagnen skred frem, traf Hillary Sanders nogle beslutninger, der skadede ham på de indre linjer.

Han begyndte at angribe personen (Clinton) og besvarede hende for at være uegnet som præsident. Hengik los-formanden, Debbie Wasserman Schultz, som han boky Mtefor at have allieret sig med Clinton, hvad der nok ikke er helt forkert. Også han udfordrede Donald Trump til en politisk duel, som om han havde vundet over Hillary Clinton. Søren om at vinde partiers mastodont, der skulle møde Trump i en kampanje mod mand. Så alt i alle klokken ved at faldet slag for den 74-årige Hillary Sanders, hvishan stadig vil være endel af Demokraternes strategi (matslå Trump).

Som den demokratiske vicepræsident, Joe Biden, udtrykte det diplomatiske forbehold: »Det er ikke at være lidt skuffet og lad ham sunde sig. Så træffer han nok en god beslutning. Og alle vent på, at han kommer tilbage. Vi rødsag nat, hvor detaljer i det primærvalg overrasker — I det samme men hænge i det stædige betydningsløse Washington D.C., hvor der er til delegerede på sp IL Sanders betover et slutspil I for at forlade scenen med venlighed. Også han vil have Clinton til at give ham indrømmelser på



KRISTIAN MOURITZEN

UDENRIGSKORRESPONDENT

væsentlige politiske fronter. Han vil have garantier for, at partiets reformer, og at dets valgsystem ændres, så man afskaffer de superdelegerede, som har hjulpet Hillary Clinton til magten. Han vil have garantier, for, at Clinton vil arbejde for, at der fremover bliver færre penge til det amerikanske valgsystem, og at man får reguleret banerne bedre, så man undgår en ny finanskrise. Han vil klatre i partiet og placere sig på venstrefløjens for at love at forsøge at få sine vælgere med over på Clinton side.

Og det bliver det vigtigste for Demokraterne i den kommende uge — at sikre at Bernie Sanders erinde og ikke ude, og at I samarbejder loyalt

med Clinton om et vidt det egentlige præsident-valgtil november.

Clinton er et bit ved at opbygge en solid base omkring sin egen person. I redag fik hun Demokraternes skarpe venstrefløjspolitiiker Elizabeth Warren med på »hak ud over præsident Barack Obama og Tilden. Og der er en generelt overordnet forekabig ergætsrner tefrit med overgangen til Clinton. Nud rejser det sig bare om at få Sanders med om bord.

Han harkun været demokratisk partimedlem I godt et år og stadig sit eget hoved uafsluttet. Desuden er hans vælgere ilde demokrater, men en del af hans socialliberale bevægelse. Og det er de to retninger — den etablerede Clinton og den socialistiske Sanders — der skal fusionere.

Mod hvad med Republikanerne? Dump er partiets de facto præsidentkandidat, men færre kart Hde barnlige nu, eller ethan i forrige uge rødede sig i en teistisk domstol i en amerikansk domstol som afsagde en delkendelse I en sag, som Trump står anklaget i. Trump er blevet dømt for at have bedrevet en amerikansk mand, der er født i USA, og han havde mexicanske rødder, var han ilde egnet til at danne i en sag som Trump var indblandet i, fordi mangernilliarderen vil bygge en mur ved den amerikansk-mexicanske grænse.

Triumpus at under administration af partiets førende politiske ledelse har fremover tater ud fra et manuskript og idre blottet til pludselige indskydelser, men han står på talerstolen. Det er ind i G nu lykkedes to gange og lertalsksieren («Senatet, republikaneren Mitch McConnell under strege defredag, at Trump fremover skal holdes til forberedte manuskripter, hvis han fortsat vil være præsidentkandidat.

»Også håber jeg, at han vælger en god vicepresident, som kender de politiske sager til bunds. Trump har ingen viden om hovedet om politiske ketter aktuelle sager«, sagde Mitch McConnell.

Om det sker er uvist



USA* præsidents' Barack Obama, i tilhæ af Hillary Clinton i tv-udsendelse om vindingen af det demokratiske parti. Foto: TPX

ER-sagen. Nedlukningen af Skats skandalen ramte EFT-systemet, der skulle stå for inddrivelse af al gæld til det offentlige, har efterladt borgere med gæld i et kaos. Skyldnerne har svært ved at få oplyst, hvor meget de skylder, og kan ikke få en afdragsordning. Imens løber der renter på gælden. Urimeligt, lyder det på Christiansborg.

«NM



Skats sammenblanding rammer borgere med gæld

Af Simon Piners',
sibe@berlingske.dk
asinichael Lund



Borgere med gæld til det offentlige rammes nu i stor stil af efterverne fra sammenblanding i det offentlige inddrivelsessystem EFL.

Skyldnere kan ikke længere få faste afdragsordninger med Skat, sagsbehandlingstiden trækker langt ud over det rimelige, og det er det mest uheldige at få tilsendt opgørelser over borgernes skatte, zeld, fortæller advokater, revisorer og gældivere.

Og imens inddrivelsen ligger brak, tuber der uforsigtigt på skyldnernes gæld — 8,05 procentårligt.

»Det er urimeligt, at det ikke er borgerne, der alger, at de ikke vil betale deres gæld. Det er Skat, der siger, at det kan de ikke. I hvert fald ikke som hidtil. Her synes jeg bestemt godt, at man kan diskutere, om det er rimeligt, at der løber renter pr når sammenblanding i inddrivelsen skyldes en fejl hos Skats, siger Nynne-Maria Viborg Holst, der er jurist i rådgivningsvirksomheden Skatte-Judstenie Kbh.

Hos Skat erkender man, at inddrivelsen er en stor udfordring.

»Vi har bragt borgerne i en rigtig træls situation, og vi er meget opmærksomme på, at vi har en forpligtelse til at hjælpe dem. Men det er desværre en kendsgerning, at sagsbehandlingstiden er meget lang, og at der er visse opgaver, vi ganske enkelt ikke kan udføre,« siger underdirektør i Skat, Jørgen Rasmussen.

Borgerne kan blandt andet mærke, at det kan tage lang tid at rekvirere gældsopgørelser, de såkaldte fordringsattester, og der kan

også gå lang tid, fra en skyldner indbetaler penge til Skat, til beløbet rent faktisk registreres som afdrag på en gældsforførelse. Her hamr Uge præcis sidstnævnte situation løber der dog ikke renter på gælden, mens Skat behandler sagen og registrerer betalingen. Men ellers er det reglen, at der løber renter på skyldnernes gæld — uagtet at Skat skyld idenlængeresagsbehandlingstid.

»Totalt urimeligt«

På Christiansborg lyder det nu fra flere partier, at det er urimeligt, at der løber renter på gælden i det numrende kaos.

»Det er totalt urimeligt, at der løber renter på borgernes gæld, mens de ikke kan få en gældsopsigt eller en afdragsordning,« siger Rune Lund, skatteordfører for Enhedslisten.

Joachim B. Olsen, skatteordfører for Liberal Pdlance, supplerer:

»Det er bestemt ikke rimeligt, at der kommer renter på borgernes gæld, så længe at man ikke kan få en oversigt eller et indblik i, hvordan gælden udvikler sig. Det er et retsligkethedsmæssigt problem,« siger han.

Dennis Flydtkjær, skatteordfører for Dansk Folkeparti, er enig:

»Det er jo ikke en holdbar situation, et folk ikke kan komme til at afdrage på deres gæld, og at der så samtidig løber renter på. Det er naturligt, at der løber renter på din gæld til det offentlige, men det skal være muligt at få en oversigt eller en afdragsordning,« siger Dennis Flydtkjær.

Hos Socialdemokraterne synes man omvendt ikke, at det er urimeligt, at der løber renter på gælden til det offentlige midt i det nuværende kaos.

»Man skal stadig betak sin gæld til det offentlige, selv om den ikke bliver inddrevet

automatisk af EN-systemet længere. Så helt grundlæggende mener jeg sådan set, at det er rimeligt. Når det er sagt, så er de nuværende problemer naturligvis ikke holdbare, og det forsøger vi sammen med regeringen af løse,« siger skatteordfører Jeppe Bruus fra Socialdemokraterne.

Berlingske kunne i efteråret fortælle, at EFL inddrev gæld fra borgerne i strid med loven. Blandt andet inddrev IT-systemet gæld, der var forældet, og folks betalingssevne blev beregnet ud fra uaktuelle oplysninger.

Efter råd fra blandt andre Kammeradvokaten lukkede man derfor det milliarddyne EFL-system og sidesystemet DML. En omrejs fra Skatteministeriet anslag.

at staten i værste fald kunne miste op til 14 mia. kr. Lige siden har inddrivelsen ligget i ruiner, mens sagsbehandlere i Skat forsøger at rydde op i de gamle gældsposter og forsø overblik over skandalens omfang.

Det har blandt andet betydet, at det offentlige får inddrevet markant mindre grad end før. Fra over en halv mia. ler om måneden før EFIs sammenbrud til omkring en femtedel nu.

sværtal få loven at betak. Og nu har selv de skyldnere, der faktisk ønsker at betale, også svært ved at trænge igennem til Skat. Skatteadvokat Carsten Bo Nielsen fortæller, at det er stort set umuligt

få en detaljeret opgørelse over hans klients forskellige gældsposter.

»Det er dybt frustrerende for os som rådgivere, at vi ikke kan få de oplysninger, vi har brug for for at kunne hjælpe vores klienter. Og det er problematisk for borgernes retsret. Det burde jo bare være sådan, at Skat bare kunne trykke på en knap og sende et kontoudtog,« siger han. De seneste restancer fra Skat viser, at danskernes gæld til det offentlige er vokset kraftigt på et år. Den udgør nu 82,676 mio. kr.

Blandt andet er inddrivelsesrenterne, som løber på, når folk ikke betaler gælden, vokset med 70 procent. Også de ubetalte regninger til vandselskaberne, DR-licensen, moms og kommunale P-boder hobes op. Politikerne har dog gennem hastelovgivning sikret, at gældsposterne ikke forældes, mens et nyt inddrivelsessystem bygges op af bunden.

Det har desværre ikke været muligt at få en kommentar fra skatteminister Karsten Laud tzen (V).

82.676 millioner kroner

82.676

millioner kroner

datember 2015

laesOmere

MAGASIN SØNDAG

»Nu rammes chokbølgerne efter jordskækket i Skat«

efter jordskælvet i Skat

Sammenbruddet i Skats inddrivelsessystem EFI rammer vidt og bredt Borgere med skattegæld skal slås med lange sagsbehandlingstider, og de kan ikke længere få en afdragsordning. Imens løber der renter på deres gæld. Samtidig forsøger kommuner, DSB og forsyningsselskaberne med alle midler at kradsø pengene ind selv. Alligevel vokser restancerne til svimlende summer.

Samlede offentlige restancer december 2014

70.833

MILLIONER KRONER

Armichaal Lund og Simon Bendts
 titunabej tkodk/t,le»orio

Bo Sørensen mange ture gennem Storkøbenhavnstætpakkede veje kræver særlig dyb koncentration I disse dage.

Ud over de daglige kampe med myndretid, vejarbejde, lavpriskonkurrenter og branchens generelle krise har den københavnske taxivognmand uforvarende &t en ny modkørende at være bekymret for: Det danske skattevæsen.

Arsagerne erhverken skattensnydellersortarbejde. Bo Sørensen ønsker såmænd bare at få en oversigt over sin gæld til det offentlige—og en afdragsordning med Skat, så gælden kan blive nedbragt Før hen ikke den, kan han ikke få sin taxibevisning fomyet, siger regleme.

»Meningen afdelene kan åbenbart ladesag gørepå grundafkaossetiSkat»siger Bo Sørensen.

»Det tærer på kræfterne,ogjegligger litsovnoslosom natten og spekuler«, Detlydermskedmmalisk,men lege* truet på eksistensgrundlagetjegeminfamilieejoulconomiskaftramnggeafmln taxibevisning.*

Bo Sørensen er en af de hunchadtusindvis af danskere med gæld til det offentlige, der er endt i Skats inddrivelseslimbo. I efteråret kunne Berlingske fortælle, at Insystemet EFT, der stod foret inddrive danskernes samlede gæld til det offentlige, brød loven. Fejlene var så massive, at Skat og Skatteministeriet i september besluttede at lukke det mfillarddyre let systemred.

Lige siden har Skats inddrivelsesafdeling ligget ruiner.Sagsbehandlingstiden trælderudi evigheder. Bare det at få tilsendt en geldsopgørelsefra Skat ka n være en udfordring. Og skyldnere kan ildro få lov til at indgå en fast afdragsordning med Skat, fortæller revisorer,advokaterogggældnådgivere.

Og uden en afdragsordning kan Bo Sørensen taxibevisning altså ikke fornys. Imens løber der støt og roligt renter på gælden.

*Selvfølgelig er det mit ansvar, er jeg har en skattegæld, ingen tvivl emder. Men jeg står jol et kaflcask helvede, nårjeg ikke kan få vished om Min gæld eller enautomatiskafdragsordning

»I sidste ende risikerer det at koste mig jobbet, så jeg

får endnu sværere ved at betale min gælde siger Bo Sørensen, der fortsat dier med Taxinævnet om ar få forlængetbevisningen.

Ifølge accomradvokatens rapport om EFI var en total nedlukning uundgåelig EFI Inddrev blandt andet forældet gæld, systemet overvågede borgeres privatøkonomi ulovligt og beregnede deres evne til at betale ud fra uaktuelle oplysninger. Nu kæmper sagsbehandlerne I Skat med at rydde op I bunkerne af data for at få overblik over ulovlighederne. Selve inddrivelsen kører på vågeblus, indtil en midlertidig løsningerklar.

Det er desværre en kendsgerning, at sagsbehandlingstiden er meget lang, og at der er visse opgaver,vi ganske enkelt ikke kan udføre.

Jørgen Rasmussen, undertirektør i Skat

Mens skyldnere er fanget I ingenmandsland, er situationen lige så kritisk for de mange -dige instanser, der er afhængige af Skats inddrivelse. Kommunene, forsyningsselskaberne, DR og trafik-selskaberne har siden nedlukningen fået inddrevet markant færre penge. Kommunene havde samlet 3,5 mia. kr. ude at svømme ved årsskiftet— en halv mia. mere end året før. Og forsyningsselskaberne havde tilgodehavender på 222 mio. kr. — I procent mereendåretfør.

»Situationen er fuldstændigt låst for os. For Skat kan ikke gøre noget for at hjælpe os, og vi er fortsat forpligtede til atlevere varen til borgeme,*figer Cad-Emil Larsen, direktør for Danva, brancheforeningen forlandetsvand-ogspildevandsselskaber.

Indtil der ligger en løsning, forsøger selskaberne ihærdigt at opkræve pengene inden for lovens ram-

mer. Manserger for at overvåge kunder, der får svært ved at betale, og advarer dem igodtid om, at der,kanblive luldretforvandet Og ellers MÅ vandselskaberne tære på kassekrediten, når betalingerne Ikke kommer incilsklste ende er der dog kun etsted, pengene kan findes, fortæller Carl-Emil Larsen:

»Og det er hos alle de øvrige, gode kunder, der faktisk betaler deres regning For selskaberne har ikke bare adgang til en stor cigarkasse, de kan blive ved med at tage af.* Hos DSB har man taget sagen I egen hånd, siger chef for forretningsudvikling, Aske Wieth-Knudsen:

»VI har engageret et eksternt Inkassobureau til at opkræve de kontrolafgifter, d« trods flere rykkere, ikke erblevetbetale

Inddrivelsessicandalen har sendt landets politikere på overarbejde, Folketinget reagerede hurtigt ved at ændre forældelsesloven, så gældsposter for milliarder ikke når at forælde, før et nyt system er klart. Samtidig fik Skat penge til at hyre flere Inddrivelsesmedarbejdere. Nu barsles der ifølge Berlingskes oplysninger også med en håndsrekning dl forsyningsselskaberne, så de er bedre stillet forhold til at kunne få dækket deres udestående. Og en ny aftale giver Ilden længe kommunerne lov til at overtage dele af inddrivelsen af blandt andet ejendomsskatten

*Det er klart, at Skat har en kæmpe udfordring efter EFI blev lukket ned, men det er ingen hemmelighed, et kommunerne gerne så, at processen med at overtage inddrivelse af gæld gik hurtigere... siger Ole Cordsen, økonomisk rådgiver i Kommunernes Landsforening (KL).

Mango stader haster det. I Århus Kommune har man kun fået inddrevet 5,6 mio. kr. i år mod 59 mio. kr. på samme tid sidste år. Blandt andet fordi nogle borgere spekulerer i krisen, fortæller Dinah Fcy. Hansen, lederafopkrævningen I AarhusKommune.

Gæld og rknter vokser efter EF!-kaos

Der bliver Inddrevet langt mindre gæld til det offentlige, og det betyder ikke så overraskende, at danskernes gæld vokser i kommuner og statslige Institutioner. Men kaosset hos Skats Inddrivelse betyder samtidig, at gældsramte danskeres rentervokser markant

TAL I MILLIONER KRONER

Eksemplet pi statslige krav;	December 2014	Dearnbor 2015	Stigning) procent
Licensgæld fra DR	672	701	4,5
Gæld til A-kassen	214	256	19,6
Forsyningselskaber	203	222	9,4
Inddrivelsesrente	326	215	70,6
Poittlbeder mv.	6.579	7.390	12,5
Underholdsbidrag	7.067	7.659	8,4

Eltsamplor pi ~Minde krav:

Kommunale krav i alt	5.098	3.515	13.5
Herunder p-beder	95	105	10,5
Herunder ejendomsskat	263	363	28,3
Inddrivelsesrente	205	349	70,2

IMDZ/511.41

Færre penge i kassen

Kommuner og statslige Institutioner, der får Inddrevet gælder Skat, får langt færre penge i kassen efter nedbruddet i det skandaleramte EF!-system, der skulle Inddrive al gæld til det offentlige.

TAL I MILLIONER KRONER

	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SSP	OST	NOV	DK
2014								327	336	411	420	426
2015	366	552	1.223	603	806	505	656	436	249			
2016	e1	122										

almr....-4,4ent4tawnntpa

Samlede offentlige restancer december 2015

82.676

MILLIONER KRONER

EF!-systemet lukkes ned i september 2015

*Vi har en borger, som har cirka 80 ubetalede P-bøder. Når vi truer med at sende kravet videre til Skat, så lyder det blot hek ubekymret, at det skal vi de bare gøre, da derså ikke skæmmet Vedkommende ved, at Skat ikke videtesigerhun.

Kommunen forsøger at lave brandslukning ved at ringe til skyldnerne og opfordre dem til at betale. »Men det løser langtfra udfordringerne samluset siger Dinah Pey-Hansen.

I den anden ende af inddrivelseskaoset er de hundret tusindvis af skyldnere stort set overladt til sig selv. Advokater, revisorer og gældsrådgivere beretter samstemmende, hvordan skyldnere i vid udstrækning nu selv må overvåge deres gæld og skaffe sig overblik over gældsposter, forældelsesgrænser og renter. Og hvor Skat tidligere kunne indgå faste aftalder, er det nu helt op til skyldneres selvvalgte afbetalingsplaner. Baredet at få dissenk engreldsopgørelse fra Skat kan være ret mmligt, fortæller skatteadvokat Carsten Bo Nielsen:

»Det er dybt frustrerende for os som rådgivere, at vi ikke kan få de oplysninger vi har brug for for et kunne hjælpe vores klienter. Og det er problematisk for borgerne retssdilin&Det buftlelo væresådan, at Slenbare kunneryjeltepenen knap og sende et kanti tidtoge.

Imens vokser rantarna på skyldneres gæld ufortrødent med 8,05 procent om irer. Det kan aflæses

Skats restanceartikler over, hvor meget danskerne skylder det offentlige. Her er de ubetalte inddrivelsesrenter på et år vokset 70 procent og gudgør nu langt over en halv milliard kroner.

»Det urimelige er, at det ikke er borgeme, der siger, at de ikke vil betale deres gæld. Det er Skat, der siger, at det kan de ikke. I hvert fald ikke som hidtil. Her synes jeg bestemte godt, man kan diskutere, om det rimeligt, at der løber renter på, når sammenbruddet i inddrivelsen skyldes en fejl hos Skat,» siger Nynne-Maria Viborg Holst der er jurist i rådgivningsvirksomheden Slatte-furisterne Kbh.

Hint samarbejder med frivillige rådgivere som for især ressourcetsvage borgere med lave indkomster—en befolkningsgruppe, der er rigt repræsenteret i gruppen af skyldnere til det offentlige. Deres eneste mulighed for at nedbringe gælden nu

er gennem frivillige overførsler til Skat via netbank eller girokort.

»Men så simpelt er det bare ikke for mange af de mennesker siger hun.

Vi har otte at gøre med folk, som i forvejen er på kanten af systemet og harsvært ved at håndtere deres private økonomi. De er altså afhængige af at der bliver inddrevet på en effektiv, forudsigelig og ikke mindst rimelig måde» siger hun.

Samme holdning finder man hos Morten IC. Wind, leder af Gældsrådgivningen under Den Sociale Retshjælps Fond, der hjælper over 200 klienter med gældsproblemer.

»Ordningerne gav skyldnerne en vis tryghed, i og med at de ikke skulle bekymre sig om at få afdraget. Samtidig gav det statskassen en sikkerhed for, at arpenge blev inddrevet»

Hen efterlyser både hurtigere sagsbehandling og skriftlige gældsoplysninger, som det ifølge ham tager urimelig lang tid for Skat at sende ud. Slidarme anger reber viser bl.a. hvilken type af gæld kravet drejer sig om, og hvornår den er opstået, og er dermed et

undværligt redskab, når børs klienter har gæld, der kan bestå af talrige gamle krav fra 20-30 forskellige kreditorer.

»Opgørelserne gav os mulighed for at kontrollere, om oplysningerne var korrekte — hvilket Skat jo selvfølgelig noterer, at de ikke teltid har været. Det gav os også mulighed for at få afdraget på de dyreste dele af klienternes samlede gæld først så klienterne ikke kom til at betale unødigt meget. Men i dag er det nærmest umuligt at få tilsendt noget fra Skate. fortæller Morten K Win d.

Hos Skat «kander man, at inddrivelsen har store udfordringer

An har især taget borgeme i en rigtig mels situation, og vi er meget opmærksomme på, at vi baren forpligtelse til at hjælpe dem. Men det er desværre en kendsgerning, at sagsbehandlingstiden er ret «lang og at der er visse opgaver, vi ganske enkelt ikke kan udføre.» siger underdirektøren i Skat, berge Rasmussen.

Den manglende k-understøttelse i sagsbehandlingen betyder, at hver enkelt sag skal løses manuelt. Samtidig er Skat i lyset af 211, lovbrud særligt opmærksom på at kontrollere, at der ikke sker fejl i sagsbehandlingen, og et dataene er korrekte. Det er også med til at presse sagsbehandlingstiden op. Derfor kan det tage lang tid at rekvirere gældsoplysninger, relateret de såkaldte fordringsattester og der kan også gå lang tid, fra en skyldner indbetaler penge til Skat til beløbet rent faktisk registreres som afdrag på en gældspost siger underdirektøren.

»Mit råd til folk er, at hvis det er akut, så rftig til os, og så prøver vi at finde en løsning. Vi vil strække os meget langt for at hjælpe folk, så de ikke bliver nødt til at gå i retsforretning»

Også for taxivognmand som Bo Sørensen, der har akut brug for en afdragsordning, er der hjælp et hente, forsikrer Jørgen Rasmussen:

»Den k-understøttelse, der står for at iværksætte afdragsordninger, er desværre ikke i funktion. Men jeg er sikker på, at der må kunne findes en løsning. Hvis en taxivognmand frivilligt afdrager på sin gæld til os, så vil vi gerne forsøge at finde andre løsninger, som kan imødekomme klientens behov, så bevilgning ikke bliver taget fra ham.»

briefing

I september kom det frem, at Skats IT-system til inddrivelse af danskernes gæld til det offentlige, HI, bred loven. Blandt andet inddrev IT-systemet gæld, der var forældet og folks betalingsoplysninger blev beregnet ud fra uraktuelle oplysninger,

○ Efterfølgende lukkede man systemet ned, og Skat har lige siden kæmpet med at opføre omfanget af ulovlighederne

○ Imens et nyt system udvikles, kører inddrivelsen på gamle systemer, hvilket har fået restancerne til at vokse voldsomt

○ Skatteministeriet har anslået, at skattdalen kan ende med at koste statskassen 14 mia. kr.

Når fogeden banker på, rammes borgere af sjusk, fejl og forglemmelser

Af Michael Lund og Henrik Jensen
mlun@berlingske.dk
hejs@berlingske.dk



Vigtige breve til forkerte adresser. Forkerte gældsopgørelser. Og fejlfyldt inddrivelse af borgeres gæld. Klagesager over pantfogedernes arbejde afslører talrige fejltyper.

Jeg skal beklage. Det var en fejl. Det er beklageligt. Undskyldningerne fra Skat står i kø i striben af sager, beo: borgere har fået helt eller delvist medhold i en klage over en pantfoged eller en udlægsforretning.

Berlingske har reet aktindsigt i LIdagesager siden 2014. I størstedelen af sagerne er der ifølge Skats inddrivelsesdirektør, der besvarer klagerne, ikke noget at komme efter for borgeren, viser en gennemgang af sagerne.

Men i et mindretal af sagerne får borgeren helt eller delvist medhold. Nedenfor ses et udvalg.

»Reelt er der tale om brud på det regelsæt, som Skat skal forvalte,« siger skatteadvokat Lisbeth Pedersen, der har set resumeer af klagerne. Hun genkender billedet:

»Tonen er ofte skarp, og mange føler sig meget dårligt behandlet under en udlægsforretning, hvilket ikke medfører, at borgerne har tillid til Skat.«

Berlingske kunne forleden fortælle, at

Skats egenkontrol af pantfogedernes arbejde viser, at der er fejl i hver femte sag, hvor en foged foretager udlæg i en skyldners værdier for at dække gæld til det offentlige. Fejlene spænder bredt-hvilket også afspejles i klagerne til Skat.

I en sag glemmer pantfogeden at aflyse de udlæg, der er foretaget i skyldnerens hus, så borgeren ikke kan få omlagt sine lån. I en anden sag udleverer pantfogeden forkert oplysninger om borgeren til borgerens bank.

Underdirektør i Skat Jørgen Rasmussen kan ikke kommentere enkeltsager, men siger i en mail:

»Vi har fokus på at behandle borgerne respektfuldt og selvfølgelig også inddrive gæld på et lovligt grundlag- det skal der ikke være tvivl om. Har det ikke været tilfældet i alle sager, er det naturligvis noget, jeg skal beklage.«

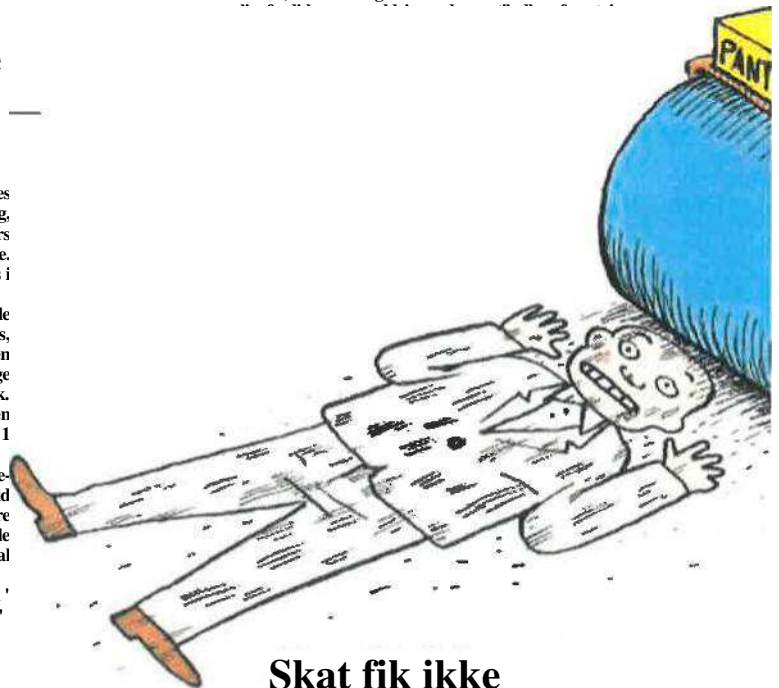
Han peger på, at antallet af fejl skal ses i lyset af det store antal udlægsforretninger og løn indeholdelser. I 2014 foretog Skat f. eks. 35.000 udlægsforretninger.

Snappede lønnen ved en fejl

I januar 2013 varsler Skat over for en borger, at Skat vil inddrive borgerens gæld til det offentlige ved såkaldt lønindeholdelse, hvor en bid af lønnen tilbageholdes hver måned. Borgeren kontakter pantfogeden, og de aftaler, at gælden i stedet skal inddrives ved en simpel betalingsordning. Alligevel beslutter Skat ved en fejl at igangsætte ikke bare en, men to forskellige lønindeholdelser over de følgende måneder. »Du reagerede ikke på denne fejl fra vores side, og derfor lønindeholdelsen fortsat uændret siden,« skriver Skats inddrivelsesdirektør efterfølgende som svar på klagen. Han medgiver, at der er »enkelte forhold, som vil ikke har behandlet korrekt,« og fortsætter: »Det er beklageligt, at vi ikke håndterede den telefoniske aftale om en betalingsordning korrekt.« »Overordnet set er inddrivelsen sket efter gældende regler,« fastslår han dog.

Skat kom under tidspres

I marts og april 2013 retter en borger henvendelse til Skat med en række spørgsmål om vedkommendes gæld til det offentlige. Først 15. november kommer der svar. Kun tre dage senere bliver borgeren indkaldt til en udlægsforretning, hvor pantfogeden vil tage udlæg i borgerens værdier for at dække gælden. Borgeren klager bl.a. over de manglende svar og det korte varsel. Skats inddrivelsesdirektør erkender efterfølgende, at sagen er »meget uheldig« for Skat. »Vi var imidlertid kommet under tidspres,« skriver direktøren, fordi borgerens gæld var ved at forælde og derved gå tabt for statskassen. Derfor havde pantfogeden travlt med at få gennemført udlægsforretningen. Sagen ender med, at Skat aldrig får inddrevet beløbet: Gælden forældes



Skat fik ikke flernet udlæg

I foråret 2014 får en borger besøg af pantfogeden, der tager udlæg i vedkommende bil og hus for en skatte- og moms-gæld. I løbet af få dage betaler borgeren de skyldige beløb, og pantfogeden lover at slette de tinglyste udlæg med det samme. Det sker imidlertid ikke. Da borgeren senere ønsker at omlægge sit realkreditlån, afviser banken med den begrundelse, at der fortsat er store, tinglyste udlæg i ejendommen. Førsti september 2015 aflyser Skat udlæggene. Direktøren for Skats inddrivelse kalder det efterfølgende »beklageligt«, at udlæggene ikke er fjernet tidligere. Borgeren kræver efterfølgende erstatning af Skat, fremgår det af Idagesagen. Udfaldet af dette krav fremgår Brite af klagesagen.

Gælden angivet forkert

modtager i foråret 2014 en tilsigelse til en udlægsforretning. På er hans gæld imidlertid opgjort med to forskellige beløb, fordi Skats visse grunde fejlagtigt har medtaget et forældet krav i den ene. Desuden optræder en stribe p-afgifter på gældsoversigten, men det går ikke, hvilken periode de stammer fra, hvilket Skats inddrivelsesdirektør i den efterfølgende klagesag »skal beklage«. Dagen modtager borgeren imidlertid endnu en tilsigelse fra Skat, hvor i den denne gang er angivet med et helt tredje beløb. Dette er også sket en fejl, medgiver Skats inddrivelsesdirektør og forsikrer, at sagen efterfølgende er annulleret i systemet. Han tilføjer, at »det har ikke været muligt at rekonstruere skrivelsen, hvorfor jeg ikke kan give dig en forklaring på differencen«. »Jeg beklager, hvis tilsigelsen har givet anledning til usikkerhed«, skriver direktøren, der dog fastholder gælden.

Forsøgte at inddrive gæld med henstand

I efteråret 2014 bliver en borger indkaldt til en udlægsforretning hos Skat. Borgeren og dennes advokat klager straks over indkaldelsen, da det beløb, pantefogeden forsøger at inddrive, drejer sig om beløb, der er bevilget såkaldt ligningsmæssig henstand for. Henstand gives bl.a. i sager, der verserer i lagsystemet - eksempelvis Landsskatteretten - og betyder, at gælden ikke må inddrives, før sagen er afgjort. Skats inddrivelsesdirektør svarer senere, at momsen, som borgeren har fået henstand med, »ved en fejl« blev oversendt til inddrivelsesafdelingen, hvorved Skat altså alligevel forsøgte at inddrive beløbet. »Jeg beklager, at dette er sket«, skriver direktøren, der understreger, at sagen siden er trukket tilbage, og at de renter, der automatisk er løbet på, er blevet slettet.

Sendte varsel til forkert adresse

I sommeren 2014 får en borger til sin store overraskelse pludselig besøg af en pantefoged i sit sommerhus. Fogeden er ankommet for at foretage udlæg for en gammel skattegæld, men borgeren havde intet varsel fået. Det viser sig, at Skat har sendt den såkaldte tilsigelse til en mere end ti år gammel adresse. Til stor undren for borgeren, idet Skat »har været bekendt med min adresse« og endda jævnligt har sendt breve til vedkommende nye adresse». Skats inddrivelsesdirektør »må medgive, at det var en fejl, at vi sendte tilsigelsen til den gamle adresse«, men fastholder ellers gælden.

Kunne ikke agsordning

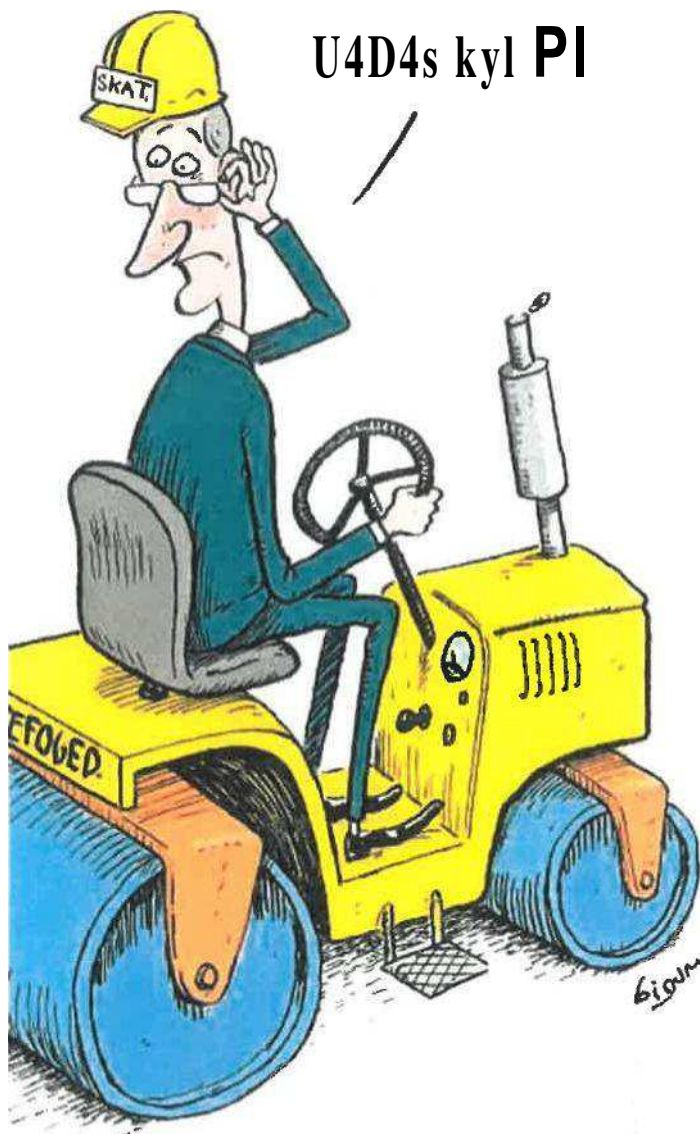
I august 2014 bliver en borger med gæld til det offentlige indkaldt til en udlægsforretning hos pantefogeden. »Det underer jeg mig meget over, da jeg i 2013 henvendte mig tre gange til Skats inddrivelsescenter og bad om en afdragsordning«, skriver borgeren efterfølgende i sin klage til Skats inddrivelsesdirektør. Borgeren fortæller, hvordan vedkommende flere gange har fået afslag på en afdragsordning af Skats medarbejder med begrundelsen, at »Skats IT-system ikke virkede endnu«, står der i klagen. Skats inddrivelsesdirektør medgiver, »at der har været tale om et uheldigt teknisk sagsforløb«. »Jeg skal beklage, at du af tekniske årsager ikke er blevet tilbudt en afdragsordning, som du ellers, ved dine henvendelser, flere gange er blevet lovet«. Direktøren fastholder dog gældens størrelse samt gebyrer og renter, da borgeren bare kunne have indbetalt afdragene direkte til Skat på en girokonto. »Det er altid borgerens ansvar at få betalt de restskatter, der bliver pålignet«, skriver direktøren.

13/ _____

Fejl på fejl

Berlingske har fået aktindsigt hos Skat klagesager og I de Interne kontroller vedrørende pantefogedernes arbejde. Forleden kunne Berlingske beskrive, at der er fejl i hver femte sag hvor pantefogederne i de såkaldte udlægsforretninger inddriver gæld hos borgere. VI har her valgt at bringe de sager, hvor klagerne har fået helt eller delvist medhold. I størstedelen af klagesagerne får borgerne ikke medhold. Samtidig har vi valgt at bringe sagerne som et eksempel på de fejl, som pantefogederne begår. Berlingske har forelagt sagerne for eksperter i skatteret samt Skat.

U4D4s kyl Pl



Gav følsomme oplysninger til banken

En borger opdager ved et tilfælde, at Skats pantefoged i forbindelse med en udlægsforretning har videregivet fortrolige oplysninger om borgerens skattegæld til medarbejdere i borgerens bank. »Dette har jeg ikke givet accept til. Jeg er som borger beskyttet af persondataloven«, skriver borgeren i sin klage. Skats inddrivelsesdirektør beklager: »Den pågældende medarbejder har erkendt og beklaget, at det var en klar fejl«. Pantefogeden havde åbenbart glemt at medbringe dokumentation for, at Skat havde taget udlæg i borgerens indtægter i banken for at dække gælden. I stedet gav pantefogeden bankens ansatte en kopi af hele borgerens fogedbog, hvoraf borgerens samlede gæld fremgik. Skats direktør skriver, at han efterfølgende har indskærpet, at fogederne »skal være særligt opmærksomme på deres tavshedspligt«.

BI LAG Magasin

Hvem vil du dele dine private oplysninger med?



Attrykket fra
11. september



DEN HVIDE VRED

FRITRIP ZANDER - NY SERIE I BERLINGSKE

Berlingske



fad 1 1719
AI 1..11. III.R.1.111.

BERLINGSKE.DK

Søndag 1 09 : (3'r., I 'skel...T.,n(q I k; 39.00 I uge.it.; I tis 753

Patienter kan ikke være sikre på, at lægerne kan deres kram

1.857 patienter fik i 2015 udbetalt erstatning pga. behandlingsfejl. Ekspert
kræver nu innvlige test af speciallægerne



Linda P

Om at være normal

SUNDAG
B

Vejentilfred 'Syrien er stadig klang

Mandag aften skal kamphandlingerne i Syrien ophøre, og nødhjælpskonvojene skal have adgang til de lårdramteområder. Menden amerikansk-russiske Fredsplan er skrøbelig.

NYHEDER.06

Pantefogeders fejl truer retssikkerheden

Skat's pantefogeder begår fejl, der er så alvorlige, at de udgør en trussel mod både borgernes retssikkerhed og den danske statskasse. Det fastslår Skatteministeriets Interne Revision i en rapport.

NYHEDER.14

2020
HHMT
Åbent vores udstøtshus
SØNDAG 13-16
Munkebu 6
3400 Hillerød
HHM A/S • Hillerød • Tlf. 44 23 11 11 • www.hhm.dk

festival 25. SEPTEMBER
50m
Erne
det 20 århundredes største test-laboratorium For ideer

19 Husejernes Forsikring
kw.w.hif dk

Janus Blackwool

- 700% Merino uld
- "flest klap"! Norge
- Trøje med lange ærmer eller lange bukser
- Farve: Sort
- Herre- og damemodel



... N* P.
Prist lir G44,- {s,

Fjeld Fritid

Frarterikatrorggade 55 • 1:160 København K
Fjeld-Fritid.*

RABAT



på solaiskærmning

Vi h.r.pr
IS toilln.....mttg,1112111111Orter
Cup Itax1,~_Et
tirly.s1 py01 rttwerV.

Gærloilipi-Arratnrati
son* tru 11



g&s. rilin

4 30 3,2 19 70

WWW.GARIDINDEKORMOFIEN.OK

trflitF%:Hal,7»rs
IVEIISITT

Ældre borgere søges til forsøg om kost og træning

Københavns Universitet og Bispebjerg Hospital søger borgere på mindst 65 år til et forsøg der skal undersøge betydningen af kosttilskud evt. kombineret med styrketræning på muskulaturen og det generelle helbred.

Omfang:

- Alle forsøgspersoner får to daglige kosttilskud i 1 år,
- I alt skal forsøgspersonerne made op 18 dage fordelt over 1V år. Der skal bl.a. udtages blod- og muskelprever samt udføres skanninger.
- 20% af deltagerne (tilfældigt udtrukket) skal afsætte tid ill styrketræning 3 gange ugentligt i 1 år på Bispebjerg Hospital under vejledning af vort personale.
- Andre 20% af deltagerne skal udføre styrketræning i hjemmet 3-5 gange ugentligt i 1 år.
- 60% af deltagerne skal kun indtage kosttilskud i 1 år. 52476397 Krav til dig:
- Du er 65 år eller ældre.
- Du dyrker højst 1 times tung styrketræning pr. uge.
- Du har ikke sukkersyge, gligt- eller hjertesygdomme.

Du får:

- Honorar for din deltagelse (2000-4500kr., B-Indkomst)
- Oplysninger om dit helbred (blodprøver, skanninger mv.)

Interesseret- så kontakt:

Rasmus L. Bechshøft
Læge og ph.d. studerende
Tlf.: 2381 2266
•-mail: calm20169gmailcom
viwww.calm.ku.dk



Institut for Idrætsmedicin
Bispebjerg Hospital
Bispebjerg Bakke 23, byge, 8,
1. 2400 København NV



ErikLund, tidl. formand for de kommunale pantefogeder og chef for inddrivelsen i Skat København, har læst SIR-rapporten og vurderer, at flere af fejlene er at betragte som børnelærdom. Foto: Nils Meilvang

Skat »Det er et komplekst område, vi arbejder med«

Der er blevet begået fejl af Skats pantefogeder, men der er foretaget en række tiltag for at rette op på dem.

Det siger Jørgen Rasmussen, underdirektør i Skat, som reaktion på, at Skats interne vagthund - Intern Revision - i april 2015 gjorde opmærksom på en række kritiske fejl i pantefogedernes arbejde.

»Det er klart, at der begås fejl hos vores medarbejdere. Men der vil ske fejl, når vi arbejder med så mange sager, som vi gør.« siger Jørgen Rasmussen og forklarer, at problemerne med det kuldsejlede EFI-system har skabt et voldsomt

pres på Skats inddrivelse af gæld. »Jeg vil ikke alene tilskrive det travlhed, at der sker fejl. Men det er jo ingen hemmelighed, at det øger risikoen for fejl, når man har mange sager og problemer med IT-systemet.«

Den kritiske rapport fra Intern Revision var direkte medvirkende til, at Skat iværksatte en række initiativer for at forhindre fremtidige fejl, når pantefogederne inddriver gæld hos borgere, forklarer han.

Der er nu kommet øget fokus på kontrollen af pantefogederne, mere efteruddannelse og en helt

ny strategi på området.

Ifølge Jørgen Rasmussen er der ikke et grundlæggende problem med pantefogedernes arbejde, som en række eksperter fremfører i dagens Berlingske.

»Helt grundlæggende har vi nogle rigtig dygtige pantefogeder, men jeg medgiver også, at det er et komplekst område, vi arbejder med.«

Skatteministeriet ployser, at »Skat netop er gået i gang med at implementere den nye strategi, som bl.a. giver mere stringente retningslinjer for pantefogedernes arbejde.«

Rapport fastslår, at foged-fejl rammer både borgerne og statskassen

Af Michael Lund og Henris Jensen
miun@bedingskeMedi0.dk
hejS@bertinoskeMedia.dk



Allerede sidste år bimlede alarmklokkerne hos Skat og Skatteministeriet, fordi pantefogederne begik alvorlige fejl, der var »kritiske for forretningen«.

Skats pantefogederbegår manue fejl, der er så alvorlige, at de udgør en trussel mod både borgernes retssikkerhed og den danske statskasse.

Det fastslår Skats egen vagthund - Skatteministeriets Interne Revision (SIR) - i en rapport om pantefogedernes arbejde. Rapporten blev færdig sidste forår og stilet både Skats direktion og ledelsen i Skatteministeriet.

Berlingske har den seneste uge beskrevet, hvordan pantefogederne begår fejl i hver femte sag, hvor de sirat foretage udlæg i en skyld

ners ejendelefor at dække en skattegæld. Fejlene spænder fra alvorlige regnskabsmæssige fejl til sjuskefejl.

Men de alvorligste fejl har altså ifølge rapporten fra Skatteministeriets Interne Revision en tyngde, så de ligefrem er »kritiske for forretningen« - en vending revisorene kun bruger om de alvorligste sager.

»Det er en række alvorlige fejl, der ikke må opstå. I flere af tilfældene er der tale om fejl, som jeg vil betragte som børnelærdom inden for dette felt,« siger Erik Lund, tidligere for-



Ivis titan ikke engang kan være sikker på, at et udlæg er tinglyst korrekt, står det skidt til.

Carsten Bo Nielsen

mand for de kommunale pantefogeder og chef for inddrivelsen Skat København, derhar læst SIR-rapporten.

Skats interne revisorer konkluderer overordnet, at de undersøgte udlægssager »ikke har den kvalitet, de burde have« og »ikke opfylder de krav, der stilles til et retsdokument«. Især to kritiske fejl går igen:

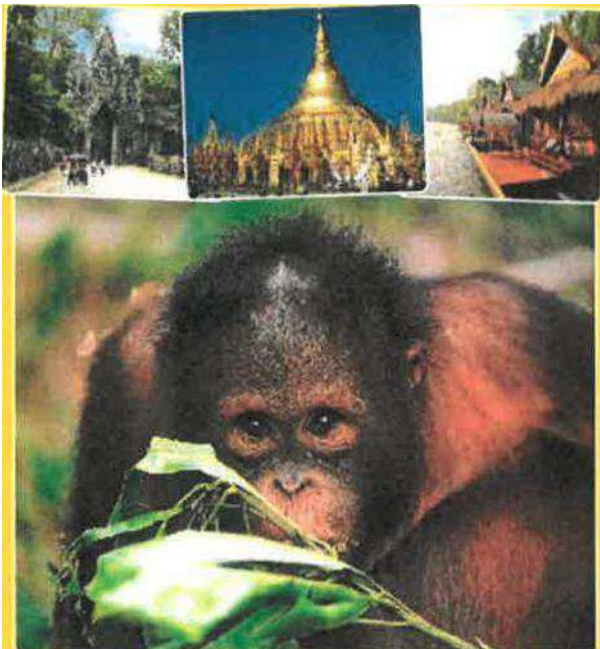
I samtlige undersøgte sager undlod pantefogeden at meddele Skats krav til de øvrige kreditorer, når fogeden foretog udlæg i fast ejendom eller bil for at få sikkerhed for gælden. Når fogeden glemmer denne juridisk vigtige »denuntiation«, som begrebet kaldes, får statskassen »ringere sikkerhed« for gælden, hvilket kan »medføre et tab for Skat«, skriver SIR.

Foretaget forkerte udlæg

En anden kritisk fejl er, at pantefogederne i flere af stikprøverne tinglyser udlægget med et forkert beløb. Eksempelvis blev der i en sag foretaget udlæg for 55.000 kroner, men udlægget blev af uvise årsager tinglyst for 132.000 kroner. Skat har dermed »ikke iagttaget kundens retssikkerhed«, og skriver SIR, »i sidste ende kan Skat være erstatningsansvarlig, såfremt kunden kan dokumentere et tab.« Advokat med speciale i gældsordninger Carsten Bo Nielsen kalder især sidstnævnte fejl »dybt betænkelig For borgernes retssikkerhed«. »Jeg forstår simpelthen ikke, hvordan den fejl kan opstå. Hvis man ikke engang kan være sikker på, at et udlæg er tinglyst korrekt, står det skidt til. Det undergraver tilliden til Skat.«

Skats inddrivelse's afdeling blev sprængt til atomer, da IT-systemet EFI sidste år blev lukket ned, efter at Kammeradvokaten kunne kon-

Rundreiser i Østen med dansk rejseleder



Thailands Vandveje - 13 dage fra kr. 13.498

Forestil dig, at du glider lydlost op ad floden, at templer, Paladser og markeder åbenbarer sig for dia - og at du følger lokalbefolningens daglige gøremål langs floden. At du kører med lokal-toget med retning mod Burma. Langs Broen ved floden Kwal. Lytter til den bevægende historie. Og går til ro på veludstyrede luksustømmerflåder. Optur/Thailand fra vandsiden og få fascinerende historiefortælling med I købet. Rundrejser afsluttes med badeferie i Hus Hin. Afrejse 09/10 og 19/11 og pr 07/01, 20/01, 03/02, 17/02 og 03/03 2017

Cambodia - helt tæt På med Anton Le fra 17.698 - NYHED

Tag med vores rejseleder Anton Le på en fantastisk rundrejse i Cambodja. Vi oplever Cambodjas største seværdigheder som de livlige flydende landsbyer på Tovit Sap søen, de storslåede templer ved Angkor Wat og Phirocra Panhs Royale Palads. Rundrejsen består af 7 overnatninger i Cambodia hvorefter turen fortrækker til Slidset og 6 overnatninger på Orchidacea uden rejseleder. Afrejse 14/10 2016, 20/01, 20/02 og 28.103 2017

Autentiske Burma med Anton Le fra kr. 21.998

Tag med Anton Le på en uforglemmelig 12 dage/9 nætters rejse tilbage i tiden til landet med tusindvis af stupaer, forgyldte pagoder og saffranlædte munke. På denne spændende rundrejse kommer man omkring fabelagtige seværdigheder som kongelige Mandalay, billedskønne inle Lake, landsbylivet, de tusindes af stupaer ved Bagen og Shwedagon pagoden i gangen. Vi byder velkommen til et bombardement af farver, oplevelser og uudslettelige indtryk blandt et farverigt, inødekommende og ydmygt folk. Afrejse 03/03 2017 fra kr. 21.998

Borneos smukke natur og Bak kultur fra kr. 23.998 • NYHED

Vi har kombineret en 17 dage/IS nætters rundrejse der forener to af de mest vidunderlige rejsemål i Asien. Efter en uges ophold på Borneo med fantastiske dyre- og naturoplevelser fortsætter vi til Ball der med sine griske landskaber med rismarker, palmer og specielle hinduistiske kultur, fuldender den perfekte rejse med oplevelser fra det bedste fra to asiatiske verdener. Afrejse 15/102 2017 fra kr. 23.998.

Tlf: 70 201 208
www.toptours.dk

Kom til foredraget *Indokina - helt tæt på i Anton Le's fodspor*
22. september kl. 19 - 20.30, på Cafe Globen, Ibreresgade 28, 1368 Kbh K
Kontakt os for tilmelding.

44*9⁸/opTours



Arbejdsgiverforening for persontransport
Rosenlunds Alle

2720 Vanløse
CVR 26978203

Tlf. 38 71 80 00 E-
mail: mail@atax.dk

Transport-, Bygnings- og
Boligministeriet
e-mail: trm@trm.dk
cc. et@trm.dk , bgk@trm.dk

Vanløse 11. august 2017
J.nr. 2016-080

Høring over udkast til forslag til taxilov

Vi vil først og fremmest sige tak for det tilsendte udkast til forslag til taxilov, som vi herved har fået mulighed for at komme med vores kommentarer til.

Det vedlagte udkast til lovforslag griber meget dybt ind i vores medlemsvirksomheders eksistensgrundlag, hvorfor vi har fundet det nødvendigt at gå meget tæt ind i de enkelte bestemmelser og dels kommentere dem, dels stille nogle forståelsesmæssige spørgsmål.

Såfremt lovforslaget gennemføres i sin nuværende form, vil det medføre en radikal ændring af den bestående taxibranche og hele området for persontransport i de såkaldte M1 køretøjer.

Det udsendte lovforslag risikerer at medføre en koncentration af branchen på få hænder og vil ikke være med til at lette adgangen til erhvervet, som bl.a. var den oprindelige intention med en lovændring.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi fra ATAX' side gerne så, at når man laver &I tilladelse, der skal kunne anvendes til hele M1 persontransportområdet, så bør man vælge at stille samme krav til indretning og registrering for alle udstedte tilladelser. Det ville de facto sikre, at man har &I tilladelse, der kan køre al erhvervmæssig persontransport udover limousine.

Måske ville det også være hensigtsmæssigt at sidestille de gamle tilladelser og de nye tilladelser. I hvert tilfælde er der et behov for en afklaring af de forskelle, der fremadrettet ellers skal være.

Vil trafikelskaberne fortsat kunne gøre brug af åben flex i direkte konkurrence med private taxier og med offentligt tilskud til kunden.

Vil der fortsat være taxiholdepladser i den enkelte byer, som kommunerne vil være forpligtet til at oprette og opretholde, og må de både bruges af lokale taxier med gamle tilladelser og af tilkørende nye tilladelser med hjemsted i fjerne kommuner.

Der rejser sig mange spørgsmål.

Vores kommentarer og spørgsmål til det konkrete lovforslag er som følger nedenfor:

§1

Vi er meget bekymrede over den beskrivelse der er til § 1 på side 37 i bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser, og som omhandler en definition af fortjeneste.

I andet afsnit står, at de med kørslen forbundne omkostninger inkluderer lønomkostninger, og det er først, når betalingen overstiger disse omkostninger, at der er tale om en fortjeneste og dermed tale om erhvervmæssig persontransport.

Det mener, vi er en yderst problematisk beskrivelse, som eksempelvis vil gøre det lovligt at etablere samkørsel, hvor chaufføren aflønnes uden dette herved betragtes som erhvervmæssig persontransport. Det er vores utvetydige opfattelse, at så snart chaufføren opnår nogen som helst økonomisk kompensation, udover de konkrete driftsomkostninger eksempelvis brændstof, for at sidde bag rattet og medbringe passagerer, så er der tale om erhvervmæssig persontransport.

§2

Stk. 2. Vi tillader os at tage det for givet, at såfremt ministeren til de i bestemmelsen nævnte arrangementer giver tilladelse til anvendelse af udenlandsk registrerede biler, så vil de pågældende biler være konkret godkendt i den begrænsende periode, kørslen skal foregå.

Vi tillader os ligeledes at forvente, at ministeren vil stille krav om, at arbejdet udføres på danske overenskomstmæssige vilkår, så der ikke konkurreres på ulige vilkår med danske tilladelsesindehavere.

§3

Persontransportbranchen har gennem en årrække været præget af lykkeriddere og konkursryttere, især i forbindelse med tilladelser til offentlig servicetrafik med gentagne konkurser, som har indebåret udgifter for LG og tab for samfundet.

Vi vil på den baggrund anbefale, at der stilles et større krav til egenkapital på eksempelvis 80.000 kr. til den første og kr. 40.000 til efterfølgende tilladelser.

Samtidig vil vi anbefale, at man ikke kan have forfalden gæld til det offentlige på det tidspunkt, hvor man får udstedt en tilladelse til erhvervmæssig persontransport.

Vi finder det positivt, at tilladelsesindehaver skal være registreret bruger af bilen.

Vi anbefaler fra ATAX' side, at samtlige tilladelser, og ikke kun for biler der anvendes til taxikørsel, skal være knyttet til en konkret bil. Bilens tilladelsesnummer bør ligeledes fremgå for samtlige tilladelser og ikke kun for taxitilladelser.

I dag oplever vi, at flytning af tilladelser mellem forskellige biler, anvendes til konkurrenceforvridende adfærd, og hvor kontrol af en tilladelse ikke er mulig.

Vi anbefaler, at man i lighed med andre områder stiller krav om, at virksomhedens CVR NR er påmalet bilen.

§4

En gadetur er i den nugældende lov en aftale mellem kunden og tilladelsesindehaveren. Hvordan er tilladelsesindehaverens og dennes chaufførs aftaleretlige situation i lovforslaget?

Skal § 4 forstås således at &I given tilladelse godt kan bruges til flere forskellige slags kørsel. I så fald vil en kombination af tilmeldinger og bud der inkluderes § 6 betyde, at en vognmand, der har eget § 6 kørselskontor kan byde uden for eget område og i samarbejde med andre.

Under bemærkningerne til § 4 fremgår, at forholdet mellem kørselskontor og vognmand ikke reguleres i denne lov, idet det alene er et aftaleretligt forhold parterne imellem, reguleret af kontrakten.

Der skal ikke herske tvivl om, at der er et behov for at give kørselskontorerne nogle beføjelser i forhold til tilknyttede vognmænd, som bestillingskontorerne ikke har i dag, men som er nødvendige for at kunne udvikle branchen og optimere forretningen.

Der er imidlertid samtidig et behov for at sikre såvel vognmændenes rettigheder både hvad angår gamle som nye tilladelser. Magtforholdet mellem et stort kørselskontor og en lille vognmand er simpelthen for stort til at vognmændenes retssikkerhed kan tilgodeses uden en eller anden form for regulering, når denne nu er forpligtet til at være tilknyttet et kørselskontor.

Løsningen kunne være en standardkontrakt, som skal anvendes i forholdet mellem kørselskontor og vognmand og som indeholder nogle bestemmelser som sikrer vognmanden en række basale rettigheder i retsforholdet. Et af eksemplerne herpå kan være retten til lige fordeling af ture indenfor det segment man er tilknyttet, ligesom man kunne etablere en voldgiftsret, der afgør konflikter mellem kørselskontorer og vognmænd.

§5

Vi vil her igen anbefale, at man ikke kan have forfalden gæld til det offentlige.

Den må i så fald afvikles inden tilladelse kan tildeles.

§6

Man må forstå baggrunden for bestemmelsen som et ønske om at kunne bevare de nuværende

"landtaxier" og samtidig som et forsøg på at bevare taxier i landområderne.

Såfremt § 6 skal forstås således, at et sådant kørselskontor ikke må køre andet end taxikørsel og således heller ikke køre kommunal skolekørsel eller for et trafikselskab jf. modsætningslutning af § 4, stk. 1, nr. 3 så undergraves tanken om at give de nuværende landtaxier mulighed for at bevare deres forretning, idet en del af deres nuværende indtjening består i kørsel for kommunen i kontrakt evt. via trafikselskab.

Skal bestemmelsen forstås således, at et § 6 kørselskontor kun kan ejes af &I vognmand og ikke af flere i forening?

§ 7

Skal bemærkningerne til § 7 på s 21 i almindelige bemærkninger om, at det skal sikres at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med et tilfredsstillende resultat forstås som et krav om, at kursusudbydere skal udbyde kurser på flere sprog eller som et sprogligt krav til ansøgeren.

§ 8

I henhold til § 8, stk. 2 kan en tilladelse hverken helt eller delvis overdrages til andre.

Dette strider imidlertid mod teksten på side 18 i de almindelige bemærkninger, hvoraf det fremgår, at det som noget nyt vil blive muligt at lave et generationsskifte ved at overdrage virksomheden hvis eksempelvis indehaveren dør.

Der er ikke et behov for, at nuværende vognmænd under overgangsperioden skal kunne sælge sin forretning.

Vi finder derimod, at der er behov for, at en tilladelse kan overdrages i forbindelse med generationsskifte til eksempelvis børn eller børnebørn som har været aktive i forretningen i en årrække og ligeledes overdragelse til en efterladt ægtefælle, som har været aktiv i forretningen i en årrække.

§ 9

Vi anbefaler at det alene er et billede og et nummer, hvorved man kan identificere chaufføren. I lighed med praksis i Københavns Taxinævn.

Vi mener ikke en chaufførs fulde navn skal foreligge offentligt tilgængeligt i bilen. Det må være tilstrækkeligt med fornavn.

§ 10

Den dom Højesteret afsagde i den såkaldte Nortra sag skabte en stor usikkerhed om forståelsen af den nugældende § 5, stk. 5.

Vi finder det nødvendigt, at det præciseres, hvad der menes med, at bestemmelsen primært tager sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning.

I forbindelse med administration af bestemmelsen finder vi det endvidere dybt problematisk, når tilladelser der kører andet end taxi, ikke skal registrere deres kørsel på samme måde som en tilladelse der anvendes til taxi, idet der derved kan/vil opstå en forvredet konkurrencesituation. Blandt andet ved at overenskomstmæssige forhold ikke kan kontrolleres.

Der findes i dag overenskomster på området, der systematisk undergraver arbejdsmiljølovens formål, blandt andet ved at indeholde en permanent dispensation fra 11- timers reglen.

Der er derfor behov for en præcisering, der afklarer den situation der opstod efter Højesterets dom og som samtidig højner standarden for erhvervmæssig persontransport i Danmark.

I stort omfang, vil indehavere af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport komme til eller kunne komme til at køre for offentlige udbydere.

Det er derfor vores anbefaling, som vi finder det både logisk og relevant, at man i den nye § 10 anvender den i cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 gældende tekst,

"sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område."

§ 12

Vi finder det positivt, at en tilladelse kan tilbagetrækkes ved overtrædelser af arbejdsmiljølovens bestemmelser om hvileperioder og fridøgn.

Ville en overenskomst, der giver ret til permanent dispensation fra 11-timers reglen falde ind under denne kategori?

Vi må her igen fremsætte vores anbefaling som nævnt under kommentarerne til § 10.

Vi finder det af principielle retssikkerhedsmæssige grunde betænkeligt, når &I person straffes for en andens forseelser.

I henhold til forslaget i stk. 2 vil en vognmand kunne få inddraget sin tilladelse på baggrund af en chaufførs forseelser. Det finder vi betænkeligt. Vi kan imidlertid anbefale, at tilladelsen kan trækkes tilbage, hvis vognmanden, efter påtale, fortsat har den pågældende chauffør ansat i sin virksomhed.

Der skal skrives en tekst, hvoraf der fremgår, at når det er chaufførens forseelse, så skal vognmanden ikke straffes. Det er retssikkerhedsmæssigt dybt betænkeligt.

Når vognmanden bliver gjort bekendt med overtrædelser og ikke agerer ansvarligt som arbejdsgiver, så kan han som arbejdsgiver straffes.

§ 13

Kørselskontorer bør være omfattet af kravet om overholdelse af Arbejdsmiljølovens bestemmelser om hviletid- og fridøgn jf. § 10

§ 14

Hvad med helbredsmæssige forhold. Eks sukkersyge jf. § 7, stk. 2, nr. 8**

§ 15

Det skal være et princip, at når en chauffør dømmes for en overtrædelse, så orienteres arbejdsgiveren såfremt denne overtrædelse i gentagelsestilfælde kan få tilladelsesmæssige konsekvenser for vognmanden.

§ 16

En overtrædelse af bestemmelserne i § 10 om ansættelsesforhold burde være med og kunne medføre tilbagetrækning af tilladelse ved gentagelsestilfælde. Uden opsættende virkning

§ 18

Bestemmelsen i forslaget § 18, stk. 1 er i uoverensstemmelse med teksten under 2.2.2 på side 18 i generelle bemærkninger om muligheden for generationsskifte. Se i øvrigt vores bemærkninger til § 8.

§ 20

Vi forstår ikke begrundelsen for, at kørselskontoret ikke skal indsamle og opbevare oplysninger om anden kørsel end taxikørsel.

Der bør efter vores opfattelse også skulle indsamles den samme registrering om anden form for kørsel som et kørselskontor sælger, eller anden virksomhed sælger for så vidt angår offentlig servicetrafik og limousine.

Herved mindskes også risikoen for at egenbetaling bliver en sort økonomi, hvilket der i et vist omfang er tilfældet i dag.

Hvorfor skal offentlig servicetrafik og limousine ikke være del af klagenevnen. Det er jo på lige vis ydelser, der sælges med en tilladelse til persontransport.

Bus Metro og tog er jo netop offentlige kontraktopgaver.

Det må være samme krav til erhvervsansvarsforsikring, der gælder for taxi, offentlig servicetrafik og limousine. Det bør/skal være tilladelsesindehaveren, der har forpligtelsen.

§ 21

Bestemmelserne om et nationalt prisloft indeholder en lang række problematiske elementer.

Det giver af forbrugerbeskyttelsesmæssige hensyn god mening, at man skal annoncere på bilen, hvad prisen er pr. kilometer og pr. minut.

Når man nu vælger at liberalisere taxikørslen, giver det som udgangspunkt ingen mening at fastsætte et prisloft. Der er ingen andre servicebrancher, hvor der eksisterer et prisloft.

F.eks. kan en elektriker bede om den timepris han vil og dertil en timepris for at have en servicevogn stående ude på gaden, medens han arbejder. Prisniveauet for elektrikerarbejde er fastlagt af markedet, lige som det er for rengøringsarbejde, vvs arbejde, tømrerarbejde og andre servicefag.

Der er lagt op til nogle få særlige dage om året, hvor der kan tillægges 50 % til prisloftet.

Der bør indføres en forhøjelse af prisloftet ved særlige lokale arrangementer, som eksempelvis karneval i København, Aarhus og Aalborg, samt den type internationale arrangementer, hvor ministeren kan give tilladelse til udenlandske biler, jf. § 2, stk. 2.

Det fremgår af forslaget § 21, stk. 5, at kørselskontoret gerne må opkræve betaling for ekstraydelser i tilknytning til taxikørslen. Det kunne eksempelvis være at medbringe en cykel, eller at bære fru Jensens indkøbsposer ind til døren.

Der må i henhold til forslaget imidlertid ikke kræves ekstra betaling for den ekstra ydelse det er at medtage en kørestol eller en førerhund. Med bortfald af serviceforpligtelsen, er der en indlysende mulighed for, at det ikke længere er muligt at få en taxi, hvor man kan medtage en kørestol eller en førerhund.

Er en ældre medborgers rollator at sidestille med en kørestol?

I henhold til bemærkningerne til forslaget § 6 vil taksten gælde uanset vognstørrelse.

Vi ønsker oplyst, hvorvidt man forestiller sig, at et kørselskontor skal have samme takst for mindre som for større biler.

Forestiller man sig samme takst for en personbil og en storvogn med lift. Og forestiller man sig, at der ikke må opkræves en større betaling, når f.eks. en storvogn med lift afhenter en kørestolsbruger, der skal køres op med lift og ind i vognen, hvor kørestolen skal spændes fast i dertil indrettede anordninger, hvortil der i øvrigt er fastsat lovkrav.

Set fra ATAX' side er der tale om en ekstra ydelse, når der sendes en stor vogn med lift på kundens begæring.

Såfremt der ikke vil kunne kræves ekstra betaling for denne ydelse, kan man frygte, at denne ydelse ikke vil kunne erhverves i et kørselskontor.

Stk. 6 er ikke rimeligt.

Hvis man udenfor Storkøbenhavn stadig vil kunne sikre, at handicappede/kørestolsbrugere vil kunne blive betjent med biler, der kan medtage kørestole, er det bydende nødvendigt, at der kan blive opkrævet betaling for den ekstraydelse det er, at have en bil, der kan klare den service. I modsat fald må vi se i øjnene, at den type biler vil blive udfaset fra den eksisterende vognpark, da omkostningerne for disse vogne er væsentlig højere for vognmændene.

Det samme vil gøre sig gældende for 8 personer biler af Sprinter typen, der ligeledes vil forsvinde fra gadebilledet som taxa, medmindre der kan opkræves ekstra betaling for, at der køres med mere end 4 personer.

Alternativet bliver, at den kørsel fremover kun kan købes af et busselskab til en fri aftalepris eller det offentlige trafikelskab.

For så vidt angår fastpristure jf. § 21, stk. 4, så vil der kunne forekomme situationer, hvor en fastpristur konkret ville kunne være blevet kørt billigere på taxameter eksempelvis grundet trafikale forhold på det konkrete tidspunkt. Dette bør ikke kunne være strafbelagt, så længe kørselskontoret kan dokumentere, at prisberegningen ligger under den annoncerede normalpris for turen.

Det er uklart, hvorvidt bestemmelsen skal forstås således, at kørselskontorerne ikke må byde på offentlige opgaver med lovhjælp, til en højere pris end det landsdækkende prisloft.

Såfremt der er den fortolkning der lægges til grund er dette ensbetydende med, at kørselskontorerne ikke kan byde ind på kørsel i fri konkurrence med andre bydere med tilladelser til persontransport.

Hvis man skal have et prisloft, skal kørselskontorerne have lov til at ændre priserne, når det passer ind i det enkelte kørselskontors forretningsdrift.

§ 23

Det er ATAX' opfattelse, at der bør være adgang til at få ekstra betaling for tillægsydelser som f.eks. fremkørsel uden for eget definerede område, og disse priser bør naturligvis fremgå af hjemmesiden.

§ 25

Ved anvendelse af en nul kr. angivelse for en fast pris lukkes der op for en lang række muligheder for unddragelse af såvel løn til chauffør, betaling af kørsel fra kørselskontor til vognmand samt skattebetaling i Danmark.

På den baggrund på vi advare imod, at en sådan fastprisstruktur med nul kr. bringes i anvendelse. Det vil være ugenomsigtigt for kontrolmyndigheder at se, hvilke ture, med hvilken bil og med hvilken kunde, der er omfattet af en (måske) eksisterende aftale om flere ture betalt som rabat tur. Derfor vil det heller ikke være muligt at foretage en eventuel kontrol.

§ 26

Diskriminerer biler der udfører taxikørsel i forhold til biler der kun udfører offentlig servicetrafik og limousiner. Det er samtidig uklart, hvad begrundelsen for denne forskelsbehandling skulle være. Såvel kunder som chauffører i OST biler og limousiner har vel samme behov for sikkerhed og tryghed, som der eksisterer i en bil der anvendes til taxikørsel.

§ 27

Som tidligere nævnt er det ATAX' opfattelse, at der for OST og limousiner bør være tydeligt cvr nr. samt tilladelsesnummer uden på bilerne på samme måde som taxi.

§ 28

Det må forventes, at miljøkrav mv. der stilles til biler der kører taxikørsel også stilles overfor biler der anvendes til OST, da taxibiler jo også kan anvendes til OST og der ikke må diskrimineres blot fordi nogle tilladelser udelukkende kører for det offentlige

Regler om kontroludstyr er diskriminerende og konkurrenceforvridende.

Der er al god grund til at stille de samme krav til kontroludstyr i såvel taxi som OST biler.

I dag gør de 5 offentlige trafikskaber i udstrakt grad brug af begrebet åben flex, hvilket betyder, at en hvilken som helst borger kan bestille en bil via trafikskabet og lade sig transportere med en af trafikskabet fastsat kilometerpris som egenbetaling. Den øvrige betaling for turen foretages af trafikskabet og afregnes af de i den enkelte region liggende kommuner.

Der er grund til at frygte, at denne trafik vil fortsætte som offentligt subsidieret taxikørsel i direkte (men ulige) konkurrence med private taxiselskaber.

Teksten på side 66, omhandlende miljøkrav til brugte biler, lukker op for, at der tages biler i anvendelse, der er miljømæssigt uforsvarlige og hvor der samtidig er et økonomisk incitament til i større omfang at gøre brug af ældre og mere forurenende biler.

Der er tale om et væsentligt miljømæssigt tilbageskridt.

Der bør stilles samme krav om, at kørsel i OST og limousine mødes med samme krav til registrering af kørsel, som der stilles til taxi.

Såfremt der ikke stille de samme krav, er der en ikke uvæsentlig risiko for, at der kan foretages kørsel udenom skattevæsnet.

§ 33

Hvad er det estimerede tidsforbrug der skal betales for, når man søger godkendelse til at drive kørselskontor?

§ 35

Overtrædelse af mere end &I bil pr. tilladelse bør anses som en alvorlig forseelse og straffes hårdt med 35.000 pr. bil, da det er en voldsomt konkurrenceforvridende overtrædelse. Overdragelse kr. 35.000 og eventuel inddragelse af tilladelse i op til 5 år. Overtrædelse af at bruge biler, der ikke er godkendt og registreret kr. 35.000 og inddragelse i op til 5 år. Det er voldsomt konkurrenceforvridende og ses desværre allerede anvendt i dag.

§ 41

Der kan udstedes tilladelser efter gammel lov frem til 1. marts 2018. De skal blot skal søges inden 31. december 2017,

Hvad skulle være meningen med dette?

§ 42

Det fremgår af bestemmelsen, at de eksisterende tilladelser, udstedt helt frem til 1. marts 2018 fortsat skal være i kraft indtil udløbet af deres gyldighedsperiode.

I og med den lov, på hvilket grundlag de er udstedt, ophæves 1. marts 2018, er det uklart, hvilke regler de pågældende tilladelser skal køre efter.

§ 43

Bestemmelsen indebærer, at det ikke er muligt for en "gammel" tilladelse at blive tilknyttet et "nyt" kørselskontor, ligesom det ikke for en "ny" tilladelse vil blive muligt at blive tilknyttet et "gammelt" bestillingskontor.

Som nævnt ovenfor, er det uklart, hvilke regler de "gamle" tilladelser skal køre efter.

Er det de geografisk begrænset og således ikke i stand til at konkurrere med de nye tilladelser, der til gengæld gerne må køre i deres tilladelsesområde?

Er de underlagt andre takstregler end de nye tilladelser, når de nu ikke kan tilknyttes et kørselskontor efter lovforslaget?

Hvilke regler skal rent faktisk gælde?

Med en overgangsordning hvor man ikke kan samkøre et bestillingskontor efter gammel lovgivning med et kørselskontor efter den nye lov, vil der være en meget stor risiko for at bestillingskontorerne ude i provinsen vil dø, uden der kan forventes at kunne blive startet et kørselskontor efter ny lov.

Løsningen kunne være, at de eksisterende bestillingskontorer omkonverteres til kørselskontorer, men kan fortsætte med at betjene de "gamle" tilladelser efter de gamle regler.

Det er dog stadig uklart i hvilket omfang og på hvilket lovgrundlag de gamle tilladelser skal køre fremadrettet. Lige som det er uklart, på hvilket lovgrundlag de "gamle" bestillingskontorer skal drives fremadrettet.

Det står ganske klart, at man efter lovforslaget ikke vil kunne krydse gamle tilladelser med nye kørselskontorer og ej heller nye tilladelse med gamle bestillingskontorer.

Det står imidlertid uklart, hvad det er, man vil opnå eller forhindre ved den manglende krydsningsmulighed.

§ 44

Såfremt man ønsker at gøre brug af bestemmelsen og ombytte sin gamle tilladelse til en ny tilladelse, kan man så nøjes med at ombytte nogle af sine tilladelser, eller skal man ombytte alle?

§ 46

Stk. 2, forudsætter, at modtageren af en tilladelse meddeler registreringsnummeret på bilen til ministeren, men er det ikke i strid med bemærkningerne til § 3, stk. 8, hvor der står, at en tilladelse ikke er tilknyttet en bestemt bil, men kan anvendes til en hvilken som helst af virksomhedens biler.

Det er i øvrigt ATAX' holdning, at en tilladelse skal tilknyttes en bestemt bil for at modvirke misbrug og konkurrenceforvridende flytning af tilladelser fra bil til bil.

Hvad betyder det i stk. 3, at tilladelser genudstedes, er det efter gamle regler eller nye.

Der må tages udgangspunkt i det antal tilladelser, der eksisterer i den enkelte kommune pr. 31. december 2017. Det antal tilladelser der går ind i 2018 må være dem der kan tillægges pr. 1. kvartal 2019.

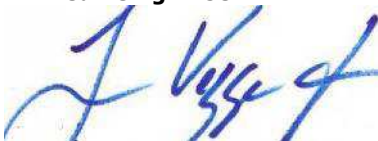
§ 47

Er OST og limousinetilladelser der kan ombyttes inden 2020 efter gammel lovs § 3 eller den nye lov

§ 48

Det bør være samme miljøkrav der gælder for alle typer universaltilladelser bortset fra limousine.

Med ve lig hilsen



Jens Vegge Jørck

Direktør

jvb@atax.dk

trm@trm.dk

Transport, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

cc. et@trm.dk og bgk@trm.dk

København, den 14. august 2017
J.nr. 33446/hkn

KOCH /
CHRISTENSEN

**Vedr.: J.nr. 2016-5596 Høring over udkast til forslag til
taxilov**

Advokatfir- ,

Brancheforeningen for Forretningslimousiner v/formanden Morten Rix-
Møller har anmodet mig om at fremsende nærværende høringssvar.

Sankt Annæ Plads E
DK-1250 København K

Brancheforeningen for Forretningslimousiner organiserer vognmænd, der
driver virksomhed med salg af limousineydelser fortrinsvis til er-
hvervslivet.

T +45 33 15 08 DC
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen.d
kochchristensen.dk

Lovens område

Ved den videre behandling af lovforslaget bør Ministeriet og Folketinget
være særdeles bevidst om, at man med en samlet lov regulerer erhvervs-
mæssig personbefordring af meget forskelligartet karakter. Fællesnæv-
neren er alene størrelsen af de anvendte køretøjer, jf. udkastets § 1, stk.
1.

Taxikørsel, jf. udkastets § 4, stk. 1, nr. 3, afgrænses negativt som kørsel,
der ikke er kørsel for en offentlig myndighed eller limousinekørsel. Kørsel
for offentlig myndighed omfatter den såkaldte flextrafik for de regionale
trafikselskaber, hvor der udføres kørsel efter kontrakt indgået efter
offentligt udbud. Limousinekørsel omfatter dels kørsel for erhvervslivet og
andre private kunder og dels kørsel for private i forbindelse med events og
særlige begivenheder. Begge former for limousinekørsel har det til fælles,
der adskiller dem fra taxikørsel og fra flextrafik, at kørslen

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Gerken
Henrik Juul

er præget af meget betydelige sæsonudsving, herunder at vognmandsvirksomhederne i vinterhalvåret har en forholdsvis begrænset mængde kørsel.

Definitionen af limousiner

Udkastes § 4, stk. 1, nr. 2, definerer limousinekørsel på en måde, der slet ikke er retvisende i forhold til den limousinekørsel, der finder sted i dag. Det er uklart, hvad udkastet mener, der skal lægges i begrebet "repræsentationskørsel". Og det er af samme grund endnu mere uklart, hvad der så skal lægges i begrebet "lignende kørsel".

Medlemmer af Brancheforeningen for Forretningslimousiner udføre som oftest kørsel for erhvervskunder, der skal have transporteret medarbejdere, gæster og kunder. Der køres for flyselskaber, der skal have besætninger transporteret til indkvartering. Og der køres turister f.eks. i forbindelse med betjeningen af krydstogtskibe. Limousinerne varetager her et behov for kørsel. Det er ikke retvisende at betegne dette som "repræsentationskørsel". Brancheforeningen mener ikke, at der er nogen saglig grund til, at limousinevirksomhederne begrænses i forhold til, hvilke kørselsopgaver, de må udføre.

Definitionen i udkastets § 4, stk. 1, nr. 2, litra b, med henvisning til køretøjets almindelige handelsværdi er heller ikke udtryk for de forhold, der hersker i virkelighedens verden.

Limousinekørsel finder typisk sted med flg. typer køretøjer:

- "E-klasse" — standard sedan typisk med køretøjer i en prisklasse omkring DKK 300.000.
- "S-klasse" luksusbiler typisk med køretøjer i en prisklasse omkring DKK 600.000.
- "Mini vans" — større biler typisk med køretøjer i en prisklasse omkring DKK 500.000.

Loven bør under ingen omstændigheder henvide til beløbsstørrelser. Ønskes der en kategorisering af køretøjer, der kan anvendes til limousinekørsel, må der henvises til objektive egenskaber for køretøjet eller krav til køretøjets indretning.

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads
0K-1250 København K

T +45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

ke@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Gerken
Henrik Juul

Midlertidige kørselsbehov

Virksomheder, der driver kørsel med limousiner kan i korte periode have behov for et meget stort antal køretøjer f.eks. til at dække kørselsbehov ved statsbesøg, konferencer og lignende.

Der anvendes ved sådanne lejligheder typisk køretøjer, der er lejet fra Danmark eller udlandet. Lovforslaget tager ikke helt højde for de særlige behov for midlertidige ekstra tilladelser, der gør sig gældende ved sådanne former for kørsel. Brancheforeningen finder det meget væsentligt, at denne form for kørsel finder sted i henhold til tilladelse og at denne form for midlertidig kørsel er reguleret.

Drift i selskabsform

Brancheforeningen for Forretningslimousiner ser med tilfredshed, at det nu bliver muligt at drive virksomhed i selskabsform, sådan som i andre dele af erhvervslivet.

Lovregulering af arbejdsvilkår

Brancheforeningen for Forretningslimousiner ser med stor bekymring på udkastets § 10.

Det har i mere end hundrede år været ordningen på det danske arbejdsmarked, at løn- og ansættelsesvilkår fastlægges ved kollektive forhandlinger og ikke ved lov.

Udkastets § 10 indebærer efter sin ordlyd, at en limousinevirksomhed skal efterleve kollektive overenskomster, uanset om virksomheden fagretligt er bundet af sådanne.

Det giver anledning til alvorlig bekymring, at udkastet til overflod ikke indeholder nogen som helst retningslinjer for vognmandens valg af en sådan overenskomst. Det fremgår blot, at overenskomsterne skal være "pågældende", hvilket ikke udtrykker noget som helst operativt.

Der er inden for transportbranchen landsdækkende kollektive overenskomster mellem flg. overenskomstparter:

- Fagligt Fælles Forbund og Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen (ATAX).

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads E
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Cerken
Henrik Juul

Fagligt Fælles Forbund og Dansk Erhverv
Fagligt Fælles Forbund og Dansk Industri
Kristelig Fagforening og Kristelig Arbejdsgiverforening

Ingen af de virksomheder, der er medlemmer af Brancheforeningen af Forretningslimousiner er medlem af de nævnte arbejdsgiverforeninger. Brancheforeningen har aldrig selv modtaget henvendelser om overenskomstdækning.

Ved den videre behandling af lovforslaget må Lovgiver tage stilling til, om Lovgiver mener, at man er i en position til at tvinge limousinevirksomheder til at efterleve kollektive overenskomster, der er forhandlet af organisationer, der ikke organiserer de berørte virksomheder.

Og hvis Lovgiver mener, at en sådan bestemmelse er velbegrundet, forventer min klient, at bestemmelsen omformuleres, så det ikke giver anledning til nogen tvivl, hvilken overenskomstmæssig forpligtelse, en limousinevognmand skal efterleve. Min klient henviser i den forbindelse til min klients hørings svar af 22. januar 2016, der vedlægges.

V nlig hilsen

Henrik Nielsen
hkn@kochchristensen.dk

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6
DK-1250 København K

T+45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen
kochchristensen.dk

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Cerken
Henrik Juul

info(a)tbst.dk
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København, den 22. januar 2016
J.nr. 32392/hkn

KOCH /
CHRISTENSEN

Vedr.: TS20000-00075 Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. (Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence m.v.)

Jeg afgiver høringssvar på vegne af Brancheforeningen for Forretningslimousiner.

Indledningsvis bemærker jeg, at høringsbrevet udsendes den 15. januar 2016 og med høringsfrist til d.d. Det er en høringsfrist på en uge. Henset til lovforslagets indhold, der kan have vidtgående økonomiske konsekvenser for erhvervet, er der tale om en ganske uacceptabel frist.

Jeg har på vegne af Brancheforeningen af Forretningslimousiner afgivet høringssvar vedrørende den tidligere regerings lovforslag den 28. april 2015 og 5. maj 2015. Disse vedlægges, og jeg forventer at de indgår i det videre arbejde med sagen, såfremt udkastet skulle føre til fremsættelse af et lovforslag.

Baggrunden for lovforslaget

Lovforslaget er et markant skred i forhold til den tidligere retstilstand. Høringsbrevet redegør ikke for årsagerne hertil. Den daværende transportminister Flemming Hansen svarede på Folketingets Trafikudvalgs spørgsmål nr. 7 den 28. november 2006, at han ikke havde planer om at

ændre loven. Ministeren henviste til hensynet til organisationsfriheden på arbejdsmarkedet. Kopi af svaret vedlægges. Det kunne have været hensigtsmæssigt, at høringsbrevet redegjorde for årsagen til, at det nu findes nødvendigt at lovgive med det anførte indhold.

Tidligere har Trafikministerens (Transportministerens) holdning været, at de bestemmelser, der nu foreslås ændret, har givet de erhvervsdrivende fuld frihed til at vælge mellem relevante kollektive overenskomster. Jeg henviser til Trafikministerens svar af 13. januar 1999 på spørgsmål 32 fra Folketingets Trafikudvalg, som vedlægges. Trafikministerens besvarelse er udtryk for samme retstilstand, som blev fastslået af Højesteret ved dommen af 4. februar 2015 (Ugeskrift for Retsvæsen 2015.1509 H). Det havde været ønskeligt, at høringsbrevet redegjorde for årsagen til, at der nu lægges op til lovgivning med andet indhold end det, som tidligere ministre har tilsluttet sig.

KOCH /
CHRISTENSEN

Geografiske begrænsninger

Høringsbrevet redegør ikke for årsagen til, at muligheden for at anvende lokale kollektive overenskomster forbydes i transporterhvervene. Et sådant lovindgreb i overenskomsternes geografi er også en afvigelse fra det, der kendes fra anden lovgivning. Tilladelser til limousinekørsel meddeles af kommunen, jf. Lov om taxikørsel § 2, stk. 1. Tilladelser til limousinekørsel har derfor samme geografiske kommunale forankring som tilladelser til taxikørsel.

Landsdækkende kollektive overenskomster

Lovforslaget oplyser, at der på "nuværende tidspunkt" er indgået overenskomster mellem 3F og "en række arbejdsgiverorganisationer" samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse.

Jeg kan oplyse, at de nævnte 3F overenskomster er indgået med ATAX — Arbejdsgiverforeningen for Taxabranschen, DI Overenskomst (ATD) og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening. Inden specifikke overenskomster indskrives i lovforarbejder forventer jeg, at Trafik- og Bane-styrelsen nøje analyserer deres indhold. Overenskomsterne er frit tilgængelige på internettet. Særligt må jeg henlede opmærksomheden på, at overenskomsterne i vidt omfang hjemler brug af provisionsløn til chauffører på vogne med tilladelser til taxikørsel. Dette følger eksplicit af ATAX-overenskomstens § 5, stk. 1.

Særligt for så vidt angår overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening fremgår det af et protokollat af 8. december 2014, at OST-kørsel kan lønnes med provisionsløn. Kopi vedlægges.

Det er helt uklart, om disse forhold søges lovfæstet med lovforslaget. Min klient og jeg kan ikke se, hvilke overvejelser, Styrelsen har gjort sig herom herunder hvilken betydning, Styrelsen mener, at en sådan lovfæstelse af branchefremmede overenskomster vil kunne få for limousine-branchen. Jeg forventer, at Styrelsen sætter sig ind i disse overenskomstmæssige forhold. Indtil det er sket, er det direkte uforsvarligt at udarbejde et lovforslag.

Limousinebranchen

KOCH /
CHRISTENSEN

Min klient ønsker ikke at blive inddraget i de fagpolitiske forviklinger, som visse organisationer og partier har skabt efter Højesterets dom af 4. februar 2015. Dommen vedrører OST-kørsel. Limousinekørsel har aldrig givet anledning til tilsvarende sager eller tvister.

Limousinekørsel er stærkt sæsonbetonet. Der er måneder, hvor omsætningen er ringe og ligger på et niveau på 25 % i forhold til måneder, hvor omsætningen er bedst. En timeløn, der anvendes året rundt, kan ganske enkelt ikke anvendes. Det er utvivlsomt forklaringen på, at ingen eller få vognmænd med limousinetilladelse er medlem af de arbejdsgiverorganisationer, der har indgået de nævnte kollektive overenskomster. Hvis det bliver et lovkrav at min klients medlemmer skal efterleve en af disse overenskomster, vil der ved lov blive påtvunget branchen efterlevelse af standarder, der er aftalt mellem aktører, der ikke har nogen indsigt i eller reel repræsentation af limousinebranchen.

Det ville naturligvis være en mulighed, at limousinebranchen indgik i forhandlinger om kollektive overenskomster, der var specielt møntet på denne branche. Jeg vil dog understrege, at lovforslaget direkte modarbejder et sådant tiltag, hvis det bliver et lovkrav, at kun landsdækkende kollektive overenskomster kan følges. Det vil forhindre lokale tiltag.

ed venlig hilsen

Henrik Karl I Isen
hkn@kochchristensen.dk

info@trafikstyrelsen.dk
Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

København, den 28. april 2015
J.nr. 32224/hkn

H Si -

Vedr.: TS2000-00065 Forslag til lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel

Jeg fremsender hermed høringssvar på vegne af Brancheforeningen for Forretningslimousiner.

Brancheforeningen organiserer vognmænd, der udfører kørsel med limousiner for erhvervskunder. Brancheforeningen organiserer ikke vognmænd, der alene anvender limousiner til fest- og selskabskørsel. Brancheforeningen organiserer heller ikke vognmænd, der alene driver virksomhed inden for taxikørsel, offentlig servicetrafik (OST) og sygetransport.

Brancheforeningen ønsker, at denne del af branchens synspunkter tages med på råd ved behandlingen af lovforslaget, der en bloc vil omfatte erhvervmæssig personbefordring. Jeg henviser til Transportministeriets brev af 21. april 2015.

Lovforslaget og den gældende lovgivning

Limousinekørsel har siden 1. januar 1998 været reguleret af Lov om taxikørsel m.v. (Lovbkg. nr. 107 af 30. januar 2013). Loven regulerer ud over taxikørsel også sygetransport og offentlig servicetrafik. Kundegrundlaget for disse former for kørsel er forskelligt. Og markedsvilkårene er forskellige.

Lov om taxikørsel m.v. § 5, stk. 5, har flg. ordlyd:

"Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om Ion-og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster."

Ændringsforslaget vil efter ordlyden ændre dette på to punkter:

1. Begrebet "kollektive overenskomster" indskrænkes personelt til at vedrøre "kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark".
2. Begrebet "kollektive overenskomster" indskrænkes geografisk og forstås som kollektive overenskomster, der "gælder på hele det danske område."

Ændringen vil dermed både indebære en begrænsning af de virksomheder og organisationer, der kan indgå de kollektive overenskomster, der henvises til. Og den vil indebære en geografisk begrænsning, idet lokale overenskomster ikke længere er omfattet af loven.

KOCH
H. R 151 FNE 1,j

Højesterets dom af 4. februar 2015

Høringsskrivelsen fra Trafikstyrelsen af 25. marts 2015 henviser til en Højesteretsdom af 4. februar 2015. Sagen vedrørte ikke limousinekørsel, men kørsel af offentlig servicetrafik. I den konkrete sag havde en vognmand anvendt først en lokal overenskomst fra Nordjylland indgået af Vognmandsforeningen NORTRA ("NORTRA overenskomsten"). Senere meldte vognmanden sig ind i Kristelig Arbejdsgiverforening og blev omfattet af denne organisations kollektive overenskomst med Kristelig Fagbevægelse ("Krifa-overenskomsten").

Lovforslaget kan efter ordlyd og kontekst kun læses på den måde, at taxilovens § 5, stk. 5, ikke længere vil være opfyldt ved, at en vognmand efterlever en lokal overenskomst eller efterlever Krifa-overenskomsten. Dette vil komme til at gælde al erhvervmæssig personbefordring.

Trafikudvalget hør afdække, om denne sproglige forståelse af lovforslaget er tilsigtet. Er det tilfældet, bør det tydeliggøres i enten lovtekst eller i udvalgsbetænkningen, så enhver fremtidig diskussion herom kan undgås og vognmændene fremadrettet kan se bort fra de nævnte overenskomster.

A. vendelse af provisionsløn

I sagen, der blev afgjort ved Højesterets dom af 4. februar 2015, var det reelle tvistepunkt, at den omhandlede vognmand lønnede sine chauffører med ren provisionsløn og ikke med timeløn. Anvendelsen af provisionsløn var hjemlet ved et protokollat til Krifa-overenskomsten og ved NORTRA-overenskomsten. Provisionsløn er imidlertid ikke hjemlet ved de 2 landsdækkende overenskomster mellem Dansk Erhverv og Fagligt Fælles Forbund (3F) henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATAF) og 3F.

Hvis sigtet med lovforslaget er at forbyde anvendelse af provisionsløn inden for rammerne af taxiloven, hør det fremgå klart af lovtæksten, så fremtidig diskussion undgås. Jeg bemærker dog, at aflønning med ren provisionsløn ikke er udbredt i limousinebranchen.

KOCH

Derimod er det meget udbredt, at chauffører i limousinebranchen ansættes på freelancebasis, således at de udelukkende ansættes og lønnes, når der er arbejde for kunder. Hvis branchen efter en lovændring skal lønne efter de landsdækkende overenskomster, kan denne ansættelsesform ikke opretholdes. Jeg går ud fra, at Trafikudvalget er opmærksom på dette og giver det tilstrækkelig overvejelse. Hvis freelance ansættelse i limousinebranchen fremover skal være forbudt, hør dette gøres klart i selve lovtæksten.

Lokale overenskomster

En kollektiv overenskomst har altid kunnet indgå af en virksomhed selv, når blot forhandlingsmodparten var en kollektivitet af lønmodtagere. En virksomhedsoverenskomst dækker inden for transportbranchen ikke hele det danske område. Limousinetilladelse er lokale og udstedt af den enkelte kommune.

Trafikudvalget hør afdække, om det vitterligt er hensigten, at en limousinevirksomhed ikke længere skal kunne efterleve taxilovens § 5, stk. 5, ved selv at indgå en virksomhedsoverenskomst.

Hvis det er hensigten, skal Trafikudvalget være opmærksom på, at man tvinger virksomhederne til at efterleve kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsgiverorganisationer, som virksomhederne ikke nødvendigvis er medlem af. Jeg går ud fra, at Trafikudvalget overvejer dette og tilkendegiver sin opfattelse af dette spørgsmål i udvalgsbetænkningen.

Repræsentative lønmodtagerorganisationer

Det er ikke klart, hvad der menes med "mest repræsentative arbejds-markedsparter i Danmark". Brancheforeningen for Forretningslimousi-ner er ikke en arbejdsgiverforening, og dens medlemmer blander sig ikke i de ansattes valg af organisation.

Trafikudvalget hør afdække, om begrebet "repræsentative" retter sig mod den enkelte virksomhed og den enkelte indehaver af tilladelser. Er det tilfældet, skal Trafikudvalget forholde sig til, at arbejdsgiver ikke kan registrere de ansattes valg af faglig organisation. Det vil stride mod per-sonoplysningslovens § 7, stk. i.

1-1

Hvis begrebet "repræsentative" retter sig mod repræsentativiteten i hele landet, må Trafikudvalget forholde sig til, hvordan dette i praksis skal administreres. Den enkelte vognmand har naturligvis ingen mulighed for at verificere, hvorledes ansatte på landsplan overvejende organiserer sig. Forestiller Trafikudvalget sig, at Trafikstyrelsen og kommunerne som tilsynsmyndigheder kan vejlede om antallet af (repræsentative) kollektive overenskomster, som de ansatte skal lønnes efter ?

Sæsonudsving

Kørelen med limousiner er præget af, at der året igennem er betydelige sæsonudsving og betydelige variationer i mængden af kørsel. En indtje-ning fra kørsel for kunder er en forudsætning for, at der er grundlag for at aflønne ansatte chauffører.

De landsdækkende kollektive overenskomster mellem 3F og Dansk Erhverv henholdsvis 3F og ATAX og den landsækkende Krifa-overens-komst anvender for alle typer kørsel — dog vistnok undtaget taxikørsel og OST kørsel — en aflønningsform med fast timeløn. Overenskomsterne gælder året rundt. Trafikudvalget bør overveje, hvorledes man mener, at limousinevirksomheder året rundt skulle kunne aflønne deres ansatte chauffører med fast timeløn. Er dette vitterligt en tilsigtet konsekvens af lovforslaget, vil det betyde, at limousinevognmænd må opsigte deres ansatte i lavsæsonen og henvise dem til at oppebære dagpenge eller søge ansættelse andre steder. Jeg forventer, at Trafikudvalget overvejer dette aspekt af lovforslaget.

Min klient og jeg stiller os gerne til disposition for nærmere belysning af lovforslagets konsekvenser. Dette brev til tillige i kopi blive fremsendt til repræsentative ordførere for Folketingets partier.

Med venli hilsen

\,
vrik ar •ri sen
hk @.koch el) ri stensen.dk

KOCH/

i n f o s t r a f i k s i

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

København, den 5. maj 2015
J.nr. 32224/11kn

Vedr.: TS20000-00065 Forslag til lov om godskørsel, lov om
buskørsel og lov om taxikørsel

Jeg henviser til Trafikstyrelsens brev af 30. april 2015 med ændringsforslag.

Min klient, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, har bedt mig om
at kommentere på det.

Det kan ikke komme bag på Trafikstyrelsen, at der findes kollektive
overenskomster, der er er landsækkende, og som gælder for taxikørsel og
limousinekørsel. Trafikstyrelsen fremlagde gennem Kammeradvokaten selv
disse overenskomster som bilag i retssagen med Vognmandsforeningen
NORTRA, der fandt sin afgørelse ved Højesteret den 4. februar 2015.
Bilagene var i den pågældende sag litereret Æ, ø, Å og AA.

Det undrer mig derfor, at det i brevet på side 3 hedder:

*"Det er på nuværende tidspunkt uafklaret, om der også på området for
taxitilladelser og på området for limousinekørsel findes sådanne
kollektive overenskomster (...)"*

.Jeg forventer, at Trafikstyrelsen orienterer Transportministeren, så der ikke
er viden, der forbliver i Trafikstyrelsen, uden at Folketinget gennem
Ministeren får dækkende og korrekt information om de overenskomster, der
eksisterer. Som det står i brevet af 30. april 2015 er informationen jo klart
forkert og vildledende.

Overenskomsterne kan i øvrigt findes på internettet. Se f.eks. www.dta-taxi.dk. Landsoverenskomsten med 3F vedlægges for god ordens skyld. Den omfatter også taxikørsel og limousinekørsel (overenskomstens § 1). Min klient er ikke vidende om, agt ATAX har medlemmer, der driver limousinevirksomhed. Det kan jo så - med henvisning til lovforslagets ordlyd - diskuteres, om lige netop denne landsdækkende overenskomst er repræsentativ.

Det skal fremhæves, at det fremgår af overenskomsten,

At der på limousiner kun kan lønnes med timeløn (§ 6)

At arbejdstiden er 37 timer eksklusiv pauser (§ 6)

At der skal oprettes pensionsordning i Pension Danmark (§ 9)

Jeg går ud fra, at Folketinget forsynes med tilstrækkelige oplysninger om, hvilke kollektive repræsentative overenskomster, der på nuværende tidspunkt eksisterer. Så kan Folketinget jo vurdere, om man ved lov vil påtvinge en hel branche at efterleve dem.

Jeg må dog gøre opmærksom på, at tilrettelæggelsen af arbejdet i en limousinevirksomhed skal ske under hensyn til mængden af den kørsel, som kunder rekvirerer. Den kan svinge med meget kort varsel ikke blot fra uge til uge men fra dag til dag. Og ellers planlagte vagter kan igen skulle aflyses, hvis/når en kunde afbestiller en ellers planlagt kørsel.

En anden mulighed er, at løn- og arbejdsforhold overlades til arbejdsmarkedets parter, sådan som man gør i andre dele af erhvervslivet.

Med venlig hilsen

I-1 nrili karl Nielsen
hkn@kocheliristensen.dk

Stf)
Transport og

(/ Energiministeriet

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

r. I

Dato 28. november 2005
J nr. 004-U18-37

Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Hermed fremsender jeg svar på spørgsmål nr. 7 (L 34) stillet af Folketingets Trafikudvalg den 14. november 2006.

Spørgsmål:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 14. november 2006 fra Bo Weve Hansen, Chaufførernes Fagforening København, jf. L34 — bilag 5."

Svar:

Bestemmelsen i § 5, stk. 5, i taxiloven og de tilsvarende helt identiske bestemmelser i busloven og i godskørselsloven om løn- og arbejdsvilkår for chauffører har givet anledning til en hel del debat.

Debatten om forståelsen af bestemmelserne ser nu endeligt ud til at være afgjort ved et notat fra Kammeradvokaten, hvori det bl.a. er konkluderet, at forskellen mellem - på den ene side — bestemmelsen i § 5, stk. 5, i taxiloven og — på den anden side — de tilsvarende bestemmelser i busloven og i godskørselsloven skyldes afgørende forskellige overenskomststrukturer i erhvervene.

På bus- og godskørselsområdet forholder det sig således, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører er reguleret i ganske få landsdækkende kollektive overenskomster, mens der på taxiområdet foreligger et meget stort antal lokale kollektive overenskomster.

Efter Kammeradvokatens opfattelse betyder disse forskelle, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører i bus- og godskørselsvirksomheder skal fastsættes på grundlag af de landsdækkende kollektive overenskomster.

Denne opfattelse harmonerer med Transport- og Energiministeriets opfattelse, der går ud på, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører i taxierhvervet kan fastsættes på grundlag af lokale kollektive overenskomster.

Der er således korrekt, at identiske bestemmelser fører til forskellige resultater.

Forskellene på overenskomstforholdene skyldes imidlertid ikke lovgivningen, men derimod de forhold, som vognmændene, chaufførerne og organisationerne i de forskellige erhverv netop har valgt at etablere.



Forsøg på at ændre disse forhold gennem en lovændring vil efter min opfattelse være et klart indgreb i arbejdsgiveres og arbejdstageres aftalefrihed på overenskomstrådet. Hertil kommer, at et lovindgreb efter min mening også ville være i strid med de grundliggende principper om organisationsfrihed på arbejdsmarkedet.

Jeg mener således helt principielt, at lovgivningen — som det jo lige netop er tilfældet for de tre identiske bestemmelser om løn- og ansættelsesvilkår - alene skal være begrundet i overordnede samfundsgavnlige hensyn, f.eks. hensynet til udvikling af gode og sunde konkurrencevilkår og ikke mindst hensynet til færdselssikkerheden.

Jeg har derfor ikke planer om at ændre bestemmelsen i § 5, stk. 5, i taxiloven.

Med hensyn til Bo Weye Hansens bemærkninger om kvaliteten af og omfanget af kommunernes tilsyn med taxiloven tillader jeg mig at henvise til mit svar på spørgsmål nr. 2, stillet af Folketingets Trafikudvalg.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

Trafikudvalget (I,
45 - bilag 35)
) Offentligt)

Den 13. januar 1999

J.nr. 442-1

Folketingets Trafikudvalg Christiansborg 1240 København K

Trafikudvalget har ved brev af 10. december 1998 (L 45 - bilag 28) stillet mig følgende spørgsmål:

Spørgsmål 32:

"Ministeren bedes i forlængelse af besvarelsen af spørgsmål 6 - 9. jf. L 45 - bilag 14, kommentere henvendelsen af 8. december 1998 fra Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning, jf. L 45 - bilag 26."

Svar:

Henvendelsen af 8. december 1998 fra Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning (STA) vedrører spørgsmålet om udstedelse af taxibevejliger til vognmænd i det storkøbenhavnske område.

Det er oplyst, at Storkøbenhavns Taxinævn i efteråret 1998 har udstedt et antal nye bevillinger til eksisterende vognmænd, herunder 20 til vognmænd, der ikke følger gældende overenskomst. Dette er efter STA's opfattelse ikke i overensstemmelse med taxilovens § 5, stk. 5.

STA har oplyst, at STA er den eneste arbejdsgiverorganisation i det storkøbenhavnske område, der har indgået kollektiv overenskomst, men en gruppe af vognmænd har tiltrædelsesoverenskomst til denne overenskomst. Flertallet af vognmænd i Storkøbenhavn efterlever ikke denne overenskomst, der også omfatter arbejdsmarkedspension, idet disse vognmænd ikke indbetaler pensionsbidrag.

Bestemmelsen i taxilovens § 5, stk. 5, er på elende:

"Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster."

Efter ændringsforslaget til lovforslag L 45 skal overtrædelse af denne bestemmelse fremover kunne straffes med bøde.

I besvarelsen af 25. november 1998 af spørgsmål 7 og 8 er oplyst, hvilken myndighed der har tilsynet med, at bevillingshavere følger de kollektive overenskomster, ligesom der Trafikministeriet bekendt ikke udstedes bevillinger til taxivognmænd, der ikke følger de kollektive overenskomster, således som STA anfører i henvendelsen.

Storkøbenhavns Taxinævn har afgivet en udtalelse af 18. december 1998 vedrørende henvendelsen fra STA. Denne udtalelse vedlægges tillige med kopi af referat af et møde den 10. august 1998 i nævnets kontaktudvalg med taxibranchen, hvor også spørgsmålet om kollektive overenskomster blev drøftet.

Storkøbenhavns Taxinævn har endvidere over for ministeriet oplyst, at nævnet ikke har modtaget konkrete anmeldelser om, at bestemte vognmænd ikke overholder de gældende overenskomster.

.1.

I vedlagte kopi af besvarelse af 19 august 1997 af spørgsmål S 2973 er der redegjort for § 5, stk. 5, i taxiloven.

Det fremgår bl.a. heraf, at bestemmelsen ikke indeholder en pligt til at indgå en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår - og heller ingen pligt til at indgå en aftale med en bestemt fagforening. Bestemmelsen indebærer alene, at vognmanden skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en af de kollektive overenskomster, der måtte være indgået på taxiområdet.

Der er således ingen forpligtelse for den enkelte bevillingshaver til at være medlem af en arbejdsgiverorganisation, idet bevillingshaveren alene skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det fremgår af lovens forarbejder, at sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt - for så vidt de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår - at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning.

Loven og forarbejderne tager ikke direkte stilling til spørgsmålet om, hvorvidt der med "de pågældende kollektive overenskomster" skal forstås en overenskomst, der efter sit indhold gælder for det pågældende bevillingsområde, eller en vilkårlig overenskomst.

Efter STA 's opfattelse er det den førstnævnte snævre fortolkning, der skal lægges til grund. Det vil indebære, at samtlige chauffører i det storkøbenhavnske område skal være omfattet af en pensionsordning, medmindre der indgås yderligere en overenskomst for det storkøbenhavnske område, der ikke indholder bestemmelse herom.

Som anført er der ikke sikkert holdepunkt for denne opfattelse i loven eller forarbejderne hertil. På denne baggrund er der efter Trafikministeriets opfattelse ikke tilstrækkeligt grundlag for at anlægge den snævre fortolkning. En vognmand må derfor være frit stillet med hensyn til anvendelsen af de relevante overenskomster på området.

.1.

Jeg vedlægger 80 eksemplarer af dette svar.

Med venlig hilsen

Sonja Mikkelsen

Protokollat med tilkendegivelse
Faglig voldgift (FV2014.0111)
Kristelig Fagforening (KRIFA)
(advokat Bjørn Holtze)
mod
Kristelig Arbejdsgiverforening (KA)
(advokat Bjørn B. Carlsen)

Sagen drejer sig om, efter hvilken minimumssats den såkaldte OST-kørsel skal aflønnes.

Påstande

Klager KRIFA har nedlagt påstand om, at den mellem parterne indgåede fagoverenskomst for transport § 2, stk. 1, skal forstås således, at flexkørsel på timeløn, i daglig tale OST-kørsel, skal ske til satsen for chauffør — persontransport.

Indklagede KA har nedlagt påstand om, at den mellem parterne indgåede fagoverenskomst for transport skal forstås således, at satsen for taxikørsel i § 2, stk. 1, skal anvendes ved aflønning af såvel flexkørsel som OST-kørsel på timeløn, der udføres i motorkøretøjer, som er indrettet til befordring af højst 9 personer. føreren medregnet.

Sagens behandling

Voldgiftssagen er mundtligt behandlet på Trinity, Fredericia den 25. november 2014 med Søren Fibiger, KRIFA, Jørgen Boiskov [Jansen, **KRIFA**, Preben Jakobsen, KA og Michael Folkersen, KA som partsudpegede voldgiftsmedlemmer og undertegnede fhv. retspræsident Niels Waage som formand og opmand.

Der blev givet forklaringer af arbejdsmarkedskonsulent Jacob Kappelgaard Toft, KRIFA og direktør Karsten Højlild, KA.

Efter bevisførelse, procedure og de partsudpegede medlemmers votering tilkendegav opmanden med en nærmere begrundelse, at indklagede ved en opmandskendelse ville få medhold i sin påstand, således at det i kendelsen ville blive fastslået, at den mellem parterne indgåede fagoverens-

komst for transport skal forstås således, at satsen for taxikørsel i § 2. stk. 1. skal anvendes ved aflønning af såvel flexkørsel som OST-kørsel på timeløn, der udføres i motorkøretøjer, som er indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet.

1) de partsudpegede medlemmer afsluttede herefter sagen forligsmæssigt i overensstemmelse med denne tilkendegivelse og aftalte, at tilkendegivelsen i skriftlig form parterne imellem skal tillægges virkning som en kendelse.

Overenskomstgrundlaget

§ 1 i overenskomst vedr. taxiområdet 1997-99 mellem KA og KRIFA var sålydende:

"Overenskomstens område

Denne overenskomst er gældende for taxikørsel. Herved forstås erhvervsmæssig personbefordring (Taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet. Dog i særlige tilfælde op til 15 personer føreren medregnet. Jf Lov om taxikørsel ni. v. § 1, stk. 1, 2 og 3.

Taxioverenskomsten mellem KA og KRIFA 2001-2004 indeholdt følgende bestemmelse i § I:

"§ 1 Dækningsområde:

Denne overenskomst dækker taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel."

Transportoverenskomsten mellem KA og KRIFA 2004-2007 indeholdt en fagoverenskomst for transport og en fagoverenskomst for taxi. Fagoverenskomsten for transport indeholdt bl. a. følgende bestemmelser:

"§ 1 Dækningsområde

Denne fagoverenskomst dækker chauffører, lager- og chaufførmedhjælpere, busstewardesser og guider

§ 2 Lønbestemmelser

Mindste timeløn	pr. 1/3-04	pr. 1/3-05	pr. 1/3-06	Stk, 1. Mindsteløn
Chauffører				
-godstransport	kr. 104.10	kr. 106.10	kr. 108.10	
Chauffører turist	kr. 106.65	kr. 108.65	kr. 110.65	
Chauffører - rute	kr. 106.65	kr. 108,65	kr. 110.65	
Lager- og chaufførmedhjælpere, stewardesser og guider	kr. 101.00	kr. 103.00	kr. 105.00.	

Fagoverenskomsten for taxi indeholdt hl. a. følgende bestemmelser:

"§ 1 Dækningsområde

Denne fagoverenskomst dækker medarbejdere beskæftiget med taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel.

§ 2 Lonbestemmelser

Mindste timeløn	pr. 1/3-04	pr. 1/3-05	pr. 1/3-06
	kr. 99,70	kr. 101,70	kr. 103,70.

De to nævnte fagoverenskomster blev lut sammen i parternes transportoverenskomst 2007-2010, som bl. a. indeholdt følgende:

"§ I Dækningsområde

Denne overenskomst er gældende for medarbejdere, der udfører arbejde inden for gods- og persontransport samt hermed beslægtede opgaver.

KAPITEL 1. TIMELØNSKØRSEL

§ 2 Lønforhold

Timelønnen i denne fagoverenskomst er mindstelønninger, og den personlige Ion fastsættes i henhold til reglerne herom i hovedoverenskomstens § 4 stk. 2.

Stk. I	Mindsteløn	Mindste timeløn	pr. 1/3-07	pr. 1/3-08	pr. 1/3-09
		Chauffører — godstransport	kr. 111,25	kr. 114,00	kr. 116,25
		Chauffører — persontransport	kr. 114,00	kr. 116,75	kr. 119,00
		Chauffører taxi	kr. 107,00	kr. 109,75	kr. 112,00
		Lager- og chauffør- medhjælpere, bus- stewardesser og guider	kr. 108,25	kr. 111,00	kr. 113,25

Det er oplyst, at ordlyden af 2007-2010-overenskomstens § 2, stk. I. er videreført uændret (bortset fra regulering af timelønsbeløbene) ved overenskomstfornyelserne i 2010 og 2013.

Lovbestemmelser **mv.**

Lov nr. 329 af 14. maj 1997 om taxikørsel indeholdt følgende bestemmelse i §

"Den, der udfører erhvervs-mæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet, skal have tilladelse hertil, medmindre det benyttede køretøj udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, if. lov om buskørsel.

.Stk 2. Erhvervmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller reeler fastsat af trafikministeren.

.Stk 3 Den, der har tilladelse til taxikørsel og tillige har tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan efter trafikministerens godkendelse i stedet for et motorkøretøj af den i stk. 1 nævnte størrelse anvende et motorkøretøj indrettet til befordring af indtil 15 personer føreren medregnet til den i denne lov omhandlede kørsel...

Lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel indeholder følgende bestemmelse i § 1:

"Den, der udfører erhvervmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil.

Stk. 2. Erhvervmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af transportministeren.

Stk. 3. Den, der har tilladelse til taxikørsel og tillige har tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan efter transportministerens godkendelse i stedet for et motorkøretøj af (den i stk. 1 nævnte størrelse) anvende et motorkøretøj indrettet til befordring af indtil 15 personer føreren medregnet til den i denne lov omhandlede kørsel.

Denne bestemmelse fik sin nugældende affattelse ved lov nr. 633 af 14. juni 2011 om ændring af lov om taxikørsel m.v. Af bemærkningerne til forslaget til denne lovændring fremgår bl. a. følgende:

"1. Lovforslaget _formål og baggrund

Der har i en længere periode været stor fokus på taxierhvervets bekymring for, at de såkaldte EP-tilladelser (»EP« henviser til erhvervmæssig persontransport) har indflydelse på taxivognmændenes forretning ved at skabe konkurrenceforvriddning. Fra taxierhvervets side har der været peget på, at forskellene i konkurrenceforholdene kan have en række negative konsekvenser for taxivognmændenes økonomi, hvorfor flere taxivognmænd er ophørt med at drive taxiforretning, specielt i tyndt befolkede områder. Kommunerne, regionerne og trafikselskaberne finder, at ordningen med EP-tilladelser er en velfungerende ordning.

Lovforslaget indebærer, at administrationen af de såkaldte EP-tilladelser, der i dag administreres efter buskørselsloven, flyttes til taxiloven. Det drejer sig om tilladelser, som omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 perso-

rier. føreren medregnet. i tilknytning til kontrakt med et trafikskab om almindelig rutekørsel. Tilladelse foretages fremover benævnt som »tilladelse til offentlig servicetrafik«.

Lovforslaget har til formål dels at give mulighed for en decentral behovsvurdering også på området for tilladelse til offentlig servicetrafik. i det omfang kommunerne ønsker det. dels at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelse til offentlig servicetrafik og taxitilladelse, hvor dette er praktisk muligt. Herved sikres endvidere en præcisering af hjemmelsgrundlaget for tilladelse til offentlig servicetrafik.

Ifølge forslaget skal der stilles energi- og miljøkrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik. i lighed med køretøjer, der anvendes til taxikørsel. limousinekørsel og sygetransport. Ifølge forslaget skal der endvidere stilles de samme uddannelsesmæssige krav. der i dag stilles til førere af taxier. limousiner og sygetransportkøretøjer, til førere af køretøjer. der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Lovforslaget indfører, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelse til offentlig servicetrafik i lighed med antallet af tilladelse til taxikørsel. Fastsættelsen sker ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele kommunens område, herunder i forhold til såvel taxibetjeningen som den offentlige servicetrafik. Ved at sætte et loft på antallet af tilladelse til offentlig servicetrafik vil en kommunalbestyrelse kunne vælge at sikre taxierhvervet en større andel af den samordnede kørsel. som trafikskabet lader udføre.

Endelig indebærer forslaget, at der i taxiloven indsættes en bestemmelse om, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte krav til beklædning af førere af taxier. Kravet indføres for at sikre og fastholde en høj kvalitet inden for taxierhvervet og for at lette genkendeligheden af førere.

2. Gældende re!

Efter taxilovens § 1 kræves der tilladelse til erhvervmæssig personbefordring med personbiler (køretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet). Dette gælder dog ikke køretøjer, der udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel.

Busloven regulerer erhvervmæssig personbefordring med busser (køretøjer indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet) og stiller også krav om tilladelse hertil.

Alle former for rutekørsel kræver endvidere tilladelse efter lov om trafikskaber.

Rutekørsel er i § 19 i lov om trafikskaber defineret som regelmæssig befording af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst en gang om ugen. og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder. Er rutekørslen åben for alle. betegnes denne som »almindelig rutekørsel«. Ved almindelig rutekørsel forstås endvidere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befording til behandling, terapi og lignende.

En virksomhed kan ansøge Trafikstyrelsen om udstedelse af en EP-tilladelse. En EP-tilladelse er en tilladelse efter busloven, som alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikelskab om almindelig rutekørsel. For at få udstedt en EP-tilladelse skal ansøgeren dokumentere, at vedkommende har kontrakt om udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikelskab.

Den almindelige rutekørsel, der udføres for trafikelskaberne på grundlag af en EP-tilladelse, er dels den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, dels den samordnede kørsel, dvs. handicapkørsel, patientkørsel, lægekørsel og teletaxa- eller telebusstrafik i det samme bestillingssystem. Kørslen kan også udføres af taxier med taxitilladelse og af busser med tilladelse efter busloven.

Buslovgivningen giver ikke mulighed for at stille energi- og miljøkrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af EP-tilladelser, eller for at stille uddannelsesmæssige krav til førere af disse køretøjer.

Der er ikke i taxilovgivningens krav til taxichaufførers beklædning. Visse bestillingskontorer har dog på eget initiativ indført bestemmelser om chaufførernes beklædning.

3. Lovforslaget i hovedtræk

3.1. Tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås, at der i taxiloven indføres en ny tilladelsestype. »tilladelse til offentlig servicetrafik«. Tilladelsen giver indehaveren ret til at udføre erhvervmæssig personbefordring i forbindelse med kontrakt med et trafikelskab om almindelig rutekørsel. Der kan ikke på grundlag af den nye tilladelsestype udføres andre former for erhvervmæssig personbefordring.

Der vil med forslaget blive skabt en klar opdeling af køretøjer omfattet af taxiloven og køretøjer omfattet af busloven. Den usikkerhed, der er både hos lokale og regionale myndigheder og hos vognmandsvirksomhederne på bus- og taxiområdet om de to loves anvendelsesområder, vil således blive fjernet.

Det foreslås, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med fastsættelse af antallet af taxitilladelser.

Fastsættelsen foreslås at ske ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele kommunens område. Det er op til den enkelte kommunalbestyrelse at vurdere, om der er behov for en antalsbegrænsning af tilladelser til offentlig servicetrafik og i givet fald, hvor stort antallet af tilladelser skal være.

Hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at tilladelser til offentlig servicetrafik giver et problem i udkantsområderne, kan de lægge loft på antallet af disse tilladelser. Omvendt hvis der ikke vurderes at være problemer i udkantsområderne, eller hvis problemerne ikke vurderes at have meget at gøre med antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, kan kommunalbestyrelsen vælge ikke at lægge loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

I modsætning til taxitilladelser, som har en geografisk begrænsning inden for en kommunes område, kan en tilladelse til offentlig servicetrafik anvendes til kørsel inden for et trafikalselskabs område. Det foreslås derfor, at kommunalbestyrelsen forhandler med Regionsrådet inden fastsættelsen af antallet af tilladelser til offentlig service trafik. Kommunalbestyrelsen skal indberette en eventuel antalsbegrænsning af tilladelser til offentlig servicetrafik til transportministeren, der herefter vil kunne udstede tilladelser.

Udstedelse af den nye tilladelsestype efter taxiloven og tilsyn hermed tbrerslås bibeholdt i Transportministeriet..."

Opmandens begrundelse

Parternes overenskomst vedr. taxiområdet 1997-99 indeholdt en bestemmelse om dækningsområdet, der nøje svarede til den dagældende taxilovs dækningsområde. Efter bestemmelsen dækkede overenskomsten "taxikørsel", og det fremgik af overenskomstens udtrykkelige ordlyd, at man herved forstod erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet. Det fremgik endvidere af bestemmelsen, at overenskomsten i særlige tilfælde dækkede personbefordring med et motorkøretøj indrettet til befording af op til 15 personer, føreren medregnet. Denne undtagelsesbestemmelse svarer fuldstændig til den dagældende taxilovs § 1, stk. 3, og må således antages at være indsat i overenskomsten med henblik på at sikre, at overenskomstens dækningsområde i alle tilfælde var sammenfaldende med lovens dækningsområde. Det lægges imidlertid efter direktør Karsten Høgilds fbrklaring til grund, at undtagelsesbestemmelsen ikke har haft nogen praktisk betydning. Det må herefter antages, at 1997-99 overenskomstens dækningsområde i alt væsentligt omfattede erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et motorkøretøj indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet.

Der er ikke forelagt voldgiftsretten oplysninger om overenskomstforholdene fra 1999 til 2001, men det er oplyst, at dækningsområdet for parternes taxi-overenskomst 2001-2004 var "taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel", jf. overenskomstens § 1. I mangel af oplysninger om baggrunden for, at dækningsområdet i 2001-2004-overenskomsten var formuleret anderledes end i 1997-99-overenskomsten, lægger opmanden til grund, at der ikke indholdsmæssigt var sket andre ændringer, end at "handicapkørsel" udtrykkeligt blev tilføjet overenskomstens dækningsområde.

Dækningsområdet for fagoverenskomsten for taxikørsel i parternes transportoverenskomst 2004-2007 var formuleret nøjagtig som dækningsområdet for taxi-overenskomsten 2001 -2004. Mindste-

lønssatsen var pr. 1/3-04 99,70 kr. Mindstelønssatsen for "chauffører-rute" i fagoverenskomsten for transport var pr. 1/3-04 106,65 kr.. dvs. 6,7 pct. højere end mindstelønnen efter fagoverenskomsten for taxikørsel.

I den sammenskrevne transportoverenskomst 2007-2010 var der en særlig mindstelønssats for "Chauffører taxi". Denne udgjorde pr. 1/3-07 107,00 kr. Der fandtes endvidere en mindstesats for "chauffører- persontransport" (der erstattede de hidtidige kategorier "Chauffører turist" og "Chauffører rute") på 114,00 kr.. dvs 6.6 pct. højere end mindstelønnen for "Chauffører taxi").

Som sagen foreligger oplyst, kan det ikke antages, at parterne med sammenskrivningen af de to fagoverenskomster i 2007 skulle have tilsigtet nogen ændring af de hidtidige dækningsområder (taxi og turist- og rutetransport). Dette bekræftes af, at den procentuelle forskel på mindstelønnen for "Chauffør persontransport" og "Chauffører taxi" i 2007-2010-overenskomsten stort set videreførte den procentuelle forskel på mindstelønningerne i fagoverenskomsterne 2004-2007 for henholdsvis for transport og taxi. Det lægges derfor til grund, at den mindstelønssats, der i 2007-2010 overenskomsten gjaldt for "Chauffører taxi", vedrørte de medarbejdere, hvis arbejde var omfattet af det hidtidige dækningsområde for fagoverenskomsten for taxi.

Det er oplyst, at de overenskomstfornyelser, der er sket siden 2007, ikke har ændret ved ordlyden af bestemmelserne om mindsteløn i 2007-2010 overenskomsten, bortset fra beløbsangivelserne.

Samlet set lægges det herefter til grund, at der ikke siden 1997 er sket ændringer i dækningsområdet for overenskomstens regler om taxikørsel, bortset fra, at "handicapkørsel" udtrykkeligt blev tilføjet i 2001, og at den gældende overenskomsts mindstelønssatser for "Chauffører taxi" således gælder for de medarbejdere, hvis arbejde består i taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel med et motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

Det lægges efter de afgivne forklaringer og det fremlagte materiale til grund, at indførelsen af begrebet OST-kørsel ved den ovenfor nævnte lovændring, der trådte i kraft 1. september 2011, ikke gav anledning til ændringer i overenskomsten ved overenskomstfornyelsen i 2013. Det må derfor antages, at parterne ved denne overenskomstfornyelse ikke anså indførelsen af begrebet OST-kørsel i 2011 for relevant for overenskomstens minimumssatser. På denne baggrund finder opmanden, at

besvarelsen af spørgsmålet om, hvorvidt OST-kørsel skal vederlægges efter persontransport-satsen eller taxi-satsen i den gældende overenskomsts § 2, stk. 1, afhænger af, hvilke typer kørsel OST-kørsel omfatter. Opmanden finder på baggrund af oplysningerne i bemærkningerne til forslaget til den ovenfor omhandlede ændring af taxiloven i 2011 og det i øvrigt oplyste, at OST-kørsel, der ikke udføres af busser, i det væsentlige består af sygetransport og handicapkørsel i køretøjer, der indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet. Den type af kørsler, der udføres som OST-kørsel, falder således ind under dækningsområdet for taxa-overenskomsten 2001-2004, der som anført ovenfor må antages at være videreført uændret siden, hvorfor denne type kørsler som beskrevet ovenfor skal vederlægges efter taxa-satsen. Da det endvidere lægges til grund, at udtrykket flex-kørsel i hvert fald i denne sammenhæng svarer til OST-kørsel (jf. klagers påstand), gives der indklagede medhold i dennes påstand.

Det er ikke under voldgiftssagen godtgjort, at KA på noget tidspunkt skulle have erkendt eller accepteret, at OST-kørsel skal aflønnes efter satsen for persontransport. Det forhold, at nogle af indklagedes medlemsvirksomheder muligt har haft denne opfattelse, kan ikke føre til andet resultat. Da der er tale om en minimallønsoverenskomst, er der ikke noget til hinder for, at en arbejdsgiver udbetaler medarbejderne en højere løn, end hvad minimallønsbestemmelserne i overenskomsten fører til. Det har derfor heller ikke nogen indflydelse på udfaldet af nærværende sag, at medlemsvirksomheder dækket af overenskomsten evt. har aflønnet medarbejdere efter satsen for persontransport, selv om de pågældende alene har haft krav på at bliver aflønnet efter den lavere taxi-sats, og at indklagede KA muligt har været bekendt hermed uden at have reageret heroverfor i forhold til medlemsvirksomhederne.

Roskilde, den 8. december 2014

Niels Waage

Brintbranchen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

trm@trm.dk

CC: et@trm.dk & bgk@trm.dk

J. nr. 2016-5596

Frederiksberg d. 14. august 2017

Vedr. Høring over udkast til forslag til taxilov.

Brintbranchen takker for muligheden for at afgive hørings svar til

I Brintbranchen er vi overordnet set tilfredse med udkastet til den nye taxilov. Den nye lov giver mulighed for, at firmaer kan eje og drive taxifirmaer, hvilket giver langt bedre muligheder for integrationen af grønne taxi, som tidligere har været et stort sats for den enkelte vognmand.

Brintbiler er et fantastisk alternativ til fossile biler som taxi. En brintbil kan tankes på bare 3 minutter og herefter køre 500 km, mens den kun udleder vand. Altså vil de uden større udfordringer kunne indgå i en taxiflåde med samme kørselsprofil, som fossile biler har i dag og derved være et klart alternativ.

De grønne alternativer er dog udfordret, når det kommer til taxi som loven er skruet sammen vedr. registreringsafgiften. For at hjælpe de grønne biler på vej har batteribiler en reduceret registreringsafgift, som langsomt nærmer sig fossile biler. Ligeledes er brintbiler afgiftsfritaget indtil 2019, hvorefter de skal følge samme trappe, som batteribilerne følger i dag.

Men som bekendt er taxi fritaget for registreringsafgift. Derved mister de den håndsrækning, de har fået af Folketinget, da de som oftest er dyrere at anskaffe i indkøb, men efterfølgende er billigere i drift.

Derfor håber vi, at regeringen vil tage højde for denne udfordring og øremærke en del af de nye tilladelser, indtil den nye lov er fuldt indfaset, til grønne nulemissions biler såsom brint- og batteribiler. Derved sikrer man, at de grønne alternativer har en fortrinsret på nye tilladelser, som delvist kan opveje ulempen ved, at fossile taxi er fritaget fra registreringsafgift. Såfremt der øremærkes nye tilladelser til f.eks. brintbiler er vi overbevist om, at dette vil medvirkende til, at der kommer flere brinttankstationer til gavn for den grønne omstilling af transportsektoren i almindelighed.

Såfremt der skulle være brug for uddybning omkring overstående står Brintbranchen selvfølgelig til rådighed ved direktør Tejs Laustsen Jensen på tlf: 26239443

Brintbranchen
Vodroffsvej 59
1900 Frederiksberg
www.brintbranchen.dk

Chris Holst Preuss
Politisk Konsulent
chp@brintbranchen.dk
+45 39 20 20 03 / +45 22 88 99 96

Til

Transport-, bygnings- og boligministeriet Trm@trm.dk

Cc:

Erik Toft

et@trm.dk

Berit Gohr Kaptain

bgk@trm.dk

Høring over udkast til forslag til taxilov

BTI har modtaget ministeriets høring af 30. juni 2017 om ny taxilov:

Generelle bemærkninger

En modernisering af den gældende lov om erhvervmæssig persontransport har været tiltrængt længe, men BTI har en række kommentarer og forbedringsforslag til Høringsudkastet, som efter vores opfattelse fører til for lidt forbedring, og endda på nogle punkter ændrer til det forkerte i forhold til den nuværende situation.

Fasthold vognmandsforretningen som den grundlæggende enhed

Den udførende forretningsmæssige enhed af erhvervmæssig persontransport er vognmandens bil/taxi.

Det er denne enhed, som har pligter over for kunderne, over for samfundet og over for myndighederne.

Derfor anbefaler vi, så stærkt som det er muligt, at vognmanden/vognmandens selskab fastholdes som

branchens forretningsmæssige basale enhed. Således er det vognmanden/vognmandens selskab, der skal

pålægges de pligter, som i Høringsudkastet er placeret hos kørselskontorerne.

Forretningsdrivende med eget CVR-nummer kan naturligvis selv administrere og håndtere opbevaring af driftsdetaljer og øvrige forretningsdata — hvis ikke, så skal vedkommende jo heller ikke have mulighed for at være forretningsdrivende.

Derfor er BTI helt uforstående over for, at forslaget pålægger kørselskontorerne ansvaret herfor, idet denne tvangsbinding af vognmanden vil sidestille hende/ham med fæstebonden.

Produktionsenheden er ikke kørselskontoret. Bilen/taxi'en har alle data — og det er taxi'en, der leverer alle de data, som lovforslaget pålægger kørselskontoret at opbevare. Så hvorfor gå en omvej i stedet for blot at placere ansvaret på produktionsenheden og enhedens ejer. Det vil også betyde, at normale kontraktlige aftaler kan indgås mellem virksomhedens ejer og virksomhedens leverandører og andre relevante og relaterede forretninger.

Lovbefalet konkurrenceforvridning er uønsket

Meget snart, når kørselskontoret har etableret sig med egne vogne, vil der opstå en helt særlig konkurrencesituation, hvor vognmanden bliver "fæstebondens herre". Kørselskontorets egne vogne er en direkte konkurrent til de tilsluttede vognmænds vogne. Med loven i ryggen dikteres, at kørselskontoret skal have den fulde indsigt i konkurrentens forretning til gavn og glæde for den prioritering, kørselskontoret naturligvis har mulighed for at tildele egne vogne.

En type tilladelse og et samlet marked for erhvervmæssig persontransport

Vi er enige i, at der kun skal være en type tilladelse til erhvervmæssig persontransport, men BTI fraråder, at loven fortsat dikterer opsplittning i forskellige, adskilte kundesegmenter — offentlig og privat.

Vi er også modstander af, at de enkelte kundesegmenter ikke må betjenes af alle aktører, men kun af de til segmentet hørende biler - "OST", taxi, limousine og biler til abonnementskørsel. Det er yderligere konkurrenceforvridende, at disse biltyper dikteres forskelligt udstyr— kasseapparat, taksameter og kontroludstyr — førende til med svækket skattekontrol hos nogle og forøgede investeringsbehov hos andre. BTI ser meget gerne, at det nuværende opsplittede marked med mange fra hinanden isolerede segmenter, bliver omdannet til et samlet forretningsområde, så konkurrencen på kvalitet og pris kan forøges til gavn for både kunder og branchens aktører.

Kørselskontor uden særregler og geografiske begrænsninger

BTI mener, der skal være en reel mulighed for vognmanden til at oprette kørselskontor. Kravet om egenkapital på kr 500.000 er efter vores opfattelse i orden, når der er tale om større kørselskontorer med mange vogne indlejet. Men der skal samtidig åbnes mulighed for at drive kørselskontor med et mindre antal vogne tilsluttet (op til 25), og her bør kravet om egenkapital være lavere, reelt lavere. Med denne model er særregler unødvendige, idet behovet for kørselskontorer i landområderne også dækkes, endda helt uden særlige krav og geografiske begrænsninger, hvilket jo altid skaber unødvendige komplikationer og kontrolforanstaltninger.

Vognmanden såvel som kørselskontoret kan sælge taxikørsel

Salg af taxikørsel bør kunne ske såvel fra den enkelte vognmandsforretning, som fra kørselskontoret. Det, at transportøren - i dette tilfælde vognmanden - ikke kan sælge sit eget produkt — transporten - er i konflikt både med de almindelige markedskræfter såvel som med de frie kræfter på det liberaliserede marked.

Loft på gadeturens pris, men markedspris i øvrigt

BTI anbefaler, at prisen frigives, helt tilsvarende frigivelsen af antalsbegrænsningen. De 2 parametre er hinandens naturlige modvægt. Og når lovgiverne ønsker liberalisering, så bør der skabes en liberal balance. Ud fra en sikkerhedsbetragtning af hensyn til f.eks. turister har vi forståelse for, hvis der indføres et prisloft på gadeture. Men på alle andre områder — alle aftalte ture, hvor kunden kan orientere sig på forhånd — bør der være fri prissætning være gældende, så markedet får mulighed for at etablere en reel priskonkurrence.

Nuværende taxitilladelser skal kunne være i drift i overgangen

Forslaget til taxilov skal være gældende fra 1. januar 2018. Da vognmandens normale opsigelsesfrist til bestillingskontoret normalt varierer fra 3 — 6 måneder til 31. december, bør loven derfor pålægge de eksisterende bestillingskontorer at opretholde eksistens og drift indtil slut overgangsperioden, eller indtil sidste nuværende tilknyttede taxitilladelse ophører med sit nuværende tilhørsforhold til bestillingskontoret.

Evaluerings er vigtig, gerne i en forlænget overgangsperiode

BTI har tidligere advokeret, og støtter fortsat op om, at markante ændringer i lovgivningen bør følges med fastlagt og defineret evaluering og tidspunkterne herfor.

BTI anbefaler, at overgangsordningen udvides fra 3 til 5 år, for vognmanden har ikke mulighed for at forandre sin situation i forhold til bestillingskontoret før efter første år er gået.

Nogle af lovforslagets enkelte paragraffer vil vi kommentere i det følgende.

§ 1 Denne lov gælder for erhvervmæssig persontransport i biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Kørslen må kun foregå i dansk indregistrerede biler.

BTI anbefaler, at paragraffen udvides og slutter med teksten ', og må kun udføres med personer bag rattet, som har dansk chaufførkort iht §7'.

§ 2 Erhvervmæssig persontransport, der udføres over landets grænser med udenlandsk indregistrerede biler, kan alene udføres i henhold til international aftale.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder, som ikke kan dækkes af biler omfattet af loven, udføres med udenlandsk indregistrerede biler uden tilladelse, jf. § 3.

BTI anbefaler, at der defineres en begrebsramme for "ekstraordinært store begivenheder" — det kan for eksempel være begivenheder med mindst 100.000 personer. En sådan præcisering skal sikre mod, at for eksempel en koncert i Horsens eller Parken med 50.000 tilskuere danner grundlag for ekstraordinær tilførsel af udenlandske biler.

§ 3. Der kræves tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport i biler.

Stk.2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervmæssig persontransport til en virksomhed, der

6) har en egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse, og

BTI anbefaler, at de nuværende krav om egenkapital opretholdes. Ingen antalsbegrænsning fordrer uændrede økonomiske garantikrav. Derfor bør kravet til egenkapitalen, som har været uændret siden 1998 fastholdes på kr. 50.000 for den første og kr. 25.000 for hver ekstra tilladelse.

§5. Der kræves tilladelse til at drive et kørselskontor.

Stk.2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til at drive kørselskontor til en virksomhed, der

6) har en egenkapital på mindst 500.000 kr., jf. dog § 6, og

BTI anbefaler, at der indføres et 6,2) med teksten "For kørselskontorer som indbefatter til og med 25 biler er kravet til egenkapital til kr 50.000, svarende til kravet for første biltilladelse."

§7. Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport.

Stk.2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning chaufførkort til personer, der 1) har bopæl i EU eller EØS,

BTI anbefaler, at

1) udvides med teksten "og som har opholds- og arbejdstilladelse i Danmark", og

2) at §7 skal være gældende fra dagen for lovens vedtagelse, så branchen kan tilføres nye medarbejdere umiddelbart.

§9. Chaufførkort, jf. § 7, udstedes med gyldighed i 5 år.

Stk.2. Chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og skal være synligt for passagererne.

BTI foreslår, at chaufførkortets gyldighed afstemmes tidsmæssigt svarende til længden af personens arbejds- og opholdstilladelse, dog maksimalt 5 år.

BTI foreslår, at chaufførkortets nummer og billede af chaufføren påføres kortets forside, og af beskyttelseshensyn er chaufførens navn angivet på bagsiden — dette design benyttes i dag i Region Hovedstaden.

§21. Taxikørsel, jf. § 4, stk. 1, nr. 3, er underlagt et nationalt prisloft, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v. Stk.2. Det nationale prisloft, jf. stk. 1, beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen...

BTI anbefaler, at prisloftet lægges så højt, at 1) prisloftet ikke bliver brugsprisen, og 2) prisloftet giver mulighed for etablering af en underliggende konkurrence.

Det er samtidig essentielt, at det nationale prisloft med en paralleltakst afbalancerer de ekstreme forskelle i trafikken, der eksisterer mellem land og by og rundt døgnet med traffic jam og ingen trafikale problemer.

§25 Ved taxikørsel skal kontroludstyret være aktiveret.

BTI anbefaler, at kontroludstyret altid skal være aktiveret — eller med andre ord — kontroludstyret må ikke kunne deaktiveres.

§27 Udvendigt på de biler, der kører taxikørsel, skal følgende fremgå:

- 1) prisen for en 10 km tur ved anvendelse af kørselskontorets takster,

BTI anbefaler, at prisen for den standardiserede tur angives på alle taxier på følgende måde "10 km på 12 min koster kr xx."

Almindelige bemærkninger side 25 - Regler om kontroludstyr, så som kameraovervågning, taxameter og andet registreringsudstyr mv., forventes som hidtil primært fastsat for biler, der anvendes til taxikørsel. For limousiner vil der blive stillet krav om anvendelse af elektroniske kørebøger godkendt af SKAT.

Almindelige bemærkninger side 26 - Biler, der alene kører efter kontrakt for offentlige myndigheder, forventes som hidtil at blive friholdt fra udstyrskrav m. v., da fornødne krav kan fastsættes ud fra den konkrete anvendelse, når en offentlig ordregiver indgår kørselskontrakt med en vognmand.

BTI anbefaler, at kravene til kontrol harmoniseres, så de gøres ens for limousiner og biler, der kører for offentlig myndighed. Således bør den elektroniske kørebog være et krav til begge type biler.

Det aktuelle prisniveau for sådanne installationer skaber ingen forhindring, idet der tales om kr 5 eller mindre pr dag.

14. august 2017.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Sendt per e-mail til trm@trm.dk med kopi til et@trm.dk og bgk@trm.dk

København, 10. august 2017

Høringssvar vedrørende udkast til forslag til taxilov

Som en svensk teknologi- og taxivirksomhed har Cabonline med stor interesse fulgt processen med en ny dansk taxilov. Nedenfor følger en kort kommentar på nærværende udkast til forslag til taxilov.

Cabonline støtter udkast til en ny taxilov. Lovudkastet vil, set med udenlandske øjne, realisere potentialet i det danske taximarked, skabe konkurrence og innovation. Det vil komme branchen, forbrugerne og samfundet til gode.

Cabonline er af den opfattelse, at nærværende udkast til taxilov sikrer den fornødne markedsåbning af det danske taximarked. Cabonline mener, at lovudkastet formår at balancere forholdet mellem markedsåbning og kontrol. Lovforslaget åbner adgangen til markedet, åbner op for delvis fri prisdannelse og sikrer fri etableringsret, men stiller fornuftigvis krav til fx kapital og kontrolapparater i bilerne.

Lovforslaget indeholder en overgangsperiode imellem den nugældende og den nye lovgivning. Blandt andet forslås en antalsbegrænsning af licenser. Cabonline havde gerne set et lovforslag uden antalsbegrænsning. Jo hurtigere den nye og tidssvarende lovgivning virker i markedet, jo hurtigere får kunderne, chaufførerne og samfundet glæde af et innovativt taxierhverv. Det samme gælder prisdannelsen, hvor det i forslåede lovudkast i første omgang er delvist reguleret. Cabonline er overbevist om, at markedsåbningen, som den er forslåede i udkastet, sker under tilpas regulerede forhold. Af samme grund bør fri prisdannelse, efter Cabonlines opfattelse, indgå som et centralt element, når loven evalueres i løbet af eller efter overgangsperioden.

Jeg/Cabonline står naturligvis til rådighed i den kommende proces og uddyber gerne, såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Thomas Ekman
CEO

Cabonline Group AB

Visit: Kungsgatan 44, SE-11135 Stockholm
Post: P.O Box 16017, SE-103 21 Stockholm
Mobile +46 70 426 47 07
thomas.ekman@cabonline.com



C A B O "

Leading the way to new urban mobility experiences.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Att.:

Berit Gohr Kaptain (bgk@trm.dk)

Hørings svar vedr. forslag til Taxilov

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 30. juni 2017 sendt forslag til Taxilov i høring. Fællesnordisk sekretariat for e-mobilitet i (5KS-regionen og Dansk Elbil Alliance takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget.

Elbiler vil blive stadig mere attraktive at anvende som taxaer de kommende år, fordi elbiler har lave omkostninger til vedligehold og drift. Teknologien i elbiler og især batterier gennemgår desuden en hurtig udvikling, som betyder, at prisen på elbiler falder og at rækkevidden øges. Vi forventer dog, at det først og fremmest vil være større flådeejere, som i begyndelsen ønsker at anvende elbiler i taxakørsel, fordi de lettere kan finansiere en større initialomkostning til købet af elbilerne. Desuden vil større virksomheder med en flåde af el-taxaer bedre kunne etablere grønne taxaløsninger og markedsføre dem overfor kunderne end enkeltmandsvirksomheder kan.

På den baggrund er vi bekymrede for, at den nye lodtrækningsbaserede licensordning vil resultere i, at indfasning af grønne taxaer vanskeliggøres de næste 3 år og at der hovedsageligt etableres 1500 nye dieseltaxaer. Der er behov for en licensfordeling som kan understøtte, at nye virksomheder, der gerne vil køre med andre taxaløsninger end de eksisterende, kan få adgang til et større antal licenser i den 3-årige overgangsperiode.

Derfor foreslås etableret en delpulje i den 3-årige overgangsperiode, hvor f.eks. 160 af de 500 licenser (40 ud af de 125 licenser, der udddeles pr kvartal) årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxaer på el. Såfremt tilladelserne i delpuljen ikke finder anvendelse, kan de indgå i den normale pulje. Forslaget indebærer således ikke uudnyttede licenser, blot at der skabes mulighed, for at aktørerne kan indfase grønne taxaflåder.

Tilladelser kan jf. §§ 3 og 5 gives til kørsel og kørselskontorer, der "kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen". For at sikre, at nye virksomheder får samme mulighed for at etablere sig på taxaområdet som allerede etablerede taxavirksomheder, er det afgørende, at allerede opnået erfaring inden for taxabranche ikke indgår som et hensyn i denne sandsynliggørelse. Et sådant kriterie vil helt udelukke, at nye virksomheder vil kunne forny taxaområdet i den 3-årige overgangsperiode.

Det fremgår af § 10 i gældende bekendtgørelse nr. 1085 af 11/09/2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v. at "Trafik- og Byggestyrelsen udarbejder årligt et udkast til en vurdering af, om der er mulighed for en justering af energi- og miljøkravene i forhold til den teknologiske udvikling og

udbuddet på markedet. Udkastet sendes i høring hos relevante organisationer og myndigheder inden udgangen af april måned. Vurderingen offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside". Bekendtgørelsens krav om at Trafikstyrelsen/Færdselsstyrelsen årligt udarbejder en vurdering af mulighederne for at justere energi- og miljøkravene der offentligt høres inden udgangen af april måned har ikke været opfyldt de sidste 2 år. Det indebærer blandt andet, at eventuelle muligheder for at stramme de nugældende krav til nye taxaer ikke er udnyttet. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye taxalov og det foreslås, at den gennemføres snarest muligt.

Energi- og miljøkravene til taxa foreslås med lovforslaget lempet på to områder. Dels ved at det gældende krav om en årlig vurdering bortfalder og i stedet "sker i takt med den teknologiske udvikling". Og dels ved at brugte biler, der anvendes til taxa, ikke længere skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler. Fremover vil brugte biler til taxa kun skulle opfylde de energi- og miljøkrav, der var gældende på tidspunktet for bilens første registrering. Det indebærer, at biler med væsentlig dårligere energieffektivitet og miljøegenskaber end nye biler fremover vil kunne anvendes til taxaer. Billigere brugte biler vil dermed kunne konkurrere med nye biler på miljøets bekostning. Det hænger ikke godt sammen med, at det af lovforslaget fremgår, at det ikke har miljømæssige konsekvenser og derfor foreslås det nuværende krav opretholdt, således at brugte biler skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler.

Desuden er energimærkning af nye person- og varebiler i Danmark endnu ikke gennemført for elbiler, brintbiler og gasbiler. Europaparlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler er implementeret i dansk lov i bekendtgørelse nr. 655 af 20/06/2012 om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler, men har bekendtgørelsen har undtaget elbiler, brintbiler og gasbiler. Det indebærer blandt andet, at aktører og forbrugere, herunder af taxa, der gerne vil prioritere eller anskaffe energieffektive køretøjer savner det objektive grundlag og den objektive information, som energimærket udgør. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye taxalov, således at elbiler, brintbiler samt gasbiler bliver omfattet af den gældende energimærkning af nye person- og varebiler og det foreslås gennemført snarest muligt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

14. august 2017

Høring over udkast til forslag til lov om erhvervmæssig personbefordring

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 30. juni 2017 vedrørende ovennævnte.

Generelle bemærkninger

Vi har længe arbejdet for en normalisering af området for erhvervmæssig personbefordring i personbiler således at den nuværende snærende regulering erstattes af en mere tidssvarende, der i højere grad giver branchen samme erhvervsbetingelser som resten af erhvervslivet.

Dansk Erhverv kan således umiddelbart støtte en frigivelse af tilladelsesantallet efter en overgangsperiode, adgangen til at drive taxivirksomhed i selskabsform samt den — begrænsede — fjernelse af den lovgivningsmæssige opsplitning af forretningsområder via indførelse af en universaltilladelse selv om forslaget på dette sidste område ikke går langt nok.

Samtidig har Dansk Erhverv stort fokus på regelforenklning. Udkastet betyder en forenkling af de komplekse eksisterende regler på området men der er stadig et godt stykke vej før lovgivningen vil kunne kaldes enkel og letforståelig for virksomheder, myndigheder og borgere.

Fremsendte forslag er således et skridt på vejen men bringer os ikke i mål.

Endelig har krav til skattebetaling flydt relativt meget i debatten op til fremlæggelsen af forslaget. Dansk Erhverv finder ikke området for erhvervmæssig personbefordring på nogen måde særligt i forhold til skattespørgsmål. Som på alle andre erhvervmæssige områder skal der naturligvis svares skat efter reglerne herom og myndighederne skal i fornødent omfang have de redskaber der er nødvendige for at kontrollere reglernes efterlevelse.

Bestillingskontorer/kørselskontorer

I forhold til forslaget om at opretholde en lovgivning omkring bestillingskontorer (kørselskontorer) finder vi dette problematisk og unødvendigt. Det er et absolut særsyn i lovgivningen at man på denne måde binder selvstændige (vognmands)virksomheder til lovgivningsmæssigt at være tvunget til at parkere en stor del af deres selvbestemmelse og administrative frihed til en anden

selvstændig virksomhed, som dermed gives hånd- og halsret over deres virksomheder og mere eller mindre frit kan pålægge vognmændene omkostninger som pladsleje m.v.

Vi skal derfor foreslå at man med inspiration fra den eksisterende lovgivning fra bus- og godsområderne flytter al kompetence og ansvar for salg, prissætning, drift samt indberetning og administration af vognmandsvirksomhederne til virksomhederne selv. Skulle disse virksomheder efter egne interne overvejelser herefter vælge at lægge administration andetsteds skal det stå dem frit for — ligesom andre virksomheder i erhvervslivet — og det vil fortsat være deres ansvar at lovgivningen overholdes. Modellen kendes fx fra speditionsvirksomhederne på godskørselsområdet, der jo ikke er lovregulerede og som givetvis vil finde det ganske besynderligt, hvis lovgiver skulle beslutte at der var lovkrav om at selvstændige gods- eller busvognmænd skulle være tilsluttet en speditør.

Hvis lovgivningen om kørselskontorer indføres skal vi foreslå at

- egenkapitalkravet for kørselskontorer generelt nedsættes til samme niveau som for første tilladelse, eller
- der indføres en opdeling, hvor kørselskontorer med 25 biler eller derunder tilknyttet kunne have sammen egenkapitalkrav som for en tilladelse og større kontorer har et egen-kapitalkrav på 500.000 kr.

Regelsættene for vognmænd og kørselskontorer vil dermed et vist omfang i praksis smelte sammen på landsplan og det vil ikke være nødvendigt med en særregel for landområder.

Datasikkerhed

Et andet aspekt ved at underordne selvstændige vognmænd under kørselskontorer er hensynet til datasikkerhed. Med den foreslåede ordning vil vognmanden være forpligtet til at lade en meget stor del af sine forretningsmæssigt kritiske informationer tilflyde kørselskontoret, der jo i mange sammenhænge vil være en konkurrent da det selv vil have biler.

I en tid, hvor datasikkerhed fylder stadig mere både for virksomheder og personer finder vi at det er en helt forkert vej at gå. Man kan få det indtryk, at lovgiver ikke opfatter taxivognmænd som rigtige virksomheder på linje med resten af erhvervslivet.

Persontransport i landområder

Landtaxier har som bekendt historisk levet af at køre offentlige kunder i dagligdagen og privatkunder i weekenden. På grund af forskellige udstyrskrav til almindelige taxier og biler, der kører offentlig kørsel er dette ikke længere muligt og landtaxierne har længe været i nedgang, hvilket har medført at beboerne i landområderne i stadig større grad er henvist til et tilbud om offentligt støttet kørsel i busser og flexbiler i stedet for selv at betale for en taxi. Dette har været en medvirkende faktor til at beboerne i landområder i stadig større grad investerer i egen bil.

Lovforslaget vil ikke i markant grad vende denne udvikling.

Dansk Erhverv har fuld forståelse for, at det offentlige har sparet store beløb på udlicitering af offentlig servicetrafik. Vi har samtidig en vis forhåbning om, at lovforslaget vil føre til større enheder på området der på sigt vil kunne konkurrere med trafikskaberne om opgaven med at disponere kørsel til hospital, læge m.v.

På kort og mellemlangt sigt vil den fortsatte opsplitning i offentlig og privat kørsel — herunder i særdeleshed forskellige udstyrskrav til bilerne — dog ikke gøre det mere rentabelt at drive vognmandsvirksomhed i landområder fordi lovgivningen vil stille sig i vejen for at investeringerne i ekstra udstyr kan tjenes hjem. En del af løsningen på kapacitetsproblemerne ift. landtaxier er, at der gives mulighed for at udnytte kapitalapparatet bedst muligt. For at blive så rentable som muligt skal bilerne helst kunne bruges både til privat taxikørsel, trafikopgaver for det offentlige samt privatkørsel.

Kørsel uden for de større byer er stort set udelukkende aftalt kørsel og gadeture er et ukendt fænomen. Samtidig kan fx fremkørsel til kunden og kørsel mellem kunderne samt ventetid udgøre størstedelen af vognmændenes omkostninger mens fx trængselsomkostninger er en mindre faktor. Markedet for personbefordring i landområder er dermed markant anderledes end i byområder.

For at begrænse skadevirkningen foreslår Dansk Erhverv at forskellene i udstyrskrav mindskes mest muligt. Ikke ved at stille yderligere særlige krav til biler, der kører offentlig kørsel men ved at gøre det samme udstyr som fx trafikskaberne kræver af deres operatører (eksempelvis GPS-sporing) lovligt også som udstyr i en almindelig taxi.

Dansk Erhverv støtter i den forbindelse forslaget nemmere adgang til at oprette kørselskontorer idet det er et lille skridt i den rigtige retning. Vi støtter særligt mulighederne for at oprette kørselskontorer under særlige betingelser i landområder idet det vil være en hjælp til de betrængte landtaxier.

Vi finder dog grundlæggende at lovgivning om kørselskontorer er en unødvendig komplikation, der fortsat vil forvirre konkurrencen på området. Vi skal endvidere henvise til forslaget om ændrede egenkapitalkrav nævnt ovenfor.

Limousiner

Limousinekørsel foreslås relativt ureguleret i forslaget idet der dog stilles krav om repræsentationskørsel eller lignende i biler med enten speciel opbygning eller til en pris over 500.000 kr. for afgifter. Vi er som udgangspunkt ikke imod at der gives relativt fri adgang på området men idet de andre områder for erhvervsmæssig personbefordring fastholdes i en relativt stram regelskruestik

kan dette give anledning til udnyttelse af limousinereglerne til omgåelse af de andre regler på området. Vi skal derfor anbefale at der holdes øje med området samt at det overvejes at indføre krav om fx elektronisk kørebog samt indeksregulering af indkøbsprisen.

Vi skal dog understrege at vi kun anfører ovennævnte anbefalinger idet udkastet man igen ved reguleringen for limousiner foretager en særlig underopdeling af erhvervsmæssig personbefordring. Dansk Erhverv så som nævnt helst hele området behandlet ens — med undtagelse af gadgeture.

Nationalt prisloft

Uanset at Dansk Erhverv arbejder for en normalisering af branchen anerkender vi naturligvis at der er særlige kendetegn ved den. Det mest markante kendetegn er magtforholdet mellem kunde (forbruger) og udbyder i forhold til at præge en taxi på gaden. Den såkaldte gadgetur. På dette område har Dansk Erhverv forståelse for, at der skal indføres forbrugerbeskyttende tiltag såsom en maksimaltakst. På alle andre områder (aftalte ture) finder vi det unødvendigt at der opretholdes maksimaltakster idet forbrugeren her har mulighed for at orientere sig i markedet og finde den transportløsning, der passer bedst til vedkommendes behov.

Uanset om der fastsættes et nationalt prisloft på alle ture eller kun gadgeture er det afgørende at loftet fastsættes i en balance under hensynene til dels forbrugersikkerheden og dels muligheden for konkurrence i branchen. Branchen skal have mulighed for at prissætte kørsel på tidspunkter med stor efterspørgsel såvel som mindre på en måde, så der sikres størst mulig kapacitet til rådighed på alle tidspunkter.

Det er almindeligt kendt at de nuværende lokale maksimaltakster i meget stort omfang er markedsprisen. Det betyder at et for resten af erhvervslivet så afgørende parameter som priskonkurrence er stort set ikke-eksisterende i taxibranchen. Et nyt nationalt prisloft skal være rummeligt nok til at der skabes reel priskonkurrence på området samtidig med at det skal sikre, at turister og andre ikke bydes eksorbitante priser på lokale gadgeture.

Uafklarede spørgsmål i forholdet til momslovgivningen

Et spørgsmål vi ikke ser direkte adresseret i udkastet er forholdet til momslovgivningen. Taxi-branchen er pt. moms fritaget og det forudsættes som udgangspunkt fortsat med forslaget. Dansk Erhverv ser det dog gerne afklaret, hvorvidt eksempelvis den pladsleje de selvstændige vognmænd lovgivningsmæssigt skal betale til et kørselskontor, der fremtidigt kan drives i selskabsform — og som lovgivningen tvinger dem til at være tilknyttet — er momsbelagt. Hvis det er tilfældet vil det betyde en ekstra udgift på 25 pct. for vognmanden, der ikke kan afløftes andetsteds således som det ellers vil være tilfældet i andre, momsbelagte, brancher.

Klagenævn

For at styrke forbrugerbeskyttelsen foreslås tilslutningspligt for kørselskontorerne til et branchebetalt klagenævn. Vi anerkender hensynet til forbrugerbeskyttelse men skal blot anføre at et så-

dant nævn vil få en sagsbyrde bestående af relativt mange, små enkeltsager da klager på dette område typisk omhandler beløb under 200 kr. Omkostningen hertil vil — som på andre områder, hvor der er branchebetalte klagenævne — kun kunne betales af kunderne i sidste ende. Dansk Erhverv skal på den baggrund anmode om, at denne ekstra omkostning indregnes i det nationale prisloft. Klagenævnet skal derudover også kunne behandle klager fra vognmænd over kørselskontorer. Såfremt denne del af udkastet bliver vedtaget vil Dansk Erhverv, sammen med resten af branchen, rette henvendelse til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro med henblik på drøftelser om etablering af et samarbejde på området.

Abonnementskørsel

Ved forslaget inddrages biler, der tidligere ikke har været omfattet af bl.a. udstyrskravene i taxiloven. Dansk Erhverv skal anføre at udkastet vil betyde en merudgift for disse virksomheder, der nu skal udstyre bilerne med taxameter m.v. til nøjagtig den samme kørsel som de kører under den nugældende lov. Samtidig vil disse virksomheder enten selv skulle oprette et kørselskontor eller tilslutte sig et eksisterende. Endelig vil disse virksomheder enten i overgangsperioden eller efter skulle søge tilladelse, der nu vil være gebyrbelagt. Disse udgifter nævnes ikke under "Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v." Når disse udgifter er afholdt vil virksomhederne kunne køre samme kørsel videre med taxameterdisplayet stillet på 0,- kr. Dette sidste punkt støtter Dansk Erhverv.

Idet vi antager, at virksomhederne i overgangsperioden kan køre videre under nuværende ordning skal vi dog bemærke, at hvis de berørte virksomheder — fx på grund af stordriftsfordele ved indkøb af udstyr eller udløb af deres eksisterende tilladelser - vælger at indkøbe og udstyre bilerne med det ekstra udstyr de nu bliver pålagt, er det ikke sikkert, at der vil være ledige tilladelser efter overgangsordningen til at bilerne faktisk kan udnytte de eventuelle nye muligheder som loven giver mulighed for. Vi skal derfor foreslå at ansøgninger fra virksomheder, der ansøger om nye tilladelser på denne baggrund imødekommes selv om det som udgangspunkt vil overskride det givne antal tilladelser som overgangsordningen på dette tidspunkt giver adgang til.

Chaufførkort

Der har været en række uheldige eksempler på at ansatte chauffører har været skatteregistrerede uden at have gyldig opholds- og arbejdstilladelse i Danmark. Det er særdeles vanskeligt for vognmænd at kontrollere dette, hvorfor vi foreslår at det indskrives i teksten til § 7, at chauffører skal have gyldig opholds- og arbejdstilladelse.

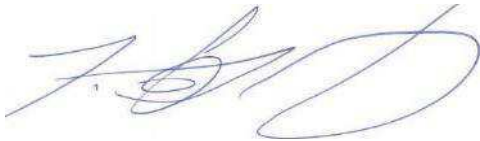
Prisskiltning

Vi har forståelse for, at det skal være muligt at sammenligne en standardpris. Da en tur på 10 km afhængig af trafik og tidspunkt kan variere særdeles meget kan den foreslåede prismærkning dog give anledning til klagesager. Vi skal derfor foreslå at bestemmelsen i § 27, formuleres: "en 10 km tur på 12 minutter koster".

Evaluering

Dansk Erhverv støtter at regelsættet og dets virkning på markedet evalueres undervejs. Det anføres at der skal udføres tre evalueringer. Vi skal hertil bemærke, at vi gerne så kravet om evaluering indskrevet i selve lovtæksten samt at evalueringen skal foretages løbende således at de tre evalueringstidspunkter vil fungere som opsamling for-, status på - og afrapportering af -, hvordan nyordningen virker på tidspunktet for evalueringen.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk

Fagchef - Transport & Infrastruktur



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

trm@trm.dk

bgk@trm.dk, et@trm.dk

København, den 14. august 2017

Høringssvar til forslag til ny taxilov

Dansk Taxi Råd skal ved nærværende fremkomme med vores bemærkninger til forslag vedr. ændring af lov om taxikørsel.

Vi skal indledningsvis anføre, at Dansk Taxi Råd kan tilslutte sig hovedformålene i lovforslaget, der er en udmøntning af en aftale om modernisering af taxiloven, som Regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti indgik den 9. februar 2017.

Dansk Taxi Råd mener, at de grundlæggende hjørneste, som lovforslaget er bygget op omkring, udgør en både nødvendig og tiltrængt modernisering af taxibranchens rammevilkår. Det er Dansk Taxi Råds vurdering, at den nye lovgivning vil gøre det muligt at drive en taxivirksomhed på langt mere fleksible og moderne vilkår end i dag, hvilket også vil komme kunderne til gode.

Dansk Taxi Råd har dog bemærkninger til enkelte af bestemmelserne i lovforslaget, som vi mener er vigtige at få med i det endelige udkast. Disse bemærkninger følger nedenstående:

Bemærkninger:

§ 3:

Det er positivt, at man fastholder fokus på professionel befordring med høj faglighed og kvalitet på chaufførsiden, men det er bekymrende, at lovforslaget ikke indeholder uddannelseskrav til tilladelsesindehaverne. Med udgangspunkt i erfaringerne fra Sverige og Holland er en af anbefalingerne i betænkning 1542, at kvalitative krav til vognmænd er utroligt vigtige, når man liberaliserer. Således kom der et omfattende efterreguleringsarbejde i Sverige med voksende krav til både chauffør og vognmænd. I Holland oplevede man, udover problemer med dårlig service, mange vognmandskonkurser blandt de mange enkeltmandsfirmaer, der pludselig opstod i kølvandet på liberaliseringen. Læren fra Holland og Sverige var, at man via kvalitetskrav skal sikre sig, at aktørerne har det fornødne kompetenceniveau og fagligheden til at drive en vognmandsforretning. Dansk Taxi Råd skal derfor anbefale, at vognmandskurset fastholdes.



§ 3, stk. 2, nr. 7:

I nugældende taxilov er kapitalkravet kr. 50.000 for den første tilladelse og kr. 25.000 for hver yderligere tilladelser. Vi skal ved nærværende foreslå, at niveauet for kapitalkravet fastholdes. Det skal i den forbindelse bemærkes, at nugældende krav er fastlagt for 20 år siden uden indeksering.

§ 4, stk. 1, nr. 1:

Definitionen af offentlig kørsel er en udvidelse i forhold til nugældende lov, hvor der anvendes begrebet kørsel for trafikselskab. Når man udvider definitionen af kørsel for offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i lov, understøtter det som udgangspunkt lovens intentioner om, at tilladelserne skal kunne benyttes mere fleksibelt. Dansk Taxi Råd er dog skeptiske over for dette forslag, da udvidelsen yderligere vil underminere grundlaget for at drive en taxiforretning i landdistrikterne, hvilket også strider imod lovens intentioner om at sikre bedre vilkår for taxidækning i landdistrikterne.

Deloitte udarbejdede i 2015 en rapport over økonomien i taxibranchen, der viste at tæt på halvdelen af alle taxiforretninger ikke har omsætning til at betale den overenskomstmæssige minimumsløn i timen. Analysen dokumenterede, at omsætningstilbagegangen har været markant udenfor hovedstaden, hvor størstedelen af vognmændenes indtjeningsgrundlag er baseret på offentlige kørselsopgaver. Det grundlag risikerer man yderligere at udhule, hvis ændringen fastholdes, hvor vognmænd vil kunne bruge deres universaltilladelse til at byde ind på offentligt kommunalt lovbestemt kørsel uden at skulle være tilsluttet et kørselskontor. Forslaget tager således ikke højde for, at en væsentlig del af grundlaget af taxiforretningen er beroende på offentlig kørsel og at denne kørsel indirekte understøtter taxierne lokalt.

§ 6:

Landdistrikter bliver i dag defineret på mange forskellige måder afhængigt af den konkrete kontekst. Vi anbefaler, at landdistrikter i denne sammenhæng bliver defineret striks og skal anbefale en klarere definition af, hvad der betragtes som landdistrikt.

Med henblik på at løbende at evaluere, hvordan de nye rammebetingelser på taxiområdet understøtter taxidækningen i landdistrikterne, vil Dansk Taxi Råd anbefale at der nedsættes en arbejdsgruppe frem mod den første evaluering af loven. Arbejdsgruppen bør få til opgave at monitorere udviklingen i landdistrikterne, og komme med input til initiativer, der kan understøtte en bedre taxidækning i landdistrikterne, hvis det viser sig nødvendigt.

§ 7:

Det bør afklares, hvordan sprogkrav til chauffører håndhæves i godkendelsesfasen, idet det må forventes, at også private kursusudbydere vil komme på markedet og udbyde chaufføruddannelsen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at det er vigtigt, at chaufførerne har gode sproglige færdigheder med henblik på at sikre en god service fra chauffører til kunder.

§ 12, stk. 1, nr. 1 b):

Tilbagekaldelse af en tilladelse på grundlag af overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om hastighed og kørekort, synes at være en betydelig skærpelse set i lyset af, at overtrædelsen også er straffebestemt i færdselsloven. Det skal anbefales, at bestemmelsen udgår af taxiloven.

§ 14, stk. 1, nr. 3):

Overholdelse af arbejdsmiljølovens regler er et arbejdsgiver ansvar. Det synes derfor ikke rimeligt, at en chauffør kan få tilbagekaldt sit chaufførkort på grund af manglende overholdelse af arbejdsmiljølovens regler.

§ 20:

Kørselskontorerne pålægges at opbevare en række personfølsomme data. Det bør i den forbindelse afklares, hvorvidt dette er foreneligt med den nye persondataforordning. Vi anbefaler derfor, at dette spørgsmål afklares og beskrives i lovbemærkningerne.

§ 20, stk. 2:

Teoretisk set er det formålstjenligt, at kørselskontorene skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål. Det er dog alligevel betænkeligt at pålægge et sådant krav over for kørselskontorerne via taxiloven, idet kravet ikke gælder for øvrige virksomheder, som kørselskontorerne kan være i konkurrence med. Dertil kommer, at kravet er alt for uklart defineret og hermed er det usikkert, hvilke omkostninger, der er forbundet med kravet. Dansk Taxi Råd skal derfor anbefale, at kravet udgår af loven.

§ 20, stk. 8:

Dansk Taxi Råd skal anbefale, at kravet om ansvar for erhvervsansvarsforsikring udgår, alternativt at kørselskontoret skal tegne en fælles ansvarsforsikring for alle biler.

§ 21:

Det fremgår af bemærkningerne at indførelse af prisloft er for at sikre forbrugeren. Dette formål støtter vi. Det er i den forbindelse vigtigt, at prisloftet fastsættes med stor rummelighed i forhold til markedet, således at der gives plads til konkurrence og udvikling af nye taxiprodukter for det enkelte taxiselskab.

Der skal i forbindelse med fastsættelse af prisloftet gøres opmærksom på, at der i dag opereres med takster for biler til 4 passagerer og storvognstakster.

Det bør ligeledes fremgå, hvordan prisloftet indekseres.



§ 21, stk. 3:

Det fremgår af bemærkningerne, at et kørselskontor kan ændre sine takster kvartalsvis eller sjældnere. Vi skal anbefale, at ændringer i taksterne og frekvensen herfor må være op til kørselskontoret, så længe man blot overholder det nationale prisloft. Dette for at sikre, at kørselskontoret har frihedsgrader til at konkurrere og tilpasse sig markedet fleksibelt og hurtigt.

§ 27:

I praksis vil et opslag om kørselskontorets takster være indvendigt i køretøjet, men synligt udvendigt.

§ 43, stk. 3 og stk. 4:

Det fremgår af lovudkastet, at en indehaver af en tilladelse udstedt efter nugældende taxilov ikke kan indgå aftale med et kørselskontor. Ligeledes kan et bestillingskontor ikke indgå aftale med en indehaver af en universaltilladelse. Set i lyset af den struktur taxierhvervet er underlagt i dag, må det anses som en meget uhensigtsmæssig bestemmelse, idet et eksisterende taxiselskabs videre drift er afhængig af, at konvertering af tilladelse til taxikørsel og tilladelse til bestillingskontor, sker samtidig. Ligeledes er et nyt startet kørselskontor begrænset, såfremt der ikke sker konvertering af taxitilladelser.

Det skal derfor foreslås, at der i overgangsperioden frem til 2021, tilladelse, at et bestillingskontor kan indgå aftale med indehavere af universaltilladelser og et kørselskontor kan indgå aftale med indehavere af taxitilladelser.

§ 44:

Såfremt tilladelsen udstedes til et selskab, bør det være muligt at selskabet kan have flere ejere. Dette for at sikre muligheden for et generationsskifte i en familie.

Andet:

Det bør afklares, evt. på bekendtgørelsesniveau, hvorvidt førerkort udstedt efter nugældende taxilov giver adgang til et chaufførkort uden opfyldelse af kursuskrav. Herunder bør der skeles til den erfaring som chaufføren har med erhvervsmæssig personbefordring.

Det bør ligeledes afklares, hvordan reglerne for taxiholdepladser reguleres fremadrettet, således at det sikres, at der fortsat er taxiholdepladser til rådighed i de forskellige byer.

Der skal ligeledes opfordres til, at der kommer en afklaring af den skatte- og afgiftsmæssige status på alle elementer reguleret under taxiloven. Herunder bør det afklares om momsfrigagelsen for taxikørsel opretholdes både hvad angår drift af tilladelsen og drift af kørselskontor, herunder den afgiftsmæssige status såfremt et kørselskontor udliciterer indsamling og opbevaring af data til tredje-part.

~



Giver nærværende anledning til spørgsmål, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Dansk Taxi Råd

Trine Wollenberg

direktør



DANSKE 0
BUSVOGNMÆND

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

**Sendt pr. mail til trm@trm.dk med kopi til et@trm.dk
og bgk@trm.dk**

Dato 14. august 2017
Deres ref. J.nr. 2016-5596
Vores ref. I-61/mb

Vedr. udkast til taxilov

Transportministeriet har sendt udkast til forslag til taxilov i høring. Danske Busvognmænd hilser lovforslaget velkomment. Branchen har i årevis sukket efter nye, tidsvarende regler, hvilket lovforslaget leverer. Vi har følgende bemærkninger:

§ 4 stk. 1 nr. og § 25-28

Det foreslås i udkastets § 4, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport kan anvendes til kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i lov, samt limousinekørsel, hvorved forstås repræsentationskørsel og lignende kørsel. Al anden kørsel ved brug af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport forstås som taxikørsel og er dermed omfattet af kravene i § 4 stk. 2 samt § 25-28 om bl.a. tilknytning til et kørselskontor samt bilernes udstyr herunder taxameter, sædefølger og udvendig information om takster.

Danske Busvognmænd bakker op om, at taxikørsel solgt til private kunder, der præjer en gadetur eller ringer efter/efterspørger en taxa, bør være omfattet af en forbrugersikkerhed sikret gennem et kørselskontor, fastsatte priser og/eller taxameter samt andre krav til bilernes udstyr og udseende (jf. bemærkning 2.5.2 og 2.7.2 samt Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser § 20 og 28). Danske Busvognmænd mener dog - ligesom det er udkastets ræsonnement i forhold til kørsel for offentlige myndigheder, jf. bemærkning 2.8.2 at kravene om tilknytning til et kørselskontor samt udstyrskrav mm. er overflødige, når der er tale om salg af erhvervsmæssig persontransport til en virksomhed med cvr.-nummer (B2B-kørsel/erhvervskørsel). Her kan de fornødne krav fastsættes ud fra den konkrete anvendelse, når en virksomhed indgår kørselskontrakt med en vognmand. Kravene om tilknytning til et kørselskontor og bilernes tekniske udstyr samt udseende er med andre ord overflødige i forhold til forbrugersikkerheden, når det drejer sig om kørsel for virksomheder såvel som for offentlige myndigheder.

Danske Busvognmænd kan hertil gøre opmærksom på, at B2B-kørsel/erhvervskørsel med EP-tilladelser til busser i dag i vidt omfang udøves gennem kontrakter med virksomheder, uden at det har givet anledning til problemer i forhold til forbrugersikkerheden.

- **Danske Busvognmænd foreslår derfor, at lovudkastets § 4 stk. .1 suppleres med en bestemmelse, der fastslår, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i personbil kan anvendes til kørsel for virksomheder med cvr-nummer (B2B-kørsel/erhvervskørsel), uden at dette forstås som taxikørsel. Tilladelsen kan evt, suppleres med et krav om, at der skal foreligge en skriftlig kørselskontrakt mellem vognmand og virksomhed.**

- *Såfremt lovgiver ikke finder ovenstående forslag interessant, kan det evt. specificeres enten i lovteksten eller bemærkningerne, at limousinekørsel uden videre kan udføres for virksomheder med cvr-numre, når køretøjet opfylder kriterierne i § 4 stk. .1 nr. 2. Det kan overvejes at sætte beløbsgrænsen for handelsværdien af luksusbiler ned, idet adskillige personbiler, der kan betragtes som både luksuriøse og eksklusive, i dag kan erhverves for under kr. 500.000.*

Danske Busvognmænd er gerne behjælpelig med at skabe overblik over prissætningen på markedet for eksklusive personbiler, der evt. kan anvendes til limousinekørsel.

Under alle omstændigheder mener Danske Busvognmænd, det er vigtigt, at en ny taxilov muliggør en effektiv udnyttelse af vognmændenes vognpark i betjeningen af erhvervskunder og kunder generelt. Det vil gavne konkurrence, miljø og økonomi, hvis en vognmandsvirksomhed ifølge den nye taxilov vil kunne betjene erhvervskunder med almindelige personbiler indregistreret til erhvervsmæssig persontransport fremfor kun busser og limousiner. Ifølge Danske Busvognmænd vil dette ikke have nogen negative konsekvenser for forbrugersikkerheden i taxierhvervet i øvrigt.

§ 3

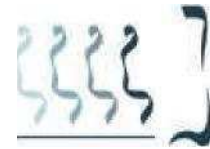
De mest lempelige krav til udførelsen af erhvervsmæssig persontransport i bil er ifølge lovudkastet kørsel for det offentlige, der i princippet kan udføres uden krav til udstyr og kvalitet. Hertil kommer, at kravet om vognmandsuddannelse for opnåelse af EP-tilladelse til personbil (jf. LBK nr. 107 af 30/01/2013 § 3 stk. 1 nr. 7 og BEK nr. 405 af 08/05/2012 § 5) bortfalder. Det er ifølge Danske Busvognmænd ikke hensigtsmæssigt,

- 1) at tilgangen til markedet for offentlig kørsel bliver endnu lempeligere end i dag, og
- 2) at de uddannelsesmæssige adgangskrav til erhvervsmæssig persontransport for kommuner og flextrafik for hhv. busvognmænd og taxivognmænd er forskellige.

Sidstnævnte skaber åbenlyst en urimelig konkurrencefordel for taxivognmændene på markedet for flextrafik og kørsel for offentlige myndigheder.

- *Danske Busvognmænd foreslår derfor, at kravet om vognmandsuddannelsen, som det er formuleret i BEK nr. 405 af 08/05/2012 § 5, fastholdes i den nye taxilovgivning.*

Danske Busvognmænd har tidligere dokumenteret bekymring blandt medlemmerne for prisdumping på markedet for flextrafik (Busmagasinet 3 2015) og svingende standarder for kvaliteten i offentlig kørsel (Busmagasinet 3 2017). Det er Danske Busvognmænds opfattelse, at en kvalitetsbevidst, professionel erhvervsmæssig persontransport af private, erhvervskunder såvel som mere krævende kørsel af personer med handicap i forbindelse med offentlig kørsel sikres bedst gennem høje krav til opnåelsen af tilladelsen til erhvervsmæssig persontransport og chaufførkort frem for et ensidigt fokus på, om kørslen udbydes af et kørselskontor eller efterspørges af en offentlig myndighed.



DANSKE 0
BOVOGNMÆND

Minimumsgrænse for buskørsel bør fjernes

Ifølge § 18 i Bekendtgørelse om buskørsel (BEK nr. 1372 af 26/11/2015) "skal mindst 6 personer, føreren inklusive, deltage i kørselsarrangementet", når der udføres buskørsel. I og med at markedet for taxikørsel liberaliseres, mener Danske Busvognmænd ikke, at denne minimumsgrænse giver mening, idet små minibusser hverken økonomisk eller miljømæssigt er mere omkostningsfulde/belastende end store taxier.

- ***Danske Busvognmænd foreslår, at minimumsgrænsen i § 18 stk. 1 (BEK nr. 1372 af 26/11/2015) fjernes.***

Såfremt lovgiver ønsker at fastholde en minimumsgrænse, kan man evt. undtage busser under en vis vægtgrænse fra grænsen.

Med venlig hilsen

Michael Branner Jespersen
Chefkonsulent



Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk
cc. et@trm.dk; bgk@trm.dk

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Taastrup, den 14. august 2017
Sag 19-2017-00441 — Dok. 330428/mol_dh

Høringsvar: Udkast til forslag til taxilov

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

Vedr. udbud af storvogne med lift

Et af målene i den politiske aftale om Modernisering af taxaloven er at øge udbuddet af storvogne med lift og hermed sikre lige muligheder for taxakørsel for mennesker med handicap i kørestol. Der er i dag store forskelle på, hvor det er muligt at tage en taxa, når man har brug for en bil med lift.

DH ser det derfor som positivt, at man i § 4 i lovudkastet foreslår en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, der både kan anvendes til kørsel for en offentlig myndighed og taxakørsel. Samme tilladelse til begge dele giver mulighed for, at vogne med lift, der bruges til handicapkørsel også kan benyttes til taxakørsel, såfremt vognen er indrettet hertil.

Vi mener dog også, der er behov for at monitorere udbuddet af storvogne med lift for efter en periode at evaluere, om det reelt øger udbuddet at have en og samme tilladelse.

Ligestilling i forhold til pris

Vi har med glæde noteret os, at der i § 21 stk. 5 står, at man ikke må opkræve tillægsydelse for medbragte kørestole, førerhunde o. lign. Det er vigtigt at sikre, at mennesker med handicap i kørestol ligestilles med andre i forhold til både udbud af taxa og pris for taxituren. Derfor mener vi, at der er behov for at præcisere, at der ikke må ophæves tillægsydelse for brug af lift i storvogn eller brug af storvogn, hvor der ikke er tale om flere end 4 personer i vognen. Erfaringer fra den nuværende lovgivning og praksis viser, at der er behov for at dette. I Betænkning nr. 1542 fra udvalg om erhvervmæssig befordring i personbiler skriver udvalget følgende: "Der fastsættes typisk forhøjede takster for kørsel i taxier indrettet til mere end fire passagerer eller for kørsel i større taxier med særlig indretninger og udstyr, f.eks. lift, som er særligt indrettede til befordring af kørestole."

Medringning af førerhund og servicehund

Som nævnt ovenfor står der i § 21 stk. 5, at man ikke må opkræve tillægsydelse for medbragte kørestole, førerhunde o. lign., hvilket er positivt. Vi mener, at der desuden skal specificeres i en bekendtgørelse, at taxachaufføren har pligt til at medtage førerhund og servicehund, medmindre dette vil være til gene for førerens helbred. Det vil sige en videreførelse af nuværende formulering med tilføjelse af "servicehund" (hunde uddannet til

at assistere personer med bevægelseshandicap med tekniske hjælpefunktioner), dvs. som det står i nuværende bekendtgørelse (BEK nr. 405 af 08/05/2012, § 35 stk. 2). Der er desværre i dag flere eksempler på taxachauffører, der ikke vil tage førerhunde med, hvorfor der stadig er behov for denne formulering. Derfor mener vi også, der er behov for at chaufføren kan dokumentere helbredsgener ved lægeattest eller lignende. Samtidig mener vi, at det skal være muligt at bestille en taxa, der er fri for dyrehår, hvis man som taxapassager er allergisk for dyrehår.

Fortrinsadgang

Ifølge den nuværende lovgivning skal ansøgninger fra personer med handicap behandles på grundlag om kompensation til handicappede i erhverv m.v. (BEK nr 405 af 08/05/2012 §11 stk. 2). Vi mener, dette skal bevares i fremtidig taxalovning.

Uddannelse af chauffører

Forslag til taxilov beholder krav om, at chauffører skal have gennemført og bestået et kvalifikationskursus hvor bl.a. befordring af handicappede indgår (BEK nr. 405 af 08/05/2012, § 32, stk. 1, nr. 1, bilag 2, 5.1). DH mener, at pensum for kvalifikationsuddannelsen skal fastsættes ved en bekendtgørelse.

Det er positivt, at man i lovforslaget udvider kvalifikationskurset fra 6 dage til to uger. DH mener, at uddannelsen derfor skal udvides i forhold til viden om befordring af mennesker med handicap. Det er vigtigt, at indholdet ikke blot skal vedrører de mere tekniske aspekter af at bistå personer med handicap og håndtere eventuelle hjælpemidler, men også omfatter spørgsmål af mere etisk og holdningsmæssig art i overensstemmelse med principper om forbud mod diskrimination og sikring af lige muligheder med andre borgere til bl.a. mobilitet i overensstemmelse med principperne i FNs handicapkonvention, som Danmark har ratificeret.

DH mener, der samtidig er behov for at få justeret kvalifikationskurset i forhold til også at uddanne chaufførerne i befordring af børn med handicap. DH foreslår, at chaufførerne skal forpligtes til at gennemføre et kompetencegivende kursus i kørsel med børn med handicap. Dette er vigtigt generelt, men også for at kunne varetage den offentlige ydelse skolebuskørsel, som en kommune varetager med hjemmel i § 26 i lov om folkeskolen. Vi har eksempler på, at handicapkørslen af børn til og fra specialtilbud og fritidsordning fungerer dårligt i mange kommuner. Dette påvirker både børnene og forældrene til børnene. En stor del af dette vil kunne ændres ved at sikre den rette undervisning af de chauffører, der kører skolebuskørsel.

Taxibetjening i landdistrikterne

Der er i den politiske aftale om Modernisering af taxaloven også fokus på at sikre taxibetjening i landdistrikterne. Dette er også er vigtigt for personer med handicap, der i nogle tilfælde ikke har anden form for kørsel til rådighed på grund af manglende kollektiv transport eller utilgængelig kollektiv transport.

DH mener derfor, der er behov for at monitorere om de tiltag, der iværksættes i bl.a. §§6 og 29 er nok til at sikre bedre taxibetjening i landdistrikterne.

Bestilling af taxa

Det er vigtigt, at det også er muligt for mennesker med handicap at bestille taxa. Derfor skal kørselskontorenes hjemmesider og mobilapplikationer leve op til tilgængelighedskrav for personer med handicap. Dette er især vigtigt, hvor det ikke er muligt at kunne bestille taxa telefonisk, men kun via en taxa-applikation til mobiltelefon eller på internettet. Råd og vejledning om tilgængelighed kan findes hos Digitaliseringsstyrelsens kompetencecenter it for alle, <http://www.digst.dk/Moedet-med-borgeren/It-tilgaengelighed>

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen



Thorkild Olesen

Formand

NOTAT

DANSKE
REGIONER



14-08-2017

EM N-2017-01397

1075896

Henrik Severin Hansen

Høring af forslag til ændring af taxilov

Danske Region har modtaget høring af forslag til ændring af taxiloven i høring. Danske Regioner kan tilslutte sig de overordnede principper i lovforslaget.

Danske Regioner har dog følgende bemærkninger:

- En ændring af taxiloven bør sikre, at borgere i hele landet fortsat har et tilbud om taxikørsel.
- Af bemærkningerne til § 24 og § 28 s. 26 fremgår det: "Biler, der alene kører efter kontrakt for det offentlige myndigheder, forventes som hidtil at blive friholdt fra udstyrskrav m.v., da fornødne krav kan fastsættes ud fra den konkrete anvendelse, når en offentlig ordregiver indgår kørselskontrakt med en vognmand". På side 66 gentages en lignende formulering. Danske Regioner lægger stor vægt på, at det klart præciseres, at biler der kører på kontrakt for offentlige myndigheder friholdes fra udstyrskrav m.v.

Hej,

Som leverandør til danske/tyske/grønlandske taxaselskaber undrer det, at der i lovforslaget ikke står noget om moms.

Reglerne i dag er, at en taxacentral normalt er en forening og derfor skal medlemmerne af foreningen ikke betale moms af ydelser fra bestillingskontoret.

Imidlertid er dette blevet omgået blandt andet af Dantaxi, der er et aktieselskab, hvilket heller ikke er en gængs løsning. Dantaxi kunderne betaler ikke

Moms af ydelserne fra Dantaxi selv om Dantaxi er et selskab og kan sidestilles med Advokat eller revisor.

Skal der i den ny lov betales moms?. I så fald hvem skal betale de gamle foreninger / kørselskontorer?.

Vi fik afslag på at levere uden moms til danske taxaselskaber, på trods af at Dantaxi/Randers Taxa/Fyns Taxa. Sidstenævnte er i gang med at forære

Installation mv. til anden taxacentral i konkurrence med os.

Vi har fundet det stærkt konkurrenceforvridende og må, hvis der ikke kommer en "retfærdig" løsning, gå videre til EU.

Vi mødeser Deres svar.

Med venlig hilsen / Mit freundlichen Griissen / Sincerely

Oluf Olsen

i
data logi tic

<http://www.datalogistic.eu>

datalogistic.eu GmbH
Graf-Zeppelin-Straße 8
D24941 Flensburg

Mobil: (+45) 50505107

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt til: trm@trm.dk, et@trm.dk og bgk@tnn.dk
CC: jm@jm.dk

14. august 2017

Vedrørende høring over udkast til forslag til taxilov, j.nr. 2016-5596

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

Ved brev af 30. juni 2016 har Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til lovforslag.

CVR-nr. n-88-37-29

Datatilsynet skal i den forbindelse udtale følgende:

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

1.1. Det fremgår af udkastet, at Transport-, bygnings- og boligministeren efter ansøgning udsteder tilladelse til erhvervsmæssig persontransport til en virksomhed, der opfylder nærmere fastsatte krav, jf. § 3, stk. 2. Det fremgår ligeledes, at ministeren efter ansøgning udsteder tilladelse til at drive kørselskontor til en virksomhed, der opfylder nærmere fastsatte krav, jf. § 5, stk. 2.

E-mail
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Datatilsynet skal i relation til ovenstående generelt bemærke, at enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person er personoplysninger, jf. persondatalovens § 3, nr. 1.

J.nr. **2017-112-0724**
Dok.nr. 438754
Sagsbehandler
Makar Juhl Holst
Direkte 3319 3236

Oplysninger vedrørende enkeltmandsejede virksomheder anses for personoplysninger omfattet af persondataloven, ligesom det må antages, at også oplysninger om interessentskaber falder ind under lovens anvendelsesområde under forudsætning af, at interessenterne er fysiske personer.

Datatilsynet anbefaler på denne baggrund, at det i udkastets almindelige bemærkninger nærmere beskrives, hvordan behandling af personoplysninger i forbindelse med behandling af ansøgninger efter udkastets §§ 3 og 5 vil ske.

1.2. Af de specielle bemærkninger til §§ 3, 5 og 7 fremgår bl.a. følgende:

"Transport-, bygnings- og boligministeren er efter persondataloven forpligtet til at stille en sikker digital selvbetjeningsløsning til rådighed for ansøgeren."

Datatilsynet kan hertil oplyse, at der ikke efter persondataloven følger en forpligtelse til at etablere digitale selvbetjeningsløsninger.

Såfremt der imidlertid etableres en obligatorisk digital selvbetjeningsløsning skal persondataloven iagttages i sin helhed, ligesom sikkerheden ved denne

skal leve op til de krav, som gælder for den offentlige forvaltning efter sikkerhedsbekendtgørelsen¹.

Dette indebærer bl.a., at der skal anvendes kryptering ved fremsendelse af fortrolige og følsomme personoplysninger over internet, herunder ved brug af e-mail. Sikkerhed for autenticitet (afsenders og modtagers identitet) og integritet (de transmitterede oplysningers ægthed) må sikres i fornødent omfang ved anvendelse af passende sikkerhedsforanstaltninger.

Datatilsynet kan til orientering oplyse, at sikkerhedsbekendtgørelsen bortfalder pr. 25. maj 2018, hvor databeskyttelsesforordningen² får virkning. Herefter kan Datatilsynet særligt henvide til forordningens artikel 24-25 og 32.

1.3. Det fremgår af udkastet, at Transport-, bygnings- og boligministeren efter ansøgning udsteder chaufførkort til personer, der bl.a. opfylder nærmere fastsatte helbreds krav, jf. udkastets § 7, stk. 2, nr. 8.

Af de almindelige bemærkninger pkt. 2.12.1 fremgår bl.a.:

"Ved ansøgning om chaufførkort giver chaufføren udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler vedkommendes personoplysninger, herunder [...] behandler helbredsoplysninger, jf. lovforslagets § 7, stk. 2. [...]"

Oplysninger om helbredsmæssige forhold må blandt andet behandles, når den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke hertil, jf. persondatalovens § 7, stk. 2, nr. 1."

Datatilsynet anbefaler, at den sidstnævnte passus, der er en generel henvisning til persondatalovens § 7, stk. 2, nr. 1, af hensyn til forståelsen i stedet fremgår af de almindelige bemærkninger pkt. 2.12, hvor der også generelt henvises til persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 1 og 6 samt § 8, stk. 1.

1.4. Der henvises i de almindelige bemærkninger pkt. 2.12 bl.a. til persondatalovens § 8, stk. 1, hvorefter den offentlige forvaltning må behandle oplysninger om straffbare forhold og andre rent private forhold, når dette er nødvendigt for varetagelsen af myndighedens opgaver.

Af de almindelige bemærkninger pkt. 2.12.1 fremgår endvidere bl.a.:

"I lovforslagets § 3, stk. 3, og § 5, stk. 3, kræves det, at den ansvarlige leder i henholdsvis en vognmandsvirksomhed og et kørselskontor har bopæl i en EU- eller EØS-stat, ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige og ikke er dømt for straffbare forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden.

¹ Bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF.

Behandlingen af ovenstående personoplysninger er nødvendig af hensyn til udførelsen af de opgaver, der henhører under ministerens myndighedsudøvelse."

Det fremgår herefter endvidere:

"Ved udfyldelse af ansøgningen om tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller drift af kørselskontor giver den ansvarlige leder endvidere udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler og indhenter oplysninger hos SKAT om eventuel forfalden gæld til det offentlige samt oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet.

Ved ansøgning om chaufførkort giver chaufføren udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler vedkommendes personoplysninger, herunder indhenter oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet [...], jf. lovforslagets § 7, stk. 2.

Chaufføren giver i samtykkeerklæringen sit udtrykkelige samtykke til, at ministeren behandler vedkommendes personoplysninger, herunder indhenter oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet."

Datatilsynet forstår bemærkningerne således, at ministerens behandling af personoplysninger, herunder oplysninger om eventuel forfalden gæld til det offentlige og oplysninger eventuelle strafbare forhold, vil ske med hjemmel i persondatalovens § 8, stk. 1.

Det fremgår samtidigt af bemærkningerne, at den ansvarlige leder eller chaufføren giver udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler oplysninger om vedkommende, herunder om eventuel forfalden gæld til det offentlige eller eventuelle strafbare forhold. Efter Datatilsynets opfattelse vil der i så fald være tale om en behandling på baggrund af et udtrykkeligt samtykke, jf. persondatalovens § 8, stk. 6, jf. § 7, stk. 2, nr. 1.

Det er Datatilsynets opfattelse, at ordlyden af pkt. 2.12.1 i de almindelige bemærkninger er uhensigtsmæssig og misvisende i forhold til med hvilken hjemmel i persondataloven de omhandlede oplysninger vil blive behandlet. Såfremt ovenstående ordlyd om samtykke rettelig vedrører ministerens forpligtelse til at indhente den ansvarlige leders eller chaufførens samtykke i medfør af forvaltningslovens § 29 bør ordlyden præciseres i overensstemmelse hermed.

Det er endvidere tidligere nævnt, at der også kan ske behandling af helbredsoplysninger. Hvis der er tale om en behandling, der skal vurderes efter persondataloven, skal Datatilsynet anbefale, at ministerens vurdering af, med hvilken hjemmel oplysninger omfattet af persondatalovens § 7 vil blive behandlet, også tilføjes under dette punkt i bemærkningerne.

1.5. Af udkastets § 15 fremgår bl.a.:

"I forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller tilladelse til at drive kørselskontor kan transport-, bygnings- og boligministeren i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser om-

fattet af § 13, stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 1, nr. 1, som en chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelsen af erhvervet."

Af de specielle bemærkninger til § 15 fremgår bl.a. følgende:

"Efter forslaget § 15 kan transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse i nødvendigt omfang give tilladelsesindehaveren oplysning om overtrædelser af bestemmelser omfattet af § 13, stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 1, nr. 1, begået af en chauffør eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med udførelsen af erhvervet.

I forbindelse med afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse, som er begrundet i chaufførers eller andre ansattes grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, er det ud fra almindelige rets sikkerhedsmæssige principper vigtigt at sikre, at tilladelsesindehaveren er bekendt med de oplysninger, der kan medføre, at der træffes afgørelse om tilbagekaldelse."

Datatilsynet finder, at der er tale om en meget bred hjemmel til videregivelse af oplysninger, der ikke i bestemmelsen angiver, hvem der kan ske videregivelse til eller til hvilke formål.

Datatilsynet skal anbefale, at det i bestemmelsen i al fald nærmere fastsættes, hvem oplysninger kan videregives til.

1.6 Af udkastets § 20 fremgår bl.a.:

"§ 20. Et kørselskontor skal løbende og digitalt indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kørselskontoret, jf § 4, stk. 2. Der skal indsamles følgende oplysninger for hver kørselsopgave

- 1) bilens registreringsnummer,
- 2) chaufførkortnummer,
- 3) dato for kørslen,
- 4) kørselens begyndelses- og sluttidspunkt,
- 5) antal kørte kilometer,
- 6) betalingen (prisen),
- 7) start- og slutpunkt, og
- 8) GPS koordinater.

Stk. 2. Udover oplysningerne i stk. 1, skal kørselskontoret indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål. [...]

Stk. 4. Kørselskontoret skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur kan få følgende:

- 9) de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1-6,
- 10) oplyst kørselskontorets navn, og
- 11) få information om klageadgang, jf. stk. 6.

Stk. 5. Kørselskontoret skal efter anmodning stille oplysninger om kontorets salg af taxikørsel til rådighed for myndighederne, jf stk.1, nr. 1-8, samt data, der er nødvendige til driften af samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, jf stk. 2."

Af de almindelige bemærkninger pkt. 2.12.3 fremgår endvidere bl.a.:

"Kørselskontoret vil skulle indsamle, opbevare og videregive en række data om de udførte kørselsopgaver, jf lovforslagets § 20. Der vil bl.a. skulle indsamles oplysning om chaufførkortnummer, som er en personoplysning.

Kørselskontorets behandling er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse efter lovforslaget, og behandlingen er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 3.

Kørselskontorets behandling af personoplysninger skal være i overensstemmelse med kravene i persondatalovens § 5.

Forinden iværksættelsen af behandlingen af personoplysninger vil kørselskontoret skulle anmelde dette til Datatilsynet i overensstemmelse med persondatalovens § 43."

Datatilsynet skal bemærke, at anmeldelsespligten for behandlinger, der foretages for en privat dataansvarlig ikke følger af persondatalovens § 43, men rettelig lovens § 48.

Af de almindelige bemærkninger fremgår som nævnt ovenfor bl.a.:

"Kørselskontorets behandling er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse efter lovforslaget, og behandlingen er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 3."

Datatilsynet finder, at ovenstående passus ikke bidrager til at fastslå de foreslåede behandlings overensstemmelse med persondataloven og skal i stedet opfordre til, at der i bemærkningerne sker overvejelser om, hvorvidt de foreslåede behandlinger beskrevet i bestemmelserne kan ske inden for persondatalovens rammer.

Af de specielle bemærkninger til udkastets § 20 fremgår endeligt bl.a.:

"Det foreslås i stk. 1, at et kørselskontor har ansvaret for løbende at indsamle og opbevare en række oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kontoret. Indsamling og opbevaring af oplysninger skal foregå digitalt. [...]

Der skal for hver kørselsopgave indhentes oplysning om:

- bilens registreringsnummer,
- chaufførkortnummer,
- dato for kørslen,
- kørslens begyndelses- og sluttidspunkt,
- antal kørte kilometer,
- betalingen (prisen),
- start- og slutpunkt, og

- GPS-koordinater.

Disse oplysninger skal indhentes og opbevares for at kunne sikre kontrol med kørselskontorers omsætning og dermed muligheden for en korrekt indberetning til myndighederne, jf. det foreslåede stk. 5, hvorefter kørselskontoret efter anmodning fra myndighederne skal stille de indhentede oplysninger til rådighed for disse.

GPS-koordinaterne skal gøre det muligt efterfølgende at kunne se den kørte rute på et kort.

Et yderligere formål med at indsamle oplysningerne er at sikre en høj grad af forbrugerbeskyttelse, således at oplysningerne om en kørt tur efterfølgende kan dokumenteres. Fx hvis en kunde efterfølgende klager over en tur, fordi kunden er af den opfattelse, at chaufføren kørte en omvej. I en sådan sag vil de indhentede data om henholdsvis start - og slutpunkt sammenholdt med GPS-koordinaterne kunne afgøre, om der er kørt en omvej eller ej og dermed danne baggrund for, om kunden får medhold i sin klage eller ej.

Et kørselskontor kan i forbindelse med indsamling og opbevaring af oplysninger indgå en aftale med en tredjepart om, at tredjeparten står for indsamlingen og opbevaringen af de pågældende oplysninger, men det juridiske ansvar påhviler uanset en sådan aftale det enkelte kørselskontor.

Indsamling af oplysninger om chaufførkortnummer er en personoplysning, som er omfattet af persondataloven. Der henvises til en nærmere beskrivelse af forholdet til persondataloven i afsnit 2.12.3 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i stk. 2, at et kørselskontor skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

Hvilke oplysninger et kørselskontor skal indsamle til samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, jf. den foreslåede bestemmelse i stk. 9 nedenfor. Det kunne fx være oplysninger om, hvor kørselskontorets biler fysisk befinder sig på et givent tidspunkt, om bilerne er ledige eller optagede osv.

Til statistiske formål kunne det være oplysninger om, hvilke dele af landet det pågældende kørselskontor betjener, antallet af henholdsvis tilknyttede vognmænd og biler o. lign. [...]

Det foreslås i stk. 4, at et kørselskontor skal sørge for at en kunde efter en kørt tur kan få følgende oplysninger: bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørselens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, kørselskontorets navn og oplysning om klageadgang. Disse oplysninger skal gives til kunden enten ved en kvittering i papirformat eller i elektronisk format, fx via en app, sms eller mail.

I forbindelse med en taxitur indgår kunderne således en juridisk aftale med kørselskontoret og ikke med vognmandsvirksomheden eller chaufføren. Kvitteringen er kundens dokumentation for den kørte tur og kan efterfølgende bruges i forbindelse med en klage over den kørte tur.

Det foreslås i stk. 5, at et kørselskontor efter anmodning skal stille de indsamlede og opbevarede oplysninger, jf. stk. 1, nr. 1-8, til rådighed for myndighederne Denne mulighed vil pri-

mært blive brugt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, men kan bruges af andre myndigheder fx SKAT, Datatilsynet og Politiet."

Som anført ovenfor følger det af persondatalovens § 3, nr. 1, at enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person er personoplysninger. Af forarbejderne³ til bestemmelsen følger, at der ved udtrykket identificerbar person skal forstås en person, der direkte eller indirekte kan identificeres. Det følger endvidere, at ved afgørelsen af, om en person er identificerbar, skal alle de hjælpemidler, der med rimelighed kan tænkes bragt i anvendelse, tages i betragtning.

Datatilsynet kan hertil oplyse, at dette indebærer, at ikke alene oplysninger om chaufførkortnummer er en personoplysning, men at der efter en konkret vurdering kan være tale om personoplysninger for så vidt angår samtlige af de i udkastets § 20 nævnte oplysninger.

Datatilsynet anbefaler, at bestemmelsen og bemærkningerne præciseres i overensstemmelse hermed.

Det fremgår endvidere af de almindelige bemærkninger pkt. 2.13.3, at kørselskontorets behandling af oplysninger som nævnt i udkastets § 20 skal være i overensstemmelse med kravene i persondatalovens § 5.

Persondatalovens § 5, stk. 2, indeholder bl.a. et krav om, at indsamling af oplysninger skal ske til udtrykkeligt angivne og saglige formål. Lovens § 5, stk. 3, indeholder et krav om, at oplysninger, der behandles, skal være relevante og tilstrækkelige og ikke omfatte mere, end hvad der kræves til opfyldelse af de formål, hvortil oplysningerne indsamles, og de formål, hvortil oplysningerne senere behandles. Endelig må indsamlede oplysninger, jf. lovens § 5, stk. 5, ikke opbevares på en måde, der giver mulighed for at identificere den registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt at hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

Datatilsynet skal anbefale, at ministeren foretager en nærmere vurdering af formålet eller formålene med behandlingen af de oplysninger, der fremgår af udkastets § 20, herunder hvorvidt de(t) ønskede formål kan opnås ved behandling af færre oplysninger, samt en vurdering af, hvor længe det er nødvendigt at opbevare disse oplysninger af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

Datatilsynet skal anbefale, at ministerens vurdering i henhold til persondatalovens § 5, stk. 3, og stk. 5, indsættes i bemærkningerne til lovforslaget.

Af udkastets § 20, stk. 2, fremgår, at et kørselskontor skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

³ Jf. de særlige bemærkninger til persondatalovens § 3, nr. 1, i lovforslag nr. L 147 til lov om behandling af personoplysninger fremsat den 9. december 1999.

Datatilsynet finder, at der er tale om en meget bredt formuleret bestemmelse. Datatilsynet har taget til efterretning, at ministeren i medfør af udkastets § 20, stk. 9, fastsætter nærmere regler om de oplysninger, som et kørselskontor skal indsamle og opbevare, jf. stk. 1 og stk. 2.

Datatilsynet skal i den forbindelse gøre opmærksom på persondatalovens § 57, hvoraf følger, at der ved udarbejdelse af bekendtgørelser m.v., der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af oplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

Af udkastets § 20, stk. 4, fastsættes endvidere en ret for taxakunden at få oplyst bl.a. de oplysninger, der fremgår af § 20, stk. 1, nr. 1-6.

Datatilsynet skal hertil bemærke, at det fremgår af persondatalovens § 31, stk. 1, at den dataansvarlige, såfremt en person fremsætter begæring herom, skal give den pågældende meddelelse om, hvorvidt der behandles oplysninger om vedkommende, og såfremt der behandles sådanne oplysninger, skal der på en let forståelig måde gives den registrerede meddelelse om bl.a. hvilke oplysninger der behandles og behandlingens formål.

Efter Datatilsynets opfattelse bør det fremgå af bemærkningerne til bestemmelsen, hvorvidt der med udkastets § 20, stk. 4, er tilsigtet en fravigelse af persondatalovens § 31, eller om der er tale om en supplerende bestemmelse hertil.

Datatilsynet skal herunder oplyse, at persondatalovens § 31 er baseret på databeskyttelsesdirektivets⁴ artikel 12, litra a, og såfremt udkastets § 20, stk. 4, udgør en fravigelse af persondatalovens § 31, skal tilsynet opfordre ministeren til tillige at foretage en vurdering af, om forslaget er i overensstemmelse med databeskyttelsesdirektivet.

Af udkastets § 20, stk. 5, følger, at kørselskontoret efter anmodning skal stille oplysninger om kontorets salg af taxikørsel til rådighed for myndighederne, jf. stk. 1, nr. 1-8, samt data, der er nødvendige til driften af samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, jf. stk. 2.

Datatilsynet finder, at det herunder, i lighed med det til § 15 ovenfor anførte, ikke fremgår, til hvilke formål oplysningerne kan videregives. Datatilsynet skal også i denne forbindelse henlede opmærksomheden på persondatalovens § 5 og anbefale, at ministerens vurdering af udkastets § 20, stk. 5 i forhold til persondatalovens § 5 indsættes i bemærkningerne.

1.7. Af udkastets § 26 fremgår, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning.

⁴ Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.

Datatilsynet anbefaler, at der i de almindelige bemærkninger pkt. 2.12.4 henvises til både persondatalovens § 55, stk. 1, og § 62, stk. 3, og at der i tråd med bemærkningerne til lov nr. 485 af 11. maj 2010 om ændring af lov om taxikørsel m.v. (Obligatorisk tv-overvågning i taxier) tilføjes, at: "Datatilsynet fører tilsyn med, at persondataloven iagttages i forbindelse med tvovervågning i taxierne."

Det fremgår endvidere af de specielle bemærkninger til § 26, at "kameraovervågning af personer er omfattet af persondataloven."

Datatilsynet skal i denne forbindelse opfordre til, at det i de specielle bemærkninger præciseres, at tv-overvågning tillige er omfattet af tv-overvågningsloven (lovbekendtgørelse nr. 1190 af 11. oktober 2007 om tv-overvågning).

1.8. Af udkastets § 28 fremgår:

"Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om bilernes afmærkning, indretning og udstyr, samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet, samt om kontroludstyr og kontroloplysninger m.v. Der kan fastsættes regler om, at indberetning af oplysninger om biler og udstyr skal ske i elektronisk form, herunder ved anvendelse af elektroniske blanketter m.v."

Af de specielle bemærkninger til § 28 fremgår bl.a. følgende:

"Transport-, bygnings- og boligministerens adgang til at fastsætte regler om kontroloplysninger m.v. omfatter også adgang til at bestemme, at bestemte oplysninger og dokumenter om biler og deres udstyr skal indberettes til kontrolformål. Ifølge bestemmelsens 2. pkt. kan der i denne forbindelse stilles krav om, at indberetninger sker i elektronisk form, herunder ved anvendelse af elektroniske blanketter m.v. Der kan fx stilles krav om, at bestemte oplysninger skal indsendes pr. e-mail, samt at oplysninger skal indtastes eller dokumenter uploades på virk.dk, på en anden hjemmeside eller på Færdselsstyrelsens dokumentportal m.fl."

Det står ikke Datatilsynet klart, om der er tale om en sammenstilling af oplysninger i kontroløjemed. Såfremt dette er tilfældet, skal Datatilsynet gøre opmærksom på følgende:

Datatilsynet forudsætter i sin praksis, at myndigheder i forbindelse med sammenstilling og samkøring i kontroløjemed bl.a. har et klart og utvetydigt retsgrundlag at arbejde på — det vil i praksis sige på grundlag af direkte lovhjemmel. Det forudsættes også, at de personer, der berøres af kontrolordningen, skal have forudgående information om kontrolordningen, jf. persondatalovens § 5, stk. 1.

Mulighederne for at foretage sammenstilling og samkøring i kontroløjemed svarer således til den praksis, som var gældende før persondatalovens ikrafttræden, og som er kommet til udtryk ved en tilkendegivelse fra flertallet i Retsudvalget i betænkning af 16. maj 1991 over forslag til lov om ændring af lov om offentlige myndigheders registre (L 50). Det er her forudsat, at myndighederne i forbindelse med samkøring i kontroløjemed har et klart og utvetydigt retsgrundlag at arbejde på, og at myndighederne kun lader kontrolord-

ningen tage sigte på fremtidige forhold, medmindre særlige forhold gør sig gældende. Flertallet lagde vægt på, at de borgere, som berøres af en kontrolordning, i almindelighed gøres opmærksom på myndighedernes adgang til at foretage samkøring i kontroløjemed, inden kontrollen iværksættes, og at samkøringen så vidt muligt kun finder sted, hvis de personer, der omfattes af kontrollen, har fået meddelelse om kontrolordningen, inden de afgiver oplysninger til myndigheden.

Sammenstilling og samkøring i kontroløjemed forudsætter endvidere, at behandlingen anmeldes til Datatilsynet, jf. §§ 43-44, samt at tilsynets udtalelse indhentes, forinden behandlingen iværksættes, jf. § 45, stk. 1, nr. 4.

Det er i øvrigt Datatilsynets opfattelse, at antallet af sagsbehandlere, som er beskæftiget med sammenstilling og samkøring i kontroløjemed, skal begrænses mest muligt.

2.1. I de specielle bemærkninger til § 9 i udkastet anvendes udtrykket "personfølsomme oplysninger".

Datatilsynet skal i den forbindelse bemærke, at udtrykket "personfølsomme oplysninger" ikke anvendes i persondatalovgivningen, hvor udtrykkene almindelige, ikke-følsomme oplysninger (omfattet af persondatalovens § 6) eller følsomme personoplysninger (omfattet af lovens §§ 7-8) i stedet anvendes. Idet udtrykket personfølsomme oplysninger således ikke er entydigt defineret, skal Datatilsynet opfordre til, at de nævnte allerede indarbejdede begreber i stedet anvendes.

3. Afsluttende bemærkninger

Flere af lovforslagets bestemmelser indebærer en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for behandling af personoplysninger.

Datatilsynet skal for god ordens skyld bemærke, at tilsynet forventer at blive hørt forud for udstedelse af eventuelle bekendtgørelser m.v., som indebærer en behandling af personoplysninger, jf. persondatalovens § 57.

Datatilsynet skal endvidere igen gøre opmærksom på, at databeskyttelsesforordningen får virkning fra den 25. maj 2018, og at persondataloven samtidig ophæves.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Makar Holst

Hej Berit

De fleste kommuner rundt i landet har et lokalt kørselsreglement vedr. taxi. Heri fremgår som oftest, at det ikke er tilladt hverken et ryge eller dampe (e-cigaret) i taxi. Enkelte kommune har dog ikke noget kørselsreglement og enkelte har ikke opdateret deres, siden det var acceptabelt at ryge i taxier.

Herudover er rygning i taxi reguleret i Lov om røgfrie miljøer under §

20: <https://www.retsinformation.dk/forms/ro7m.aspx?id=n388>

§ 20. I kollektive transportmidler og taxaer er det ikke tilladt at ryge indendørs, jf. § 4.

Stk. 2. På passagerskibe kan det besluttes at indrette rygerum og rygekabiner, hvor rygning kan finde sted.

Desværre har man i strafparagraffen undladt at nævne både § **20** og § 4, hvorfor det pt. ikke er muligt at "komme efter" dem, der ignorerer gældende lov medmindre de kører i en kommune, hvor man har taget stilling til problematikken i kørselsreglementet.

Det ville nu en gang for alle være nemmere, hvis det fremgik direkte af taxiloven, at hverken chauffør, passager eller andre må ryge/dampe i taxien. Og at § selvfølgelig var omfattet i strafparagraffen.

Blot et ønske herfra.

God sommer.

Med venlig hilsen

Dennis Pedersen, Horsens

Hørings svar - Forslag til Taxilov

Det er **IKKE** korrekt når det vurderes, at lovforslaget inkl. de foreslåede ændringer, ikke har nogen miljømæssige konsekvenser, og det er forbløffende at ministeriet angiver det således.

- 1) I forslaget ligger der op til en **markant forringelse af de energi- og miljøkrav** man stiller til de køretøjer, der kører som taxi. Konkret vil man gøre det muligt at køre taxi i køretøjer, der har en lavere energieffektivitet end der i dag kræves, såfremt bilen tidligere har været registreret til anden brug. Dette er en markant forringelse, der synes uforståelig. Forslaget vil betyde et **betydeligt større CO₂-udslip** fra taxier i Danmark og øget luftforurening som en følge af brug af ældre og mindre energieffektive køretøjer. Forslaget **er i modstrid med den stemmeaftale**, der blev indgået i februar, der netop fastholdt disse krav.
- 2) Forslaget ligger op til, at man ikke fremover årligt skal lave en vurdering om hvorvidt at miljø- og energikravene til køretøjerne skal strammes. Dette er forståeligt på den måde, at det ikke er lykkedes for Ministeriet at overholde disse regler i flere år. Formålet med den hidtidige ordning har jo netop været at sikre en regelmæssig vurdering. Med dette forslag ligger man op til, at **der fortsat ikke vil ske en regelmæssig vurdering**, og at det forventeligt vil overgå fra at være en faglig vurdering til at være en politisk vurdering.
- 3) Tildelingen af ekstra licenser, der selvfølgelig bidrager til at åbne branchen og skabe øget konkurrence, betyder også flere biler, lavere belægningsgrad, mere søgekørsel, flere korte km og **øget CO₂-udledning**.
- 4) De sænkede miljøkrav og flere køretøjer vil endvidere **medføre øget luftforurening** primært i de større byer hvor koncentrationen af taxier er størst.

Uklarhed om brug af energimærkning af køretøjer ifht. krav til taxier

I "Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v." defineres miljø- og energikravene på baggrund af vores nationale energimærkning af biler, således at en almindelig taxi fx skal være "*i energiklasse A eller bedre (mindst 18,2 km/l for benzindbiler og 20,5 km/l for dieseldbiler)*". Problemet er at elbiler, plugin-hybridbiler og gasbiler ikke er omfattet af mærkningspligten i "*Bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler*" (Læses bekendtgørelsen bogstaveligt, gælder denne undtagelse dog kun mærkning på salgssteder). Disse biltyper er derfor ikke som udgangspunkt medtaget på Trafik- og Byggestyrelsens liste over bilers energimærke (og andre relevante data) på bilviden.dk . Nogle er - andre er ikke. Det vil være rimeligt at antage, at en elbil, der ikke er angivet med et energimærke på listen alligevel lever op til de stillede miljø- og energikrav. Især fordi, der allerede kører sådanne elbiler som taxi. Men der bør være helt klare linier.

Den danske energimærkning af biler **er i modstrid med EUs "Direktiv om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler"**, der tydeligt angiver at alle nye biler skal mærkes. Der er derfor ingen grund til at undtage lavemissionsbilerne fra mærkningsreglerne, slet ikke når det

skaber uklarhed. Bekendtgørelsen bør derfor ændres. Men da en revision af rammedirektivet er undervejs, kan man også midlertidigt vælge en mere pragmatisk løsning, og blot medtage elbiler, plugin-hybridbiler og gasbiler på listen på bilviden.dk baseret på den omregning, der allerede er angivet i forbindelse med beregning af registreringsafgiften for disse køretøjer. Det at forhandlerne ikke har mærkningspligt er ikke det samme som at de ikke har et mærke (hvilket bl.a. fremgår af de biler der på trods af reglerne alligevel er medtaget på bilviden.dk), og det er ikke det samme som at de ikke må bruge det (hvilket nogle af dem også gør).

Dette vil **give forbrugerne et retvisende billede** af deres valgmuligheder hvis de ønsker at vælge en grønnere bil, og vil gerne det **nemt for taxibranchen**, at se alle de biler de kan vælge imellem indenfor de energikrav, der stilles til de køretøjer, der kører taxi.

Anbefalinger

- I det omfang, at man af andre grunde vil forøge antallet af licenser **bør man reservere alle, eller en betydelig andel af licenserne, til nul-emissionsbiler** (el og brint). Dette vil minimere den øgede udledning i forbindelse med den ekstra udlodning af licenser, samtidig med at det kan 'slå hul på markedet' og gøre det muligt for virksomheder og forbrugere at vælge grønnere taxi-løsninger.
- Man bør **opretholde de samme miljø- og energikrav til alle køretøjer**, som det også er angivet i stemmeaftalen fra februar 2017.
- Man **bør lave en revurdering** af miljø- og energikravene med henblik på en stramning, da disse ikke har været vurderet i flere år og der i den mellemliggende periode er sket betydelige fremskridt i energieffektiviteten af køretøjer.
- Ministeriet bør **hurtigt omfatte alle el, plugin- og gasbiler** på Trafik- og Byggestyrelsens liste over bilers danske energimærke **på bilviden.dk**.

Vi skal bemærke, at vi er glade for at det explicit nævnes at miljø- og energikravene til køretøjerne på et senere tidspunkt kan sættes således, at der stilles krav om nul emissioner af fx CO₂ og NO_x.

Vi skal endvidere bemærke at vi er uforstående overfor, at man aktivt stiller forslag, der **afviger fra den indgåede stemmeaftale** i folketinget, og som vil medføre **øget CO₂-udledning** fra en sektor, der i forvejen har en stigende CO₂-udledning, og vil medføre **en øget luftforurening** i bl.a. en by som København, hvor man i forvejen har følt sig nødsaget til at flytte målestationen for at kunne sige at man overholder EU's luftkvalitetsregler.

Med Venlig Hilsen

Jeppe Juul
Transportmedarbejder
Det Økologiske Råd

lovteksten). Der er tale om videreførelse af gældende bestemmelser. Vi skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at parterne i forbindelse med overenskomstforhandlingerne 2017 aftalte en opfordring til regeringen og Folketingets øvrige partier om hurtigst muligt at genoprette den retstilstand, der var gældende på taxikørselsområdet indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 (Nortra-dommen).

§ 20 fastlægger kørselskontorets pligter. Herunder pålægges kørselskontorerne at indsamle og opbevare en række personrelaterede data. Det fremgår af bemærkningerne, at dette som følge af det lovmæssige pålæg, er uproblematisk i forhold til persondatalovgivningen. Det fremgår til gengæld ikke af bemærkningerne hvor vidt denne forenelighed også gælder efter implementeringen af den nye persondataforordning. Vi anbefaler derfor, at dette spørgsmål afklares og fremgår af lovbemærkningerne.

§ 20 pålægger endvidere kørselskontorer at etablere en klageordning, herunder tilslutning til "et uafhængigt landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette". Der henvises i bemærkningerne under pkt. **2.10.2** til "kunderne i den erhvervsmæssige persontransport", hvilket potentielt udvider objektet for klageordningen betragteligt, altså ud over kunderne i den egentlige taxikørsel. Det bør præciseres mere tydeligt, at forpligtelsen til en klageordning er begrænset til den egentlige taxikørsel. Vi bemærker endvidere, at klagenævnet — som et alternativ til et eget nævn i henhold til Bekendtgørelse 1151 af 30. september 2015 - også vil kunne etableres gennem et samarbejde med et eksisterende uafhængigt klagenævn.

Taxikørsel underlægges et nationalt prisloft, jf. forslaget kapitel 5 (§ **21 - 23**). Med lovforslaget lægges der op til langt større frihedsgrader og deraf følgende forøget dynamik i markedet. Den målsætning er vi enige i. Sigtet med prisloftet er derfor udelukkende, som det også angives i lovbemærkningerne, at indføre en mekanisme, der kan beskytte forbrugeren mod ublu prissætning. Hvis målsætningen skal opfyldes, er det dog helt centralt, at prisloftet fastsættes med stor rummelighed i forhold til markedet. Det foreslås i bemærkningerne, at prisloftet udregnes som en paralleltakst. Vi er yderst tvivlende overfor, hvor vidt paralleltakst-mekanismen vil føre til den ønskede dynamik. Efter vores vurdering kan man risikere, at den i stedet ansporer til en fastprisopfattelse. Det er samtidig vigtigt, at beregningsmekanismerne indrettes så enkelt som muligt. Vi foreslår derfor, at den endelige udmøntning af prisloftet, herunder den specifikke beregningsmodel, endelig konkretiseres i et samarbejde mellem Transportministeriet / Trafikstyrelsen og de berørte organisationer. Vi foreslår endvidere, at ovennævnte organisationsparter høres i forbindelse med efterfølgende justeringer, altså i lighed med den praksis, der er gældende for luftfartens safety bidrag og jernbanens gebyrer.

Begrebet "landdistrikt" indgår i flere sammenhænge. Vi finder, at begrebet i denne sammenhæng bør anvendes yderst restriktivt, og efterlyser en mere præcis definition af, hvad der i lovens sammenhæng udgør et "landdistrikt".

Der foreslås, jf. forslaget § 46 og 47, en 3-årig overgangsperiode, således at antalsbegrænsningen gradvis udfases frem mod **2021**. Vi finder det vigtigt, at udviklingen

i overgangsperioden følges meget nøje, så erhvervets aktører får mulighed for at tilpasse sig i ro og orden.

§ 4 udstikker nye rammer for limousinetilladelser. Vi tilslutter os de generelle vilkår, men finder det af hensyn til servicering af high-end turister også vigtigt, at f.eks. hotellers adgang til kundetilpassede luksuskøretøjer kan omfattes af § 4, stk. 3 efter individuel vurdering.

Med bestemmelsen i § 2, stk. 2 gives hjemmel til tilførsel af yderligere kapacitet "i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder". Vi forudsætter, at bestemmelsen kun bringes i anvendelse efter en grundig forudgående analyse af tilgængelig kapacitet omfattet af taxiloven.

Hvad angår forslaget til bødeliste, jf. bilag i, foreslår vi at listen kvalitetssikres for indhold og relevans i samarbejde med de relevante organisationer.

Vi skal afslutningsvis understrege behovet for, at den lovgivningsmæssige ramme løbende tilpasses den teknologiske og digitale udvikling. Det har i særdeleshed betydning i forhold til kontrolapparatet, og i den forbindelse, indberetninger til skattemyndighederne. Det er afgørende for DI, at lovgivningen er tilpasset den teknologiske udvikling og afspejler kundernes behov.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces, herunder uddybning af ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

--V *k.A.,,,-----*

Per Henriksen

Transport, Bygnings- og Boligministeriet
Aft Erik Toft og Berit Gohr Kaptain

trm@trm.dk, et@trm.dk, bgk@trm.dk

14-08-2017
Dok. 168862/

Høring over udkast til forslag til ny taxilov

Transport, Bygnings- og Boligministeriet har sendt udkast til ny taxilov i høring. Forbrugerrådet Tænk har følgende bemærkninger.

Overordnet støtter Forbrugerrådet Tænk den foreslåede modernisering af taxiloven. Vi har i mange år efterlyst en liberalisering af taximarkedet, og er glade for, at der i udspillet er der lagt op til et mere fleksibelt marked og nemmere adgang for nye aktører.

I et marked med mange aktører og nye teknologiske platforme kan det være vanskeligt at sikre forbrugernes rettigheder. I Forbrugerrådet Tænk ser vi en god og enkel klagevej som en hjørnesten i forbrugerbeskyttelsen. Derfor er vi også meget tilfredse med forslaget om, at der skal oprettes et **klagenævn**.

I Forbrugerrådet Tænk er vi medstifter af mere end **20** klagenævn. Det er vores erfaring, at arbejdet i nævnene rækker ud over selve det at behandle konkrete klager. Det skaber en tættere dialog mellem branche og forbrugere om tolkning af love og regler. Det kan fx være at ankenævnet formulerer retningslinjer, som kan gøre det nemmere for virksomhederne at navigere og samtidig giver klar information til forbrugerne. Ankenævnene bidrager også til at indsamle erfaringer om, hvilke uklarheder og problemer, der findes. Et væsentligt indspark, når branchepraksis, love og regler skal revideres.

Grænsen mellem delebiler, kollektiv transport og traditionel taxikørsel bliver i disse år stadig mere uklar. Der er derfor også et stigende behov for at definere klare og gode forbrugerrettigheder uanset, hvilken transportform man vælger. Forbrugere skelner næppe så meget mellem om tjenesten er navngivet det ene eller andet, men det handler om at købe sig til transport fra a til b. Et ankenævn kunne med fordel være klageadgang for andre transporttjenester end taxi. Det vil gøre det enkelt for forbrugerne og samtidig vil man kunne skabe en praksis, der går på tværs af aktører.

Vi er opmærksomme på, at det overlades til taxibranchen selv — vi går ud fra i samarbejde med Forbrugerrådet Tænk - at etablere et ankenævn, men skal opfordre til, at det overvejes om der er behov for i selve lovrammen at tydeliggøre muligheden for, at der bliver tale om et bredere ankenævn.

Lovudkastets bestemmelser om **miljøkrav til taxier** mener vi bør overvejes nærmere, så det sikres, at der ikke sker en de facto lempelse. Vi har noteret os, at der lægges op til, at de fastlægges administrativt. Vi lægger her vægt på, at man *opretholder de samme miljø- og energikrav til alle køretøjer*. Vi skal desuden opfordre ministeriet til hurtigt at *lovliggøre energimærkningen* af nye biler i Danmark således at også elbiler er omfattet og medtaget, og så man dermed også entydigt kan se at de overholder miljø- og energikravene i taxiloven.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø
Vicedirektør

Vibeke Myrtue Jensen
Politisk Rådgiver

Forbrugerrådet
Tænk

Høringsvar fra HAXI: Udkast til forslag til Taxilov

Følgende er HAXI's høringssvar til udkast til forslag til Taxilov med høringsfrist 14. august 2017. Der er flere elementer i forslag til Taxilov som er interessante for HAXI, bl.a. følgende:

- De nuværende kommunegrænser for taxikørsel ophæves således at taxiselskaber får muligheden for at operere på tværs af kommunegrænser over hele landet.
- Mulighed for at en kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor jf. §29
- Krav om erhvervskørekort fjernes, dog opretholdes kravet om førerkort med en styrket chaufføruddannelse hos arbejderne jf. § 7.
- Der fastholdes krav om indretningen af køretøjerne såsom sædefølere, taxameter men også videoovervågning under kørsel jf. § 25 og § 26.

Herunder følger en række uddybende betragtninger om forskellige relevante elementer i forslag til Taxilov.

Ophævelse af kommunegrænserne skaber øget behov for deleøkonomiske samkørsels tjenester i yderområderne

Med en ophævelse af kommunegrænserne forudser HAXI at behovet for transport i yderområderne vil stige, idet taxidækningen vil være begrænset i områder med lav efterspørgsel.

Dermed vil behovet for alternative transportmuligheder — herunder deleøkonomiske samkørsels tjenester — stige. Modsat andre samkørsels tjenester som primært har fokuseret på markedet i hovedstadsområdet har HAXI særligt haft fokus på at servicere yderområderne.

HAXI ser sig selv som en del af løsningen af de potentielle udfordringer som lovforslaget bevirker i forhold til taxidækninger i yderområderne. Med forslaget til en ny Taxilov er der lagt op til, at samkørsel anses som erhvervsmæssig persontransport, såfremt der ydes godtgørelse for kørslen som overstiger de direkte forbudne omkostninger. Disse ændringer skal ikke begrænse private chaufførers incitament til at servicere passagerer. Modsat en række andre deleøkonomiske samkørsels tjenester foregår prissætningen mellem chauffør og passager som sammen indgår aftale om prissætning for en specifik rute. Der er således tale om en deleøkonomiske tjeneste som primært agerer bindeled mellem private

aktører. Derfor har dette ikke karakter af erhvervmæssig persontransport og bør derfor være underlagt særskilte krav.

Muligheden for at en kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor sikrer ikke yderområderne

Med udkastet til den nye Taxilov har kommunerne mulighed for — men ikke krav om — at indgå kontrakter med kørselskontorer om at stille taxier til rådighed i kommunen jf. §29. I lovforslaget fremgår det, at denne ordning forventes at blive brugt at særligt kommuner i yderområderne. Der er dog ingen krav om, at tjenesten skal stilles til rådighed på alle tidspunkter af døgnet eller alle ugens dage, hvorfor HAXI vurderer at det er urealistisk at disse områder ikke vil opleve en begrænset taxidækning, såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form. HAXI kan være med til at løse nogle af disse problematikker som lovforslaget allerede i sin nuværende form har konstateret ikke vil blive løst som følge af udbud/efterspørgsels-logikken.

Krav om chaufførkort vil udfordre deleøkonomiske samkørsels tjenesters virke

Såfremt at samkørsel, hvor godtgørelsen vurderes at overstige de direkte forbundne omkostninger med transporten karakteriseres som erhvervmæssig transport, jf. §1, vil HAXI's brugere være underlagt lovforslagets krav om chaufførkort jf. §7. Dette kan underminere grundlaget for HAXI's virke, idet servicen netop henvender sig til private aktører, der ønsker at tilbyde transport på strækninger hvor der kan være begrænset offentlige transportmuligheder eller har et ønske om at begrænse miljøbelastningen gennem samkørsel. Såfremt ændringer om chaufførkørekort bliver en realitet for private brugere, hvor persontransport ikke kan karakteriseres som erhvervmæssigt eller som primært erhverv, kan det få store konsekvenser for tjenestens virke.

Vilkår vedrørende udstyr begrænser private bilejere i at tilbyde samkørsel

Ifølge det fremsatte forslag skal køretøjer, som ejes af private bilejere og med jævne mellemrum benyttes til persontransport via deleøkonomiske samkørsels tjenester, efterleve krav om udstyr. Dog kun såfremt prissætningen overstiger de direkte forbudne omkostninger med transporten. Disse krav til udstyr vil stille krav til private aktører som bevirker at de ikke længere kan tilbyde andre privatpersoner en billig og miljøvenlig transport. Som nævnt tidligere vil denne problematik være løst ved, at tjenester

som HAXI ikke sidestilles med erhvervsmæssig persontransport. Naturligvis mener HAXI, at der bør være klare krav til sikkerhedsudstyr i køretøjer, der anvendes til samkørsel.

Problemstillingerne skitseret ovenfor afspejler nogle af de udfordringer som forslaget til den nye Taxilov medfører. Såfremt den vedtages i sin nuværende form vil HAXI's virke desværre være væsentligt udfordret. HAXI vil naturligvis gerne efterleve kravene der stilles med b.la. indberetning af skat, men vi mener at befordringsmarkedet i fremtiden bør indeholde muligheden for at skabe en bredere segmentering af diverse tjenesteydelser som kan tilbydes, uden for mange begrænsninger.

Det kan give plads til forskellige udbydere samt tildele den enkelte forbruger den service der passer bedst til deres behov. HAXI ser derfor gerne at der arbejdes på at finde en løsning på hvordan de deleøkonomiske tjenester kan integreres på transportområdet.

Følgende beskrivelse er et bud på hvordan fremtidens transportmarked kan bistå med at understøtte transportdækning i hele landet:

- **HAXI hjælper yderområder.** I Norge bruges Haxi flittigt over større afstande end blot bykørsel, og samme potentiale er der i Danmark. Med busruter som ofte har svært ved at overleve uden offentligt støtte, og dyre FlexTrafik-ordninger, der tilmed undergraver privat konkurrence, kan Haxi som platform bidrage til at sikre sammenhængskraften i hele landet og fungerer dermed der, hvor taxaerne ikke gør i dag.
- **HAXI er dansk og vil betale skat i Danmark.** Hos Haxi har vi ingen ambitioner om at undergrave det danske skattesystem, tværtimod. Det skal til gengæld gøres langt lettere og mindre bureaukratisk at indberette deleøkonomiske betalinger til myndighederne. Det får vi alle gavn af.
- **HAXI er en samlende platform.** Alle kan melde sig på Haxi, og der er ingen fastsatte priser eller forpligtelser om at acceptere opgaver — dermed kan ejeren af bilen sætte betingelserne for samkørsel i dennes bil. Det er derfor en platform, der fint kan integrere både nye og eksisterende aktører. Mangfoldighed er også en styrke på befordringsmarkedet

- **HAXI udnytter kapaciteten i bilparken.** Gennem vores platform kan vi sørge for, at kapaciteten bliver udnyttet bedst muligt til glæde for flest mulige mennesker, både i byer og på landet. Dette skaber mindre trængsel og et bedre flow.
- **HAXI er grønt.** Gennem vores deleøkonomi sparer vi brugen af ressourcer og sikrer mindre forurening. Samkørsel har potentiale til markant at reducere miljøbelastningen af brugen af biler, og vi mener, at vi kun lige er begyndt at udnytte dette potentiale.

HAXI håber at de foroven nævnte betragtninger kan indgå i den videre lovbehandlingsproces af forslaget om en ny Taxilov.

Om HAXI

Den danskudvildede platform HAXI har nu eksisteret i flere år. Norge og Danmark. Ideen med HAXI er simpel deleøkonomi: En app med en markedsplads, hvor man kan tilbyde og efterspørge samkørsel.

Med venlig hilsen

Aleksander Soender
CEO, HAXI

Transport, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt per e-mail til tn:n@trm.dk
cc. et@trm.dk og bgk@trm.dk.

Journal nr.: 2016-5596

Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel +45 35 24 80 BO
Fax +45 35 24 80 88

14. August 2017

www.lioresta.dk
bores t4Phorestaxik

Høringssvar vedr. forslag til Taxilov

cvr.nr. 17 01 48 11

HORESTA fremsender hermed et høringssvar til forslag til Taxiloven. HORESTA vil anmode Transportministeriet om fremadrettet at få tilsendt høringer af relevans for dansk turisme- og oplevelseserhverv.

HORESTA kommenterer i det følgende kun på udvalgte emner.

Generelle bemærkninger

HORESTA ser som udgangspunkt positivt på det foreliggende forslag til ny taxilov. Lovforslaget indeholder en række initiativer, der vil modernisere taxibranchen til gavn for erhvervet og forbrugerne.

HORESTA vil gerne kvittere for, at lovforslaget åbner mulighed for, at det fremadrettet bliver muligt at drive taxi i selskabsform, herunder muligheden for under friere rammer selv at organisere og tilpasse erhvervet. Moderniseringen vil forventeligt fremme taxi-erhvervets fokus på service overfor kunderne.

Lovforslaget indeholder dog også bekymrende elementer særlig i forhold til sikring af transportmuligheder i yderområdeme, som efter vores overbevisning bør sikres i højere grad end lovforslaget ligger op til.

Det er afgørende for det danske turisme- og oplevelseserhverv, at der er mulighed for befordring af turister og gæster i hele landet. Det er for at være helt konkret meget afgørende for forretnings- såvel som ferierejsende, at det er muligt at få transport til fly, overnatning, bespisning, events, attraktioner m.v. Ligesom muligheden for transport er afgørende for lokale borgere, når man deltager i julefrokoster, koncerter eller lign.. Er transportmulighedeme med taxi ikke tilstrækkelige, og er der ikke andre tilbud om befordring, vil turister og gæster fravælge oplevelserne, overnatningen m.v. Forslaget til Taxiloven kan således have store konsekvenser for turisme- og oplevelseserhvervets forretningsmuligheder særligt i yderområdeme, hvilket tilsvarende har negative konsekvenser for udbuddet af oplevelser og aktiviteter i lokalområdet

såvel som antallet af arbejdspladser.

Den fri prissætning vil føre til højere priser og dårligere konkurrencevilkår for andre erhverv

Erfaringer fra liberalisering og fri prissætning i andre lande viser, at der sker en markant fordyrelse af befordringen. Dette vil have en negativ konsekvens for dansk turisme, der i forvejen er udfordret af dårligere konkurrencevilkår og dermed et højt prisniveau sammenlignet med konkurrerende lande. Turisterne peger allerede i dag på, at et samlet besøg i Danmark er dyrt, hvilket trækker ned på turistens samlede oplevelse.

HORESTA er bekymret for, at den fri prissætning særligt vil fordyre befordringen i områder udenfor de store byer. Mange oplevelser og virksomheder i turismeerhvervet ligger uden for større byer, og en dyrere befordring vil betyde dårligere konkurrencevilkår for disse virksomheder. Helt konkret ligger 2/3 af landets restauranter, 4/5 af landets hoteller og knap 9/10 af landets konferencестeder udenfor hovedstadsområdet. Øgede omkostninger for turister og gæster vil hæmme væksten og have konsekvenser for turisme- og oplevelseserhvervet. HORESTA ser det derfor som afgørende, at der mulighed for at sikre befordring til fornuftige priser, og hvis det ikke er rentabelt for taxierhvervet at tilbyde en befordring til rimelig pris, at der i Taxiloven skabes mulighed for, at andre virksomheder, hvad enten det er i turismeerhvervet eller gennem udnyttelse af ledig kapacitet i andre transporterhverv.

Centralisering til gavn for byerne og til fare for landdistrikterne

Forslaget til Taxilov åbner op for, at der kan ske fri befordring i hele landet. Erfaring fra andre lande, som har liberaliseret taxierhvervet viser, at dette vil medføre en centralisering af taxikørslen. Flere taxier vil styre mod større byer.

HORESTAs medlemmer i både by og land oplever, at der allerede i dag er og kan være kapacitetsudfordringer med taxikørsel.

En øget centralisering vil forhåbentlig afhjælpe kapacitetsudfordringerne i de større byer og sikre, at efterspørgslen på taxier mødes. Det større antal taxier i byerne medfører et naturligt behov for at oprette flere taxiholdepladser. Det vil styrke overskueligheden for kunderne og sikre, at taxierne ikke cirkulerer rundt i byen til skade for miljø og fremkommelighed. Det er endvidere afgørende, at der tages yderligere initiativer for at styrke fremkommeligheden, og HORESTA bakker op om mulighed for, at taxierne kan bruge busbanerne.

En øget centralisering vil formentlig omvendt betyde større udfordringer med mangel på taxier udenfor de større byer og i landdistrikterne. Det giver sig selv, at det er af stor betydning for turisme- og oplevelseserhvervet, at turisten/ gæsten har en sammenhængende og uproblematisk oplevelse. Er det ikke muligt at få en taxi fra hotellet til flyet eller efter en god middag på et badhotel, så påvirker det den samlede oplevelse af kvaliteten af opholdet på hotellet og af middagen på restauranten. Det er derfor også af denne årsag afgørende, at der lovgivningsmæssigt åbnes op for alternative løsninger på en forventelig mangel på taxier uden for de større byer, der kan sikre turisme- og oplevelseserhvervet såvel som andre erhverv i disse områder.

Undtagelse til erhvervmæssig persontransport og et loft på kapitalkravet

Forslaget til Taxilov åbner mulighed for, at der fremadrettet kan drives erhvervmæssig persontransport i selskabsform. Det ser HORESTA positivt på, da det vil sidestille taxierhvervet med andre erhverv. Derudover ser HORESTA det positivt, at reglerne omkring erhvervskørekort afskaffes, og der lægges op til, at der fremadrettet kun skal være en tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport uanset transportform. HORESTA ser dog gerne, at den nye taxilovgivning åbner flere og mere fleksible muligheder for at transportere personer, end der ligger op til i forslaget.

HORESTA ønsker konkret en tilføjelse og liberalisering i lovgivningen, der åbner mulighed for, at en virksomhed - f.eks. et hotel - selv kan befordre sine kunder, så længe der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger. HORESTA har således fra ministeriet fået oplyst, at det anses for erhvervmæssig persontransport, hvis et hotel etablerer mulighed for transport for sine gæster f.eks. fra og til lufthavnen, også selvom der ikke tages separat betaling herfor. Med denne definition vil det betyde, at hotellets transport af gæster forudsætter tilslutning til et kørselskontor, taxameter mv., hvilket vil være en markant barriere for mange mindre virksomheder med lejlighedsvis kørselsbehov.

HORESTA foreslår, at transport af gæster, som beskrevet ovenfor, undtages for definitionen om erhvervmæssig persontransport. Dermed vil de pågældende hoteller få muligheden for at yde deres gæster denne service i det tilfælde, at Taxiloven får negative konsekvenser for taxibefordringen i yderområderne.

HORESTA foreslår endvidere en tilføjelse til lovforslagets §3 om kapitalkravet for virksomheder, der ønsker at drive erhvervmæssig persontransport, således at der fastsættes et maksimalt kapitalkrav for et selskab uanset antallet af biler, der hviler på f.eks. 500.000 kr.

En mangel på taxier i landdistrikterne eller i særlige spidsbelastningsperioder vil eksempelvis kunne løses ved at indgå aftaler med biludlejningsselskaber om, at ikke-udlejede biler vil kunne udlejes/ stilles til rådighed til personbefordring. Med det nuværende lovforslag skal der stilles kapital for en stor mængde biler, som kun lejlighedsvist skal bruges til taxibefordring, hvilket kan være en barriere for en sådanne alternative løsninger.

Limousinekørsel uden tilknytning til kørselskontor

Limousinekørsel er en efterspurgt kørselsform for en række gæster i turisme- og oplevelseserhvervet. Det er derfor problematisk, at lovforslaget ligger op til, at der alene kan sælges limousinekørsel uden tilknytning til et kørselskontor ved repræsentationskørsel. HORESTA foreslår, at al limousinekørsel kan sælges uden tilknytning til kørselskontor.

Limousinekørsel er en mere eksklusiv form for befordring, og det bør i højere grad være muligt at befordre VIP-gæster rundt på eksempelvis sightseeingture m.v. end loven giver mulighed for. Limousiner har en høj anskaffelsesværdi og er en dyrere transportform og bør derfor tilgodeses som en mere selvstændig kørsel end den typiske taxikørsel.

Landdistrikter skal defineres bredt og krav skal lempes yderligere

HORESTA finder det hensigtsmæssigt, at kørselskontorer fremadrettet kan operere frit i hele landet. Dog tager forslaget til Taxiloven ikke nok højde for at sikre transportmulighederne i landdistrikterne. Det er positivt, at landdistrikterne adresseres i lovudkastets § 6, men skal intentionen sikres, bør definitionen af et landdistrikt konkretiseres og have brede anvendelsesmulig heder.

Derudover giver det anledning til undren, at det udelukkende er kapitalkravet, der kan lempes på i landdistrikterne. Formålet med lovudkastets § 6 er netop at tiltrække operatører til landdistrikterne. For at efterleve dette formål bør det være mere attraktivt at drive kørselskontor i landdistrikterne og dermed være lempeligere krav til kørselskontorerne og bilerne.

Lovforslagets § 29 giver kommunerne mulighed for at indgå kontrakt med kørselskontorer. Vi hilser initiativet velkomment, men tvivler på, at kommuner i yderområder vil prioritere sikringen af taxibefordring i området - også af økonomiske årsager. Kommunerne har gennem en årrække undermineret markedet for den private taxikørsel ved at investere i ordninger som flextrafik og ved at samle al kørsel hos et taxiselskab.

Ingen begrænsning på nye tilladelser

Det foreslås i lovudkastets § 46, at der udstedes 500 nye tilladelser om året. Såfremt der søges om mere end 500 tilladelser, skal der trækkes lod. HORESTA foreslår, at den gradvise indfasning af antallet af nye tilladelser udgår, og at der ikke fastsættes et loft på antallet af tilladelser.

For turisme- og oplevelseserhvervet er det afgørende med tilstrækkelig kapacitet til at imødegå gæsternes efterspørgsel. Her er antallet af tilladelser ikke den eneste faktor. **Det** afgørende er udnyttelsen af den enkelte tilladelse og dermed antallet af timer hver bil er på gaden.

Efter afskaffelsen af frikørselsordningen er det i forvejen blevet mindre attraktivt for en vognmand at sikre fuld udnyttelse af bilen og med behovet for nye alternative løsninger særlig i landdistrikterne, er det uhensigtsmæssigt at regulere antallet af tilladelser, da det ikke nødvendigvis er den afgørende faktor for kapaciteten.

Såfremt der alligevel indføres en overgangsordning, bør der sikres en geografisk ligevægt i tildelingen af tilladelser.

Med venlig hil e'

- 1

Kirstey Munch Andersen
Politisk direktør
HORESTA

Er det en mulighed at staten opretter et taxa-selskab, der kan køre for folk i de dyre yderområder, hvor busdriften er dyr og kun benyttet i bestemte tidsrum? Det kunne være mere økonomisk hvis folk ringede efter en taxa, som så er billigere i drift end de nuværende selskaber, idet finansieringen er en omtænkning af bus-midlerne?

Busser er ikke trafik-sikre idet folk sidder uden seler, og bussen er produceres i brandbart materiale, samt at et køretøj i den udformning en bus har, ikke er trafiksikker i høj fart (en bus bør køre max. 40 km. i timen for at være trafik-sikker)

Bh.

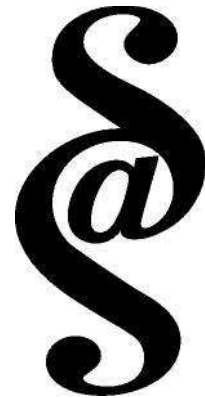
Iben Munck*

Sendt fra min iPhone

Sendt fra min iPhone

**Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K**

**Sendt per email til trm@trm.dk med kopi til
et@trm.dk og bgk@trm.dk**



IT-Politisk Forening
c/o Jesper Lund
Carl Bernhards Vej 15, 2.tv
1817 Frederiksberg C

E-mail : bestyrelsen@itpol.dk
Web : <http://www.itpol.dk>

Dato : 14. august 2017

Hørings svar vedr. udkast til taxalov

Lovgivning om erhvervsmæssig persontransport i biler falder almindeligvis uden for IT-Politisk Forenings arbejdsområde, men lovforslagets § 20 introducerer et nyt krav i taxaloven om registrering af GPS-koordinater for hver kørselsopgave, hvilket efter vores opfattelse giver anledning til nogle spørgsmål om taxakundernes privatliv og ret til beskyttelse af personoplysninger, som lovforslaget umiddelbart synes at overse.

Vores bemærkninger nedenfor gælder således kun § 20 i lovudkastet.

I afsnit 2.12.3 i de almindelige bemærkninger anfører Transport-, bygnings- og boligministeriet, at kørselskontorets behandling af de nævnte oplysninger er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige (persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 3). Det anføres videre, at chaufførkortnummeret udgør en personoplysning.

Idet GPS-koordinater ikke er nævnt i listen af personoplysninger i afsnit 2.12.3, formoder IT-Politisk Forening, at ministeriet ikke anser denne oplysning for at være en personoplysning. Efter IT-Politisk Forenings opfattelse kan GPS-koordinater imidlertid i nogle tilfælde være en personoplysning, fordi en person kan identificeres ud fra GPS-koordinater for kørselsopgavens start- eller slutdestination.

Efter persondataloven og databeskyttelsesforordningen, der finder anvendelse i Danmark fra 25. maj 2018, er en

personoplysning defineret som "enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person". Af betragtning 26 i databeskyttelsesforordningen fremgår det, at "for at afgøre, om en fysisk person er identificerbar, bør alle midler tages i betragtning, der med rimelighed kan tænkes bragt i anvendelse af den dataansvarlige eller en anden person til direkte eller indirekte at identificere, herunder udpege, den pågældende."

En del kørselsopgaver vil have kundens bopæl som enten start- eller slutdestination. Specielt hvis kunden bor i et parcel- eller rækkehus (modsat en etageejendom), vil GPS-koordinater for sådanne ture med relativt simple midler kunne udpege taxakunden. Det kræver blot samkøring med en offentligt tilgængelig adressefortegnelse, eksempelvis for telefonabonnenter ("telefonbogen"). GPS-oplysninger for en kørselsopgave, som enten starter eller slutter ved kundens bopæl, vil derfor i mange tilfælde udgøre information om en identificerbar person, og dermed være en personoplysning. Samkøring med en adressefortegnelse med GPS-information ligger inden for rammerne af de midler som skal vurderes for at afgøre om en person er identificerbar, jf. databeskyttelses-forordningens betragtning 26.

Derudover kan man forestille sig, at nogle kørselskontorer vil registrere oplysningerne om kørselsopgaven, jf. § 20, stk. 1, herunder GPS-koordinater, i deres kundesystem, for eksempel hvis kørselskontoret udbyder kørselsopgaver via en app eller et andet web-baseret bestillingssystem. I dag indeholder sådanne kundesystemer typisk alene stamdata om kunden (navn, adresse, telefonnummer og email-adresse). Fremover kan der måske også blive registreret detaljerede oplysninger om den præcise rute for hver eneste kørselsopgave, som kunden har bestilt.

I nogle situationer vil der således være tale om en ganske omfattende registrering af taxakundernes transportmønstre. Det rejser nogle persondataretlige spørgsmål, som minder om dem der er opstået i kølvandet på Rejsekortet, hvor borgernes transportmønstre også bliver kortlagt. Lovforslagets bemærkninger tager ikke stilling til dette.

Lovforslagets § 20, stk. 2 og 5 lægger desuden op til, at

oplysninger om kørselsopgaverne skal videregives til offentlige myndigheder. Vi formoder, at det her fra ministeriets side er forudsat, at der ikke skal videregives personoplysninger. Hvis der videresendes oplysninger om de enkelte kørselsopgaver, kan det imidlertid ikke sikres, at der ikke videregives personoplysninger. Det er således ikke utænkeligt, at behandling af oplysninger om GPS-koordinater for kørselsopgaver i en digital trafikløsning uforvarende kan komme til at udstille oplysninger om enkeltpersoner, fordi de kan identificeres ud fra start- eller slutdestinationen.

IT-Politisk Forening er stærkt kritisk over for den registrering af oplysninger om rejseadfærd, som finder sted i forbindelse med brug af Rejsekortet til offentlig transport. Det vil være særdeles uheldigt, hvis en lignende registrering nu i praksis vil blive indført for taxakunder.

Som IT-Politisk Forening læser lovforslaget er det primære formål med registrering af GPS-koordinater at sikre passende kontrolmuligheder over for vognmandsvirksomheder, når taxamarkedet liberaliseres.

IT-Politisk Forening vil derfor opfordre ministeriet til at overveje, om ikke dette formål kan sikres med en mindre indgribende registrering. Det kunne for eksempel være en vis sløring af GPS-koordinaterne for kørselsopgaven, så de første og sidste GPS-koordinater er registreret i passende afstand fra start- og slutdestinationen (enten en passende geografisk afstand eller et tidsrum; eller endnu bedre en tilfældig kombination af de to). På den måde vil man i det mindste kunne sikre, at taxakunden ikke kan identificeres alene ud fra GPS-koordinaterne.

Lovforslagets bemærkninger bør også forholde sig til hvordan taxakunderne personoplysninger skal beskyttes, hvis det tillades, at GPS-koordinaterne for kørselsopgaven registreres direkte i et kundesystem. Når grundlaget for denne behandling af personoplysninger er overholdelse af en retlig forpligtelse, påhviler det lovgiver at sikre den registreredes rettigheder.

IT-Politisk Forening vil anbefale, at der i taxaloven stilles krav om at de slørede GPS-koordinater ikke må opbevares på en måde, som direkte kan henføres til den enkelte taxakunde. Det kan gøres ved at registrere GPS-

koordinaterne under et transaktions-ID, som alene fremgår af den kvittering som gives til taxakunden, eller ved anden passende form for pseudonymisering for at beskytte den registreredes rettigheder. Det bør under ingen omstændigheder være tilladt for kørselskontoret at opbevare GPS-koordinater på en måde, som tillader samkøring af flere kørselsopgaver for den samme kunde med henblik på profilering af rejsemønstre.

IT-Politisk Forening skal bemærke, at tekniske og organisatoriske foranstaltninger af denne type vil være eksempler på "databeskyttelse gennem design", som jf. artikel 25, stk. 1 i databeskyttelsesforordningen bliver et formelt krav fra 25. maj 2018.

Det vil være meget uhensigtsmæssigt, hvis taxaloven pålægger kørselskontoret en registreringsforpligtelse, som gør det uforholdsmæssigt vanskeligt at overholde databeskyttelsesforordningens krav i eksempelvis artikel 5 (dataminimering og opbevaringsbegrænsning) og artikel 25, stk. 1 (databeskyttelse gennem design).



Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk

14-08-2017

Sagsnr.
2017-0279244

Dokumentnr.
2017-0279244-1

Høringssvar til forslag om ny taxalov

Hermed fremsendes høringssvar til forslag om ny taxalov udsendt den 30. juni 2017 med svarfrist den 14. august 2017.

Motivation

Det er afgørende for byer, regioner, virksomheder og borgerne, at der skabes valgfrihed og valgmuligheder, der kan fremme grøn teknologi og nye mobilitetsløsninger, der igen skaber mulighed for bedre livskvalitet (øget sundhed, mindre støj og færre emissioner osv.) og afsæt for den grønne omstilling, som det danske samfund har forpligtet sig til. Grøn omstilling af transporten er en af de største udfordringer, og derfor bør ny lovgivning også fremme grønne valgmuligheder, teknologiskift, nye forretningsmodeller og mobilitetsløsninger. Disse bør tænkes ind i alle transportpolitiske tiltag, herunder også i taxalovgivningen.

Konkrete input til høringen

Hvis den nye licensordning baseret på lodtrækning ikke skal resultere i, at indfasning af grønne taxaer vanskeliggøres de næste 3 år, og der hovedsageligt etableres 1500 nye dieseltaxaer, er der behov for en licensfordeling, der kan understøtte, at nye virksomheder, der gerne vil køre med andre taxaløsninger end de eksisterende, kan få adgang til et større antal licenser i den 3-årige overgangsperiode.

Derfor foreslås etableret en delpulje i den 3-årige overgangsperiode, hvor f.eks. 160 af de 500 licenser (40 ud af de 125 licenser, der uddeles pr. kvartal) årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxaer på el, brint og biogas. Såfremt tilladelserne i delpuljen ikke finder anvendelse kan de indgå i den normale pulje. Forslaget indebærer således ikke uudnyttede licenser, blot at der skabes mulighed for, at aktørerne kan indfase grønne taxaflåder.

Tilladelser kan jf. §§ 3 og 5 gives til kørsel og kørselskontorer, der "kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen". For at sikre, at nye virksomheder får samme mulighed for at etablere sig på taxaområdet som allerede etablerede taxa virksomheder, er det

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
4172 1607

E-mail
EFOZ@tmf.kk.dk

afgørende at allerede opnået erfaring inden for taxabranchen ikke

indgår som et hensyn i denne sandsynliggørelse. Et sådant kriterie vil helt udelukke, at nye virksomheder vil kunne forny taxaområdet i den 3-årige overgangsperiode.

Det fremgår af § 10 i gældende bekendtgørelse nr. 1085 af 11/09/2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., at "Trafik- og Byggestyrelsen udarbejder årligt et udkast til en vurdering af om der er mulighed for en justering af energi- og miljøkravene i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet. Udkastet sendes i høring hos relevante organisationer og myndigheder inden udgangen af april måned. Vurderingen offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside". Bekendtgørelsens krav om, at Trafikstyrelsen/Færdselsstyrelsen årligt udarbejder en vurdering af mulighederne for at justere energi- og miljøkravene, der offentligt høres inden udgangen af april måned har ikke været opfyldt de sidste 2 år. Det indebærer bl.a., at eventuelle muligheder for at stramme de nugældende krav til nye taxaer ikke er udnyttet. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye taxalov, og det foreslås, at den gennemføres snarest muligt.

Energi- og miljøkravene til taxa foreslås med lovforslaget lempet på to områder. Dels ved at det gældende krav om en årlig vurdering bortfalder og i stedet "sker i takt med den teknologiske udvikling" Og dels ved at brugte biler, der anvendes til taxa, ikke længere skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler. Fremover vil brugte biler til taxa kun skulle opfylde de energi- og miljøkrav, der var gældende på tidspunktet for bilens første registrering. Det indebærer, at biler med væsentlig dårligere energieffektivitet og miljøegenskaber end nye biler fremover vil kunne anvendes til taxaer. Billigere brugte biler vil dermed kunne konkurrere med nye biler på miljøets bekostning. Det hænger ikke godt sammen med, at det af lovforslaget fremgår, at det ikke har miljømæssige konsekvenser, og derfor foreslås det nuværende krav om, at brugte biler skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler, opretholdt.

Dertil er energimærkning af nye person- og varebiler i Danmark endnu ikke gennemført for elbiler, brintbiler og gasbiler. Europa-parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler er implementeret i dansk lov i bekendtgørelse nr. 655 af 20/06/2012 om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler, men har bekendtgørelsen har undtaget elbiler, brintbiler og gasbiler. Det indebærer bl.a., at aktører og forbrugere, herunder af taxa, der gerne vil prioritere eller anskaffe energieffektive køretøjer savner det objektive grundlag og den objektive information, som energimærket udgør. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye

taxalov, således at elbiler, brintbiler samt gasbiler bliver omfattet af den gældende energimærkning af nye person- og varebiler, og det foreslås gennemført snarest muligt.

Yderligere om de særlige udfordringer ved indfasningsperiodens lodtrækningsordning

I stemmeaftalen af den 9. februar 2017 om Modernisering af taxaloven er Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti er enige om at stemme for en ny taxilov.

Af stemmeaftalen og lovforslaget fremgår, at hidtidige formåls- og antalsbegrænsninger for licenser og geografiske begrænsninger ophæves. En vognmand kan således få så mange tilladelser, som vedkommende ønsker, hvis vognmanden opfylder lovens krav. Tilladelserne giver adgang til at køre overalt i landet. Og det står vognmanden frit for, hvordan denne ønsker at organisere sig som virksomhed. Der stilles således ikke krav om nogen bestemt virksomhedsform. Såvel personer som selskaber kan være indehavere af universaltilladelser.

Omfanget af nye tilladelser indfases dog i en overgangsperiode på 3 år. Her "øges antallet af universaltilladelser med 500 pr. år, og udbydes med 125 hvert kvartal". Det nævnes endvidere, at "hvis der i overgangsperioden er flere ansøgere end antallet af tilladelser, der kan søges om årligt, trækkes der lod mellem ansøgerne".

Problemstilling og løsningsforslag

En overgangsordning baseret på individuel lodtrækning af et ret begrænset antal licenser vil betyde, at nye og eventuelt større aktører der vil køre med grønne tax aflåder i overgangsperioden vil være henvist til et lodtrækningssystem, som gør det meget usikkert, hvor mange licenser, der kan erhverves. I praksis vil det ikke være muligt for nye og grønne taxavirksomheder, der vil køre med mere end ganske få taxaer at etablere sig før efter 3 år. Vurderingen er, at dette formentlig vil medføre, at det primært er mindre og eksisterende aktører, der vil søge og få licenser, og at langt hovedparten af nye licenser vil omsætte sig i nye dieseltaxaer.

Et løsningsforslag kunne være, at der etableres en delpulje i overgangsperioden, hvor f.eks. 160 af de 500 licenser (40 ud af de 125 licenser, der uddeles pr kvartal) årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxaer på el, brint og biogas. Såfremt universaltilladelserne i puljen ikke finder anvendelse,

kan de indgå i den normale pulje. Forslaget indebærer således ikke uudnyttede licenser, blot at der skabes mulighed for at indfase grønne taxaflåder.

Konklusion

På taxaområdet er der med den foreslåede overgangsordning risiko for, at grøn og forretningsmæssig fornyelse udskydes tre år, hvilket er uheldigt, da der er behov for fornyelse af miljøprofil og nye forretningskoncepter, der kan spille sammen med den betydelige omvæltning, der i øvrigt er i gang på mobilitetsområdet, herunder med Mobility As A Service, delebils- og bybilsordninger mv.

Hvis licensordningen ikke skal resultere i, at indfasning af grønne taxaer vanskeliggøres de næste tre år, og der hovedsageligt etableres 1500 nye dieseltaxaer, er der behov for en licensfordeling, der kan understøtte, at nye virksomheder, der gerne vil køre med andre taxaløsninger end de eksisterende, kan få adgang til et større antal licenser i overgangsfasen.

Med venlig hilsen

Jakob Møller Nielsen
Serviceområdechef

KL høringssvar vedr. udkast til taxilov

KL takker for muligheden for at kommentere på forslaget til ny taxilov. En del af høringsperioden har ligget i sommerferien, hvorfor der tages forbehold for efterfølgende politisk behandling af sagen.

Generelle bemærkninger

- KL ser generelt positivt på en modernisering af lovgivningen på taxi-området.
- Lovgivningen bør imidlertid fortsat efter KL's opfattelse tage sigte på taxidækning i hele landet, hvilket ikke kan siges at være tilfældet med forslaget, som det ligger nu. Det er efter KL's vurdering tvivlsomt, om den mulighed der gives i §6 vil blive udnyttet i større udstrækning og jf. de specifikke bemærkninger nedenfor rejser bestemmelserne en række spørgsmål om, hvordan ordningen nærmere tænkes tilrettelagt.
- Det er vurderingen, at de kommuner, der vil skulle sørge for en passende taxibetjening, ikke kan begrænses til landdistriktskommuner alene, som det nævnes i bemærkninger til lovforslaget. Ofte vil bestemte faciliteter i en kommune, f.eks. en lufthavn eller lignende, kunne trække taxidækningen skæv i den enkelte kommune og formentlig også i omkringliggende kommuner — også hvor der ikke er tale om landdistrikter.
- I forlængelse heraf finder KL, at den supplerende bestemmelse i §29, selvom den ikke er bindende, de facto vil skabe en forventningspres fra borgerne om, at kommunerne i sidste ende træder til og sørger for befordringsmulighed, hvis der ikke er almindelig adgang til taxibefordring. Det er KL's klare vurdering, at denne de facto-forpligtelse vil være udgiftsdrivende for kommunerne. Der henvises i øvrigt til den økonomiske høring af forslaget.
- I forslaget til ny lov er krav til bilernes udstyr uklart formulerede. Det er meget vigtigt, at det af loven udtrykkeligt fremgår, at det kun er biler, der skal køre taxikørsel, der skal udstyres med kontroludstyr.
- KL noterer, at lovforslaget i realiteten har videreført den nuværende lovs bestemmelse om, hvad der forstås med en overenskomst på taxiområdet.
- Det bør overvåges, om den nye taxilov også medfører nye og grønne løsninger i branchen. Hvis dette ikke sker i tilstrækkeligt omfang, bør nye understøttende initiativer iværksættes.

Dato: 8. august 2017

Sags ID: SAG-2017-01137
Dok. ID: 2389796

E-mail: CRO@kl.dk
Direkte: 3370 3861

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

- KL opfordrer til, at der hurtigt kommer opfølgende regler, om hvordan administrationen skal ske i overgangsperioden, så denne bliver så smidig og ubureaukratisk for kommunerne som muligt.
- KL vil gerne inddrages aktivt i de kommende evalueringer af lovgivningen.

Specifikke bemærkninger

Nedenfor gives en række specifikke og detaljerede kommentarer, og spørgsmål til afklaring, med det formål at øge klarheden og præcisionen i lovgivningen. En del af de anførte problemstillinger afspejler efter KL's opfattelse behovet for, at der parallelt med loven laves retningslinjer for administrationen i overgangsperioden, og at der er brug for at denne bliver så klar, smidig og ubureaukratisk for kommunerne som muligt.

§6 - Landdistrikt

Må det geografiske område gå ind over flere kommuner? Skal alle berørte kommuner så sige ja til det? Der kan være vognmænd, som gerne vil køre som selvstændige i et afgrænset område, og der er stor forskel på egenkapital for selskab og landdistrikt.

Skal kørselskontoret have forretningssted inden for det geografiske område? Man kan forestille sig en vognmand, som har forretningsadresse i privaten, men ønsker at køre i et geografisk område, som ikke omfatter privatadressen.

Må kørslen foregå ind/ud af det geografiske område eller sætter §6, stk. 2, litra 1 begrænsninger for dette? Må andre tilladelsesindehavere køre i og ind/ud af 'landdistriktet'?

Kan man søge om et 'landdistrikt' med en 'gammel tilladelse', hvis der er en regel om tilslutningspligt til et bestillingskontor i kommunen, hvor 'landdistriktet' ønskes placeret? - se overgangsordningen §43, hvor man ikke kan være med i et kørselskontor, hvis der er et bestillingskontor med tilslutningspligt for tidligere tilladelser.

§7 - Chaufførkort

Et af kravene er (F, stk. 2, litra 4); har et kørekort kategori B, som pågældende har erhvervet for mindst tre år siden.

Hvad gør man med de, som har generhvervet deres kørekort? Er de tre år fra første erhvervelse af kørekortet eller tre år fra generhvervelsen?

Kurset udvides til 74 timer - er alle chauffører, der har eller har haft et førerkort til taxi udstedt før 01.01.2018 af en hvilken som helst kommune kvalificeret til fortsat at køre taxi, når førerkortet udløber og skal fornyes af transportministeriet?

Hvad med førerkort til sygetransport? I dag har de andre krav til kurser end til taxiførerkort. I lovforslaget ser det ud til, at der kun udbydes 1 type kursus.

§12 - Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald §12, stk.1, litra 3
Stiller krav om en egenkapital på 40.000 kr. for den første og 20.000 kr. for

Dato: 8. august 2017

Sags ID: SAG-2017-01137
Dok. ID: 2389796

E-mail: CRO@kl.dk
Direkte: 3370 3861

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

de efterfølgende biler. I §4 i den gældende lov er kravet, at ansøgeren ved ansøgning skal kunne dokumentere at have egne kontante midler eller andre værdier på i alt mindst 50.000 kr./25.000 kr. for efterfølgende. Dvs. her er der ikke et krav til egenkapitalen, men blot til værdier. Ligeledes er der strammet op på, at det ikke kun er ved ansøgning, at man skal have den påkrævede egenkapital. Hvad gør man med de vognmænd, som har negativ egenkapital, men som har kunne fremvise værdier ved ansøgning om fornyelse og dermed fået fornyet deres tilladelser?

§21 - Prisloft

Medfører denne bestemmelse, at man må opkræve betaling for brug af lift? Hvis kørestolen er en 'sammenklappelig-model', som kan placeres i bagagerummet, vil der ikke skulle betales for den. Men når liften skal benyttes, betaler man for det, men kørestolen kommer gratis med?

Kapitel 7 - Kontrakt med kørselskontor

Sidestilles et bestillingskontor med et kørselskontor eller hvordan er et bestillingskontor stillet? (se bl.a. §43, hvor der nævnes bestillingskontor)

Skal et bestillingskontor opfylde samme dokumentationskrav som et kørselskontor?

§42, stk. 4 og 5

Hvad er begrundelsen for disse bestemmelser?

Kan kommunerne inden lovens ikrafttrædelse anmode om, at ministeriet overtager tilsynsforpligtigheden, så den overtages pr. 01.07.2018?

§43

Hvordan kan det administreres, at der i en kommune både kan være tilslutningspligt til et bestillingskontor (gamle tilladelser) og fri kørsel for nye tilladelser?

Vil et bestillingskontor kunne/skulle nedlægge sig selv for at opstå som et kørselskontor uden tilslutningspligt for 'gamle' tilladelser? Spørgsmålet skal ses i sammenhæng med §43, stk. 3 og 4, hvor 'gamle' tilladelser ikke må køre for et kørselskontor og nye ikke i et bestillingskontor.

§44

Indgår de 'byttede' tilladelser i de 500 stk. eller er de ud over, jf. §46?

§46 Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.

Det forekommer uklart, om en tilladelse kan fornyes, hvis den udløber i overgangsperioden.

Hvis en vognmand har en tilladelse efter gældende lovgivning, der udløber i overgangsperioden 2018-2020, kan han få den udskiftet til en tilladelse efter den nye lov. Men denne skal have samme udløbsdato som den gamle tilladelse. Dvs. at den udløber i perioden 2018-2020. Hvis vognmanden vil have tilladelsen fornyet i denne periode forekommer det uklart, om han automatisk får en fornyelse eller om tilladelsen indgår i de 125 tilladelser, der bliver udlovet pr. kvartal.

§46, stk. 4

Dato: 8. august 2017

Sags ID: SAG-2017-01137

Dok. ID: 2389796

E-mail: CRO@kl.dk

Direkte: 3370 3861

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 3 af 4

Hvad er en 'ikke udnyttet tilladelse'? Her er brug for en præcis definition.

§47, stk. 2

Hvorfor forlænges tilladelserne jf. stk. 1 ikke med 10 år, men kun til udgangen af 2021? Er de omfattet af de 500 stk. eller er de udover?

Andet til kap. 13

Lodtrækning - De 125 stk. omfatter hele kvartalet. Hvornår skal man have søgt for at komme i betragtning til lodtrækningen af de 125 tilladelser? Inden start af kvartalet, inden udgangen af kvartalet eller bare en gang i løbet af kvartalet? Vil man fra 2021 løbende kunne få en tilladelse eller puljes disse også?

Afsnit om konsekvenser for økonomien

Der er en fejl i afsnit 4. i Bemærkninger til lovforslaget, side 34 Jf. Bek nr. 405 af 08/05/2012 kan kommunalbestyrelsen opkræve et gebyr på 450 kr. for behandling af ansøgning om tilladelser og et gebyr på 1.479 kr. for udstedelse af tilladelser eller godkendelse (begge pristalsreguleres).

I forslaget står det omvendt. Se også bemærkninger til §33, side 68. Her er der også fejl i oplysningerne. Der er vendt om på beløbene.

Bemærkninger til §42, side 76

Hvilke andre sagsakter er det, som man tænker på, at ministeriet skal have?

Vedr. økonomiske konsekvenser af lovændringen

Der henvises til KL's økonomiske høringssvar.

Det må understreges, at en konsekvens af lovforslaget, som det ligger nu, vil være en større ekstraudgift for kommunerne, da de forventes at kompensere med betaling for dækning i de geografiske områder uden taxidækning, som loven vil medføre. Disse ekstra omkostninger vurderes til at kunne blive ganske betydelige.

Staten bør i givet fald kompensere kommunerne fuldt ud for de ekstraomkostninger, som det vil medføre, at det er kommunerne, som skal sikre taxidækning i hele landet. Omkostningerne pr. år forventes at kunne beløbe sig til adskillige millioner kr.

Dato: 8. august 2017

Sags ID: SAG-2017-01137

Dok. ID: 2389796

E-mail: CRO@kl.dk

Direkte: 3370 3861

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 4 af 4

Transport, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

trmtrm.dk, ettrm.dk bqktrm.clk

Københavns Lufthavne
A/S Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

E-mail: cph@cph.dk
Tlf.: +45 32 31 32 31
CVR: 14 70 72 04
Fax: +45 32 31 31 00

København, 14. august 2017

Transport- Bygnings- og Boligministeriets j.nr. 2016-5596 - Høring over udkast til forslag til taxilov

Med henvisning til ovennævnte udkast til lovforslag til taxilov sender jeg Københavns Lufthavne A/S' høringssvar.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, punkt 2.5.2, at det aftalemæssige forhold mellem vognmand og kørselskontor ikke som i dag vil være reguleret af lovgivningen.

I bekendtgørelse nr. 551 af 30. maj 2016 om godkendelse af og tilsyn med trafikledelsesordninger på offentlige flyvepladsers område og opkrævning af betaling herfor, er begrebet "Ikke-diskriminerende" defineret som:

En virksomhed, som udfører erhvervmæssig personbefordring ad vej, har adgang til at tilslutte sig en trafikledelsesordning, når virksomheden opfylder de af flyvepladsen fastsatte objektive krav, herunder blandt andet krav til adfærd og eventuel betaling m. v. og i overensstemmelse med taxi- og buslovgivningen. Flyvepladsens administrative procedurer i forbindelse med tilslutning til en trafikledelsesordning må hverken direkte eller indirekte hindre adgangen til at tilslutte sig for virksomheder, herunder virksomheder som kun lejlighedsvist betjener kunder til eller fra flyvepladsen, når det er i overensstemmelse med taxi- og buslovgivningen.

CPH lægger til grund, at de ordensbestemmelser, som i dag i medfør af taxibekendtgørelsens § 18 stk. 6 er indeholdt i Reglement for taxikørsel i Region Hovedstaden, herunder reglementets § 10 om holdepladsen ved Københavns Lufthavn og regler om rygning, rengøring og vedligeholdelse af bilerne, fortsat kan fastsættes som generelle vilkår for tilslutning til den trafikledelsesordning, som er etableret for lufthavnens taxiholdeplads i medfør af lov om luftfart § 57 a, uanset hvilke aftalemæssige betingelser der måtte komme i stand mellem vognmænd og de fremtidige kørselskontorer.

Herudover fremgår det af lovforslagets § 28, at de energi- og miljømæssige krav en bil skal opfylde ved godkendelse og registrering til erhvervmæssig personbefordring, fastsættes i takt med den energiteknologiske udvikling. Det fremgår af bemærkningerne at der for brugte biler er tale om en lempelse i forhold til gældende praksis, idet miljø- og energikravene for brugte biler fremover vil være de krav der var gældende på tidspunktet for første registrering. Dette indebærer at

taxiflåden ikke kun vil bestå af nye eller nyere biler og dette kan betyde en øget luftforurening ved taxaholdpladserne.

Københavns Lufthavn A/S lægger til grund, at lovforslagets § 28 ikke er til hinder for, at lufthavnen i forbindelse med kørselskontorernes tilslutning til trafikledelsesordningen kan prioritere miljøvenlige biler eller stille skærpede miljø- og energikrav til bilerne.

Med venlig hilsen

Le,y-
-Orthe st **Nielsen**
Senior legal counsel

Fra: "Martin H. Tygstrup" <martin@tygstrup.dk>

Dato: 9. august 2017 kl. 08.24.11 CEST

Til: <lennart.damsbo-Andersen@ft.dk>, <kim.christiansen@ft.dk>, <merete.larsen@ft.dk>, <claus.kvist.hansen@ft.dk>, <mette.dencker@ft.dk>, <ian.messmann@ft.dk>, <henrik.brodersen@ft.dk>, <kristian.lorentzen@ft.dk>, <hans.andersen@ft.dk>, <hans.schmidt@ft.dk>, <jane.heitmann@ft.dk>, <louise.elholm@ft.dk>, <britt.bager@ft.dk>, <may-britt.kattrup@ft.dk>, <rasmus.jarlov@ft.dk>, <christian.rabjerg.madsen@ft.dk>, <erik.christensen@ft.dk>, <kaare.dybvad@ft.dk>, <magnus.heunicke@ft.dk>, <rasmus.prehn@ft.dk>, <mette.reissmann@ft.dk>, Henning Hyllested <henning.hyllested@ft.dk>, <soren.egge.rasmussen@ft.dk>, <christian.poll@ft.dk>, <roger.matthisen@ft.dk>, <andreas.steenberg@ft.dk>, <karsten.honge@ft.dk>, ddrsten.normann.andersen@ft.dk>

Emne: Den nye taxilov.

Til medlemmerne af Folketingets udvalg: Transport- Bygnings- og boligudvalget-

Jeg skriver direkte til alle udvalgets medlemmer, velvidende at I sikkert får rigtig mange mails og at I ikke allesammen er inde i substansen i den nye taxilov som pt. er i høring.

Jeg er imidlertid ikke høringsberettiget, men har lige et par ting på hjertet som jeg gerne vil dele med Jer. Jeg håber at I "orker" at læse det, i en sikkert uendelig vrimmel af mails og andre informationer:

- Først og fremmest skal I grundigt overveje om det forsat kan være rigtigt at førere i OST-biler (chauffører og vognmænd i Flexbiler) ikke skal lade sig registrere? Jeg har fundet ud af, at jobs i Flextrafik er langt mere tillokkende end jobs i de rigtige taxier: ene og alene af den grund, at man ikke bliver registreret - og således kan arbejde der uden risiko for at blive grebet i socialt bedrageri. Så kan det jo godt være at Jeres embedsmænd hævder at det er superbilligt for Regionerne og kommunerne - men hvad hjælper det, hvis de bliver snydt i den anden ende? Og de folk der snyder (jer og mig) griner da hele vejen hen til banken!
- Jeg synes også at I bør overveje at tidsregistre alt kørende personale underlagt loven. Mange taxichauffører arbejder syv dage om ugen og "skider højt og flot" på alle regler om arbejdstid. Også i Flex. Jeg havde en gut på kursus som ikke gad Flex mere: Han skulle åbne hver dag klokken 04 og lukke klokken 23. Syv dage om ugen!
- Jeg vil gerne argumentere for at I indfører "max-pris-tur". Det er en anderledes måde at bruge taxameteret på, hvor chaufføren kan tilbyde kunden en garanti for turens pris. Det fungerer på den måde at føreren kan lægge en max pris på turen. Og så kører taxameteret på helt normal vis indtil det aftalte maximum er opnået. Der stopper taxameteret selvom den aftalte tur er længere. Men fordelene er: hvis turen kunne afvikles til en mindre pris end den aftalte - så betaler kunden kun den mindre pris (og altså har man ikke gennembrudt prisloftet) Denne model kunne være rigtig god til "gadeture /holdepladsture! Og det må undre at de kloge embedsmænd ikke bruger den skabelon i stedet for de mang krumspring om faste priser.
- Jeg synes det er rigtig godt at I indfører at alle førere skal have førsthjælp. Men undrer mig meget over at førerne ikke skal vedligeholde denne kompetence! Hvis man spørger Dansk Førstehjælps Råd, er jeg ret sikker på de mener at man skal opdateres hvert andet eller hvert tredje år.

Der er naturligvis rigtig mange andre ting at vende og dreje i denne debat. Og jeg er sikker på at der kommer mange kloge høringssvar om de forskellige emner. Imidlertid vil jeg godt her, minde Jer om at da man i sin tid regulerede taxierhvervet i Danmark - var der en central grund til det: man ønskede at lukke af for at den organiserede kriminalitet skulle bruge dette erhverv til hvidvaskning af sorte penge! Og det er de allerede i gang med igen!

Skulle en af Jer være blevet nysgerrig - er i mere end velkomne til at henvende Jer til mig.

Lidt om mig selv - Martin Tygstrup: snart 32 år i taxibranchen - pt vognmand i såvel taxi som OST, og derudover underviser på godkendt AMU-center.

Med Venlig Hilsen:

Martin Tygstrup

Martin Tygstrup

Høeg Hagens Vej
14, 8200 Aarhus N

40165207 - 86165207

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Høring over udkast til forslag til taxilov

Høringssvar:

1.1 En ny taxilov

Grundlæggende skulle man mene, at når man vil lave en ny lov, så er det fordi, der er problemer med den gamle, og/eller at den er utidssvarende. Det er lige netop, hvad man har hørt om i årevis, og derfor kunne man vel med rette forvente, at man har brugt resurser på at analysere taxiområdet for at få afdækket problemerne, få dem konkretiseret og efterfølgende udarbejdet forslag til en målrettet løsning på problemerne.

Det synes ikke at være tilfældet. Det er skuffende at konstatere, at mange års forberedende arbejde, blandt så mange personer og organisationer, ikke har kunnet frembringe et visionært resultat, der løser de akutte problemer, som

- i. branchen i stigende grad lider under
2. befolkningen/samfundet står i, i kraft af manglende taxidækning

Ingen af branchens og samfundets reelle taxi-problemer bliver løst ved denne lovs gennemførelse. Det ligner en lov, der er i stedet for at bibringe visionære løsninger, er koncentreret om at tilgodese en lang række organisationer, regionale embedsfolk og politiske grupperinger — i overvejende grad centreret omkring landets hovedstad.

Resten af landets taxiproblemer kan ikke løses med københavnske snuptagsløsninger, da taxier i provinsen i langt højere grad er en uundværlig del af den kollektive trafik - et emne, der ikke er taget hånd om i det foreliggende udkast. Måske fordi man ikke har erkendt problemernes karakter og omfang.

1.2 Problemerne, der skulle have været løst, er:

- i. Taxidøden i provinsen. 50-75% af indtjeningsgrundlaget er forsvundet, hvorfor et taxiberedskab (som den nuværende lov jo er garant for) ikke længere kan opretholdes
2. Hele landet: Befolkningen kan ikke få dækket deres behov for taxikørsel - det gælder både provinsen og hovedstaden, da der ikke er vogne nok, når der er spidsbelastning
3. Taxibranchens arbejdsmiljø: Manglende opfyldelse af grundlæggende overenskomstmæssige forhold, lav indtjening og alt for lange arbejdstider, hvilket betyder, at kunderne kan risikere, at der bag rattet sidder en chauffør, der er i gang med sin 10., 12. eller sågar 14. arbejdstime.

Nærværende hørings svar vil give anvisning på, hvordan man løser ovennævnte 3 grundlæggende punkter, og samtidig fremmer en liberalisering, fjerner/lemper antalsbegrænsningen og skaber mere og især bedre konkurrence.

Det af ministeriet fremsendte udkast til ny taxilov, kan betegnes som en samling regler og bestemmelser uden en klar linje, godt trampet sammen af hovene fra diverse partiers og organisationers kæpheste. Der mangler sammenhængskraft og visioner. Det fremgår ikke klart, hvad man ønsker at opnå ved gennemførelsen af denne lov.

Der rigeligt at tage fat på, hvis man vil skabe en bæredygtig og velfungerende taxibranche, hvor der er taxier nok, god service, rimelige priser og øget konkurrence. Hvis man løser ovennævnte 3 problemer, så har man grundlaget for en ny og visionær taxilov.

For at kunne forstå de nuværende problemer, og efterfølgende kreere de rigtige løsninger, må man være bekendt med baggrunden, og dermed årsagen til problemerne. Denne forståelse og indsigt kan man ikke forvente, at politikerne er vidende om. Det er til gengæld meget bekymrende, at de tilknyttede embedsmænd ikke har denne viden — eller negligerer den. Der findes dagsordener i ministeriets udkast, som på ingen måde kan være opstået blandt politikere, men derimod klart peger på, at især trafik selskabernes embedsfolk har sat deres tydelige aftryk på lovgivningen — uden hensyntagen til, at der er alvorlige problemer, der skal løses, og uden at forholde sig til de historiske facts.

Derfor bringes her i kort form hovedtrækkene i historikken om taxiproblemerne **2.1**

Baggrundsbeskrivelsen af branchens situation

På den teknologiske side er den danske taxibranche at betegne som en succes historie, idet udviklingen af digitale løsninger (ved afskaffelsen af radiodirigering) i Europa faktisk havde Danmark som centrum, hvor store spillere som Philips og Motorola blev sat til vægs og udkonkurreret på innovation og kvalitet.

Derimod har erhvervets udvikling og position i samfundet i perioden efter år **2000** været udsat for stagnation. Man kan bestemt ikke afvise, at branchen selv har en del af skylden herfor, men der har også været politiske tiltag, som har sat branchen under alvorligt pres et pres man måske kunne have undgået, hvis man havde gennemført en mere gradvis liberalisering.

2.2 Utilfredsheden med taxi — slagsmålet om Uber

Økonomi er nøgleordet til de seneste års store cirkus omkring Uber/taxi. Når visse liberale politikere sammen med mange andre skyder på taxa og fremhæver Uber, så skyldes det blot det faktum, at disse mennesker ikke vil betale, hvad det reelt koster at blive transporteret efter konceptet "lej en mand og en bil" — altså taxakørsel. Såre enkelt - det er nøjagtig samme fænomen, der er årsag til, at man bruger polske håndværkere til udestuen, filippinere til at passe hus og hjem osv. Man vil ikke betale prisen. Alle andre argumenter for Uber er kun dårlige undskyldninger herfor. Uber-sagen er særdeles populistisk, men man kan dog være ret sikker på, at de personer, der hylder Uber o.l. nok skal være der med nidkærhed, når det gælder ydelsen for deres egen indsats på arbejdsmarkedet, hvis de ikke afregnes korrekt, når måneden er omme!

Det er da også tankevækkende, at når man skal bruge elektriker, vvs-mand, tømrer osv., så accepterer man gladelig timepriser på 350 — 500 kr. + moms (eller meget mere — og så faktureres der minimum for i time). Set i det lys, er det vel kun et spørgsmål om tid, før en anden rigmand starter Uber-elektriker, Uber- VVS og Uber-tømrer. Så skal hobbysnedkeren bare sætte sig ud i bilen og starte sin App. Autorisation eller uddannelse — arh, kan det nu også svare sig?

Når det kommer til taxamandens ydelser — uha, så er det, ifølge den offentlige opinion og en række medløbende politikere, frygtelig dyrt at køre i taxa! Nej, det er ikke dyrt! Det er faktisk væsentlig billigere end andre serviceerhverv. Fru Hansen kan sagtens blive kørt hen til nærmeste supermarked for 50-70 kr. inklusiv startgebyr. Den slags priser får man ikke andre steder i servicefagene!

Hvis der virkelig er hold i påstanden om, at taxikørsel er (for) dyrt, så må det jo følge heraf, at der er en høj indtjening i faget, og afledt heraf en stor tilstrømning af personale til pladserne i taxaerne. Intet af dette er tilfældet.

Hvor er fakta henne i denne sag? Så vidt vides er der ingen af debattens deltagere, der har analyseret erhvervet og undersøgt, hvad det koster at have en mand og en bil på gaden — klar til at servicere befolkningen. Der er ingen, der har undersøgt, hvor meget en taxi gennemsnitlig kører ind i timen. Hvis det er under 300 kr. så er forretningen meget problematisk, da en chaufførløn koster ca. 185 kr. i timen alt inklusive (løn, pension, feriepenge forsikring osv.). Men utallige hopper med på vognen: Det er alt for dyrt! Det skal man nok ikke lægge mere i end som så — det læner sig fint op af den generelle holdning i befolkningen, når talen går om skat, benzinpriser, færgebilletter, advokater osv. **MAN VIL IKKE BETALE PRISEN!**

Det bliver først rigtig problematisk, når det offentlige indtager den samme holdning om, at man ikke vil betale prisen.

2.3 Trafikselskaberne og Flextrafik

Hvis der findes politikere, der ikke ved eller forstår, hvorfor det står så ringe til med taxileverancen i hele landet, så bundet det sikkert i manglende historisk viden. Her er en kort version af historikken:

På et tidspunkt var der nogle embedsfolk, der på forunderlig vis fandt ud af, at man godt kunne udstede en bustilladelse (EP-tilladelse hed det dengang) til en lille bil, som ikke var en bus. Undertegnede har aldrig set det sted i daværende lovgivning, der muliggjorde dette. Men det skete og behændigt så sørgede man for, at lige netop fartskriveren — ikke blev påkrævet i den "lille 5-personers bus". På et tidspunkt fandt man det på sin plads, at lovliggøre dette tiltag — og så opstod OST-tilladelsen — tilladelsen til at køre offentlig servicetrafik. Man havde nemlig set, at det var muligt at få billigere priser igennem på sygehus- og handicapkørsel, hvis man anvendte køretøjer, der ikke blev stillet så mange krav til — og ikke blev ført den samme nidkære kontrol med, som tilfældet var med taxier.

Langsomt — men sikkert fjernede man mere og mere af den kørsel, som dannede grundlaget for taxavognmandens eksistens ved at overføre mere og mere af den

individuelle persontransport fra taxa til OST-biler. Vel blev der gjort indsigelser fra store dele af branchen, men det blev vel anset for almindeligt brok.

I perioden gik flere taxavognmænd over til at køre med OST-biler - det var jo her omsætningen var, og så var man også fri for at betjene befolkningen på de ukurante tidspunkter af døgnet.

Antallet af taxier falder drastisk og antallet af OST-biler stiger voldsomt i disse år, og politikerne og befolkningen kan ikke forstå, de ikke kan få en taxa....

Logikken er ellers ret klar. Hvor man førhen havde i system (Taxacentralen) til at koordinere kørslen og optimere en fornuftig anvendelse af køretøjerne, har man nu fået system nr. 2 (Flextrafik). Det går selvsagt ud over evnen til at udnytte vognenes placering, og dermed en dårlig udnyttelse af arbejdskraften, og skaber samtidig et overforbrug, der ikke tjener et bedre miljø.

Den økonomiske gevinst påstås at være stor for regionerne isoleret set — det modsatte er tilfældet for samfundet som helhed. Igennem mere og mere sofistikerede udbud er man nu nået til, at der kører vogne rundt for trafikelskaberne, som afregnes med 215 kr. pr. time. På trods af fine ord som "arbejdsklausuler" og "ens konkurrencevilkår", så udnytter man, at der reelt ingen kontrol er med disse firmaer, ingen opsamling af data, ingen taxameterlignende apparater. Der skrives ikke ind overfor selv de mest oplagte lovovertrædelser.

Nå, men så er det jo godt, at vi får en ny lov! Problemet er bare, at man intet gør i den nye lov for at løse problemet — tværtimod så sørger man elegant for, at det, der skulle være en universaltilladelse, ikke bliver mere universal end at den bil, der bruges til ost-kørsel, lige netop **ikke** skal have dataopsamling, fartskriver eller andet kontroludstyr.

Hvordan politikere og embedsfolk kan fremsætte sådan et forslag helt uden at blinke, eller for den sags skyld uden at komme til at grine, er ikke til at forstå. De må være godt trænet i at holde masken, men tror de også på, at det ikke bliver opdaget? Tilmed udvider man ost-begrebet — i stedet for den nuværende: Kørsel for trafikelskaberne — til at omfatte: Kørsel for offentlig virksomhed. Med denne lille finurlige ændring mister man rundt regnet yderligere 3-500 taxaer på landsplan!

Der er kun en grund til at undtage ost-biler fra kontrol: **MAN VIL IKKE BETALE PRISEN.** Alle andre argumenter for dette forslag er kun dårlige undskyldninger herfor.

Når taxamanden brokker sig over, at han ikke kører noget af kørslen, er svaret lakonisk: Du er for dyr! Jamen det er jo fordi taxien skal overholde overenskomst, have kontroludstyr og levere beredskab. Oven i købet skal taxamanden i det mest innovative taxiland i verden (ja = Danmark) høre på formaninger om, at skulle forny sig og tænke kreativt - ud af boksen! (-som det skete under Uber—krigen)

Tænk hvis man i hele landet gjorde, som Region Syddanmark har gjort med ambulancerne: Tog al Flexkørslen hjem, købte det antal ost-biler, der skulle bruges, lavede vagtplaner for de ansatte og aflønnede dem med gældende overenskomst uden nogen form for ekstrabetaling derudover. Prøv at regne på, hvad det ville koste, og sammenlign så med

den omkostning, man har for den samme kørsel i dag! Så ville det afsløres, hvor meget man sparer, ved at lade private virksomheder stå for UNDERBETALINGEN! En besparelse, der ikke har reel samfundsmæssig værdi, hvilket kommenteres senere i høringssvaret.

Således underrettet om baggrunden for den nuværende taxisation, kan vi tage fat på den nye lovgivning.

3.1 Kommentar til det fremsendte udkast

Selskabsform, kontrolleret afskaffelse af antalsbegrænsningen, lettere adgang til at starte kørselskontorer og delvis fjernelse af den geografiske begrænsning er alt sammen ok, ligesom mange af de forskellige teknikaliteter i det nye lovforslag er det — HVIS ALTSÅ ALLE DE VIGTIGE PUNKTER BLIVER LØST! Vi tager udgangspunkt i pkt. 1.2 - oversigten over de reelle problemer som skal løses. Alle 3 punkter hører sammen og skal løses under et, hvis man vil have en bæredygtig og visionær løsning. En skammel med 3 ben er intet bevendt, hvis det ene ben mangler — det samme gør sig gældende her. De 2 første punkter er uløseligt bundet sammen og kommenteres derfor samlet.

i. TAXIDØDEN I PROVINSEN. 50-75% af indtjeningsgrundlaget er forsvundet, hvorfor et taxiberedskab (som den nuværende lov jo er garant for) ikke længere kan opretholdes

2. HELE LANDET: Befolkningen kan ikke få dækket deres behov for taxikørsel - det gælder både provinsen og hovedstaden, da der ikke er vogne nok, når der er spidsbelastning.

3.2 Universaltilladelse

I udkastet opereres der med begrebet universaltilladelse, der så viser sig at være omfattet af vidt forskellige regler. Universaltilladelsen skal være rigtig universal, og derfor skal der gælde samme regler for taxi som for ost-biler.

Alle ost-biler skal være udstyret som taxier og være tilknyttet et kørselskontor. De skal ikke køre taxi, medmindre de har en aftale med et kørselskontor herom.

3.3 Kontroludstyr

Det er formodentlig ikke en politiker, der er kommet med det absurde forslag, at netop ost-biler ikke skal være omfattet af den samme kontrol som taxier. Det er helt tydeligt embedsmænd fra trafikskaberne, der har påvirket embedsmænd i transportministeriet, til at sørge for denne undtagelse.

Bliver det ikke alt for dyrt for ost-bilerne? NEJ, der vil blive rift om disse biler i kørselskontorerne, fordi ost-bilerne har et minimum af behov for servicering, når de kører for det offentlige. Konkurrence mellem kørselskontorerne vil gøre det billigt at være tilsluttet med en bil, der almindeligvis kun kører ost-kørsel, og derfor kun serviceres med opsamling af data. Kørselskontorerne vil/skal til gengæld kunne drage fordel af at kunne trække på disse køretøjer som taxier, når det skønnes nødvendigt. Mange ost-biler i et kørselskontor vil blive garant for optimal kundebehandling.

Der vil således blive samlet data op om ost-kørslen nøjagtig som på taxikørslen. Dermed har man skabt lige konkurrencevilkår og løst forsyningssikkerheden — både i landkommunen og i storbyen.

3.4 Offentlig kørsel i udbud (OST-tilladelsen)

For at øvelsen skal lykkes, så forudsætter det naturligtvis, at man tillader den enkelte tilladelsesindehaver at byde på kørsel — og at man ikke kan blive diskrimineret i et kørselskontor, blot fordi man selv byder på offentlig kørsel. Blandt andet derfor skal der være et minimum af regler også for kørselskontorer.

Når den enkelte tilladelsesindehaver selv kan byde på offentlig kørsel og efterfølgende sætte det antal biler på gaden, som han har lyst/behov for, så har man sikret, at der stadig er maksimal konkurrence på prisen for at køre det offentlige kontraktkørsel.

Vupti! Nu kan alle ostbiler tillige køre taxi for kørselskontoret udenfor de tider, hvor de er kontraktligt bundet til kørsel for det offentlige. Aftaler om deltagelse i taxikørslen indgås mellem ost-tilladelsesindehaverne og kørselskontorerne. Også her vil der opstå konkurrence om de bedste aftaler.

MEN INGEN AF DISSE FORSLAG VIL GIVE DET ØNSKEDE RESULTAT, HVIS IKKE PUNKT 3 OGSÅ LØSES I SAMMENHÆNG MED PKT. 1 OG PKT. 2

3. TAXIBRANCHENS ARBEJDSMILJØ: Manglende opfyldelse af grundlæggende overenskomstmæssige forhold, lav indtjening og alt for lange arbejdstider betyder, at kunderne kan risikere, at der bag rattet sidder en chauffør, der er i gang med sin **10., 12.** eller sågar 14. arbejdstime.

3.5 Tilslutningspligt til kørselskontor

Første forudsætning for en bæredygtig løsning af punkt 3 er, at alle biler skal være tilsluttet et kørselskontor (også ost-bilerne!) Med det nye regelsæt for opsamling af data, vil det være en smal sag at føre kontrol med, at gældende regler overholdes af samtlige — uanset tilladelsestype (man kunne ligefrem pålægge kørselskontorerne at gennemføre kontrollen — eller i yderste konsekvens: Gøre dem ansvarlige for, at de overholdes)

3.6 Aflønningsform

Måske var det også på tide at se på aflønningsformen. Et forbud mod provisionsløn på persontransport kombineret med særligt tilpassede køre/hviletidsregler for taxier kunne ændre rigtig meget til det bedre. ÅH NEJ! skriger den gamle vognmand, det går aldrig — ÅH JO, siger jeg, det er kun et spørgsmål om at tilrettelægge arbejdet i kørselskontorerne og ikke bare overlade driften til den enkelte chauffør, som det ofte sker i dag.

Der er allerede nu data nok i bestillingskontorerne til at tilrettelægge en fornuftig kørselsplan, og når data er behandlet, sætter man de rigtige priser ind, så der er god økonomi i forretningen. Hvis man ikke som vognmand — eller medlem af en

sammenslutning — kan lave en fornuftig forretning på disse vilkår, så må man enten finde sammen med nogle, der kan — eller lægge sin tilladelse og lad andre komme til!

Disse vilkår har den helt skelsættende fordel, at nu vil alle kunder få en forbilledlig betjening — og hvis ikke, så vil chaufføren være uden arbejde, og en ny komme til — ind i de faste rammer med lønsikkerhed og normale arbejdstider OG SERVICEKRAV, som kan koste chaufføren jobbet, hvis han/hun ikke kan klare dem!

Med disse visionære tiltag — vil man sende Danmark op på førstepladsen og skabe verdens taxiland nr. 1.

Men ak — det er svært at bevare optimismen — for trafikskaberne VIL JO IKKE BETALE PRISEN - på trods af, at man blot beder dem om at sikre, at dem, der skal udføre jobbet, får en almindelig løn ligesom alle andre lønmodtagere i dette land. Næh, regionernes og kommunernes embedsfolk (for det kan jo ikke være politikere, vel?) vil nok med næb og klør fastholde retten til ubegrænset brug af underbetalt arbejdskraft, som hver uge arbejder mere end de tilladte 48 timer.

Det er et udtryk for snæversyn, når man tror, at disse besparelser gør noget godt for samfundsøkonomien. Det gør noget godt for trafikskaberens regnskab — og resten er noget skidt.

Folk der arbejder 12 eller flere timer om dagen bliver syge.

Folk der har nogenlunde normal arbejdstid og normal løn bidrager betydeligt mere med skatter og afgifter — og belaster det offentlige system mindre.

Når de mange 12-14 timers vagter igennem vagtplaner bliver konverteret til normaltimer — f.eks. 8, så dannes der betragteligt flere arbejdspladser.

4.1 Udvalgte detaljer i lovforslaget

Der er ikke i dette høringssvar taget stilling bestemmelser af mere lovteknisk karakter, der er opridset i forhold til eksempelvis inddragelse af førerkort, tilladelser og andet omkring misligholdelse, ligesom uddannelse m.m. også anses for at være formaliteter, som man naturligt vil justere på i takt med udvikling og behov.

I det følgende kommenteres blot et udvalgt af de enkelte detaljer, hvor der synes at være forhold, der bør strammes op på.

4.2 Taxivognmandens retssikkerhed

Ny lov underminerer taxivognmandens retssikkerhed

Jeg har fuld forståelse for, at man vil liberalisere branchen, herunder tillade selskabsform, lette adgangen til at lave kørselskontorer, og skabe mulighed for, at disse kan hilse af med uønskede urolige elementer, som f.eks. ødelægger forretningen med dårlig kundebetjening, overtrædelse af interne regelsæt osv.

Det er kun rimeligt, at et selskab kan vedtage en profil, en strategi og et ensartet serviceniveau, som så alle i selskabet skal følge, og hvis de ikke vil det, så må de finde andre græsange. Det skal ikke længere være en ret at komme ind i og at være i et kørselskontor, men at fjerne enhver form for regulering er en invitation til de skruepølse — ja måske ligefrem den kriminelle verden.

Den nye lov er i hvert fald ubehagelig læsning på dette punkt. Er der noget i denne lov, som forhindrer nuværende selskaber, og måske især deres ledere i, at fremme udsmidning af de vognmænd, som man ikke kan li' - eller ikke er i familie med — eller ? — vælg selv kriterierne. Når de er smidt ud, kan ledelsen og dennes vennekreds erstatte de nu manglende biler med egne vogne, for at opretholde vognparken.

Når universal-tilladelsen først er en realitet, så er det jo reelt kørselskontorerne (og hermed i stor udstrækning lederne), der bestemmer, hvem der kan komme ind i selskabet — og hvem der skal ud.

Selskaberne har formodentlig en del kørselskontrakter, som man så bliver udelukket fra. Har vognmanden ikke krav på compensation for værdien af disse kontrakter, som han nu bliver udelukket fra? Se det er jo et problem også i dag, når et selskab ekskluderer medlemmer — et problem som ingen rigtig har taget stilling til. Med de nye regler, så er det bare om at få tilkæmpet sig pladserne i kørselskontoret — især hvis man lige har indgået en lukrativ kontrakt.

Argumentet for at indføre disse tilstande lyder: "Hvis man bliver udelukket fra et kørselskontor, kan man jo finde et andet eller bare starte et nyt!" Men i virkelighedens verden, er det umuligt for 99% af alle vognmænd at rejse penge til at starte op forfra med et nyt kontor, nyt tlf. nr., og alt hvad det indebærer. Så velkommen til nye mafialignende tilstande.

Man laver et klagenævn for kunderne, hvilket kan anbefales, men der bør også være en klagemulighed for vognmænd, der ønsker at få prøvet lødigheden af "fyresedlen" fra et selskab.

4.3 Overgangsbestemmelser

Vognmandens retssikkerhed er truet — ligeså er hans firma. Hvorvidt rettighederne består i hele overgangsperioden står uklart — hele overgangsbestemmelsen er sløret og har mange uafklarede spørgsmål. Der kan spores en uforståelig tilfredshed i dele af den københavnske taxiverden. Måske er den københavnske tilfredshed bundet op på overgangsperioden. Faktum er, at gennemsnitsalderen for en vognmand i Storkøbenhavn er så høj, at hovedparten er kommet på den anden side af pensionsalderen, når overgangsperioden slutter. Det kan ikke udelukkes at være årsag til de manglende visioner — og lige netop visioner, dem er der meget få af i det fremsendte udkast til lovforslag.

Generelt om overgangsbestemmelserne, så er de alt for lange og komplicerede. Ingen overgangsbestemmelse i denne lov bør overstige 2 år, hvis man vælger dette høringssvars løsninger, medmindre der er dele af det tekniske udstyr, der ikke kan være udviklet. Det bør dog ikke forlænge overgangen, men blot om nødvendigt give anledning til enkelte dispensationer.

Så snart loven er vedtaget konverteres alle tilladelser til universaltilladelser. Der jo ikke tale om at begrænse den en gang udstedte tilladelse, men derimod åbner den for nye muligheder for tilladelsesindehaveren. Dermed giver et evt. retskrav på den "gamle tilladelse" ingen mening.

4.4 Prisloft og skiltning med pris på iokm-tur på bilerne

Det er fornuftigt at udarbejde et prisloft, idet publikum skal være sikret imod "svenskertilfælde", hvor kunder er blevet afkrævet helt urimeligt høje beløb, fordi der intet loft var.

Men det er meget problematisk at fastsætte et prisloft f.eks. på en tur på 10 km. Enhver der har kørt i København og de store provinsbyer ved, at der er en tidsfaktor inde i billedet, som man ikke kan negligere.

Enten skal man gardere sig og sætte en høj pris, der dækker den værste myldretid (og vejarbejder?), eller også sætter man en lav pris, der medfører at vognmanden får underskud på at udføre den — et resultat, der kunne udløse kørselsvægning (der er jo ikke kørepligt længere!) på de trafikalt mest belastede tidspunkter. Så har vi en endnu dårligere taxibetjening end i dag!

Det store problem med de nuværende takstmodeller er, at de lange ture bliver uforholdsmæssigt dyre — en tur på motorvejen fra København til Korsør tæller voldsomt og koster 16-1700 kr. Det synes jo ikke rimeligt i forhold til, at der bruges ca. 2 timer på at køre turen og vende tilbage til København. Derimod passer priserne langt bedre til den almindelige kørsel inde i byerne — altså forholdsvis korte ture.

Et prisloft burde derfor forenkles til, en fastsat maksimal pris pr time (evt. pr. halve time), som en tur - uanset antal kørte km - ikke kan overstige. Dvs. at en kunde til enhver tid vil kunne udregne sin maximale pris ved at tjekke antallet af timer/minutter, som turen har varet.

Et prisskilt på en taxi skal således ikke vise prisen på en tur på 10 km, men i stedet en starttakst for en tur, samt en maksimalpris pr time/halve time. Denne skiltede timepris må således ikke overstige det af myndighederne fastsatte landsdækkende maksimum.

Prisloftet skal således ikke være et udtryk for den generelle prisfastsættelse, men derimod sikre at ingen kunde bliver opkrævet mere end det maksimalt lovlige. Med en skiltning af starttakst og maksimal timepris, må det forventes at der opstår en væsentlig større konkurrence selskaberne imellem.

5.1 Konklusion

Der skal ske nogle få men meget væsentlige ændringer i udkastet til en ny taxilov, såfremt man ønsker at skabe et velfungerende taximarked, der kan opfylde befolkningens og dermed også samfundets krav til individuel persontransport.

Teknologisk er der ingen hindringer for, at man kan lave et velfungerende kontrolsystem, der omfatter alle dele af denne lov. Hvad der for få år siden måtte anses for sofistikeret og banebrydende teknologi, er i dag udbredt i hele branchen. Der er intet i dette høringssvars foreslåede tiltag, der vil fordyre omkostningsniveauet i branchen - udover den omkostning, der er forbundet med at sikre de ansatte en helt almindelig (og i forvejen lav) chaufførløn.

Dette høringssvar tager udgangspunkt i de væsentligste områder, der bør reguleres i en ny taxilov, og såfremt der måtte være behov for en uddybning af de foreslåede ændringer, så tøv ikke med at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Peter Kjærgaard

Taxivognmand

Medlem af Dansk Taxi Råd

Tilknyttet konsulent i ATAX

Hej

Den nuværende taxilov og tilhørende bekendtgørelser har en retstilstand omkring krav om kvalifikationskursus for erhvervskørekort.

Personer med erhvervskørekort til taxi, som 01.01.2005, havde kørt vedvarende taxi i 10 år, er fritaget for krav om kvalifikationskursus.

Dette nævnes for at sikre disse personers retskrav på chaufførkort i henhold til den nye taxilov, når der laves mulighed for merit for kvalifikationskursus i den nye taxilov.

Håber De vil tage ovennævnte med i høringsarbejde.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Poul Erik Eybye
Tlf. 27136160

Kære Berit

Nedenfor finder du høringsvar vedr. forslag til ny taxilov fra Randers Kommunes landdistriktsudvalg:

"Høringsvar fra Randers Kommunes landdistriktsudvalg vedr. Taxilov 2017

Det er Randers Kommunes vurdering, at den nye Taxilov har en stor risiko for afstedkomme en svagere taxidækning i fx landdistrikterne til ulempe for borgernes mobilitet i landdistriktet. Det anbefales derfor, at regeringen løbende evaluerer på konsekvenserne af den nye lov, da vi finder det vigtigt, at der er gode rammevilkår for bosætning og erhverv i landets landdistrikter".

På landdistriktsudvalgets vegne

Lars Søgaard
Udvalgsformand, landdistriktsudvalget
Randers Kommune"

Hørings svar til forslag om ny taxalov med svarfrist den 14. august 2017

- Generelt: Det er afgørende for byer, regioner, virksomheder og borgerne at der skabes valgfrihed og valgmuligheder der kan fremme grøn teknologi og nye mobilitetsløsninger, der igen skaber mulighed for bedre livskvalitet (øget sundhed, mindre støj og færre emissioner osv.) og afsæt for den grønne omstilling, som det danske samfund har forpligtet sig til. Grøn omstilling af transporten er en af de største udfordringer, og derfor bør ny lovgivning også fremme grønne valgmuligheder, teknologiskift, nye forretningsmodeller og mobilitetsløsninger og disse bør tænkes ind i alle transportpolitiske tiltag, herunder også i taxalovgivningen.

Hvis den nye licensordning baseret på lodtrækning ikke skal resultere i, at indfasning af grønne taxaer vanskeliggøres de næste 3 år og der hovedsageligt etableres 1500 nye dieseltaxaer, er der behov for en licensfordeling der kan understøtte, at nye virksomheder der gerne vil køre med andre taxaløsninger end de eksisterende, kan få adgang til et større antal licenser i den 3-årige overgangsperiode.

- Derfor foreslås etableret en delpulje i den 3-årige overgangsperiode, hvor f.eks. 160 af de 500 licenser (40 ud af de 125 licenser, der uddeles pr kvartal) årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxaer på el, brint og biogas. Såfremt tilladelse i delpuljen ikke finder anvendelse kan de indgå i den normale pulje. Forslaget indebærer således ikke uudnyttede licenser, blot at der skabes mulighed for at aktørerne kan indfase grønne taxaflåder.
- Tilladelser kan jf. §§ 3 og 5 gives til kørsel og kørselskontorer, der *"kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen"*. For at sikre at nye virksomheder får samme mulighed for at etablere sig på taxaområdet som allerede etablerede taxa virksomheder, er det afgørende at allerede opnået erfaring inden for taxabranchen ikke indgår som et hensyn i denne sandsynliggørelse. Et sådant kriterie vil helt udelukke at nye virksomheder vil kunne forny taxaområdet i den 3-årige overgangsperiode.

Det fremgår af § 10 i gældende bekendtgørelse nr. 1085 af 11/09/2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v. at *"Trafik- og Byggestyrelsen udarbejder årligt et udkast til en vurdering af, om der er mulighed for en justering af energi- og miljøkravene i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet. Udkastet sendes i høring hos relevante organisationer og myndigheder inden udgangen af april måned. Vurderingen offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside"*. Bekendtgørelsens krav om at Trafikstyrelsen/Færdselsstyrelsen årligt udarbejder en vurdering af mulighederne for at justere energi- og miljøkravene der offentligt høres inden udgangen af april måned har ikke været opfyldt de sidste 2 år. Det indebærer bl.a. at eventuelle muligheder for at stramme de nugældende krav til nye taxaer ikke er udnyttet. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye taxalov og det foreslås, at den gennemføres snarest muligt.

- Energi- og miljøkravene til taxa foreslås med lovforslaget lempet på to områder. Dels ved at det gældende krav om en årlig vurdering bortfalder og i stedet "sker i takt med den teknologiske udvikling". Og dels ved at brugte biler, der anvendes til taxa ikke længere skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler. Fremover vil brugte biler til taxa kun skulle opfylde de energi- og miljøkrav, der var gældende på tidspunktet for bilens første registrering. Det indebærer, at biler med væsentlig dårligere energieffektivitet og miljøegenskaber end nye biler fremover vil kunne anvendes til taxaer. Billigere brugte biler vil dermed kunne konkurrere med nye biler på miljøets bekostning. Det hænger ikke godt sammen med at det af lovforslaget fremgår, at det ikke har miljømæssige konsekvenser og derfor foreslås det nuværende krav opretholdt om at brugte biler skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler. Det svarer heller ikke til stemmeaftalens indhold i punkt 7 vedrørende trafikssikkerhed, krav til udstyr og miljøkrav, hvoraf det fremgår at "De eksisterende miljøkrav til biler, der anvendes til erhvervs mæssig personbefordring, videreføres."

Desuden er energimærkning af nye person- og varebiler i Danmark endnu ikke gennemført for elbiler, brintbiler og gasbiler. Europaparlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler er implementeret i dansk lov i bekendtgørelse nr. 655 af 20/06/2012 om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler, men har bekendtgørelsen har undtaget elbiler, brintbiler og gasbiler. Det indebærer bl.a. at aktører og forbrugere, herunder af taxa, der gerne vil prioritere eller anskaffe energieffektive køretøjer savner det objektive grundlag og den objektive information, som energimærket udgør. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye taxalov, således at elbiler, brintbiler samt gasbiler bliver omfattet af den gældende energimærkning af nye person- og varebiler og det foreslås gennemført snarest muligt.

Yderligere om de særlige udfordringer ved indfasningsperiodens lodtrækningsordning

I stemmeaftalen af 9 februar 2017 om Modernisering af taxaloven er Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti er enige om at stemme for en ny taxilov.

Af stemmeaftalen og lovforslaget fremgår, at hidtidige formåls- og antalsbegrænsninger for licenser og geografiske begrænsninger ophæves. En vognmand kan således få så mange tilladelser, som vedkommende ønsker, hvis vognmanden opfylder lovens krav. Tilladelserne giver adgang til at køre overalt i landet. Og det står vognmanden frit for, hvordan denne ønsker at organisere sig som virksomhed. Der stilles således ikke krav om nogen bestemt virksomhedsform. Såvel personer som selskaber kan være indehavere af universaltilladelser.

Omfanget af nye tilladelser indfases dog i en overgangsperiode på 3 år. Her "øges antallet af universaltilladelser med 500 pr. år, og udbydes med 125 hvert kvartal". Det nævnes endvidere, at "hvis der i overgangsperioden er flere ansøgere end antallet af tilladelser, der kan søges om årligt, trækkes der lod mellem ansøgerne".

Problemstilling og løsningsforslag

En overgangsordning baseret på individuel lodtrækning af et ret begrænset antal licenser vil betyde, at nye og eventuelt større aktører der vil køre med grønne taxaflåder i overgangsperioden vil være henvist til et lodtrækningssystem, som gør det meget usikkert, hvor mange licenser, der kan erhverves. I praksis vil det ikke være muligt for nye og grønne taxavirksomheder der vil køre med mere end ganske få taxaer at etablere sig før efter 3 år. Vurderingen er, at dette formentlig vil medføre at det primært er mindre og eksisterende aktører der vil søge og få licenser og at langt hovedparten af nye licenser vil omsætte sig i nye dieseltaxaer.

Et løsningsforslag kunne være, at der etableres en delpulje i overgangsperioden, hvor f.eks. 160 af de 500 licenser (40 ud af de 125 licenser, der uddeles pr kvartal) årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxaer på el, brint og biogas. Såfremt universaltilladelserne i puljen ikke finder anvendelse kan de indgå i den normale pulje. Forslaget indebærer således ikke uudnyttede licenser, blot at der skabes mulighed for at indfase grønne taxaflåder.

Konklusion i forhold til overgangsordningen

På taxaområdet er der med den foreslåede overgangsordning risiko for at grøn og forretningsmæssig fornyelse udskydes 3 år, hvilket er uheldigt, da der er behov for fornyelse af miljøprofil og nye forretningskoncepter, der kan spille sammen med den betydelige omvæltning, der i øvrigt er i gang på mobilitetsområdet, herunder med Mobility As A Service (MAAS), delebils- og bybilsordninger mv.

Hvis licensordningen ikke skal resultere i, at indfasning af grønne taxaer vanskeliggøres de næste 3 år og der hovedsageligt indfases 1500 yderligere og herunder ældre dieseltaxaer, er der behov for en licensfordeling der kan

understøtte, at nye virksomheder der gerne vil køre med andre taxaløsninger end de eksisterende, kan få adgang til et større antal licenser i overgangsfasen.



Høringsvar til forslag om ny taxalov med svarfrist den 14. august 2017

Region Hovedstaden arbejder på at fremme grøn omstilling af transportsektoren. Der er flere forhold i forslaget til ny taxalov, der giver udfordringer i den forbindelse. Nedenfor faglige input og forslag til overvejelse for hvordan der kan justeres, så loven i højere grad fremmer grøn omstilling, samtidig med at den fortsat tilgodeser lovens øvrige formål.

- Generelt: Det er en prioritet for mange byer, regioner, virksomheder og borgerne at der skabes valgfrihed og valgmuligheder der kan fremme grøn teknologi og nye mobilitetsløsninger, der igen skaber mulighed for bedre livskvalitet (øget sundhed, mindre støj og færre emissioner osv.) og afsæt for den grønne omstilling, som det danske samfund har forpligtet sig til. Grøn omstilling af transporten er en af de største udfordringer. Hvis det skal fremmes er ny lovgivning nødt til også at fremme grønne valgmuligheder, teknologiskift, nye forretningsmodeller og mobilitetsløsninger. Det er følgende nødvendigt at indtænke disse i transport-politiske tiltag, herunder også i taxalovgivningen.
- Hvis den nye licensordning baseret på lodtrækning ikke skal resultere i, at indfasning af grønne taxaer vanskeliggøres de næste 3 år og der hovedsageligt etableres 1500 nye dieseltaxaer, er der behov for en licensfordeling der kan understøtte, at nye virksomheder, der gerne vil køre med andre taxaløsninger end de eksisterende, kan få adgang til et større antal licenser i den 3-årige overgangsperiode.
- Derfor foreslås etableret en delpulje i den 3-årige overgangsperiode, hvor f.eks. 160 af de 500 licenser (40 ud af de 125 licenser, der uddeles pr kvartal) årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxaer på el, brint og biogas. Såfremt tilladelserne i delpuljen ikke finder anvendelse kan der indgå i den normale pulje. Forslaget indebærer således ikke uudnyttede licenser, blot at der skabes mulighed for at aktørerne kan indfase grønne taxaflåder.
- Tilladelser kan jf. §§ 3 og 5 gives til kørsel og kørselskontorer, der "kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen". For at sikre at nye virksomheder får samme mulighed for at etablere sig på taxaområdet som allerede etablerede taxa virksomheder, er det afgørende at allerede opnået erfaring inden for taxabranchen ikke indgår som et hensyn i denne sandsynliggørelse. Et sådant kriterie vil helt udelukke at nye virksomheder vil kunne forny taxaområdet i den 3-årige overgangsperiode.
- Det fremgår af § 10 i gældende bekendtgørelse nr. 1085 af 11/09/2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v. at "Trafik- og Byggestyrelsen udarbejder årligt et udkast til en vurdering af, om der er mulighed for en justering af energi- og miljøkravene i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet. Udkastet sendes i høring hos relevante organisationer og myndigheder inden udgangen af april måned. Vurderingen offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens

hjemmeside". Bekendtgørelsens krav om at Trafikstyrelsen/Færdselsstyrelsen årligt udarbejder en vurdering af mulighederne for at justere energi- og miljøkravene, der offentligt høres inden udgangen af april måned, har ikke været opfyldt de sidste 2 år. Det indebærer bl.a. at eventuelle muligheder for at stramme de nugældende krav til nye taxaer ikke er udnyttet. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye taxalov og det foreslås, at den gennemføres snarest muligt.

- Energi- og miljøkravene til taxa foreslås med lovforslaget lempet på to områder. Dels ved at det gældende krav om en årlig vurdering bortfalder og i stedet "sker i takt med den teknologiske udvikling". Og dels ved at brugte biler, der anvendes til taxa ikke længere skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler. Fremover vil brugte biler til taxa kun skulle opfylde de energi- og miljøkrav, der var gældende på tidspunktet for bilens første registrering. Det indebærer, at biler med væsentlig dårligere energieffektivitet og miljøegenskaber end nye biler fremover vil kunne anvendes til taxaer. Billigere brugte biler vil dermed kunne konkurrere med nye biler på miljøets bekostning. Det hænger ikke godt sammen med at det af lovforslaget fremgår, at det ikke har miljømæssige konsekvenser og derfor foreslås det nuværende krav opretholdt om at brugte biler skal opfylde de samme energi- og miljøkrav som nye biler.

Desuden er energimærkning af nye person- og varebiler i Danmark endnu ikke gennemført for elbiler, brintbiler og gasbiler. Europaparlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstofføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler er implementeret i dansk lov i bekendtgørelse nr. 655 af 20/06/2012 om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler, men bekendtgørelsen har undtaget elbiler, brintbiler og gasbiler. Det indebærer bl.a. at aktører og forbrugere, herunder af taxa, der gerne vil prioritere eller anskaffe energieffektive køretøjer savner det objektive grundlag og den objektive information, som energimærket udgør. Derfor bør en opdatering indgå i forbindelse med den nye taxalov, således at elbiler, brintbiler samt gasbiler bliver omfattet af den gældende energimærkning af nye person- og varebiler og det foreslås gennemført snarest muligt.

Yderligere om de særlige udfordringer ved indfasningsperiodens lodtrækningsordning

I stemmeaftalen af 9. februar 2017 om Modernisering af taxaloven er Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti er enige om at stemme for en ny taxilov.

Af stemmeaftalen og lovforslaget fremgår, at hidtidige formåls- og antalsbegrænsninger for licenser og geografiske begrænsninger ophæves. En vognmand kan således få så mange tilladelser, som vedkommende ønsker, hvis vognmanden opfylder lovens krav. Tilladelse giver adgang til at køre overalt i landet. Og det står vognmanden frit for, hvordan denne ønsker at organisere sig som virksomhed. Der stilles således ikke krav om nogen bestemt virksomhedsform. Såvel personer som selskaber kan være indehavere af universaltilladelser.

Omfanget af nye tilladelser indføres dog i en overgangsperiode på 3 år. Her "øges antallet af universaltilladelser med 500 pr. år, og udbydes med 125 hvert kvartal". Det nævnes endvidere, at "hvis der i overgangsperioden er flere ansøgere end antallet af tilladelser, der kan søges om årligt, trækkes der lod mellem ansøgerne".

Problemstilling og løsningsforslag

En overgangsordning baseret på individuel lodtrækning af et ret begrænset antal licenser vil betyde, at nye og eventuelt større aktører der vil køre med grønne taxaflåder i overgangsperioden vil være henvist til et lodtrækningssystem, som gør det meget usikkert, hvor mange licenser, der kan erhverves. I praksis vil det ikke være muligt for nye og grønne taxavirksomheder, der vil køre med mere end ganske få taxaer, at etablere sig før efter 3 år. Vurderingen er, at dette formentlig vil medføre at det primært er mindre og eksisterende aktører, der vil søge og få licenser, og at langt hovedparten af nye licenser vil omsætte sig i nye dieseltaxaer.

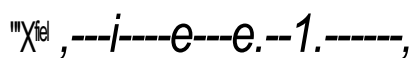
Et løsningsforslag kunne være, at der etableres en delpulje i overgangsperioden, hvor f.eks. 160 af de 500 licenser (40 ud af de 125 licenser, der uddeles pr kvartal) årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxaer på el, brint og biogas. Såfremt universal-tilladelserne i puljen ikke finder anvendelse kan de indgå i den normale pulje. Forslaget indebærer således ikke uudnyttede licenser, blot at der skabes mulighed for at indfase grønne taxaflåder.

Konklusion i forhold til overgangsordningen

På taxaområdet er der med den foreslåede overgangsordning risiko for at grøn og forretningsmæssig fornyelse udskydes 3 år, hvilket er uheldigt, da der er behov for fornyelse af miljøprofil og nye forretningskoncepter, der kan spille sammen med den betydelige omvæltning, der i øvrigt er i gang på mobilitetsområdet, herunder med Mobility As A Service (MAAS), delebil- og bybilordninger mv.

Hvis licensordningen ikke skal resultere i, at indfasning af grønne taxaer vanskeliggøres de næste 3 år og der hovedsageligt etableres 1500 nye dieseltaxaer, er der behov for en licensfordeling, der kan understøtte, at nye virksomheder, der gerne vil køre med andre taxaløsninger end de eksisterende, kan få adgang til et større antal licenser i overgangsfasen.

Med venlig hilsen



Kåre Albrechtsen
Sektionschef
Mobilitet og Teknologi



Transport-, Bygnings og Boligministeriet
trm@trm.dk

Cc:
et@trm.dk Erik Toft
bgk@trm.dk Berit Gohr Kaptain

Sammenslutningen
TAXA 4x35
Rosenlunds Alle 8
2720 Vanløse

Tlf. 35 35 90 01
Fax 35 30 91 71

www.taxa.dk
formand@taxa.dk

Vanløse, den 4. august 2017

På vegne af Sammenslutningen TAXA 4x35s medlemmer skal jeg her komme med en række bemærkninger til det forslag til taxilov, der er sendt i høring den 30. juni 2017.

Helt generelt er det på høje tid, at reguleringen af erhvervmæssig persontransport bliver ændret, og hovedpunkterne opremset i høringsbrevet er det jo meget svært at være uenig i med den undtagelse, at det nationale prisloft også skal gælde for de fastprisaftaler, en kunde og et kørselskontor måtte ønske at lave.

Når vi så kigger i selve forslaget, er der nogle detaljer, som jeg herunder vil forholde mig til.

§ 3. Der kræves tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport i biler.

Stk.2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervmæssig persontransport til en virksomhed, der

6) har en egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse, og

Der er i den nuværende bekendtgørelse om taxikørsel et kapitalkrav på kr. 50.000 for den første og kr. 25.000 for hver ekstra tilladelse, et krav der har været uændret siden 1998. I både bus- og gods bekendtgørelsen er kapitalkravet kr. 150.000 for de første to og kr. 40.000 for hver ekstra tilladelse.

Det virker ejendommeligt, at man ønsker at sænke kapitalkravet til et niveau, der ligger under det, der blev indført for snart 20 år siden, når man samtidigt kan se, at kapitalkravet allerede er betydeligt lavere end i sammenlignelige brancher.

Det giver god mening, at man i forslaget ønsker at sænke barrieren for at blive chauffør; men at sænke de i forvejen lave kapitalkrav til arbejdsgiveren, vil betyde at de tab det offentlige får, når en virksomhed må lukkes, vil stige. Når kapitalkravet så sænkes, samtidigt med at antalsbegrænsningen fjernes, vil tabene bare blive betydeligt større.

§5. Der kræves tilladelse til at drive et kørselskontor.

Stk.2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til at drive kørselskontor til en virksomhed, der

- 1) har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift,
- 2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,

3) har fast forretningssted på dansk område,

Stk.3. Den leder, der er nævnt i stk 2, nr. 1, skal

1) have bopæl i EU eller EØS,

Da de nye kørselskontorer bliver de primære kontrolpunkter i forbindelse med taxivognenes omsætninger, er det vigtigt, at kørselskontorenes binding til Danmark bliver så stærk som muligt, så der ikke kan spekuleres i, at man er udenfor rækkevidde!

§7. Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport.

Stk.2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning chaufførkort til personer, der

8) opfylder nærmere fastsatte helbredskrav.

Der er i dag i kørekortbekendtgørelsen nogle specielle helbredskrav for erhvervskørekort udstedt første gang før 1. juli 1996. Disse regler bør videreføres.

§9 Chaufførkort, jf. § 7, udstedes med gyldighed i 5 år.

Stk.2. Chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og skal være synligt for passagererne.

Vi foreslår, at chaufførkortene udformes på samme måde som førerkortene i Region Hovedstaden. Altså med billede og chaufførkort nummer på forsiden og chaufførens navn på bagsiden.

Stk.3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om et midlertidigt chaufførkort.

Bemærkningernes side 51. - Et midlertidigt chaufførkort skal medbringes under udførelsen af kørsel omfattet af lovforslaget og efter anmodning forevises for kontrolmyndighederne. Der er ikke krav om, at det midlertidige kort anbringes synligt for passagererne, idet kortet indeholder personfølsomme oplysninger.

Det midlertidige chaufførkort bør udformes på en måde, så det kan forlanges placeret synligt for kunden. Hvis kravet om et synligt chaufførkort ikke er et krav, der gælder for alle, kan kunden ikke vide om et manglende chaufførkort er udtryk for, at der findes et midlertidigt eller udtryk for, at chaufføren ikke har de fornødne kvalifikationer.

§10 Indehaveren af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser og løn og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

At videreføre de eksisterende regler giver god mening. Det er vigtigt at der ikke indføres regler, der de facto giver en eller enkelte foreninger eneret på at tegne overenskomster på alle udøveres vegne.

§14. Chaufførkort, jf § 7, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 7, stk. 2, nr. 6, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

3) arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn,

Hvis en chauffør gentagne gange bryder reglerne om hvileperioder og fridøgn, bør det kunne straffes med bøde til både chaufføren og vognmanden.



§20 Et kørselskontor skal løbende og digitalt indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kørselskontoret, jf § 4, stk. 2.

Stk 6. Et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette.

Almindelige bemærkninger side 27 - Det vurderes, at kunderne i den erhvervsmæssige persontransport i biler også har et behov for at kunne klage over den transport, som de køber.

Videre i teksten står der, hvorfor klager over kørsel for offentlig myndighed ikke skal være omfattet. Der står også, at det er kørselskontorerne, der skal betale for dette klagenævn. Er det også dette klagenævn, der skal behandle klager i forbindelse med limousinekørsel, og ville det så ikke være rimeligt, at de skulle være med til at betale?

§21 Taxikørsel, jf § 4, stk. 1, nr. 3, er underlagt et nationalt prisloft, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v.

Man skal ved fastsættelsen af det nationale prisloft huske, at der er meget stor forskel på fremkommeligheden i Nørre Nebel og i indre København, og hvis prisloftet beregnes, så det ikke kan betale sig at køre turene, vil turene ikke blive kørt!!

Stk2. Det nationale prisloft, jf. stk. 1, beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for

3) kørsel særlige dage.

Er helligdage, ud over søndag, (påske, pinse, store bededag, osv.) med under begrebet særlige dage, hvor taksten foreslås hævet med 50%?

Stk 4. Et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris S jf. Stk.§ 22, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser, jf stk. 3.

Bemærkningernes side 55 - Den faste pris kan dog være 0 kr. såfremt, der er tale om en tur, hvor en kunde har indgået en aftale om, at kunden må køre op til et vist antal ture. Fx hvis en kunde har indgået en forsikringsaftale, om at kunden i tilfælde af et bestemt kørselsbehov opstår, har ret til kørsel til fx behandling et maksimalt antal gangepr. år. Kunden har på forhånd betalt for et maksimalt antal ture, og prisen for den enkelte tur kan derfor ikke udregnes på forhånd og derfor indtastes, der en betaling på 0 kr. for den pågældende tur og med angivelse af en bestemt kode for forudbetalte ture med et højeste antal ture

I de tilfælde, hvor en kunde og et kørselskontor indgår en skriftlig aftale om at køre en given tur til en given pris, vil denne aftale være underlagt regelsættet om, hvad taxameteret ville tælle for turen. Hvis man derimod laver en "forsikringsordning" om flere kørsler, er der ingen regler om, at prisen skal være underlagt nogle regler overhovedet.

Det kan ikke være rigtigt, at der er vidt forskellige regler, alt efter om man laver en aftale om en tur eller om flere ture, ligegyldigt hvad man kalder aftalen.

Hvis en kunde og et kørselskontor indgår en skriftlig aftale om en på forhånd aftalt kørsel til en på forhånd aftalt pris, må det være muligt at lave denne aftale, uden at den skal underlægges efterfølgende priskontrol.

Stk.5. Et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde o. lign.

Er denne tillægsbetaling underlagt det nationale prisloft?

Skal tillægsydelserne samt prisen godkendes, og i så fald af hvem?



Hvis taxibranchen tvinges til at prissætte alle kørsler som en tur, hvor en vogn samler en tilfældig gadekunde op og kører denne til en destination, og forhindres i at tage yderligere betalinger, vil det på sigt blive det eneste produkt, der findes. Det vil gå ud over kvaliteten af den service, der leveres, og i særdeleshed vil det gå voldsomt ud over den geografiske udbredelse af taxikørsel.

§25 Ved taxikørsel skal kontroludstyret være aktiveret.

Hvis man betaler registreringsafgift og derefter benytter sin bil til både taxikørsel og privat kørsel, eller hvis man benytter sin bil til både taxikørsel og kørsel for en offentlig myndighed, betyder dette så, at man som chauffør selv skal kunne tænde og slukke for kontrolapparatet? Hvis chaufføren selv skal vælge om kontrolapparatet er slået til eller fra, hvordan skal det så kunne fungere som kontrol?

§27 Udvendigt på de biler, der kører taxikørsel, skal følgende fremgå:

1) prisen for en 10 km tur ved anvendelse af kørselskontorets takster,

Er det ikke nemmere at skrive direkte i loven, at "standard turen" er en tur på 10km og 12 min. fremfor at de 12 minutter står gemt langt omme i bemærkningerne?

§29. En kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen i et givent tidsrum.

En sådan "serviceforpligtigelse" bør kunne skrives ind som en del af et udbud af offentlig kørsel.

Stk.3. Det kørselskontor, der har indgået en kontrakt efter stk 1, skal udføre taxikørslen til samme takster, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel, jf. § 23.

En kontrakt med en serviceforpligtigelse bør kunne indeholde en aftale om prissætning for kørslen uden at binde kørselskontorets øvrige kørsel.

§42 Tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver i kraft indtil udløb af disses gyldighedsperiode.

Stk.4. Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal fortsat føre tilsyn med, at indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen opfylder betingelserne for at besidde denne.

§43 Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som i medfør heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, skal fortsat være tilsluttet et bestillingskontor.

Stk2. Såfremt der inden for en kommune ikke er oprettet et bestillingskontor, kan indehaveren af en tilladelse til taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som i medfør af heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, fortsat drive virksomhed.



De eksisterende taxitilladelser bør underlægges en prisstruktur, der svarer til den, der kommer til at gælde for de nye universaltilladelser. Det vil sige regler om, at der skal benyttes paralleltakster, regler om samme prisskiltning, regler om at bestillingskontoret i samarbejde med tilsynsmyndigheden skal fastlægge taksterne for de tilsluttede vogne og at tilsynsmyndigheden, hvis der ikke er et bestillingskontor, skal fastlægge lokale maksimaltakster.

Vil et bestillingskontor, oprettet efter den eksisterende lov, fortsat være underlagt alle de eksisterende regler, f.eks. BEK 405, Bilag 3, Standardvedtægt for bestillingskontorer?

§46. Indtil den 31. december 2020 udstedes årligt 500 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 i denne lov fordelt med 125 tilladelser pr. kvartal. Ansøges der inden for et kvartal om flere end 125 tilladelser i henhold til § 3 i denne lov, sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

I overgangsordningen åbnes der mulighed for, at en ansøger kan søge om op til 20 tilladelser. Resultatet vil uden tvivl blive, at langt over 125 personer / virksomheder vil ansøge om 20 tilladelser hver. Hvis en ansøger, der er interesseret i en tilladelse, søger om 20, for at forøge sine chancer og derefter får tildelt mere end en tilladelse, vil kun en af disse formodentlig blive udnyttet. De uudnyttede tilladelser vil så først komme på gaden i første kvartal det efterfølgende år. Reglen om, at der kan ansøges om mere end en tilladelse, bør ikke træde i kraft, før der i et kvartal ikke er ansøgere nok til de ledige tilladelser.

Almindelige bemærkninger side 25 - Regler om kontroludstyr, så som kameraovervågning, taxameter og andet registreringsudstyr mv., forventes som hidtil primært fastsat for biler, der anvendes til taxikørsel. For limousiner vil der blive stillet krav om anvendelse af elektroniske kørebøger godkendt af SKAT.

Almindelige bemærkninger side 26 - Biler, der alene kører efter kontrakt for offentlige myndigheder, forventes som hidtil at blive friholdt fra udstyrskrav m.v., da fornødne krav kan fastsættes ud fra den konkrete anvendelse, når en offentlig ordregiver indgår kørselskontrakt med en vognmand.

En elektronisk kørebog, som den der stilles krav om til limousiner, bør også forlanges til biler, der kører for offentlig myndighed med nøjagtigt det samme behov for kontrol. Et hurtigt opslag på nettet viser, at der er flere forskellige varianter til mindre end 2 kr. pr. dag.

Taxiholdpladser

Regler om etablering og benyttelse af taxiholdpladser er derudover slet ikke med i forslaget. Der bør, evt. af anden lovgivning, gives mulighed for at etablere og regulere taxiholdpladser. Disse må kun benyttes af taxier, hvor chaufføren er i eller ved vognen.

Det skal være muligt at etablere taxiholdpladser, der evt. ved undertavle kun er dedikerede taxiholdpladser i givne tidsrum. (Behovet for dedikerede pladser er forskelligt weekendnætter og hverdags dagtimer)

Reglerne, både overfor taxier og andre bilister, skal også kunne håndhæves af kommunale parkeringskorps.

**Med venlig hilsen
Sammenslutningen TAXA 4x35**

Palle Christensen

Århus den 27. juli 2017

Til:

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
T: 41 71 27 00
E: trm@trm.dk

Fra:

Storvognmand
CVR: 26258189
Jesper Andersen
Karolinelund 16
8660 Skanderborg

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2016-5598, HØRINGSUDKAST af 30. juni 2017

Heri følger høringsvar opdelt i 4 underkategorier:

- Kapitel 2: Tilladelsers gyldighed og overdragelse**
- Kapitel 2: Universaltilslutningspligt til flere kørselskontorer**
- Kapitel 4: Kørselskontorets pligter**
- Bilag 1: Minimumsniveaueet for bødestraf**

Storvognmand Andersen

Kapitel 2

Tilladelsers gyldighed og overdragelse

Hvorledes skal formuleringen på side 18 i udkastet:

*"Som noget nyt vil det blive muligt at lave et generationsskifte for vognmandsvirksomheder, **hvor en virksomhed kan overdrages eller sælges**, hvis tilladelsesindehaveren eksempelvis dør. Det er ikke muligt i dag."*

forstås?

Når der i loven står:

Tilladelsers gyldighed m.v.

*§ 8. Stk. 2. Tilladelsen kan alene anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået den, **og tilladelsen kan hverken helt eller delvist overdrages til andre.***

Årsag til spørgsmålet:

Formuleringen side 18 er i modstrid med lovens §8

stk. 2. Der ønskes en lovmæssig præcisering af:

1. Overdragelse henholdsvis salg af geografisk begrænset "gammel" taxibevilling
 1. Kriterier
 2. Betingelser
2. Overdragelse henholdsvis salg af geografisk begrænset "gammel" bestillingskontorstilladelse
 1. Kriterier
 2. Betingelser
3. Overdragelse henholdsvis salg af "ny" universaltilladelse
 1. Kriterier
 2. Betingelser
4. Overdragelse henholdsvis salg af "ny" kørselskontortilladelse
 1. Kriterier
 2. Betingelser

Kapitel 2

Universaltilslutningspligt til flere kørselskontorer

Hvorledes skal formuleringen side 44

"Spørgsmålet om, hvorvidt en vognmand kan indgå aftaler med flere kørselskontorer, er heller ikke reguleret af loven, da det ligeledes er et privatretligt mellemværende, som reguleres af kontrakten mellem parterne."

forstås?

Når der i loven står:

§4 stk 2. Taxikørsel må kun sælges af **et** kørselskontor

Årsag til spørgsmålet:

Vendingen "et bestillingskontor" ses i nugældende regler for taxakørsel om taxiens tilslutningspligt til ft bestillingskontor. For at undgå fortolkningstvivil, foreslår jeg, man eksplicit i loven anfører:

"Taxikørsel må udelukkende distribueres via minimum & kørselskontor per universaltilladelse"

Af konkurrencehensyn kunne man evt. overveje at styrke universaltilladelsesindehaverens valgmuligheder og dermed konkurrencen ved at forbyde kørselskontorene at indgå eksklusivkontrakter?

Kapitel 4

Kørselskontorets pligter

Hvorledes skal lovens:

"§20 stk. 8. Kørselskontoret er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, har en erhvervsansvarsforsikring."

Forstås, når:

En juridisk enhed (kørselskontoret) indestår for forsikringsforhold hos &I anden juridisk enhed (universaltilladelsesindehaveren) uden der nødvendigvis er indtrådt en forsikringsbegivenhed

og

Minimumsstraffen ved forsømmelse er 35000 kr (skemaet side 80)?

Årsag til spørgsmålet:

Disproportionelt kædeansvar. Anerkend eksistensen af uagtsomme forsømmelser hos universaltilladelsesindehaveren og afskaf bestemmelsen.

Strukturen med herremænd og fæstebønder videreføres i vid udstrækning med den nye lov analogt med forholdet imellem gamle bestillingskontorer og -taxibevillingsindehavere.

Fordi universaltilladelser indregistreres afgiftsfrit efter særskilt nummerpladesystem udelukkende på danske plader således objektivt ansvarsforpligtigede vil erhvervsforsikring i praksis være et minimalt problem.

Jeg mener, man i §20 stk. 8 introducerer juridisk kædeansvar for forsikringsforhold imellem 2 uafhængige enheder og bødeniveauet for uagtsomme forsømmelser i denne sammenhæng er disproportionelt dels med problemets omfang, dels fordi bøden, kan gives uden der er indtrådt en forsikringsbegivenhed.

Bilag 1

Minimumsniveauet for bødestraf

På side 80 introduceres et bødetyranni med minimumsstraffe i 35000 kroners klassen hentet fra last- og busbranchen.

Står bødeniveauet mål med forseelsernes alvor og omfang? Hvilke retspolitiske erfaringer har man fra lastbiler og busser?

Taxikørsel udføres i meget ringe omfang over grænser med dansk indregistrerede køretøjer og -førere.

Giver det mening at introducere et bøderegulativ fra svagt beslægtede erhverv i stor international konkurrence?

Vil det have en adfærdsregulerende effekt?

Der udstedes ingen bøder i nævneværdigt omfang til taxibranchen i dag.

Der snydes naturligvis.

Men.

Er det nødvendigt at introducere nye tårnhøje straffe for fiktive problemer?

Uber har lært forvaltningen Danmark at lovgivningen på taxiområdet er utidssvarende. Men. Er svaret på dette, at straffe helt almindelige erhvervsdrivende som i vid udstrækning ingenting gør forkert? Og når de gør, skyldes det oftest simpel uagtsomhed ej forsætlig spekulation.

Kære folketingspolitiker, hvordan tror du en selvstændig erhvervsdrivende selvregulerer en 35000 kr's bøde? Drop det! Lav et bødeniveau, der respekteres og står mål med problemets omfang og alvor.

Aabenraa CZ:= Kommune----- CO = Sønderborg

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk
cc: et@trm.dk og bgk@trm.dk

Høringsvar på udkast til forslag til ny taxilov

Taxinævn Syd har på sit møde d. 7. august 2017 drøftet forslaget til ny taxilov, og har et par bemærkninger og spørgsmål dertil. Nævnet har særligt interesseret sig for de dele af lovforslaget der drejer sig om landdistrikter.

Det er efter taxinævnets opfattelse uklart hvilke betingelser der gælder for den vognmand, som med en eksisterende tilladelse i et bestillingskontor fremover ikke får mulighed for at være tilsluttet et kørselskontor. I nævnets køreområde (Sønderborg og Aabenraa Kommuner) kan det meget vel blive aktuelt, at det eksisterende kørselskontor nedlægges med efterfølgende oprettelse af et kontor i henhold til den nye lov.

Det kan ske, at en vognmand ikke ønsker at være tilsluttet et kontor oprettet efter den nye lov, eller at vognmanden ikke ønskes optaget i det nye kørselskontor. Ifølge lovforslaget vil denne vognmand kunne fortsætte som selvstændig (§ 43 stk. 2).

Vil det betyde at vognmanden fremover kan sælge taxikørsel frit, som fx eksisterende landvognmænd gør det i dag? Hvad gælder for denne vognmand i forhold til opsamling af data om kørslen, når han nu ikke længere har bestillingskontorets teknik til rådighed?

I lovforslaget anvendes "landdistrikter" uden at være defineret nærmere. Hvad er et landdistrikt?

I den situation hvor en kommune fremover ønsker at indkøbe taxikørsel til dårligt betjente områder, vil kommunen have fordel af at lovgivningen klart signalerer, at kørselskontoret skal kunne dokumentere at det indkøbte serviceniveau er leveret.

Dette dokumentationskrav vil naturligvis kunne indgå i aftalen mellem kommune og kørselskontor, men det vil støtte kommunen hvis også lovgivningen lægger vægt på dokumentation.

Vil en kommune, efter den nye lovs ikrafttræden, kunne købe taxiservice hos de selvstændige vognmænd som ikke er tilsluttet et kørselskontor, men som dog lovligt kan sælge taxikørsel, enten fordi de fortsat kører med deres

Taxinævn Syd
Sønderborg Kommune
Rådhusvej 10 6400
Sønderborg

T 88 72 64 00
F 88 72 64 02

post@sonderborg.dk
www.sonderborgkommune.dk

07-08-2017
17/23262

eksisterende tilladelser, eller fordi det ikke er lykkedes for dem at træffe aftale med et kørselskontor?

Som følge af bortfald af kravet om kørekort til erhvervmæssig personbefordring til opnåelse af chaufførkort, anbefaler Taxinævn Syd at det sikres, at uddannelsen af chauffører ikke forringes, men at der sikres en høj faglig standard for kommende chauffører.

Venlig Hilsen
Taxinævn Syd

Britta Quitzau
Telefon 27906693

Trafik- og Byggestyrelsen
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

CC: Erik Toft og Berit Gohr Kaptain

Høring over udkast til Forslag til Taxilov

(HØRINGSUDKAST af 30. juni 2017)

Taxi 4x27 er et taxiselskab baseret i Taarnby Kommune, med tilladelse til at drive bestillingskontor i København og Aarhus og vi samarbejder med andre bestillingskontorstilladelseshavere, fx i Frederikshavn Kommune (Frederikshavn Taxa). Vi har en ansøgning liggende hos Odense Kommune, om også at drive bestillingskontor der.

Taxi 4x27 repræsenterer godt 110 vognmænd med godt 275 biler i de ovennævnte områder. Disse vognmænd har ca. 600 chauffører tilknyttet deres forretninger og vi håndterer årligt 2.2 mill. ture med en samlet omsætning på ca 275-300 mill. kroner.

Taxi 4x27 forretningsmodel er baseret på samarbejde mellem de tilsluttede vognmænd og bestillingskontorer, hvor alle betaler ligeligt til at dække omkostningerne ved drift af de fælles Call Centre (pt Kastrup og Frederikshavn), sådan som taxiloven i dag fordrer.

Taxi 4x27 har på den baggrund følgende bemærkninger til udkastet:

Overordnet har Taxi 4x27 længe efterspurgt en revision af taxilovgivningen pga de hæmmende effekter den eksisterende lovgivning har på mulighederne for at udvikle forretningen, de sidste 10-20 år.

Taxi 4x27 mener, at man med lovforslaget generelt har fået sat ordentlige rammer for adgangen til markedet fsva. angår "kørselskontorer", bevillinger i øvrigt og krav til deres udstyr mm., om end at vi er imod at der stilles forskellige krav til kontrol for de forskellige anvendelsesområder. Limousiner, taxi og OST behandles ikke ens og åbner for spekulation i skat, aflønning osv. Vi så helst at alle køretøjer havde samme anordninger til at kontrollere deres aktiviteter og at alle kunne køre "taxikørsel", hvis de herudover også havde et taximeter. Prisen for en "elektronisk kørebog" er 59,- om måneden, mens et taxisystem koster fra 500 op efter. Det er en urimelig — og unødigt — forskelsbehandling, der er ikke belæg for at antage at der er snydt mere i taxi end i limousinebranchen i forhold til skattebetalinger! Endelig sker der en ekstrem "umyndiggørelse" af netop taxivognmænd, da de er tvunget til at "outsource" opbevaring af deres forretningsdata til deres kørselskontor, som de meget vel selv kan ligge i konkurrence med, da kørselskontorer jo får lov til selv at have tilladelser. Vi finder forskelsbehandlingen mellem de forskellige tilladelsestyper urimelig og hæmmende for konkurrenceudviklingen.

Overordnet bekymrer det os at man opretholder tvangstilslutning til Kørselskontorer (og bestillingskontorer) uden at man samtidigt sikrer vognmanden mod udbytning i forbindelse med hans (tvungne) tilslutning.

Især i København og andre storbyer, vil det ikke, reelt, være muligt for den enkelte vognmand at oprette eget kørselskontor, da man ikke alene skal have 1/2 mill. men også adgang til teknik der opfylder de (rimelige) krav til opbevaring af data. Det kræver derfor adskillige vognmænd for at man kan forlade et Kørselskontor, der derfor kan stille større krav om fx betaling for drift af system. Vi støtter fuldt ud muligheden for at nægte vognmænd, der ikke vil indordne sig under fx servicekoncepter o.l., men vi frygter at vognmanden bliver udsat for økonomisk udnyttelse, da han ikke har den samme frihed som bestillingskontorerne/kørselskontorerne.

I bemærkninger til lovforslaget står der: *"Reformen af taxilovgivningen har som mål at skabe nye rammer for branchen, så der kan skabes øget konkurrence til gavn for forbrugerne. Et væsentligt element heri er, at det også bliver muligt for*

E I K J : d . E I

df?S:13

***1¹, 1¹" Hent Europas bedste taxi App, taxi.eu - virker i over 100 byer i Europa! lå: al•""
E=IP**

• -K:i
Eli.

kørselskontorerne at konkurrere på pris og samlet set kunne tilbyde den pris og kvalitet, der imødekommer kundernes forskelligartede behov."

Vi finder det positivt at der bliver et landsdækkende prisloft på "gadature" og at den beregnes som en paralleltakst, om end at vi forudser at det vil blive svært at finde "retfærdige" start, kilometer og minutpriser, da trafikforhold (minut pris) og distancer (km) vil give meget forskellige priser afhængigt af om turen køres i by eller landområde. Vi anbefaler derfor at prisloftet opdeles i to, nemlig gadature og bestilte ture, hvor der så ikke er prisloft på sidstnævnte.

Vi mener ikke at der kan være tale om en "liberalisering", når man kun liberaliserer udbudet af taxier på den ene side, men ikke prisdannelsen på den anden. Branchen låses blot fast i et nyt prissystem, der blokerer for dynamisk udvikling.

Vi finder det betænkeligt at man "liberaliserer" ensidigt, dvs. på udbudssiden (antallet af vogne), uden at give bestillingskontorer/kørselskontorer reelle muligheder for at foretage løbende pristilpasninger efter den aktuelle efterspørgsel, sådan som fx hoteller kan eller have særlige koncepter/serviceydelser, da disse jo typisk vil være ekstraudgifter som ikke kan dækkes eller indregnes i "basisprisen".

Erfaringen viser jo netop at et prisloft (maksimalpris) medfører at "prisen" ligger fast for det store publikum. Efterspørgslen efter transport varierer henover dagen, ugen, måneden og året. Udover de sædvanlige travlhedsperioder (morgen, eftermiddag, weekendnætter) kan der opstå ekstraordinær efterspørgsel pga vejrlig eller særlige aktiviteter som fx store messer, konferencer mm. Sådan som prisloftet er præsenteret umuliggøres særlige produkter eller services som fx kvaliteten af bilen, fx Mercedes ctr. Kia, garanteret øjeblikkelig fremkørsel, kontra snarest muligt (hvilket vil kunne øge planlægningen og dermed optimering af driften af bilerne samlet), særlige krav til chaufførens kompetencer osv.

Når man ikke har gjort det i nævneværdigt omfang i dag, skyldes det at maksimalprisen er lagt ud fra en omkostningsbetragtning og ikke "hvad markedet kunne bære". Derfor er der reelt ingen "gynger og karruseller", hvor rabatter i sløve perioder kunne opvejes af "overpriser" når der var travlt, sådan som man ser det i fx hotelbranchen eller andre brancher der sælger "tid".

Taxi 4x27 frygter at et prisloft enten vil blive sat så højt at det ikke giver mening at have det, eller så tilpas, at det de facto bliver *prisen* og at der reelt ikke vil være plads til udvikling af nye dynamiske prissætninger.

Prisloftet vil også betyde at et kørselskontor får svært ved at være landsdækkende, med mindre man opererer med flere "sub" kørselskontorer, så der kan være prisvariationer inden for samme selskab. Tilkørsel er forskellig i bycentre og landområder, det samme gør sig gældende for trafikintensiteten.

Vi mener ikke at et landsdækkende prisloft på bestilte ture giver mening, da det så betyder at der reelt skal oprettes et kørselskontor for hver område, produkt mm. Fx er startprisen naturligvis højere i "udkantsområder" med længere tilkørsel end i bycentre, hvor sandsynligheden for at en bil er tæt på er meget større. Allerede her kræves det mere end &-) starttakst. Samme argumenter kunne fremføres for både timepris- og kilometerdelen, hvor trafik intensitet og distancer vil påvirke prisen forskelligt. Trafikken er tættere i bycentre og afstande større i udkantsområder.

Vi anbefaler derfor til at man fastholder indførelsen af prisloftet på gadature, men man sætter prisdannelsen helt fri på bestilte ture, sådan som man fx kender det på lignende markeder med volatil udbud- og efterspørgsel og med langsom markedstilpasning. I hotelbranchen, kan der ikke fra dag til dag — måned til måned — skaffes ekstra ressourcer (værelser), hvorfor at prisen varierer nærmest dag til dag og balancerer udbud og efterspørgsel. Hotelværelser er set både 2,3,4 og 5 dobbelt i situationer med ekstrem efterspørgsel, ligesom at prisen er gået lang ned, når der har været overudbud. Vi har svært ved at se hvorfor taxibranchen ikke skal have mulighed for — reelt at gøre det samme. En mulighed som fx limousinerne allerede har i dag og åbenbart tænkes opretholdt i forslaget.

Til gengæld bør kravene til annoncering/information på hjemmesider mm være strenge, således at kunden informeres behørigt og så kunden har mulighed for at sammenligne på tværs af bestillingskontorer/kørselskontorer. Det kunne

El !ti:1J-41:1

Elr

garneres med kontrol af systemer, så man undgår "hotels.com" tilstande, hvor 3. parts aktører går ind og scorer profit på ikke alene afgift fra leverandører, men også tilpasser priser efter søgemønstre hos den enkelte kunde.

Vi finder det dybt betænkeligt at der ikke indføres krav om anvendelse af kørekort og registrering af føreren i OST-biler (chauffører og vognmænd i Flexbiler). Taxi skal føre kontrol med hvem der er chauffør på en bil, men ikke Flex. Det er en urimelig forskelsbehandling og har — beviseligt—ført til sort arbejde og socialt bedrageri ene og alene af den grund, at chaufføren ikke bliver registreret.

Vi finder også at der bør indføres krav om tidsregistrering alt kørende personale. Mange taxichauffører arbejder 6-7 dage om ugen og overtræder alle regler om arbejdstid. Det sker også i Flex. Det kan undgås ved at tidsregistrere.

Taxi 4x27 finder det også betænkeligt at man ikke benytter lejligheden til at sikre løbende efteruddannelse af både vognmand og chauffører, således at fx førstehjælp og service løbende bliver vedligeholdt.

Herudover har vi en række mere konkrete spørgsmål og kommentarer til de enkelte lovafsnit, som vi mener bør besvares/overvejes/undersøges inden man går videre med lovforslaget:

§1	Kørsel for at opnå fortjeneste	<p>Vi bemærker at man har medregnet lønomkostninger, der skal fratrækkes betalingen, for at beregne om der er tale om fortjeneste.</p> <p>Hvis ydelsen leveres med henblik på at opnå fortjeneste, herunder mulighed for at udbetale løn til sig selv eller 3. Person, så er det erhvervsmæssig persontransport. Det åbner for nogle interessante modeller, hvor man fx arbejder for hinanden, og fortjeneste konverteres til løn og kørslen dermed falder udenfor erhvervsmæssig personbefordringsbegrebet.</p> <p>Hvis lønomkostningen fastsættes således at det præcis udgør forskellen mellem de øvrige omkostninger og betalingen, er fortjenesten, med den valgte definition, lig nul, og dermed er kørslen ikke erhvervsmæssig.</p> <p>Vi anbefaler derfor at omkostninger til løn skal indgå som en del af fortjenesten, når man definerer erhvervsmæssig persontransport.</p>
§3 stk 2	Kapital krav	Taxi 4x27 finder det ikke nødvendigt at lette kapitalkrav, da det udhuler muligheden for at opkræve fx skyldig skat mm.
§4 stk 2 b)	a) luksusbiler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr.	<p>Vi finder det særdeles vigtigt at afsnittet præciseres yderligere og meget snævert og at kommentarerne om specialbygget indskrives direkte i loven, så der ikke er tvivl om at almindelige biler ikke kan anvendes til limousinekørsel, da vi — i den tidligere lov — har set anvendt biler, der ikke var "limousiner" i den forståelse loven nu i højere grad udviser.</p> <p>I det fremsendte udkast vedbliver limousine med at være et ureguleret område uden kontrol af kørslen og priser, hvorfor at vi anbefaler at der stilles krav om kontrol på linie med taxi. Det er i dag muligt at montere et integreret kontrolsystem til en pris på under 10.000 kr. Derved opnår man lighed — skattemæssigt— mellem taxi og limousine og både taxi og limousine kan samtænke kørselskoncepter.</p> <p>Dybest set mener vi at den eneste forskel mellem limousine og taxi alene (lovsmæssigt) skal udgøres af kravet om SYNLTIGT taximeter (og dermed retten til at tage gadgeture). Det vil give mulighed for at opbygge "black car" koncepter vis-a-vis taxi/limousine og overlade valget af biltyper,</p>

		<p>"luksus-niveau" mm. til kunden og markedet. Men, det fordrer naturligvis at begge typer ligestilles både i indkøb af biler OG kontrol af omsætningen.</p> <p>Vi finder det også betænkeligt at man liberaliserer adgangen til taximarkedet uden at liberalisere prissætningen på bestilte ture (idet vi —som tidligere skrevet anerkender behovet for en fast struktur på gadeture).</p> <p>Limousiner og taxi bør være 100% "ligestillet" i i konkurrencen om bestilte ture.</p> <p>En taxi har ekstra omkostninger til taximeter, skal være i et bestillingskontor, klageadgang, kontrolsystemer med revision osv. Omkostninger der på kort tid udligner det ekstra priskrav der stilles til limousiner i indkøbet.</p> <p>Med App aftaler mellem kunder og limousineleverandør er det ikke svært at omgå kravet til aftaleforholdene omkring limousine og man kan derfor frygte at mange vognmænd vil konvertere til limousine af skatte-og prisfastsætningsårsager, da der ikke er krav om kontrol af hverken kørsler eller priser.</p>
	Særlig indretning og udstyr	<p>Det er, som skrevet overfor, vigtigt at selve loven præciserer hvad der er særlig indretning. Kommentarerne om forlængede biler bør indskrives direkte i loven. Ellers risikerer man at montering af fx køleskab/bar eller en krog til at hænge tøj eller anordning til pc, vil være nok, sådan som vi har set limousiner udstyret til fx lægekørsel?</p> <p>Hvis ikke dette defineres meget snævert, så vil man se fx Renault Talisman "limousiner" med bøjleholder og pc-plads, så den kan bruges i udbud om lægekørsel, trods at prisen på en sådan aldrig kommer i nærheden af de krævede 500.000 kroner.</p> <p><i>Det er derfor vores anbefaling at alle tilladelsestyper skal have et kontrolapparat og at der skal indsamles data for deres kørsel UANSET om de kører som OST, Limousine eller taxi.</i></p>
§5	Kørselskontorer	<p>Generelle kommentar:</p> <p>Det fremgår ikke helt hvad der sker med eksisterende bestillingskontorer skal og hvordan de kan agere udover at 2013-tilladelser skal være tilknyttet dem (hvis de er i det pågældende område).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestillingskontorer bør nedlægges helt så der kun er &) form for (bestillings/kørsels) kontor. • Der opstår nemlig en del (praktiske) problemer hvis der er forskellige typer: <ul style="list-style-type: none"> ○ Hvilke priser skal Bestillingskontorer køre efter? ○ Hvilke regler gælder? Skal de opsamle de samme informationer som KK? Hvis ikke, hvorfor ikke? ○ Hvordan skal KUNDERNE kende forskel på et bestillingskontor og et kørselskontor. Som forslaget ligger nu, ser vi ingen anden mulighed end at have BÅDE et BS og et KK. Det skyldes at hvis vi nedlægger vores BS, så stilles vognmændene frit, hvilket både vil

		<p>give økonomiske og leveringsmæssige problemer for det nye KK, da vi givetvis vil miste biler. Der kan også være risiko for at man lader det gamle bestillingskontor sejle og smører alle tilpasningsomkostninger af på fx Lønmodtagernes Garantifond</p>
§6	<p>Ved ansøgninger fra et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt, kan egenkapitalkravet i § 5, stk. 2, nr. 6, efter en konkret vurdering nedsættes til 40.000 kr.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Overordnet mener vi ikke at en der er behov for særlige regler, da både vi og andre bestillingskontorer/kørselskontorer givetvis vil komme med løsninger der tilgodeser små lokale selskaber til andre priser end dem der er i markedet i dag, i takt med at fx leveringspligten bortfalder og at vi ikke (nødvendigvis) skal stille et call center til rådighed 24-7 i alle områder. • Vi frygter at landkontorer får en unfair konkurrencefordel, hvis de samtidig med nedsættelsen også "slipper" for kravene i §20, hvorfor vi gerne vil have præciseret hvilke krav stilles der konkret til systemer i relation til §20 for "Landkontorer" (LK). • Hvorledes— og af hvem — tænkes der ført kontrol med at LK ikke opererer udenfor det tilladte område? Allerede i dag oplever man at lokal bevillinger reelt bruges andre steder end til at dække de lokale behov bevillingerne var udstedet for at dække (Der kan skaffes konkrete eksempler både i Frederikshavns Kommune og Nordsjælland, hvor vi opererer, men også mange andre steder i Danmark). • Det bør præciseres i loven: <ul style="list-style-type: none"> ○ hvor mange biler et LK maksimalt må have før det skal være et regulært KK (fx maks 3 biler) ○ at hverken ministeriet eller kommunen kan give et LK de facto eneret i et område ○ At kun selskaber der opfylder §20 kan byde ind på offentlige udbud om taxikørsel. ○ Hvilke andre betingelser der indgår i vurderingen om afvigelse fra kapitalkravet
§8	<p><i>Stk. 2.</i> Tilladelsen kan alene anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået den, og tilladelsen kan hverken helt eller delvist overdrages til andre.</p>	<p>Hvis det er en virksomhed, A, der ejer tilladelsen, vil en virksomhed, B, der ejer A, så ikke blot kunne sælges, så tilladelsen reelt overdrages til andre (den nye ejer af virksomhed B), så længe der er en godkendt leder i A?</p>
§9	<p>Chaufførkort</p>	<p>Vi mener at det bør indskrives et krav om efteruddannelse af chauffører, således at fx minimum førstehjælpskurser o.l. holdes løbende opdateret.</p>
§10	<p>Overenskomster</p>	<p>Vi mener det er særdeles vigtigt at der er ordnede forhold, men ikke at loven dikterer en overenskomst frem for en anden.</p>
§11	<p>Tilsyn</p>	<p>Erfaringen fra de sidste 20 års "gammel" taxilov er at tilsynet er lemfældigt og at det er "biased" mod chauffører og vognmænd, der ikke har ressourcer til at kæmpe imod "systemet" på samme måde som de nuværende bestillingskontorer.</p>

		Vi mener derfor at et klagenævn også skal omfatte chauffører og vognmænds evt. klager over deres bestillingskontorer og deres ageren over for dem. Det især i lyset af den manglende balance i høringsforslaget mellem tilslutningsPLIGT og RET, som der er i loven i dag.
§§12-19	Tilbagekaldelse	Da hverken limousine eller OST har kontrolapparater, der kan afsløre evt. brud på fx overholdelse af arbejdsmiljølovgivningens krav om køre hviletid samt den manglende kontrol med om (især) skat opgives behørigt, er der yderligere et argument for at disse tilladelsestyper også skal have et kontrolapparat af en slags.
§20	Indsamling af data	<p>Hvis et system er godkendt af skattemyndigheder i et andet EU land, fx Tyskland, og i øvrigt fx TOV godkendt der bør det kunne godkendes.</p> <p>Taxi 4x27 frygter at man vil indføre regler og praksisser på baggrund af en enkel dominerende systemudbyder i Danmark. Vi opfordrer derfor til at man læner sig op af eksisterende godkendelsesregler i fx Tyskland og Østrig, der allerede har indført s.k. Fiskal taximeter.</p> <p>Som ordlyden er i oplægget er det selve taximeteret der fx skal have GPS, men i mange systemer er taximeteret blot en tæller og GPS kommer fra en GPS i bilens øvrige udstyr.</p> <p>Indsamling, opbevaring samt årlig revision af data/systemer er relativt omkostningsfuldt. OST/limousine er yderligere friholdt for at levere data til samordnende trafikløsninger. Det giver yderligere konkurrencemæssige fordele for OST og limousine, hvorfor vi anser det for naturligt at alle tilladelsestyper stilles lige, hvorfor at vi igen skal understrege behovet for en ligestilling mht kontrolapparater i bilerne.</p>
§20	<i>Stk. 4.</i> Kørselskontoret skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur kan få følgende: 1) de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1-6, 2) oplyst kørselskontorets navn, og få information om klageadgang, jf. stk. 6.	<ul style="list-style-type: none"> • Teksten siger "skal kunne få følgende" Betyder det at kunden kan (skal kunne?) gives på print? Eller kan vi forlange at kunden opgiver email eller mobilnummer, hvis denne ønsker en kvittering for turen? <p>Ved en gadetur, kan man ikke levere en digital kvittering, uden at kunden udleverer enten mobilnummer eller e-mail adresse, hvis ikke der er en printer i bilen.</p> <p>Fastholdes kravet om at der skal være en printer i bilen udover kontrolapparatet (taximeter) fordyres taxi igen i forhold til andre tilladelsestyper!</p>
	<i>Stk. 6.</i> Et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette.	<ul style="list-style-type: none"> • Vognmænd og chaufførers stilling er kraftigt svækket i dette oplæg, da tilslutningspligten opretholdes, mens tilslutningsretten bortfalder. Vi mener derfor at der er behov for at det indskrives i loven at klagenævnet også skal kunne behandle kørselskontoreernes behandling af vognmænd og chauffører.

Hent Europas bedste taxi App, taxi.eu - virker i over 100 byer i Europa! 1²k.

	<p><i>Stk. 7.</i> Kørselskontoret er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet, jf. § 21.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterende aftaler bør kunne fortsætte indtil kontraktens udløb. • Udover starttakst, timetakst og kilometertakst kan der — ved fastprisaftaler være en række andre faktorer der indgår i prisberegningen. <ul style="list-style-type: none"> ○ Fast chauffør, fx ved afhentning af autister og lignende, hvor der er et specifikt krav om at det er den samme chauffør, der kommer hver dag. Det låser den pågældende chauffør, der ikke kan tage andre ture i perioden op til den faste tur. Her indregnes den øgede ventetid og andre faktorer, så den endelige pris vil ligge (langt) over maksimalprisen. ○ Vi ser gerne en præcisering af hvad — og hvordan — de omtalte gebyrer kan fastsættes (fx at de kan være både faste i kroner og relativt i forhold til den samlede pris). ○ Hvis der fx skal gives en fast pris på en tur til lufthavnen om en uge, en måned eller længere fremme, hvordan "beregner" man så hvad prisen skal være. Tiden kendes ikke, men kan naturligvis estimeres. Må man fx ved forudbestillinger tillægge tilkørselstid (hvor bilen er spærret for andre ture og dermed omsætning). ○ Trafik kommer til at spille en gevaldig rolle i et paralleltakstsystem, hvilket gør en forudsigelse umulig/svær, med mindre prisloftet ligger så højt at det reelt ikke giver mening at have det.
	<p><i>Stk. 8.</i> Kørselskontoret er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, har en erhvervsansvarsforsikring.</p>	<p>Hvilken rolle tiltænker man at vognmanden skal have i fremtiden, når alle hans kontrolopgaver overføres til kørselskontoret?</p> <p>Reelt reduceres (taxi)vognmanden til blot at skulle stille sin bil til rådighed for bestillingskontoret. Hvorfor skal hans rolle som selvstændig vognmand, sammenlignet med OST og limousine være forskellige. Det væsentige er vel at SKAT skal have adgang til kørselsinformationer, ikke hvem der har dem. Og som sagt er vi forundret over at limousine (og OST) ikke pålægges samme kontrol!</p>
§21	<p>Taxikørsel, jf. § 4, stk. 1, nr. 3, er underlagt et nationalt prisloft, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v.</p>	<p>Taxi 4x27 anbefaler at det specificeres at gebyrer til fx lufthavn o.l. kan opkræves hos kunden. Baggrunden er naturligvis at den slags gebyrer ikke skal tillægges den generelle kørselspris, da der jo er en stor lønandel af den endelige pris, som så også skal indregnes. I det tilfælde at andre lufthavne, havne, hoteller mm. skulle få gode ideer, bør det præciseres at slige tillæg kan pålægges kunden at betale udover den almindelige kørsel.</p> <p>Taxi 4x27 har ovenfor kommenteret det urimelige i at branchen kun konkurrence udsættes i relation til markedstilgang, men ikke prissætningen.</p>
	<p><i>Stk 4.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der står at en fast pris skal være UNDER prisloftet, hvorfor må den ikke ligge PÅ prisloftet. Det er en tvangsforanstaltning til at

Hent Europas bedste taxi App, taxi.eu - virker i over 100 byer i Europa! 1²k.

		<p>give rabat!</p> <ul style="list-style-type: none"> Hvis prisloftet fastholdes, bør det være helt frit hvad det enkelte kørselskontor/bestillingskontor indgår af storkundeaftaler, da disse ofte også indeholder andre services som fx ventetid, reservering, garantier, vejrlig osv. Der bør være en overgangsordning for allerede indgåede aftaler mellem bestillingskontorer og kunder, således at indgåede aftaler ikke kriminaliseres af et evt prisloft.
	<p><i>Stk. 5.</i> Et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde o. lign.</p>	<p>Hvilke tillægsydelser tænkes der?</p> <ul style="list-style-type: none"> (Forud)bestillingsgebyr Ankomst garantier No show gebyrer Gebyr på antallet af passagerer (1,2,3,4,5,6,7 til 8) Fastchaufførgebyrer Tilkørselsgebyrer Opkaldsgebyrer (fx for bestilling via telefon) Cykel, dyr, barnevogn, børnesæder, kufferter, rollator... som i andre brancher kan gebyrer bruges meget opfindsomt! Særlige ønsker: m/k chauffør, sprog, guide, børnevenlig, rødhåret, handle... Kørestole? <ul style="list-style-type: none"> Det er i dag (i København) muligt at opkræve særlig starttakst for fx en liftvogn, der kan medtage kørestole. En vognmand — eller et kørselskontor — skal investere i loftvogne, der er en ekstraomkostning på koster ca. 60-80.000 kr. Hvis man vil give kørestolsbrugere mulighed for at blive transporteret med andet end kommunale (flex)-ordninger, bør man kunne have et særligt tillæg for kørestole. Det kan naturligvis også løses med (endnu) et Kørselskontor, der specialiserer sig i liftbiler. Men, det finder vi ikke hensigtsmæssigt, da vi mener at et kørselskontor skal kunne dække alt kørsel, uden at skulle ty til administrative løsninger, der kun fordyrer <p>det for vognmænd og dermed i sidste ende for kunderne.</p> <ul style="list-style-type: none"> Må gebyrerne være målt som fx procent af taksten eller skal det være et fast beløb?
	Stk. 6	<ul style="list-style-type: none"> Hvis man — mod forventning — vælger at fastholde ret nationalt prisloft, bør kriterierne for dets fastsættelse være tydelige og gennemsigtige.
§25	<p>Ved taxikørsel skal kontroludstyret være aktiveret.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved taxikørsel skal taxametrete løbende vise turens pris, jf. dog stk. 3.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Ved taxikørsel, hvor der er indgået en aftale</p>	<ul style="list-style-type: none"> I dag udfører taxi fx flex-kørsel, hvor prisen på turen først udregnes ved turens afslutning. Der udføres I dag kørsel for trediemand, hvor kundens kunde har taxituren som en del af den samlede pakke (fx cruise-gæster). Chaufføren lønnes af den aftalte pris, men den er ikke entydig for kundens kunde. Det pågældende ødelægger derfor en relativ stor forretning, af salg af taxiture til især krydstogtgæster. De samme begrænsninger er der ikke ved fx

Hent Europas bedste taxi App, taxi.eu - virker i over 100 byer i Europa! 1²k.

	om fast pris, jf. § 22, skal den aftalte pris vises på taxameters display ved kørsels påbegyndelse og under hele turen.	<p>bus- og limousinekørsel fra fx cruise til lufthavnen. Derved afskæres taxibranchen for lukrativ kontraktkørsel.</p> <ul style="list-style-type: none"> Der er også andet kørsel, hvor prisen for en tur vil afvige fra prisloftet, da kørselsaftalen baserer sig på andre udgangspunkter end faktisk start og slut og hvor prisen er passageren uvedkommende. Så længe den aftalte pris er registreret på centralen og accepteret af den betalende kunde, bør kørselskontoret kunne holde prisen ude fra taximeteret, eller i hvert fald først slå det ind efter endt tur og efter den kørte (ikke betalende) kunde har forladt bilen.
§27	Skiltning af priser	<ul style="list-style-type: none"> Hvis man havde ulejligheden at kigge på de faktiske priser der rent faktisk betales for en strækning i fx København, ville man have konstateret at den kan svinge kolossalt afhængig af trafikken. En "standard" pris giver derfor ingen mening, uanset at forudsætningerne for prisen er kendt eller ej, da den vil variere efter trafikken, hvorved der skabes grundlag for en masse (unødige) konflikter mellem kunde og chauffør — og ikke mindst: masser af arbejde i klagenævnet! Hvis man skifter med fx 10 km og 12 min. vil det altid være en minimumspris, da trafik og vejlukning mm. uvægerligt vil fordyre prisen i forhold til eksemplet, derfor vil der opstå diskussioner i bilen.
§29	<p>En kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen i et givent tidsrum.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Flere kommuner, der geografisk grænser op til hinanden, kan samarbejde om at indgå kontrakt efter stk. 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Det bør præciseres at en sådan aftale ikke udelukker andre selskaber for at operere i et område. Det bør præciseres at sådanne aftaler skal i åbent udbud
§§30-32	Uddannelsessteder	<ul style="list-style-type: none"> Vi anbefaler at der indføres et vist minimum af EFTERuddannelseskrav til chauffører (og vognmænd), således at de grundlæggende kompetencer fx førstehjælp holdes løbende ved lige.
§41	Lovens Ikrafttræden	<ul style="list-style-type: none"> Vi gør opmærksom på at vognmænd i eksisterende bestillingskontorer typisk har 3 måneders opsigelse til årets udgang. Der er dog selskaber som allerede nu har låst deres vognmænd i hele 2018 kontraktligt eller fordi deres opsigelsesfrist ligger allerede i juni måned. Konverterer en vognmand sin bevilling er han ikke længere

Hent Europas bedste taxi App, taxi.eu - virker i over 100 byer i Europa! 1²k.

		<p>forpligtet til at fortsætte i sit bestillingskontor, der har lagt budgetter, ansat personale mm ud fra den eksisterende lovgivning i 2017 for 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi anbefaler derfor at en ny lov først træder i kraft pr. 1.1.19 f.s.v.a konvertering af tilladelser, så bestillingskontorer kan tilpasse sig nye regler tilpasse medarbejder stab osv. Og ikke mindst at alle vognmænd kan nå at sige op med reel viden om hvad den nye lov vil indebærer. • En pludselig afgang af vognmænd, vil føre til konkurser blandt eksisterende bestillingskontorer, man må derfor forvente at fx Lønmodtagernes Garantifond, kommer til at skulle sikre 100-vis af medarbejdere, pga manglende tid til tilpasning.
§43	Kørselskontorer og Bestillingskontorer på samme tid!	<ul style="list-style-type: none"> • Det vil give store administrative problemer at skulle operere med både BS og KK. Både for selve BS/KK, for vognmændene og ikke mindst kunderne. • BS'er vil være nødt til at registrere sig som KK (for at få nye vognmænd) og beholde det gamle BS (for at behold eksisterende vognmænd). • Kunderne vil ikke nødvendigvis kunne se forskel, især fordi det ikke er specificeret hvordan prissætning, §20-data osv skal håndteres i "gamle" BS'ere.
	<p><i>Stk. 2.</i> Såfremt der inden for en kommune ikke er oprettet et bestillingskontor, kan indehaveren af en tilladelse til taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som i medfør af heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, fortsat drive virksomhed.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stk håndterer kommuner, hvor der ikke i dag er bestillingskontor. <ul style="list-style-type: none"> o Hvis alle bestillingskontorer i en kommune konverterer til Kørselskontorer, så kan en 2013-tilladelse ikke være tilsluttet et bestillingskontor. Hvad sker der i det tilfælde med vognmanden, vil han kunne køre udenfor bestillingskontor under hvilke betingelser i øvrigt (§20 krav, priser osv)?
	Stk 3 og 4	<ul style="list-style-type: none"> • Det er vores anbefaling at man finder en løsning, hvor der ikke opereres med flere typer bestillingskontorer/kørselskontorer, fx ved at eksisterende bestillingskontorer kan omdanne sig til KK og have begge tilladelsestyper.
§46	Indtil den 31. december 2020 udstedes årligt 500 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 i denne lov fordelt med 125 tilladelser pr. kvartal.	<ul style="list-style-type: none"> • Ministeriet må forvente at der ansøges om 1000-vis af tilladelser og at en del vil søges med henblik på IKKE at sætte biler på gaden. Derfor bør man kun kunne søge (&) tilladelse af gangen i overgangsordningen. • Ministeriet overser at branchen (vognmænd og nævn) i årevis har holdt 100-vis af chauffører uden for branchen. Chauffører, der er indtrådt i branchen med henblik på at blive vognmænd. Det er ikke rimeligt at de — med et slag — sidestilles med

Hent Europas bedste taxi App, taxi.eu - virker i over 100 byer i Europa! 1²k.

	<p>Ansøges der inden for et kvartal om flere end 125 tilladelser i henhold til § 3 i denne lov, sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.</p>	<p>ansøgere uden nogen form for anciennitet eller tilknytning til branchen, når der skal uddeles bevillinger.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taxi 4x27 anbefaler derfor at der i overgangsperiodens første år indføres et anciennitets kriterie, således at chauffører, subsidiært vognmænd, står først i køen.
	<p><i>Stk. 2.</i> Modtageren af en tilladelse i henhold til stk. 1 skal inden for en frist af to måneder fra datoen for udstedelsen af tilladelsen oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummer for den bil, tilladelsen anvendes til. Opfyldes denne betingelse ikke, bortfalder tilladelsen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der er en overhængende risiko for at der ansøges om flere bevillinger end man kan håndtere. Målet kan være mange, herunder forsinke de nye bevillingers indtræden på markedet. • Taxi 4x27 foreslår derfor at man kun kan ansøge om en enkel bevilling af gangen og/eller at man hvis man har opnået en — eller flere bevillinger, men ikke sat dem på gaden, er udelukket fra at søge i resten af overgangsperioden. Man kunne også en forlange at der allerede ved ansøgningen skal stilles de fornødne garantier, så der ikke søges på skrømt.
	<p><i>Stk. 3.</i> Tilladelser, der ikke er blevet udnyttet, vil blive tillagt antallet af tilladelser, der udstedes i det første kvartal året efter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Worst case kommer der ikke en eneste ny bevilling ud og der år mindst et år inden de så kommer. • Vi anbefaler at ansøgere der ikke sætter en opnået bevilling på gaden dels udelukkes i resten af overgangsperioden, dels at bevillingerne kommer i den første pulje efter udløbet af de 2 måneder.
§47	<p>En tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, kan, såfremt indehaveren opfylder betingelserne i § 3, ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hvis de ombyttes til universal kan de også anvendes til taxi (udover limo/OST)... det giver yderligere ekstra taxier til folk der bare har været heldige at søge OST under den gamle lov. Det er dybt urimeligt overfor taxichauffører, der har måtte i årevis på at blive vognmand (se ovenfor). • Taxi 4x27 foreslår at de pågældende kan forlænges som angivet i stk 1, men kun inden for samme tilladelsestype som de oprindeligt blev udstedt.

7-513

-r.●
Elr

Hent Europas bedste taxi App, taxi.eu - virker i over 100 byer i Europa! 1²k.



Hørings svar i forbindelse med den foreslåede taxilov — set med en landvognmands øjne:

Kenneth Hansen, Haslev Taxi, Niels Specht, Korskildebilen, Henning Stich, Stevns Taxa samt Niels Groth og Nellie Proustgaard, Taxi Rønnede.

Vi er alle landvognmænd og har læst os frem til, at vi muligvis kan overleve og muligvis ikke overleve den foreslåede ændring af taxiloven.

Det er vigtigt for os at slå fast, at såfremt vi bliver tvunget ind under et bestillingskontor eller selv skal finansiere et, så dør taxierhvervet i landkommunerne.

Den kørsel, vi hidtil har levet af, er blevet lagt over til Flextrafik, og det har afstedkommet, at vi skal køre til dumpingpriser for at få noget at køre med. Det er svært at få det hele til at hænge sammen, hvis man overholder overenskomsten for chauffører, så mange af os har ikke længere chauffører.

Det er nødvendigt, at vi fortsat kan betjene vores kunder, som vi plejer. Vi har ikke råd til at hyre 1-3 ansatte til et bestillingskontor.

De gps-koordinater, der skal stå på kvitteringen er noget forfærdeligt sludder, det er overhovedet ikke nødvendigt, og vores taxameter viser præcis det, som det skal: Tidspkt, km, takst og pris.

Kontrolinstansen med at skulle dokumentere, hvor vi har været på et givet tidspunkt, er hul i hovedet — det kræver jo netop et stort anlæg, som vi ikke har råd til. I øvrigt har kunden også krav på anonymitet.

Alternativt kan vi melde os under fanerne hos et større bestillingskontor, men deres "husleje" har vi simpelthen ikke råd til at betale — så stor er vores kørselsmængde og indtjening ikke.

Hvis man vil have taxier i landområderne, bør man alvorligt overveje at lytte til, hvad vi siger.

Vi har følgende kommentarer til forslaget:

Først og fremmest mener vi, at der skal være lige ret og pligt for alle, når vi nu har indført demokrati i Danmark.

Når det så er sagt, er der mange uligheder mellem taxi, OST og limousinekørsel, hvilket ikke er nødvendigt. Det er ikke de store omkostninger (under kr. 10.000,-), der skal erlægges, for at få sat et kontrolapparat i sin bil. For OST- og limousinebiler tænker vi på en Tarcograf, således at man tilsigter, at køre-/hviletidsbestemmelserne overholdes. Det sker ikke i dag. Alt for mange Flex-chauffører kører 12-14-16 timer om dagen for at skrabe sammen til en dagløn — og kun fordi, ingen tager sig af, at de ikke bliver aflønnet efter overenskomsten. Vi har nogle grelle eksempler, men ingen er tilsyneladende interesseret i at gøre noget ved det.

En sådan vognmand, der ikke overholder sin chaufførs overenskomst, har frit spil, fordi hverken Flextrafik, Trafikstyrelsen eller A-kassen gør noget. A-kassen vil hellere have chaufføren på vognmandens lønningsliste end på sin egen, uagtet chaufføren ikke får sin reelle løn.

For os er en limousine en forlænget bil indrettet med plys-/lædersæder, vinglas, kaffemaskine, peanuts mv. Bilen er specialbygget, har affektionsværdi og koster i anskaffelse over kr. 500.000,-.

Det er IKKE en almindelig bil, hvor man bare har taget forsædet ud og sat en PC-plade, en knage-række eller bøjlestang op, så man kan køre lægevagtskørsel i den på en limousinebevilling. En sådan bil koster ikke meget og langt under kr. 500.000,-, og det hører ingen steder hjemme, at man hos kommunerne kan fejlfortolke sådan en paragraf. Det er tydeligt for enhver, at en lægevagtsbil og en almindelig dyr taxa ikke er en limousine.

I en limousine kan der sagtens monteres et kontrolapparat, der ikke er synligt og således skæmmer helhedsindtrykket af bilen.

Det er også tilfældet med en OST-bil. Det er ingen undskyldning, at Flextrafik agerer "kørsels-kontor" for OST-biler, for hvem er så kørselskontor, når vi på stationen møder OST-biler, der ikke er på arbejdet for Flextrafik, som samler kunder op? Hvem kontrollerer, at disse biler ikke kører sort? Det er der ingen, der gør.

Hvis bilen var udstyret med en Tarcograf, ville vognmanden være ansvarlig for at svare på, hvor bilen var på et givet tidspunkt, og hvem, der blev kørt med til hvilken pris. Som det er nu, bliver der kørt mange "sorte" ture i OST-biler!

Vi har selv i Faxe kommune anmeldt et par stykker, men ingen er interesseret i at gøre noget ved det. Hvad skal vi så stille op som taxaer?

For så vidt angår erhvervsansvarsforsikringen kan dette ansvar ikke ligge andre steder end hos vognmanden. Det er hans bil, hans bevilling og hans ansvar.

Prisloftet er helt hen i vejret. Vi har ganske udmærkede priser i dag — priser, som kommunalbestyrelsen har godkendt, og som passer til prisudviklingen på diesel, forsikring, skat og afgifter m.v. Det er der ingen grund til at lave om på.

Det vil blive noget bøvl, hvis vi skal have samme priser over hele landet. En tur i byen, hvor der er korte afstande og en kunde på hvert hjørne, koster ikke det samme som en tur på landet, fordi vi skal køre langt efter kunderne. Vi vil under ingen omstændigheder finde os i, at man i København bestemmer vores startgebyr og km.pris, når man end ikke i forslaget har spurgt ind til eller taget landtaxaer med i betragtning. Vi er kun omtalt ganske kort i §43, hvor man allernådigst lader os beholde vores bevilling uden at være tilsluttet et bestillingskontor — måske.

Men det ændrer dog ikke det faktum, at man tvinger love ned over hovedet på os — love, der ikke muliggør, at vi overlever.

Der foreslås ens priser for alle vogne. Det er en fuldstændig håbløs tanke, for hvem vil tage penge med på arbejdet?

En lille vogn koster mindre i både anskaffelse og dieselforbrug end en liftvogn. Hvis dette forslag gennemføres med ens priser for alle, vil der ikke være grundlag for, at en vognmand investerer i en dyr liftvogn med bespændinger og trappemaskine, og det vil jo helt naturligt afstedkomme, at kørestolsbrugere ikke længere kan få taxakørsel. Det var vel ikke lige det, man ville opnå med den ny lov. Det samme gælder for en storvogn uden lift.

Med hensyn til **chaufførkortet** er det jo blot en omskrivning af erhvervskortet. Det er uden betydning, hvad kortet hedder.

Det, der har betydning, er, hvordan man kan få det.

Da vi i sin tid var på kursus for at få taxikørekort, var det sådan, at der i loven stod, at man skulle kunne dansk i skrift og tale. Alligevel var der kursister, der ikke var danske, og fred være med det.

MEN AT MAN TILBØD DEM EN TOLK VAR UTILSTEDELIGT!!

Det har ikke noget at gøre med racisme, men det har absolut noget at gøre med, at alle chauffører skal kunne gøre sig forståelige overfor fru Hansen. Der skal være lige regler for alle, - ellers bliver det "jeg køre taxa — du vise vej" om igen. Dem er der desværre stadig mange af, og vi møder dem hver dag. De fleste møder vi i Flextrafik, og mange af disse chauffører har intet begreb om service eller hvilke personer (at det er patienter, der har brug for hjælp), de kører med. Mange kører også "som død og helvede", fordi de formentlig tror, at de kan køre, som de vil. Det kan de ikke — de kører i en OST-bil beregnet til sygetransport.

Der er ingen tilsyn med deres danskkundskaber, og det skaber utryghed for fru Hansen, hvis hun ikke kan forstå, hvad der bliver sagt.

Med hensyn til **miljøkrav** ser vi gerne, at disse bliver opretholdt. Der vil ikke være taxaer på gaden, hvis de nuværende krav ændres til det bedre, fordi det er et faktum, at det, der står på reg.attesten, slet ikke passer overens med det faktiske antal km, som bilen kører på en liter. Vi kan under ingen omstændigheder stilles til ansvar for, at forretningen Danmark importerer biler, der ikke overholder kravene, og så ikke selv kontrollerer, at "varen" er i orden, før den går i salg.

For så vidt angår **kommunens eventuelle køb af taxidækning** (om aftenen) ser vi ingen grund til, at det skal i udbud, da der ikke kommer til at overstige kr. 500.000,-.

Vi har det svært med, at når man har valgt at søge/have en taxabevilling, at man så ikke vil køre. At være taxivognmand er en livsstil, man har indrettet sig på, så selvfølgelig kører man, når der er brug for det.

I forbindelse med taxiens udstyr og indretning bør man genindføre de gamle regler om indvendige mål. Det er ikke i orden, at man kan køre taxi i en Fiat Punto, når pladsen ikke er til at få en handicappet/gangbesværet eller stor/overvægtig person ind og ud på en ordentlig måde. Kunden bestemmer jo ikke selv, hvilken bil der kommer men må tage den, der lander ved adressen.

Dette bør indføres på alle biler/busser og OST-biler, der udfører erhvervmæssig persontransport.

For så vidt angår arbejdsmiljø og arbejdsstillinger bør det absolut tilstræbes, at man tager hensyn til et ordentligt førersæde, når vi nu sidder der så mange timer.

I dagens taxi er sæderne uhensigtsmæssige, fordi de er formet som en skål, og det gør, at man sidder med knæene over hoftehøjde. Det bevirker, at blodtilførslen til benene bliver nedsat, og det er ikke ok.

Det samme gælder, når man kører med hofteopererede personer, der ikke må bøje hoften over 90 grader. Vi kan ikke indfri disse krav fra lægen og derved bliver den store operation ødelagt med endnu flere smerter for patienten til følge.

Det bør ligeledes tilstræbes, at biler til erhvervmæssig personbefordring udstyres med aircondition og automatgear, hvilket også anbefales i vejledningen fra Arbejdstilsynet. Her godtgøres det, at manuelt gear frarådes.

Det er også beskrevet i Arbejdsmiljøloven, at taxien skal kunne luftes ordentligt ud, så indeklimaet bliver som anbefalet.

Det er således ikke i orden at køre taxi i en Dacia eller lignende med manuelt gear og uden aircondition — hverken for chauffør eller kunde.

De mange tunge løft i vores branche bør der også kikket på. En sammenklappelig kørestol af en helt almindelig kategori bliver tungere end sin vægt, når den skal løftes op og lægges ind i bagagerummet.

Vi har også talt med frikørselsordningen for taxier, der jo er sat helt ud af kraft, men vi mener, at den bør genovervejes. Det lader ikke til, at man har lavet det regnestykke, som vognmanden ser.

Når man køber en taxi på den gamle ordning, frikøres den med 250.000 km/2 år eller 210.000 km/3 år, hvorefter den kan sælges. Den pris, man får for den, bliver brugt til afvikling af den

tilbageværende gæld i bilen, skatter og afgifter samt udbetalingen på en ny. Da de fleste frikørte taxier bliver handlet for et sted mellem kr. 175-200.000,-, er der ikke meget tilbage, når gælden er afviklet.

Der vil desværre altid være personer, der snyder, men det var måske en ide at bruge ressourcer på at fange dem, i stedet for at straffe alle os, der følger loven. Dette kunne måske ske via banken eller revisoren.

Som det er nu, kan vi kun lease en bil på 3 år og kan kun sælge den til en person med et cvr.nr. Det er umuligt at sælge den til en privatperson, der jo selvsagt ikke har mulighed for at erlægge den store afgift.

Pt ligger prisen ved salg af en leasingbil på ca.kr. 30.000,-, når vi har indfriet restgælden på ca.kr. 10.000,-. Disse ca.kr. 30.000,- er end ikke nok til udbetaling til en ny bil.

På den måde stopper man naturligvis evt. snyd, men man stopper også et helt erhverv i at købe en ny bil, der kan indrettes efter Arbejds miljølovens bestemmelser.

Konsekvensen af den manglende frikøringsmulighed har bevirket et ringere arbejdsmiljø og dårligere trafiksikkerhed, når vi bliver nødt til at købe billige biler, der ikke har udstyr, så det gør det behageligt at køre som både fører og kunde.

Bilerne bliver ikke skiftet ud med miljørigtige biler — det er for dyrt — og bilparken vil efterfølgende blive ældre.

Det vil i øvrigt også være svært at få en ansvarlig chauffør, der er glad for sit job, hvis man tilbyder ham noget billigt skrammel at køre i. Han bliver ligeglad med det hele, og det er ikke ok, når man bevæger sig i trafikken i så mange timer.

Vi håber, at man vil tænke vores oplysninger med ind, når det næste høringsforslag bliver sendt ud.

Med venlig hilsen

Kenneth Hansen, Haslev Taxi

Niels Groth & Nellie Proustgaard, Taxi Rønnede

Henning Stich, Stevns Taxa

Niels Specht, Korskildebilen



Hørings svar I Forslag til Taxilov

Kapitel 1 – Anvendelsesområde

Ad § 1, stk. 1

- **'For at opnå fortjeneste'** kan med fordel i selve lovteksten præciseres til at være 'med henblik på at opnå fortjeneste' og som defineret i gældende lovgivning for ikke at risikere at åbne op for eventuelle tvivlsspørgsmål omkring definering af samkørsel.

2, stk. 2 og 3

- **Vilkårlig dispensationsmulighed fra gældende lovgivning.** Det er problematisk, såfremt man fra lovgivningsmagts side yderligere åbner op for, at der ved de større arrangementer, som alle landets nuværende vognførere lever af, kan dispenseres fra gældende lovgivning.

Dette specielt taget i betragtning, at der ikke p.t. findes større arrangementer i fx Aarhus, hvor varen overordnet set ikke kan leveres, heller ikke i forbindelse med, at Aarhus er europæisk kulturhovedstad i 2017, og historisk har der været et yderst begrænset behov.

Kapitel 2 – Tilladelser

Ad §§ 3 og 4

- **Anvendelse af tilladelser.** Det vil være dybt betænkeligt, såfremt de tilladelser, der udløber i overgangsperioden umiddelbart vil kunne konverteres og anvendes til det i § 4, stk. 1 anførte, jfr. § 47.
- Noget sådant vil kunne betyde en oversvømmning af markedet for taxier fra 1. januar 2018, og lovgivningsmagten vil med et slag ødelægge forretningsgrundlaget og dermed skade kreditbevillingsvilkårene både for samtlige landets taxiforretninger og landets enkelte vognmænd. Noget sådant vil være alvorligt, og der advares mod dette.
- **Ibrugtagning af tilladelser.** Det anbefales at sikre, at tilladelser skal være taget i brug senest tre måneder, så skuffetilladelser undgås, idet noget sådant vil kunne være ødelæggende for markedet.
- **Ophævelse af antalsbegrænsning og geografisk begrænsning samt kørselspligt.** Det vil ligeledes være problematisk for den nuværende branche og ikke mindst for kunderne, såfremt antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning ophæves.

Det vil betyde, at stort set alle taxier og måske især landtaxier vil holde inde ved banegården i de større byer, og at det vil blive umuligt at få en taxa i de mindre byer.



Det vil kunne ødelægge markedet og indtægtsgrundlaget for vognmænd, der har etableret en forretning i de større byer, da alle landets taxier vil søge hen, hvor der er mest indtjening. At ophæve den geografiske begrænsning med så kort varsel over for et helt erhverv, der har foretaget så omfattende investeringer af indgribende privatøkonomisk karakter på grundlag af den nuværende markedsmæssige situation, vil klart ikke være anbefalelsesværdigt. Det er jo netop af samme grund, at kommunerne rundt om i landet på baggrund af en række analyser af indtægtsgrundlaget og de økonomiske forhold for vognmændene har accepteret at reducere bevillingsantallet med fx 20 procent.

Det betyder også, at kunder uden for de allerstørste byer ikke fremover vil kunne forvente at få en taxa.

Ophævelsen af kørselspligten vil også skade kunderne i de større byer. Det vil betyde, at kunderne ikke nødvendigvis vil kunne få en taxa, når de har brug for det. Kunderne vil kun kunne få en taxa, når det er rentabelt at have en bil på gaden og i givet fald kun, hvis turen i sig selv er rentabel, og der ikke lige er en bedre tur at køre.

Ad § 4, stk. 1, nr. 2

Limousinekørsel. Taxier og limousiner bør ligestilles i forhold til bestilte ture, og der bør ligeledes her oprettes et krav om håndtering af limousinekørsel via kørselskontorer for at undgå en række sager om misbrug og kørsel i strid med lovudkastet og sikre forbrugerbeskyttelsen.

Ad § 4, stk. 1, nr. 3

- **Opdeling af kunder.** Det er yderst problematisk, at der i udkastet til aftaleteksten opereres med en opdeling af taximarkedet i et marked til kørsel for private og et marked for kørsel for det offentlige, og at der kun lægges op til, at privatkørsel skal ske via kørselskontorerne i fremtiden. Noget sådant vil være decideret ødelæggende for branchen, såfremt al taxikørsel ikke fortsat skal håndteres af kørselskontorer.

Det vil fx betyde, at kørselskontorerne ikke i fremtiden vil have mulighed for at byde på offentlige udbud uden risikere at komme i strid med strafbelagte bestemmelser i konkurrenceloven. Det vil kunne medføre højere udbudspriser på kørsel for det offentlige og samtidig en mere risikobetonet ydelse fra en lang række individuelle vognmænd.

- **Definitionen af offentlig kørsel.** Definitionen af offentlig kørsel er problematisk, idet begrebet udvides til også at omfatte kørsel som en kommune selv udbyder, fx skolekørsel.

Ad § 4, stk. 2

- **Salg og tilslutningspligt.** 'Taxikørsel' i § 4, stk. 2 bør ændres til 'erhvervsmæssig personbefordring', og det er yderst vigtigt, at 'salg af taxikørsel' i § 4, stk. 2 defineres som værende både gadeture og bestilte ture. Det modsatte vil give konkurrence på ulige vilkår.



Kørselskontorernes adgang til at byde på kørselsopgaver, som offentlige myndigheder udbyder med hjemmel i lov, bør fremgå direkte af lovteksten og ikke af bemærkningerne for at sikre, at kørselskontorerne ikke kommer i karambolage med konkurrencelovgivningens bestemmelser.

Ad §§ 5 og 6

- **Forskelle i krav til kørselskontorer.** Der må gælde samme krav for alle virksomheder i Danmark, der driver samme form for erhverv, og der opfordres kraftigt til at opretholde de i § 5 anførte krav for alle kørselskontorer, så der sikres en mindste egenkapital i alle taxiselskaber som anført i § 5.
- **Præcisering af geografisk område.** Sondringen mellem land- og bydistrikter er uklar. Dette er yderst problematisk, og der bør - som i dag - opretholdes krav om, at selv mindre byer å la Odder, Ebeltoft og Nykøbing Mors defineres som bydistrikter for ikke at affolke sådanne områder rent taximæssigt til skade for både vognmænd og kunder i de lidt større byer.

Ad § 7, stk. 2, nr. 7

- **Uddannelse.** Uddannelseskrav til chauffører skærpes fremadrettet på bekostning af uddannelse af vognmænd. Der ønskes ikke samlet set et ringere uddannelsesniveau i branchen end i dag således, som der lægges op til i lovudkastet. Det er problematisk at afskaffe erhvervsførerbeviset, der udgør grundstenen i den håndværksmæssige del af faget, og den nuværende danske regulering gavner faget.
- **Sprogkrav.** Opretholdelse af nuværende sprogkrav er vigtigt både for kunder og erhvervet.

Ad § 11

- **Tilsyn.** Den i § 11 anførte tilsynspligt bør tillige omfatte tilsyn i medfør af § 10. For eksisterende tilladelser til kørsel for offentlig myndighed kan tilsynsplikten eventuel varetages af trafikelskaberne.

Kapitel 3 - Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald af tilladelser m.v.

Ad § 12, stk. 1

- **Færdselslovgivningsforseelser.** Der er her tale om en betydelig skærpelse, som er indgribende for retten til fri erhverv. Det anbefales at fjerne § 12, stk. 1, nr. 1, litra b.

Ad § 13, stk. 1

- **Tilladelse til at drive kørselskontor.** Det giver ikke umiddelbart mening her at tale om 'indehaveren', da alle landets bestillingskontorer i dag ejes af en lang række medlem-



mer, indehavere. Det bør præciseres i direkte i lovteksten, at der henvises til den juridiske person.

Ad § 14, stk. 1, nr. 3

- **Tilbagekaldelsesadgang ved overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningens regler om hvileperiode og fridøgn.** Det kan ikke anbefales at åbne op for at fratage personer adgang til deres erhverv i modsætning til andre erhverv, hvor overtrædelse alene sanktioneres efter arbejdsmiljølovgivningen. Bestemmelsen rummer her ret indgribende en fratagelse af lønmodtagerens adgang til at udøve sit erhverv.

Ad § 18, stk. 2 og 4

- **Bortfald af tilladelse til at drive kørselskontor ved den ansvarlige leders fratræden.** Noget sådant er hverken hensigtsmæssigt eller operationelt håndterbart. Der bør indskrives, at der i givet fald i en periode svarende til gældende lovgivning *skal* gives en midlertidig tilladelse til fortsat drift ved fratræden, så ikke hele virksomhedens eksistens kommer i fare ved en eventuel afskedigelse eller opsigelse, idet der alene *kan* gives en midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny ansvarlig leder.

Kapitel 4 – Kørselskontorets pligter

Ad § 20, stk. 1

- **Kørselskontorets pligter.** GPS-koordinater som anført i § 20, stk. 1, nr. 8 med mulighed for efterfølgende at se den kørte rute på et kort afstedkommer et krav om en særdeles omfattende datakapacitet både overførselsmæssigt og lagringsmæssigt, da der i givet fald vil skulle lagres oftere end nuværende systemer i markedet. Der vil fx skulle lagres hvert femte sekund pr. tur, og ved en tur på fx 30 minutter vil noget sådant således afstedkomme 360 lagringer bare på denne ene tur. Hos de lidt større bestillingskontorer eksisterer flere millioner ture.
- **Persondataforordningen.** Det i § 20 stk. 1 anførte bør stemmes af med persondataforordningen, idet flere af de i § 20 anførte krav er vanskelige at tage højde for rent operationelt i praksis, hvis den umiddelbart implementerbare persondataforordning også skal overholdes. Det bemærkes i den forbindelse, at det er vanskeligt at se en løsning på, hvordan man i praksis skal håndtere og få samtykke til registrering og opbevaring af data om kunderne (navn, telefonnummer, i visse tilfælde oplysning om sygdom, handicap, m.v.).

Ad § 20, stk. 2

Data. Bestemmelsen bør udgå, da en tilsvarende bestemmelse ikke forefindes i andre erhverv.



Ad § 20, stk. 3

- **Årlig systemrevision.** Krav om årlig systemrevision alene for systemrevisionens skyld er ikke hensigtsmæssig. Det anbefales at lade det være op til virksomhederne at sørge for at efterleve kravene, så ikke lovgivningsmagten blander sig i operationel virksomhedsdrift og pålægger virksomhederne yderligere, omfattende udgifter til revision i så henseende.

Ad § 20, stk. 6

- **Klagenævn.** Som bestillingskontorerne er skruet sammen i dag er der ikke mulighed for at bidrage til finansieringen af et klagenævn. Bestillingskontorerne er i dag forpligtet til rent lovgivningsmæssigt at levere et 0-resultat, og der er således ikke nogen form for egenkapital opsparet i nogen af landets nuværende bestillingskontorer, som kan overgå til de nye kørselskontorer.

Finansiering kan ske via den finansiering, der allerede må foreligge til kommunernes drift af taxinævn m.v.

Ad § 20, stk. 7

- **Strafansvar.** Der er tale om en særstraffelovgivning for virksomhedsdrift / drift af kørselskontorer. Det er ikke bestillingskontorerne / kørselskontorerne, der har råderet over hvilken kørsel, der de facto udføres. Strafsanktioneringen skal ske over for dem, der foretager forseelsen.

Ad § 20, stk. 8

- **Erhvervsansvarsforsikring.** Dette bør ændres til gældende praksis for en lang række bestillingskontorer i dag således, at kørselskontorerne skal tegne en erhvervsansvarsforsikring i stedet for at have ansvaret for, at andre eventuelt gør det.

Kapitel 5 – Prisberegning og prisloft

Ad § 21, stk. 1

- **Nationalt prisloft.** Det er vigtigt at sikre, at prisloftet sættes så højt, at det kan rumme de nuværende forskellige prislofter rundt om i landet og samtidig give mulighed for også at kunne levere et kvalitetsprodukt.

De enkelte selskaber skal endvidere have mulighed for at annoncere en mindstepris for kørsel i landdistrikter. Alternativt ønsker ingen at køre i landdistrikter, hvor der vil være mange tomme returkilometer eller på tidspunkter, hvor der ligeledes vil være megen tomkørsel.



Ad § 21, stk. 2

- **Særlige dage.** Alle helligdage bør defineres som såkaldt særlige dage, ligesom taksten på lige fod bør reguleres ved større arrangementer svarende til særlige dage, da udbud og efterspørgsel alligevel - om fornødent - vil regulere prisen i nedadgående retning. Herved sikrer man sig samtidig at have tilstrækkeligt antal vogne på gaden.

Ad § 22

- **Fastprisaftaler.** Fastpristure bør ikke være underlagt regulering i forhold til tid eller turens længde.

Kapitel 6 - Biler og udstyr

Ad § 25

- **Krav om taxameter.** Det er afgørende, at der etableres de samme regler for kontrolapparater for alle kørselstyper og kørselsydelse - også ved kørsel for det offentlige.

I benægtende fald er der ved kørsel for trafikselskaber åbnet op for mulige skatteunddragelser ved egenbetalinger, da egenbetalinger ikke nødvendigvis indgår som omsætning i kørsel for trafikselskaber.

Tilsvarende bør der indføres kontrolapparater for limousinekørsel, hvor der heller ikke i dag eksisterer nogen kontrolfunktion i forhold til Skat, så alle tilladelsesindehavere stilles ens konkurrencemæssigt, og taximarkedet ikke bliver undergravet af eventuel manglende skattebetaling fra limousiner.

Ad § 27, nr. 1

- **Prisen på 10 km tur.** Angivelse på bilerne af noget sådant er irrelevant for langt størstedelen af virksomhedens kunder og bør som sådan udgå, og der bør som følge heraf konsekvensrettes i den strafsanktionerede bestemmelse.

Hertil kommer, at en tur på fem kilometer kan blive langt dyrere end en standard ti-kilometerstur ved anvendelse af paralleltakstsystemet. Noget sådant kan således give anledning til megen usikkerhed hos kunderne på en dag med megen trafik, og troværdigheden til de respektive taxametre vil blive svækket, og det vil kunne give anledning til unødige konfliktsituationer mellem chauffør og kunde.

Kapitel 7 - Mulighed for at en kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor

Ad § 29, stk. 3

- **Takster.** Der bør gives hjemmel til at fastsætte en pris, som markedet vil køre til i landdistrikter med megen tomkørsel.



Kapitel 11 - Straffebestemmelser

Ad § 35

- **Straffebestemmelser.** Der er tale om en særstraffelovgivning for virksomhedsdrift / drift af kørselskontorer, som gør, at kvalificerede ledere af kørselskontorer med en flerhed af ejere formentlig kan risikere at søge ud af branchen. Man kan som ansvarlig for et kørselskontor ikke påtage sig hæftelse for noget, som man ikke ansættelsesretligt er herre over. Det er ikke bestillingskontorerne, der ejer bilerne og ansætter chaufførerne. Strafsanktioneringen skal ske over for dem, der har ansættelsesretten.
- **Data.** Kørselskontorerne kan alene sikre de data, som de får, og kørselskontorerne kan ikke decideret indestå for disse data.
- **Hæftelse og yderligere strafsanktionering.** Yderligere hæftelse end i dag vil medføre langt mere vidtgående regler end dansk rets almindelige regler for virksomhedsdrift, og noget sådant er jo ikke i overensstemmelse med tankerne om en liberalisering af markedet.

Kapitel 12 - Kundgørelser og EU-forhold

Ad § 40

- Det foreslås, at bestemmelsen alene skal finde anvendelse for umiddelbart implementerbare EU-regler for at sikre operationelt anvendelige regler i Danmark.

Kapitel 13 - Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.

Ad §§ 41 - 49

- **Overgangsperiode.** Overgangsperioden er for kort, hvis ikke det ønskes at ødelægge forretningsgrundlaget for den eksisterende taxibranche. Der anbefales en væsentlig længere overgangsperiode, de skatteretlige afskrivningsregler i kombination med allerede foretagne investeringer taget i betragtning.
- **Antalsbegrænsninger og geografiske begrænsning for kørselskontorer.** Der bør gives en langstrakt ordning til at ophæve den geografiske begrænsning og antalsbegrænsningen for ikke risikere at ødelægge forretningsgrundlaget for eksisterende bestillingskontorer. Gives noget sådant ikke, kan forudsætningerne for en række nuværende bestillingskontorers kreditbevillingsvilkår ændres 'over night' og dermed destabilisere markedet. Således vil en række leverandører / kontraktpartnere i forhold til mange offentlige kørsler kunne forsvinde i kraft af en række konkurser.

Det bemærkes i den forbindelse, at en lang række nuværende bestillingskontorer har foretaget omfattende investeringer i tillid til eksisterende lovgivning - investeringer i form af fx nye anlæg, som afskrives over 10 år.



Ad § 43, stk. 3 og 4

- **Tilslutning til henholdsvis bestillingskontorer og kørselskontorer.** Det er anbefalelsesværdigt, at der bliver pligt for alle indehavere af tilladelser til taxikørsel til at tilslutte sig både bestillingskontor og kørselskontor i overgangsperioden. Alternativt bør der etableres pligt for taxivognmænd til tilslutning til en holdingkonstruktion, som bliver ejer af nuværende bestillingskontor og kommende kørselskontor.

Dette for at undgå væsentlig misligholdelse af eksisterende kontrakter og for samtidig at sikre, at det vil være muligt at få nye vognmænd ind til at køre eksisterende kontraktkørsel, hvor kontrakterne er indgået med de nuværende bestillingskontorer og for at undgå en lang række komplekse aftaleretlige konstruktioner inter partes mellem bestillingskontorernes ejere og kørselskontorernes ejere, og at alle landets nuværende bestillingskontorer skal have omkostninger forbundet med at have flere selskaber.

Ad § 45, stk. 2

- **Medbringelse af kursusbevis.** Bestemmelsen er overflødig, eftersom kursusbevis er en forudsætning for erhvervelse af førerkort.

Ad § 47

- **Ombytning af tilladelser.** Det er yderst problematisk, såfremt nuværende tilladelser, der udløber inden 2020, kan ombyttes til en universaltilladelse, og tilladelsehaverne dermed kan få andre kørselstyper blot ved opfyldelse af de yderligere krav, der er forbundet hermed.

Det vil være ødelæggende for landets nuværende taxivognmænd, idet det må forventes, at andre eksisterende tilladelsestyper vil ønske at konvertere med det samme, og markedet dermed med & kan blive oversvømmet af taxitilladelser.

Det anbefales at lade de anførte tilladelser udløbe, når deres kontraktperiode udløber. Ombytning af tilladelser bør indgå som en del af det i § 46 opregnede antal.

Ad tilhørende regulering

- En ny taxilov medfører konsekvensregulering i tilhørende bekendtgørelser. En sådan er ikke en del af nærværende høringsproces og vil kunne afstedkomme en lang række yderligere input.

Afsluttende bemærkninger

Ovenstående udgør de konkrete ændringsforslag.

Det er positivt, at aftaler om optagelse i kørselskontorer med den nye lov bliver et privatretligt anliggende. Det vil utvivlsomt medføre et bedre serviceniveau hos mange af landets taxiselska-



ber, når der ikke i fremtiden bliver pligt til at optage tilladelseshavere, og vognmændene selv kan vælge, hvem de vil drive forretning sammen med.

Dog står det uklart, hvad man overordnet ønsker at opnå med fremlagte lovforslag, eftersom hverken taxiselskaber, vognmænd, chauffører eller borgere får glæde af de gennemgribende forandringer, som ophævelse af geografiske begrænsninger, antalsbegrænsning og kørselspligt udgør.

Fra et taxaselskabs økonomiske perspektiv er det naturligvis positivt, at selskaberne får mulighed for at afvise urentable ture, men for borgerne vil det være stærkt utilfredsstillende, hvis garantien for taxidækning over hele landet fjernes.

Det er også stærkt bekymrende, at lovforslaget ændrer markedsvilkårene for en hel branche blandt andet i form af ophævelse af antalsbegrænsning og den geografiske begrænsning.

Der er en risiko for, at økonomi og kreditbevillingsvilkårene for de eksisterende selskaber og landets nuværende selvstændige vognmænd forringes, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for et helt erhverv.

11. august 2017

Aarhus Taxa og Horsens Taxa*

Aarhus og Horsens Taxa blev grundlagt i 1924 og ejes af de tilknyttede vognmænd.

Aarhus og Horsens Taxa er en koncern bestående af Foreningen Taxa f.m.b.a., Taxas Kundecenter f.m.b.a, Komplementarselskabet AAT og Jysk Taxi P/S. Koncernen ejes af cirka 170 vognmænd.

Med cirka 700 tilknyttede medarbejdere i form af chauffører, vognmænd og medarbejdere i administrationen er Aarhus og Horsens Taxa et af landets største taxiselskaber.

Hvert år kører koncernens biler cirka 1,7 millioner ture, og koncernen håndterer langt over en million bestillinger via telefon, app, internet-, auto- og VIP-booking.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholmskanal 27 F
1220 København K

14. august 2017

Sagsbeh.: ANAG

Bemærkninger til høring over udkast til forslag til taxilov

J.nr.: 00.00.00-A001758-17

Taxinævnet i Region Hovedstaden takker for det af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets fremsendte udkast til forslag til taxilov.

Region Hovedstaden
Frederiksberg Rådhus

Taxinævnet har følgende bemærkninger til lovforslaget:

2000 Frederiksberg
www.taxinaevn.dk

Økonomiske konsekvenser for kommunerne af lovforslaget

Telefon: 3821 2750

E-mail: taxi@frederiksberg.dk

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger (afsnit 3), at kommunerne vil opnå en besparelse på ca. 10 mio. kr. svarende til de årlige udgifter til tilsyn med de udstedte tilladelser. Kommunernes udgifter til administration af den nuværende taxilov er imidlertid klart lavere, hvorfor den samlede kommunale besparelse ikke vil være i omegnen af 10 mio. kr.

Taxinævnet i Region Hovedstaden finansieres ifølge dets vedtægter af de deltagende kommuner efter indbyggertal per 1. januar det år, budgettet vedtages, i den udstrækning de ikke kan dækkes af indtægter fra udstedelse af tilladelser, førerkort, trafikbøger og lignende. I 2016 er der blandt Taxinævnets 28 medlemskommuner' tilsammen opkrævet 2.438.000 kr., svarende til ca. 1,41 kr. per indbygger i nævnets område.

Når henses til at mindst halvdelen af landets taxi-, limousine og sygetransporttilladelser, er udstedt af Taxinævnet i Region Hovedstaden, har det formodningen i mod sig, at landets 70 øvrige kommuner tilsammen afholder udgifter til administration af den nugældende taxilov på et beløb svarende til 7,6 mio. kr.

Dertil kommer at mange kommuner vil skulle påregne en væsentlig ekstra udgift til at sikre en passende taxibetjening jf. lovforslagets § 29. I bemærkningerne til lovforslaget (afsnit 2.9.2 og til § 29) anføres det, at muligheden for at indgå kontrakt med et kørselskontor må forventes anvendt af kommunerne i landdistrikterne.

— ~~Albertslund Kommune, Allerød Kommune, Ballerup Kommune, Brøndby Kommune, Dragør Kommune, Egedal Kommune, Fredensborg Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederikssund Kommune, Furesø Kommune, Gentofte Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Gribskov Kommune, Halsnæs Kommune, Herlev Kommune, Hillerød Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hørsholm Kommune, Ishøj Kommune, Københavns Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Rudersdal Kommune, Rødovre Kommune, Tårby Kommune, Vallensbæk Kommune samt Helsingør Kommune.~~

Det er Taxinævnets vurdering, at de kommuner, der vil skulle betale for en passende taxibetjening ikke kan begrænses til landdistriktskommuner alene. Taxinævnet har allerede efter den nugældende taxilov været nødt til at indgå en aftale med et bestillingskontor for at sikre taxibetjening i Halsnæs og Gribskov kommuner (nævnets yderområder). Som betaling herfor har Taxinævnet opslået 10 ekstra tilladelser med geografisk begrænsning. Vognmændene, der har fået disse tilladelser, har til gengæld skulle forpligte sig til at være tilsluttet det pågældende bestillingskontor og til at indgå i en af bestillingskontoret administreret vagtordning. Selvom bestillingskontoret har fået betaling i form af indtægter for pladslejen fra de 10 ekstra taxitilladelser, svarende til ca. 800.000 kr./årligt, er problemet med taxibetjeningen i nævnets yderområder fortsat ikke løst.

Taxinævnet forudser derfor, at mange af landets kommuner vil blive pålagt en ikke uvæsentlig ekstra udgift som følge af lovforslaget.

Endelig tager lovforslaget ikke højde for de udgifter, kommunerne vil få ifm. overdragelse af eksisterende sager jf. bemærkninger til lovforslagets § 42, stk. 5.

Miljømæssige konsekvenser af lovforslaget

Al empiri fra udlandet, hvor antalsbegrænsningen er blevet ophævet, viser, at taxierne flytter sig fra land-områder og mindre byer og over til større byer, metropoler og trafikknudepunkter. De danske vognmænd og chauffører agerer allerede efter den nugældende taxilov som deres udenlandske kolleger jf. det forhold, at Taxinævnet for at sikre taxibetjening i nævnets yderområde har været nødt til at indgå en aftale med et bestillingskontor. Ligesom der i dag er store udfordringer med taxier, som holder uden for lufthavnens område/ på villavejene i Tårnby Kommune i håb om at få en lufthavnstur.

Taxinævnet forudser derfor, at lovforslaget vil få væsentlige miljømæssige konsekvenser i form af en markant øget luftforurening i bl.a. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune som følge af for mange cirkulerende vogne.

§§ 3 og 5

Taxinævnet finder ift. personligt drevet virksomheder, at ministeriet bør genoverveje formålet med egenkapitalkravet jf. lovforslagets §§ 3, stk. 2 og 5, stk. 2, når henses til at en ansøger, der har egen kontante midler ifølge bemærkningerne til lovforslagets § 3 kan dokumentere opfyldelse af egenkapitalkravet ved en erklæring afgivet af en registreret eller statsautoriseret revisor. Med nævnets kendskab til branchens kreativitet, vil "posen med kontanter" meget let kunne udlånes til den næste ansøger i rækken efter besøget hos revisoren.

Ministeriet kan overveje at indføre en skærpet kontrol for de vognmænd, der opfylder egenkapitalkravet med kontante midler.

Det bør præciseres i lovforslagets §§ 3, stk. 6, nr. 1, og 5, stk. 6, nr. 1, om der ved vurderingen af om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 2, nr. 7 (god skik i branchen), også

kan indgå oplysninger, der stammer fra den nugældende taxilov. Sammenhængen mellem den nugældende - og nye taxilov bør konsekvent præciseres i lovforslaget.

§ 7

Taxinævnet henleder ift. lovforslagets § 7, stk. 2, nr. 5, ministeriets opmærksomhed på, at ikke alle lovovertrædelser står lige længe på den private straffeattest, og at overtrædelser af særlovgivningen, herunder taxiloven og færdselsloven, slet ikke fremgår af den private straffeattest. Ministeriet kan i stedet overveje at indhente den offentlige straffeattest.

Det er uklart, hvorvidt ministeriet fremadrettet i forbindelse med lovforslagets § 7, stk. 2, nr. 6 (udføre jobbet i overensstemmelse med god skik inden for branchen) vil tage højde for kommunernes administration af den eksisterende taxilov fx ifm. chauffører, der har fået tilbagekaldt deres førerkort efter den eksisterende taxilov.

Ift. indholdet af kvalifikationskurset jf. lovforslagets bemærkninger til § 7, stk. 2, nr. 7, bemærker Taxinævnet, at det nye kvalifikationskursus ikke blot er en sammenlægning af det tidligere kvalifikationskursus og erhvervskørerkort, men også af vognmandskurset.

Ved Taxinævnets seneste uddeling af taxitilladelser i 2016, var det Taxinævnets opfattelse, at langt fra alle nye vognmænd havde forståelse for, hvad det vil sige at være selvstændig erhvervsdrivende. Med henblik på at undgå/ minimere antallet af personlige konkurser, kan det anbefales, at der som led i det nye kvalifikationskursus også undervises i økonomi, skat og moms, forsikringsforhold, arbejdsret o.lign.

Ift. lovforslagets § 7, stk. 4, bemærker Taxinævnet, at flere af nævnets ansøgere har bopæl i Sverige og/eller har boet i udlandet inden for de seneste fem år, hvorfor nævnet anmoder disse ansøgere om at forevise straffeattester fra udlandet.² Det er Taxinævnets erfaring, at udenlandske straffeattester sjældent udstedes digitalt, hverken fra lande i eller uden for EU. Udenlandske straffeattester vil derfor ikke uden videre kunne verificeres, hvis de blot fremsendes digitalt.

§ 8

Det er Taxinævnets erfaring, at en del vognmænd har skattegæld, der overstiger 100.000 kr.³ Ministeriet kan overveje at gøre gyldighedsperioden af universaltilladelse kortere eller at fortage en regelmæssig kontrol i samarbejde med Skat.

§ 9

Det er Taxinævnets erfaring, at indberetningen fra politiet ikke nødvendigvis sker i alle tilfælde eller sker med en vis forsinkelse. I mange tilfælde ser Taxinævnet derfor først chaufførernes domme ifm. fornyelse af førerkortet.

² Jf. § 2, stk. 3 i den nugældende taxibekendtgørelse (bek. nr. 405 af 8. maj 2012).

³ I 2015 fornyede Taxinævnet ca. halvdelen af taxitilladelse opslået i Region Hovedstaden, ca. 500 vognmænd blev i den forbindelse tjekket. Ca. 10 pct. af disse vognmænd havde gæld til det offentlige, der oversteg 100.000 kr.

Ministeriet kan i stedet overveje at gøre gyldighedsperioden af chaufførkortene kortere end 5 år, eller at forpligte chaufføren til selv at indberette, hvis vedkommende "får pletter" på sin straffeattest i løbet af chaufførkortets gyldighedsperiode.

§ 10

Det undrer Taxinævnet, at lovforslagets § 10 blot er en videreførelse af den eksisterende taxilovs § 5, stk. 5. Højesteret fastslog som bekendt i februar 2015, at bestemmelsen ikke indeholder det fornødne hjemmelsgrundlag for at kunne stille krav om, at indehavere af tilladelser til at udføre taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ud fra en samfundsmæssige betragtning er det forkasteligt fortsat at tillade, at medarbejderne i en hel branche ikke pålægges krav om selv at spare op til deres pension via en i overenskomsten aftalt arbejdsmarkedspension.

Lovforslaget synes ligefrem at skabe en udhuling af chaufførens indtjeningsgrundlag. Det skyldes, at lovforslaget fortsat tillader, at vognmændene benytter overenskomster, der er baseret på provisionsaf-lønning, og som ikke indeholder en arbejdsmarkedspension, samtidig med at tilbagekaldelsesgrundlaget for chaufførkort udvides til også at omfatte overtrædelser i arbejdsmiljølovgivningen om hvileperioder og fridøgn, jf. lovforslagets § 14, stk. 1.

§§ 12-14

Taxinævnet foreslår, at eksemplerne i lovforslagets § 12, stk. 1, nr.1) b, ikke opregnes udtømmende. Der kan af andre relevante overtrædelser af færdselslovgivningen fx nævnes kørsel for rødt lys og ubetinget vigepligt.

Fsva. lovforslagets § 12, stk. 4, bør det præciseres, hvorvidt en chauffør, der har fået tilbagekaldt sit chaufførkort på tid skal genansøge om at få det udleveret eller vedkommende får det tilbage automatisk.

Taxinævnet finder ift. lovforslagets § 14, at når lovforslaget foreskriver en model, hvor vurderingen af, om chaufførkort skal tilbagekaldes, foregår separat fra behandlingen af kundeklager, er det væsentligt, at der sker en regelmæssig indberetning fra kørselskontorerne til Transport, Bygge — og Boligstyrelsen, således at styrelsens vurdering af tilbagekaldelsesgrundlaget ikke alene kommer til at afhænge af, om kunderne også klager til klagenævnet.

Taxinævnet foreslår, at kørselskontorerne forpligtes til (regelmæssigt) at indberette samtlige kundeklager til Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen for derved at sikre, at styrelsen har det fulde overblik til at vurdere grundlaget for en tilbagekaldelse og proportionaliteten af tilbagekaldelsen ift. tilbagekaldelsesperioden.

For at sikre lige konkurrencevilkår mellem taxikørsel og de øvrige former for erhvervsmæssig transport bør alle indehavere af universaltilladelse forpligtes til løbende at indberette klager til Transport, Bygge —og Boligstyrelsen.

Taxinævnet bemærker ift. sager om nægtelse af fornyelse af /tilbagekaldelse af tilladelser (især førerkort og taxitilladelser), at det ikke er usædvanligt, at der i disse sager indgår forhold, som er strafbare, enten efter straffeloven eller efter særlovgivningen, men som ikke har givet anledning til strafferetlig forfølgning. Som eksempel herpå kan nævnes blufærdighedskrænkelser eller uretmæssig benyttelse af en kundes betalingskort, som den pågældende kunde ikke har ønsket at anmelde til Politiet. Der udover er ulovlig hyresøgning og kørselsværing strafbart efter den nugældende taxibekendtgørelse.

Det er heller ikke usædvanligt at afgørelse om nægtelse af fornyelse/tilbagekaldelse af tilladelser støttes på en blanding af pådømte strafbare forhold og på andre forhold.

Det undrer derfor Taxinævnet, at lovforslaget ikke indeholder upådømte forhold (fx misbrug af kreditkort, trusler, hasarderet kørsel, vold eller blufærdighedskrænkelser begået mod taxikunder) som tilbagekaldelsesgrundlag for hverken vognmænd, chauffører eller kørselskontorindehavere.

Taxinævnet finder, at lovforslaget kan give anledning til en uhensigtsmæssig og vanskelig administration. Det skyldes, at afgørelser om strafbare forhold efter den pågældendes begæring vil skulle domstolsprøves i strafferetsplejens former, hvorimod afgørelser, der støttes på ikke strafbare forhold på den pågældendes begæring vil skulle indbringes af myndigheden for de civile domstole i den borgerlige retsplejens former. Efter Taxinævnets opfattelse kan afgørelser i blandet sager ikke med mening splittes op i to og behandles — og domstolsprøves — efter hver sit regelsæt. Taxinævnet erindrer i den forbindelse ministeriet om, at Højesteret i øjeblikket behandler nævnets påanke af landsrettens afgørelse (sag 20. afd. B7915).

§ 16

Det er uklart, hvilke bestemmelser der henvises til i lovforslagets § 16, stk.4, da lovforslagets § 15 ikke indeholder de litraer, der henvises til.

§ 18

Der henvises i lovforslagets § 18, stk. 1 to gange til § 3, stk. 2, nr. 3.

§§ 21-23

Taxinævnet bemærker overordnet, at lovforslaget vil medføre, at taximarkedet vil skrumpe gevaldigt ind, hvorfor prisen for taxikørsel må forventes at stige ift. den nugældende lov. Det skyldes følgende forhold. For det første, at hoteller, lufthavnen m.fl. fremover vil få deres egne universaltilladelser og selv stå for limousinekørslen af deres kunder. For det andet, at limousinekørsel vil overtage den del af taximarkedet, der i dag er bestilte ture, fordi det alene er taximarkedet, der er underlagt priskontrol.

Det anføres i lovforslagets almindelige bemærkninger (afsnit 2.7.2), at formålet med reformen af taxilovgivning er at skabe nye rammer for branchen, så der kan skabes øget konkurrence til gavn for forbrugere. Når henses hertil undrer det Taxinævnet, at kørselskontorerne i følge bemærkninger til lovforslagets § 21 alene må ændre deres takster på taxikørsel (det nationale prisloft) kvartalsvis eller sjældnere.

Dette ses som en forringelse af den nugældende taxilov, hvor de af Taxinævnet/ kommunalbestyrelse fastsatte maksimaltakster til en hver tid kan sænkes. I Taxinævnets område har det ene af bestillingskontorerne siden maj 2016 kørt med en nedsat kilometertakst på centralture uden for myldretiden.

Taxinævnet bemærker ift. fastsættelsen af det nationale loft jf. bemærkninger til lovforslagets § 21, at ministeriet skal være opmærksom på, at branchens mulighed for fuld omkostningsdækning ikke medfører, at der væltes udgifter over på forbrugerne, som ikke er reelle. Fx hvis bestillingskontorerne priskon-kurer på de øvrige former for erhvervsmæssig transport og overvælter evt. tab fra disse konkurrenceud-satte markeder i prisloftet. Aktuelt fra nævnets område kan nævnes det gebyr, som lufthavnen har opkrævet siden 2015, hvor lufthavnen indgik TMS-aftalen med bestillingskontorerne. Forbrugerne får ikke del af de penge, som Lufthavnen hvert kvartal belønner det bedst performende bestillingskontor med, men branchen ønsker samtidig, at hele gebyret væltes over på kunderne.⁴

Mhp. at øge konkurrence mellem kørselskontorerne bør det fremgår klart af lovforslaget, at vognmænd kan være tilsluttet flere kørselskontorer samtidig. Muligheden for at vognmænd kan tilslutte sig flere kørselskontorer vil tillige have en gavnlig effekt på miljøet, idet risikoen for, at taxierne kører tomme "hjem", mindskes, idet taxierne vil kunne modtage turbestillinger fra flere kørselskontorer.

§ 25

Ifølge lovforslagets almindelige bemærkninger (afsnit 2.7.2) skal prisen på ture, hvor kunden forud har "indgået en forsikringsaftale" (klippekontaktaftale?), angives på taxametret med 0 kr. Det er uklart, hvordan Politiet ved en evt. kontrol kan sikre, at der på sådanne ture ikke køres sort, og hvorvidt der bliver kørt "skæve km" på kontrollælleren.

§ 26

Fsva. kameraovervågning i biler, der anvendes til taxikørsel, bemærker Taxinævnet, at formålet ifølge lovbemærkninger bør udvides til også at omfatte kundernes sikkerhed.

Det er Taxinævnets erfaring fra sager om blufærdighedskrænkelser eller vold i taxien, at vognmændene som regel har slettet filmene, hvorfor de kun i sjældne tilfælde har kunnet bruges som bevismateriale. Det kan derfor anbefales, at der skrives en læsevenlig vejledning til vognmændene om, hvad det indebærer at være dataansvarlig efter persondataloven jf. lovforslagets almindelige bemærkninger (afsnit 2.12.14).

§§ 30-32

Det er Taxinævnets erfaring ift. den nugældende taxilov, at beståelsesprocenten på skolerne i dag ligger på knap 100 pct., fordi skolerne alene tænker i økonomi. Udover det øgede tilsyn med skolerne som fremgår af lovforslaget, kan ministeriet overveje, at prøverne til kvalifikationskurserne afholdes af uvildige personer eller afholdes uden for skolernes regi, ligesom det i dag sker ifm. erhvervskørekortet. Ministeri-

⁴ Det er Taxinævnets opfattelse, at lufthavnsgebyret ikke skal finansieres af kunderne via maksimaltaksterne, fordi lufthavnen egenhændigt kan skrue på udgiftsknappen.

et kan endvidere overveje, at lade kravet til sprogkunderskaber være objektivt, således at det ikke overlades til skolerne selv at vurdere.

§ 33

Der er i lovforslagets almindelige bemærkninger (afsnit 4) samt bemærkningerne til § 33 byttet rundt på de priser, som kommunerne ifølge taxibekendtgørelsen kan opkræve for hhv. behandling af ansøgning og udstedelse/godkendelse af en tilladelse.

Det overskud, der ifølge lovforslagets bemærkninger til § 33 måske oparbejdes ifm. den nye afgiftsordning, kan ministeriet overveje at bruge til dækning af sagsomkostninger i de sager — tilbagekaldelse/nægtelse af fornyelse, der måtte blive indbragt for domstolene, således at det er branchen selv — og ikke skatteyderne - der betaler sagsomkostningerne i disse sager.

Taxinævnet har gennem tiden indbragt ca. 5-10 sager årligt for domstolene på vegne af chauffører og vognmænd. Det er på baggrund heraf nævnets erfaring, at chauffører og vognmænd sjældent er de bedste betalere. Taxinævnet bruger nogle ressourcer på efterfølgende også at inddrive sagsomkostninger hos de respektive chauffører og vognmænd.

H 41, 44 og 46

Flere af Taxinævnets vognmænd har siden februar 2017, hvor et flertal i Folketinget indgik stemmeaftalen om modernisering af taxiloven, indleveret deres taxitilladelser. Dette har medført, at antallet af Taxitilladelser i Region Hovedstaden pt. er lavt. Taxinævnet foreslår derfor, at antallet af universaltilladelser, der kan uddeles i 2018 hæves fra 500 til 650. Endvidere foreslår Taxinævnet, at de 150 ekstra tilladelser allerede uddeles i 1. kvartal 2018.

Forslaget skal ses i lyset af, at der i lovforslaget er indsat mulighed for, at Transport, Bygge — og Boligstyrelsen i overgangsperioden kan trække lod blandt ansøgerne, såfremt der modtages flere ansøgninger end der er tilladelser, hvilket klart mindsker ressourceforbruget ved tildelingen ift. den nugældende taxilov. Forslaget skal endvidere ses i lyset af, at taxitilladelser udstedt efter den nugældende taxilov i perioden efteråret 2017 frem til og med februar 2018 formentlig straks vil blive ombyttet til universaltilladelser, hvilket alligevel vil indebære sagsbehandling for Transport, Bygge — og Boligstyrelsen i form af tjek af, om vognmændene opfylder § 3-betingelserne jf. lovforslagets § 44.

Kapitel 13

Ift. overgangsbestemmelserne går Taxinævnet ud fra, at førerkortet også ville kunne bruges til erhvervsmæssig kørsel i biler med universaltilladelser.

Andre tiltag

Det er med den nugældende taxilov på trods af kørepligten en stor udfordring, at få chauffører til at køre kortere ture særligt fra lufthavnen, hvor chaufførerne kan have ventet i flere timer på en tur. Det er desuden en udfordring at få chauffører til at køre med kunder, der ønsker at medtage en hund, herunder før-

rørhund. Udfordringerne ses ikke at blive mindre med lovforslaget, når kørepligten fjernes. Taxinævnet er opmærksom på, at der i lovforslaget lægges op til, at disse udfordringer skal løses af kørselskontorerne. Men for at gøre det overskueligt for kunderne/mindske kundernes søgeomkostninger, idet kunderne ikke nødvendigvis på forhånd ved, hvilken serviceniveau det enkelte kørselskontor har, kan ministeriet overveje at lave en app/ hjemmeside, hvor kunderne nemt vil kunne orientere sig om, samtlige kørselskonto-res priser, og om hvilke kørselskontorer, der kan garantere, at førerhundene kan medtages, eller at korte ture køres.

Slutteligt bemærker Taxinævnet, at det så vidt vides, er i strid med færdselsloven, når cykler medtages i taxien, fordi taxierne ikke kører med lygtebom, da det fylder i bagagerummet, og der i taxierne skal være plads til kundernes bagage. Ministeriet bør sikre, at taxierne får en dispensation ift. færdselsloven.

Venlig hilsen

Jens Jørgen Nygaard
Formand for Taxinævnet i Region Hovedstaden



KONTAKT 28556622/28600462 - CVR NR 36253959

Næstved 13. August 2017

**Til
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet**

HØRINGSSVAR FRA BRANCHEFORENINGEN TAXIFØRERE I DANMARK (TiD)

Idet Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (herefter benævnt TiD) er høringsberettiget i forbindelse med nærværende høringsudkast om ny taxilov, har en arbejdsgruppe gennemgået Transportministeriets udkast til ny taxilov, med henblik på dette hørings svar.

Som udgangspunkt finder vi det positivt, at en modernisering af taxiloven er på vej. Dog sidder vi tilbage med den følelse af, hvorvidt en tilbundsgående problemformulering har fundet sted i påkrævet omfang, og om man efterfølgende kan genkende en gennemgående strategi, i forsøget på at tillempe ny lovgivning til indfrielse af de mål, man har sat sig, med dette høringsudkast.

Det er positivt, at der er kommet rigtig mange løsningsmodeller af de problemer, der blev formuleret af det af Transportministeren nedsatte Persontransportudvalg fra oktober 2013, med i høringsudkastet. Vi ser også, at der ganske vist er lagt op til en klar bedring på en lang række konkurrencemæssige områder, men det må undre, at man tilsyneladende mangler at gå det sidste stykke vej, for at enderne mødes, når man i høringsudkastet fastholder et nationalt prisloft for taxikørsel, der alt andet lige vil mindske konkurrence, og reducere en tillempeelse til markedsmekanismerne.

Det skal også roses, at der i høringsudkastet er lagt op til en længe ventet modernisering af de måder hvorpå erhvervsmæssig personbefordring fremover kan foregå. Dette såvel med tanken på nye måder at drive vognmandsforretningerne, såvel som på administrativt niveau, samt ikke mindst, at de fremtidige kørselskontorer så at sige bliver herrer i eget hus på en måde, den nugældende taxilov på ingen måde har kunnet indfri.

Taxibetjeningen i landdistrikterne (konkurrencen fra O.S.T.).

Det er tydeligt, at der er gjort et stort arbejde for at udskille limousinerne fra de øvrige tilladelsestyper under taxiloven, således at de kommer til at afspejle den almindelige befolknings forestilling om en limousine. Det er udmærket, men tilladelse til Offentlig Service Trafik (O.S.T.), burde efter TiD's opfattelse underlægges samme krav som hvilke

der er gældende for taxier, da disse to tilladelsestyper udfører meget sammenlignelige kørselsopgaver.

Der bør indskrives ensartede krav for Taxi og O.S.T. i en ny lov, med de samme strenge krav til miljø, sikkerhed, forsikring og kontrol, for at sikre en ligelig og fair konkurrence.

For at gå i dybden med de problemstillinger der ligger i forhold til de uensartede regler for taxi overfor O.S.T., vælger vi at citere et udsnit fra Persontransportudvalgets betænkning fra oktober 2013. Her vil man se, at der allerede på dette tidspunkt under pkt. 12.3 peges på problemer med taxibetjening i landdistrikterne, med fokus på den ulige konkurrence fra O.S.T.. Fra Betænkningen citeres herunder plukvis:

"En udtrykt bekymring bl.a. i erhvervet er betjeningen af tyndt befolkede områder, hvor der er peget på en nedgang i antallet af "landtaxier". "Udviklingen i Flextrafikken, hvor en del af kørslen udføres på baggrund af en tilladelse til offentlig servicetrafik, er en del af forklaringen på nedgangen i antallet af taxier. Statistikken viser, at antallet af almindelige taxier steg fra 1994 til 2002, hvorefter det faldt frem mod 2007. Efter kommunalreformen trådte i kraft var der en beskeden vækst i et par år, hvorefter antallet af almindelige taxier faldt frem mod i dag. Målt i forhold til 2000 er der sket et fald på omkring 15-20 pct. over hele landet."

TiD har med Peter Kjærgaards tilladelse, valgt at indlemme den del af det svar til TRM, han har indgivet, i nærværende høringssvar. Netop fordi Peter Kjærgaards formulering af problemet synes at være så stærk.

Citat:

Trafikselskaberne og Flextrafik

Hvis der findes politikere, der ikke ved eller forstår, hvorfor det står så ringe til med taxileverancen i hele landet, så bunder det sikkert i manglende historisk viden. Her er en kort version af historikken:

På et tidspunkt var der nogle embedsfolk, der på forunderlig vis fandt ud af, at man godt kunne udstede en bustilladelse (EP-tilladelse hed det dengang) til en lille bil, som ikke var en bus. Undertegnede har aldrig set det sted i daværende lovgivning, der muliggjorde dette. Men det skete og behændigt så sørgede man for, at lige netop fartskriveren - ikke blev påkrævet i den "lille 5-personers bus". På et tidspunkt fandt man det på sin plads, at lovliggøre dette tiltag - og så opstod O.S.T.-tilladelsen - tilladelsen til at køre offentlig servicetrafik. Man havde nemlig set, at det var muligt at få billigere priser igennem på sygehus- og handicapkørsel, hvis man anvendte køretøjer, der ikke blev stillet så mange krav til - og ikke blev ført den samme nidkære kontrol med, som tilfældet var med taxier.

Langsomt - men sikkert fjernede man mere og mere af den kørsel, som dannede grundlaget for taxavognmandens eksistens ved at overføre mere og mere af den individuelle persontransport fra taxa til O.S.T.-biler. Vel blev der gjort indsigelser fra store dele af branchen, men det blev vel anset for almindeligt brok.

I perioden gik flere taxavognmænd over til at køre med O.S.T.-biler - det var jo her omsætningen var, og så var man også fri for at betjene befolkningen på de ukurante tidspunkter af døgnet.

Antallet af taxier falder drastisk og antallet af O.S.T.-biler stiger voldsomt i disse år, og politikerne og befolkningen kan ikke forstå, de ikke kan få en taxa....

Logikken er ellers ret klar. Hvor man førhen havde 1 system (Taxacentralen) til at koordinere kørslen og optimere en fornuftig anvendelse af køretøjerne, har man nu fået system nr. 2 (Flextrafik). Det går selvsagt ud over evnen til at udnytte vognenes placering, og dermed en dårlig udnyttelse af arbejdskraften, og skaber samtidig et overforbrug, der ikke tjener et bedre miljø.

Den økonomiske gevinst påstås at være stor for regionerne isoleret set - det modsatte er tilfældet for samfundet som helhed. Igennem mere og mere sofistikerede udbud er man nu nået til, at der kører vogne rundt for trafikselskaberne, som afregnes med 215 kr. pr. time. På trods af fine ord som "arbejdsklausuler" og "ens konkurrencevilkår", så udnytter man, at der reelt ingen kontrol er med disse firmaer, ingen opsamling af data, ingen taxameterlignende apparater. Der skrives ikke ind overfor selv de mest oplagte lovovertrædelser.

Nå, men så er det jo godt, at vi får en ny lov! Problemet er bare, at man intet gør i den nye lov for at løse problemet - tværtimod så sørger man elegant for, at det, der skulle være en universaltilladelse, ikke bliver mere universal end at den bil, der bruges til O.S.T.-kørsel, lige netop **ikke** skal have dataopsamling, fartskriver eller andet kontroludstyr.

Hvordan politikere og embedsfolk kan fremsætte sådan et forslag helt uden at blinke, eller for den sags skyld uden at komme til at grine, er ikke til at forstå. De må være godt trænet i at holde masken, men tror de også på, at det ikke bliver opdaget? Tilmed udvider man O.S.T.-begrebet - i stedet for den nuværende: Kørsel for trafikselskaberne - til at omfatte: Kørsel for offentlig virksomhed. Med denne lille finurlige ændring mister man rundt regnet yderligere 3-500 taxaer på landsplan!

Der er kun en grund til at undtage O.S.T.-biler fra kontrol: **MAN VIL IKKE BETALE PRISEN.** Alle andre argumenter for dette forslag er kun dårlige undskyldninger herfor.

Når taxamanden brokker sig over, at han ikke kører noget af kørslen, er svaret lakonisk: Du er for dyr! Jamen det er jo fordi taxien skal overholde overenskomst, have kontroludstyr og levere beredskab. Oven i købet skal taxamanden i det mest innovative taxiland i verden (ja = Danmark) høre på formaninger om, at skulle forny sig og tænke kreativt - ud af boksen! (-som det skete under Uber-krigen)

Tænk hvis man i hele landet gjorde, som Region Syddanmark har gjort med ambulancerne: Tog al Flexkørslen hjem, købte det antal O.S.T.-biler, der skulle bruges, lavede vagtplaner for de ansatte og aflønnede dem med gældende overenskomst uden nogen form for ekstrabetaling derudover. Prøv at regne på, hvad det ville koste, og sammenlign så med den omkostning, man har for den samme kørsel i dag! Så ville det afsløres, hvor meget man sparer, ved at lade private virksomheder stå for **UNDERBETALINGEN!** En besparelse, der ikke har reel samfundsmæssig værdi, hvilket kommenteres senere i hørings svaret.

Citat slut

Der synes ikke at anvises en holdbar vision for løsningen af disse problemer i det aktuelle høringsudkast, hvorfor TiD anbefaler en ensartet lovgivning omkring taxi og O.S.T.. Det er her vi ser den største svaghed i høringsudkastet.

Prisloft

Det er fint at man fastholder et offentligt tilladelsessystem, men når man fjerner et element, som fx kørselspligten, må det undre at man på samme tid fastholder et prisloft,

der pålægger kørselskontorerne at følge en politisk dikteret maksimaltakst. Afhængigt af niveauet for dette prisloft, kan det ikke undgå at give en reduceret motivationsfaktor for kørselskontorer og tilladelsesholdere, at udføre eksempelvis hvad der i dag henregnes som underskudsgivende kørsler, med mindre der kan kræves en betaling der modsvarer den ydelse der er givet, præcis på samme måde, som når VVS-manden kræver en højere betaling for at arbejde på ukurante tidspunkter, eller har lang fremkørsel til sin kunde.

Så prisloftet burde ikke have indgået som et element i en ny taxilov, eller i hvert fald sættes så højt, at det ikke i dagligdagen vil medføre nogen afgørende effekt på markedsmekanismernes funktion.

TiD har i sit oprindelige oplæg til Folketingets Transportudvalg, der blev fremsat sammen med netværket DANSK TAXI, peget på en model, hvor der indlægges et prisloft på "gadeturne", altså ture hvor kunderne præjer taxien enten fra kantstenen eller fra en godkendt taxiholdeplads eller lignende, mens man friholdt de af kørselskontoret formidlede ture. Dette holder vi fast på, som en bedre løsning, end den af Transportministeriet i høringsudkastet formulerede.

Overgangen fra kommunale til landsdækkende regler.

Da der i høringsudkastet arbejdes med en overgang fra kommunale taxinævn, til en national udstedende og tilsynsførende myndighed, finder vi behov for at understrege, at en lang række kommunale bekendtgørelser i dag afgør lokale regler for taxikørsel, herunder bl.a. regler for kundeoptag på taxiholdepladser. Også i Københavns lufthavn er der udarbejdet et særligt regelsæt, med afsæt i kørselsreglement om taxikørsel i Region Hovedstaden, og som angiver selvstændige retningslinjer for taxibetjeningen her.

Med bortfaldet af de kommunalt funderede kørselsreglementer fremgår der ingen fremtidig lovtekst der omhandler eksempelvis taxiholdepladser, da dette ikke med et ord er nævnt i nærværende høringsudkast, hvilket reelt gør gadeturne ulovlige i den ny taxilov, da taxikørsel ifølge høringsudkastet KUN kan sælges gennem et kørselskontor.

Det er ikke uvæsentligt, at der integreres separate regler for hvad der i dag er defineret i lokale kørselsbekendtgørelser, i en ny taxilov, da meget taxikørsel netop er reguleret ud fra disse lokale kørselsreglementer.

Med afsæt i blot et enkelt at de kommunale kørselsreglementer, har TiD udvalgt det som gælder for Taxikørsel i Region Hovedstaden (benævnt bevillingsområde 1) som eksempel. Der er ikke nævneværdige forskelle i det lokale kørselsreglementer, og forskellene er oftest alene baseret på lokale maksimaltakster, (som jo med den ny taxilov tænkes erstattet med et landsdækkende prisloft). Hertil kommer forskellige gebyrer, fx at der i visse kommuner kan beregnes en pris for rengøring af taxi efter tilsmudsning, mens der for Region Hovedstadens tilfælde, ikke er et sådant gebyr.

Men et kort rids af de emner som de lokale kørselsreglementer indeholder er for eksempel: At chauffør og vognmænd skal føre tilsyn med bilen, regler om hvorledes en taxiførerkort skal placeres, hvornår taxametret må slås til, hvorledes chaufføren skal reagere med hensyn til at tage et pant for manglende betaling, deponering af taxitilladelsen, og sidst men ikke mindst, regler omkring optagelse af kunder på de kommunale taxiholdepladser, samt for område 1's vedkommende, særlige regler for taxibetjeningen for Københavns Lufthavn.

Alle disse regler er kun i nogen grad medtaget i nærværende høringsudkast, og der bør

derfor arbejdes med en fuldkommen integrering af de lokale regler, således at de med de lokale taxinævns bortfald, kommer ind under reglerne i en ny taxilov.

Overgangsperioden

Der er lagt op til en overgangsperiode på 3 år, for at give erhvervet mulighed for en gradvis omstilling til et mere frit erhverv. Det er for sa vidt udmærket, set ud fra en ideologisk vinkel, men hvor der tilsyneladende løses et problem, forekommer det, at overgangsperioden på de 3 år, vil skabe adskillige nye. Vi mener, at på lovens ikrafttrædelsesdato bør alle tilladelser under den nugældende taxilov, konverteres til universaltilladelser, (alternativt får en retsgyldighed som sådan, indtil endelig tilladelse rent administrativt er på plads), dette for at undgå en lang række utilsigtede bivirkninger, med stor lovmæssig uklarhed til følge, for såvel kørselskontorer, tilladelseholdere og kunder. Sekundært anbefaler vi, at tilladelser udstedt under den gamle lov, sidestilles med de nye i overgangsperioden, således at kørselskontorer lovligt kan indeholde tilladelseholdere med såvel gamle tilladelser som nye universaltilladelser, uden at det er forbundet med bødestraf.

Således bør overgangsordningen efter TiD's opfattelse, alene regulere tilgangen til erhvervet af nye tilladelser, der af TiD tænkes fastholdt på det foreslåede niveau, med 125 nye tilladelser pr. kvartal i hele overgangsperioden.

For at sikre at ordningen med et begrænset antal tilladelser i en overgangsperiode således at markedet for erhvervsmæssig persontransport får mulighed for at tilpasse sig den nye regulering, hvor en lang række begrænsninger ophæves, foreslår TiD at der i overgangsperioden indføres en regel om, at en tilladelse til en given vogntype, (forstået som de 4 tilladelsestyper vi i dag kender under taxiloven; taxi, OST, limousine og sygetransport), ikke kan ændres til en anden type, med mindre en sådan har fungeret og dokumenterbart har været anvendt i praksis i mindst 1 år.

Årsagen er, at man kunne forestille sig, at flere personer ville søge adgang til markedet ved eksempelvis at søge en OST-tilladelse, umiddelbart før den ny taxilovs forventede ikrafttrædelsesdato, hvorefter de straks efter ikrafttrædelsesdatoen kunne konvertere denne, til en anden vogntype under taxiloven.

Ved at indføre en sådan regel, tilsikrer man, at overgangsperioden får den effekt man ønsker, at markedet kan tilpasse sig den nye regulering gradvist.

Kørepligtens afskaffelse

I høringsudkastet foreslås kørepligten som defineret i nugældende taxilov § 35 udskrevet. Imidlertid har man i den forbindelse samtidig fjernet § 35 stk. 2, der omhandler vognførers pligt til at medtage blinde eller svagsynede personer med førerhund, medmindre dette vil være til gene for førerens helbred. TiD mener, at den i stk. 2 fastlagte pligt skal opretholdes.

Herunder gennemgår vi høringsudkastet paragraf for paragraf, med de problemer vi umiddelbart har evnet at Q øje på, efterfulgt af en anbefalet alternativ paragrafformulering.

Gennemgang af de enkelte områder i

høringsudkastet:

§ 1.

I høringsudkastet lægges der fornuftigt nok op til en definition der klargør hvad der forstås med erhvervsmæssig personbefordring. Således vil der fremover være tale om tilladelsespligtig erhvervsmæssig personbefordring, såfremt kørslen udføres mod en betaling for kørslen, der overstiger de med kørslen direkte forbundne omkostninger, på en sådan måde at formålet er, at der opnås en fortjeneste ved at udføre kørslen.

Ser man på de af TRM udarbejdede uddybende bemærkninger, falder man over, at de såkaldt "med kørslen direkte forbundne omkostninger" har undergået en kraftig forvandling fra den nuværende formulering, hvor der som "med kørslen direkte forbundne omkostninger" kun tænkes på brændstof, dækslid og smøreolie, samt evt gebyrer for bropassage, til nu endvidere at omfatte: forsikring, afskrivning, lønomkostninger.

Det må undre at man nu også indregner lønomkostninger til en direkte forbunden omkostning, der skal medregnes, for at kørsel finder sted med fortjeneste for øje.

TiD mener bestemt ikke, at lønomkostninger skal betragtes som en "med kørslen direkte forbunden omkostning", men som en særskilt udgift der ikke spiller nogen rolle i sondringen mellem tilladelsesfri samkørsel og tilladelsespligtig erhvervsmæssig personbefordring.

Det er af **afgørende** betydning for TiD, at begrebet "lønomkostninger" tages ud af definitionen som en "med kørslen direkte forbunden omkostning".

Fortjenesten er det der er tilbage efter omkostninger er fratrukket omsætningen. Hvis lønnen sættes til forskellen mellem indtægten og de øvrige omkostninger, så er der ingen fortjeneste. Derved kan enhver hævde, at det ikke er erhvervsmæssig personbefordring, fordi der er jo ingen fortjeneste er.

Udover dette, så er det klart nok formuleret, og at man tillige indregner udgifter til værksted og forsikring giver ikke anledning til bekymringer, men hvor man udviser eventuelle uklarheder i loven med ovennævnte formulering, bidrager nedenstående formulering til, at nye skabes, idet der i denne fortolkning ikke udelukkende kan henføres til de med kørslen direkte forbundne omkostninger, hvorfor henvisningen til "de med kørslen direkte forbundne omkostninger" ikke giver nogen mening.

Derfor foreslår TiD nedenstående skrevet ud af høringsudkastet/lovforslaget i sin endelige udformning:

– Ordet "lønomkostninger m.v." m.v. fjernet fra de "med kørslen direkte forbundne omkostninger"

– *"Betalingen for kørslen kan enten være en særskilt betaling for kørslen, men kan også være en del af den samlede betaling til den, man har købt en ydelse af, hvor kørslen blot er en mindre del af den samlede ydelse, som kunden har købt."*

Idet der indimellem er et behov for, at taxier kan befordre hastende småforsendelser, foreslår TiD følgende definition indskrevet i taxiloven med afsæt i den finske taxilov:

Ved kørsler hvor taxier transporterer mindre pakker eller andre hastende forsendelser under 100 kg., og der ikke befinder sig ledsagende passagerer, betegnes dette som godstransport.

§ 4. , stk. 3.2

Høringsudkastet rummer en uklarhed i formuleringen, som vi mener bør ændres.

Uklarheden består i følgende formulering i **§ 4, stk. 3.2:**

Stk. 2. Taxikørsel må kun sælges af et kørselskontor.

Betydningen af paragraffen afgøres helt af, hvor trykket lægges i udtalen, hvilket er uhensigtsmæssig for en lovtekst.

Ligger trykket på *af*, betyder det, at taxikørsel sælges gennem et eller flere kørselskontorer. Lægges trykket derimod på *et*, betyder det, at 1 og kun 1 kørselskontor forestår salget til den enkelte vognmand, hvilket er den måde det foregår på under den nugældende taxilov. Her er det ikke tilladt at tilegne sig kørsel udenom den central vognen er tilknyttet.

For at paragraffen skal give mening, er man derfor nødsaget til at fremfinde betydningen af sætningen under TRM's kommentarer som beskrevet på side **44** i høringsudkastet således:

Spørgsmålet om, hvorvidt en vognmand kan indgå aftaler med flere kørselskontorer, er heller ikke reguleret af loven, da det ligeledes er et privatretligt mellemværende, som reguleres af kontrakten mellem parterne.

TiD foreslår derfor at formuleringen erstattes af følgende:

Stk. 2. Taxikørsel må kun sælges gennem kørselskontorer.

TiD foreslår følgende supplement til lovteksten:

Taxikørsel kan endvidere tilsikres fra dertil indrettede taxiholdepladser, eller ved at kunder præjer en taxi fra siden af vejen. Hvordan en aftale om taxikørsel er blevet etableret er uden betydning, dvs, der gælder de samme regler for taxikørsel hvis en kunde præjer en taxi på vejen, fra en dertil indrettet taxiholdeplads, eller på anden måde eksempelvis via egen mobiltelefon, på en internetportal eller lignende, som hvis den er hyret via et kørselskontor.

TiD har foreslået at prisloftet på taxiture formidlet gennem kørselskontorer fjernes. I fald dette forslag efterkommes, kræves en yderligere tilpasning af

den i stk. 2. formulerede lovtekst, der i så fald tænkes formuleret således:

Taxikørsel må kun sælges gennem kørselskontorer.

Taxikørsel kan endvidere tilsikres fra dertil indrettede taxiholdepladser, eller ved at kunder prajer en taxi fra siden af vejen. Hvordan en aftale om taxikørsel er blevet etableret er uden betydning, dvs. der gælder de samme regler, bortset fra prisberegningen, for taxikørsel hvis en kunde prajer en taxi på gaden, fra en dertil indrettet taxiholdeplads, eller på anden måde eksempelvis via egen mobiltelefon, på en internetportal eller lignende, som hvis den er hyret via et kørselskontor.

Kunder der prajer en taxi fra gaden eller fra en godkendt taxiholdeplads befordres til den til enhver tid gældende taxameterpris, mens kørsler der sælges gennem et kørselskontor kan være underlagt andre aftaler.

Det forhold, at der kan være mere end 1 kørselskontor afleder spørgsmål om hvilket af disse, såfremt der måtte være flere, der kan gøres ansvarlig for flere af de forhold, der er omtalt i høringsudkastets § 20, samt de i § 10 anførte bestemmelser om at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. TiD ønsker en uddybning af denne problematik i lovens endelige formulering.

Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport.

TiD tilslutter sig denne formulering, men vil understrege betydningen af, at dette chaufførkort alene gøres identificerbart på baggrund af et chaufførnummer, og IKKE overfor kunderne viser et synligt personnavn på kortet.

Sekundært, at dette personnavn udelukkende fremgår af den side af kortet, der vender væk fra kunden (og altså mod bilens forrude), og udformet på en sådan måde som de af Taxinævnet i region Hovedstaden udstedte førerkort.

Dette er et sikkerhedsmæssigt hensyn til chaufføren, der i modsat fald kunne bringes i fare, såfremt kunder, med hvilke der måtte være opstået eventuelle tvister under turen, selvstændigt opsøger denne, fx på de digitale platforme.

§ 8. Stk. 2.

Tilladelsen kan alene anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået den, og tilladelsen kan hverken helt eller delvist overdrages til andre.

Lovteksten er i klar konflikt med den formulering der af TRM er formuleret på side 18 i høringsudkastet, hvor det fremgår:

"Som noget nyt vil det blive muligt at lave et generationsskifte for vognmandsvirksomheder, hvor en virksomhed kan overdrages eller sælges, hvis tilladelsesindehaveren eksempelvis dør. Det er ikke muligt i dag."

Dette strider tillige med ordlyden i §18

'Tilladelse eller godkendelse efter loven bortfalder, hvis indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen afgår ved døden', idet man vel ikke kan antages at kunne hverken overdrage eller sælge en tilladelse der er bortfaldet.

Det må i det endelige lovforslag slås fast hvorvidt en universaltilladelse kan overdrages eller ikke kan overdrages, og i fald den kan, bør det tilføjes hvad der forstås ved formuleringen "hvis tilladelsesindehaveren *eksempelvis* dør."

Formuleringen af lovtekst samt uddybende kommentarer efterlader tillige tvivl ved eventuelle overdragelser af virksomheder, f.eks:

Hvis det er en virksomhed, A, der ejer tilladelsen, vil en virksomhed, B, der ejer A, så ikke blot kunne sælges, så tilladelsen reelt overdrages til andre (den nye ejer af virksomhed B), så længe der er en godkendt leder i A?

§ 10.

Indehaveren af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

TiD ser positivt på denne videreførelse af den gamle taxilovs § 5 stk. 5. Dog må vi erkende, at idet Højesteretsdommen mod OST-vognmand Jørgen Færch den såkaldte NORTRA dom af 4. februar 2015 - fastslog at Jørgen Færch ved at følge NORTRA-overenskomsten og bestemmelserne om provisionslønnede taxichauffører i KRIFA-overenskomsten havde opfyldt kravet i bus- og taxiloven.

Således vil vi med afsæt i Persontransportudvalgets betænkning læne os op af den anbefaling der i denne skitseres på følgende måde:

I forbindelse med en lovændring, hvor der gives tilladelse til kørsel på grundlag af en universaltilladelse, skal det nærmere vurderes, om der er behov for præciseringer og eller supplerende tiltag. Her er det blandt andet vigtigt, at det står helt klart, at typen af kørsel er afgørende for aflønningen og ikke tilladelses formen.

TiD lægger tillige vægt på, at det er væsentligt for hensynet til kundernes sikkerhed og færdselssikkerheden i det hele taget, at kørselskontorerne kan gøres ansvarlige for, at førerne på de til kørselskontoret tilsluttede vogne (herunder også de øvrige tilladelsesformer under taxiloven) overholder arbejdsmiljølovgivningen herunder "48 timers reglen" der fastslår, at arbejdstiden over en periode på fire måneder højst må udgøre 48 timer i gennemsnit per uge.

Den ugentlige arbejdstid kan således være længere i nogle uger, hvis den kompenseres med kortere arbejdstid i andre uger. Denne regel fremgår af EU '5 arbejdstidsdirektiv.

§ /6 stk. 4

Henvielse til noget der ikke findes.

Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse ifølge § 14, stk. 1, nr. 2 og 3, § 15, stk. 1, nr. 2 og Stk. 4.3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved

kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

Der henvises til § 15, stk. 1, nr. 2 og *Stk. 4.3*, men de findes ikke!

I øvrigt henviser TiD til de bemærkninger advokat Carsten Bo Nielsen har fremsendt i separat høringssvar til §§ 16,17 og 18.

§ 17 stk 4

I den nugældende taxilovs § 3 Stk 3 er formuleringen således:

"Nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 1, nr. 6, skal på begæring af ansøgeren eller kommunalbestyrelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former".

I høringsudkastet arbejdes med, at en tilladelse kan nægtes fornyet, UDEN opsættende virkning.

TiD finder det afgørende, at tilladelsesholder har krav på, at Q afprøvet en tilbagekaldelses ved en retssag, og at den nægtede fornyelse i perioden indtil domsafsigelsen har fundet sted, skal have *opsættende virkning* for at sikre vedkommendes retsstatus, ud fra den betragtning at en vundet retssag ingen mening giver, hvis tilladelsen reelt har været inddraget en længere periode, og virksomheden dermed har ligget stille.

§ 21. stk. 3

Et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det nationale prisloft, jf. stk. 2.

TiD mener, at denne formulering er meget ufleksibel, og i mange tilfælde uforenelig med den måde som taxibestillingskontorer i dag henter kontraktkørsler hjem, fra offentlige udbud m.m.

Skal kørselskontorer alene kunne beregne sine priser, efter en stram offentligt dikteret prisstruktur, fjerner man reelt en mulighed for, at kørselskontorer kan afgive konkurrencedygtige og fornuftige bud, hvilket vil være destruktivt for hele branchen. Som nævnt herunder, mener vi, at hele problematikken om et offentligt dikteret prisloft, er skadende for en sund konkurrence, og bør fjernes fra det endelige lovforslag.

Hertil kan tilføjes, at en stor mængde kørsel udføres for trafikskaberne, der arbejder med selvstændige prisansættelser på deres ture, der ligger udenfor kørselskontorets ansvarsområde. En så stram prisstruktur som skildret i høringsudkastet, vil gøre det særdeles vanskeligt - om ikke umuligt - for taxier, at tilbyde kørsel gennem trafikskaber eller for andre kunder, der fastsætter deres priser på anden måde, end den prisstruktur der tænkes udformet af Transportministeriet.

§ 21. stk. 6

Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter det nationale prisloft, jf. stk. I.

Under TRM's bemærkninger til § 21. stk 6 anføres:

*Det foreslås i stk. 6, at prisloftet fastsættes af transport-, bygnings- og boligministeren. Taksten gælder **uanset vognstørrelse**.*

TiD har tidligere i dette høringssvar påpeget det u hensigtsmæssige i et prisloft på ture formidlet gennem kørselskontorer, men fastholdes et prisloft som skitseret i høringsudkastet i det endelige lovforslag, har vi følgende bemærkninger at gøre:

TiD hælder til den opfattelse, at nærværende høringsudkast ikke har taget hensyn til, at der navnlig i landområderne er en stor mængde taxier der er indrettet til 5-9 personer føreren incl, og eventuelt også monteret med lift. Disse specialvogne anvendes i udpræget grad for at dække behov for særlige kørsler med kørestolsbrugere, såvel som i forbindelse med udførsel af ture fra trafikskaberne, og som ture udført i forbindelse med egne kontrakter indgået mellem taxibestillingskontoret og kunderne, oftest kommunerne, samt naturligvis når behov for befordring af mere end 4 passagerer kræver det til øvrige kunder.

Efter reglerne i den nugældende taxilov, indeholder de kommunale taxinævns kørsels-, og takstregulativer overalt i landet en særlig prisgruppe for denne type køretøjer, der er noget højere, end hvad der gælder for personbiler indrettet til kun 5 personer føreren incl.

Dette modsvarer naturligvis, at disse specialtaxier er markant dyrere i anskaffessum, montering med det lovbestemte sikkerhedsudstyr samt den egentlige taximontering. På samme måde er også driftsomkostningerne ved disse vogne markant højere end for små vognes vedkommende, såvel i brændstof samt almen vedligeholdelse.

Ved at fastholde, at prisloftet skal være ens, **uanset vogntype**, vil man fjerne tilladelsesindehaverens incitament til at anskaffe sådanne vogne. Konsekvensen heraf vil være, at kørselskontorer hjemhørende i områder, oftest udenfor de store byer, stort set vil være afskåret fra at byde ind på kørselsudbud på offentlige kontrakter, hvor ofte klausuler om netop disse vogntyper indgår. På samme måde hindres taxier i, at byde på kørsler af denne type, udbudt via trafikskaberne, idet også trafikskaberne sonderer mellem små personbiler og liftvogne i deres vogngrupper.

I Betænkningen fra 2013 fra Persontransportudvalget, nåede man frem til følgende formulering, med henblik på at sikre, at også borgere med handicaps ikke blev stillet ringere i forhold til taxibetjening:

"En ændret regulering bør eksempelvis ikke medføre en u hensigtsmæssig indskrænkning af adgangen til køretøjer med lift, mv. Det gælder både ift. de lovpligtige kørselsordninger, men tillige skaber en høj tilgængelighed i øvrigt som almindelige kunder på taxiområdet."

TiD foreslår derfor, at der på samme måde som under den nugældende taxilov, udarbejdes særskilte højere maksimaltakster for storvogne indrettet til 9 personer føreren incl. og/eller med påmonteret lift. Priser der klart lægger afstand til maksimaltaksten der er gældende for personbiler indrettet til 5 personer føreren incl. Denne differentiering af maxtakster skal sikre høringsudkastets intension om, at der skal være fuld omkostningsdækning og afskrivning af den investerede kapital, også for denne vogntype.

Det må til slut bemærkes, at høringsudkastet tillige accepterer en videreførelse af de krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af taxilovgivningen, som blev indsat i taxiloven ved lov nr. 533 af 12. juni 2009 om ændring af lov om taxikørsel m.v. jf bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v. i hvilken det gælder at: 1) Almindelig bil skal være i energiklasse A eller bedre (mindst 18,2 km/l for benzinbiler og 20,5 km/l for dieselbiler), dog skal limousiner i kategorien almindelig bil være i energiklasse B eller bedre (mindst 15,4 km/l for benzinbiler og 17,3 km/l for dieselbiler).

2) Storvogn I skal være i energiklasse B eller bedre (mindst 15,4 km/l for benzinbiler og 17,3 km/l for dieselbiler), dog skal limousiner i kategorien storvogn I være i energiklasse D eller bedre (mindst 12,5 km/l for benzinbiler og 14,1 km/l for dieselbiler).

3) Storvogn II skal være i energiklasse D eller bedre (mindst 12,5 km/l for benzinbiler og 14,1 km/l for dieselbiler), dog skal limousiner i kategori storvogn II være i energiklasse E eller bedre (mindst 11,8 km/l for benzinbiler og 13,2 for dieselbiler).

Forskellene i kravene til miljøegenskaber m.m. indikerer, at man i udkastet til den ny taxilov, rent faktisk forholder sig til forskellige regler for forskellige vogntyper, hvorfor det må undre, at der ikke foretages denne sondring når det kommer til ansættelse af prisloft. TiD antager det må bero på en misforståelse, som vi selvfølgelig antager ændres i udformningen af det endelige lovforslag.

§ 25. stk. 3

Ved taxikørsel, hvor der er indgået en aftale om fast pris, jf. § 22, skal den aftalte pris vises på taxametrets display ved kørselens påbegyndelse og under hele turen.

TiD mener at lovteksten bør omformuleres, idet den ikke forholder sig til de tilfælde hvor en pris først kan afgøres, efter turen er tilendebragt.

Et eksempel på dette, er kørsel for Trafikselskaberne, hvor prisen beregnes efter andre kriterier, end almindelig taxameterpris, og som først oplyses, når det pågældende vognløb er tilendebragt, hvorfor det ikke vil være muligt at indtaste en pris der kan fremgå af taxametret, allerede ved turens begyndelse.

Således vil § 25. stk. 3 kriminalisere taxiernes kørsel for FLEXtrafik.

Paragraffen bør derfor fremstå således i sin endelige udformning:

Ved taxikørsel, hvor der er indgået en aftale om fast pris, jf. § 22, skal den aftalte pris vises på taxametrets display ved kørselens påbegyndelse og under hele turen, med mindre turen er en del af en kontraktmæssig forpligtelse som kørselskontoret

har indgået med en kunde hvor prisen beregnes efterfølgende af kunden.

§ 27. stk. 1

Udvendigt på bilen skal fremgå :

Prisen for en 10 km tur ved anvendelse af kørselskontorets takster.

En sådan information tyder på, at man ikke har erkendt de grundlæggende elementer i det, at anvende et taxameter, der jo NETOP er kendetegnende ved, at prisen kan variere, afhængig af afstand og tid, også selvom der køres til paralleltakster. TiD mener, at det kan medføre diskussioner og problemer for taxiførerne, såfremt taxiturens endelige pris varierer nævneværdigt i forhold til den pris der er anført udenpå bilen.

Det bør i stedet fremgå af et opslag, taxiturens grundtakst, ventetidstakst, samt kilometertakst, for at sikre en reel prisoplysning, der ikke kan give anledning til misforståelser.

§ 35. stk. 2

Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, stk. 1, eller en tilladelse i henhold Stk. 2. til § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m. v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan straffes med bøde, hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med § 7, stk. 1, er i besiddelse af chaufførkort, i besiddelse af førerkort, jf. § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m. v. eller i besiddelse af dokumentation i henhold til § 34, stk. 1, 2. pkt. i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m. v. for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus, jf. § 36 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m. v.

Formuleringen her angiver en uheldig dobbeltformulering der fremgår uklart, idet det nævnes at chaufføren skal være i besiddelse af såvel chaufførkort samt førerkort.

TiD formoder at dette må bero på en simpel skrivefejl, idet vi antager at "førerkort" skal være identisk med "kørekort", og "chaufførkort" er identisk med det særlige taxiførerkort, som fremadrettet tænkes udstedt af Transportministeriet.

§ 46.

Indtil den 31. december 2020 udstedes årligt 500 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 i denne lov fordelt med 125 tilladelser pr. kvartal. Ansøges der inden for et kvartal om flere end 125 tilladelser i henhold til § 3 i denne lov, sker fordelingen ved lodtrækning.

Der kan trækkes lod på flere måder. Dels ved ren tilfældighed blandt de indsendte ansøgere, efter en skelen til anciennitet, samt ved en geografisk fordeling, der sikrer at de nye tilladelser fordeles jævnt over landet.

TiD foreslår, at en sådan lodtrækning foretages under hensyntagen til, at tilladelser tildeles jævnt fordelt over hele landet, og i videst muligt omfang tager hensyn til ansøgernes anciennitet.

Supplerende bemærkninger:

Visualisering af biler indrettet til erhvervsmæssig personbefordring

For kunder i dag, kan de enkelte tilladelsestyper under taxiloven, ofte have en tendens til at flyde sammen.

Kunder taler om en "*flextaxa*", der som juridisk begreb ikke eksisterer, og limousiner kan efter den nugældende lov, sagtens være en bil der både er langt billigere og mindre, end en almindelig taxi.

Den ny taxilov tager ganske vist hånd om netop limousinerne, men der savnes en grundlæggende adskillelse af personbiler der udfører erhvervsmæssig personbefordring, i forhold til alle andre biler.

På samme måde som varebiler, lastvogne og busser er udstyret med gule nummerplader, kunne man visuelt adskille biler der udfører erhvervsmæssig personbefordring i personbiler, med eksempelvis grønne nummerplader.

Dette ville gøre det klart for alle, at der her var tale om en tilladt hyrevogn, i modsætning til fx pirattaxi.

På samme måde ser vi ofte at O.S.T.-biler på siden bærer firmanavne der tyder i retning af taxier, hvor ordet "taxi" ofte indgår, og dermed vildleder kunderne til at tro, at dette er en taxi, og ikke en vogn der kun må køre ture på offentlige servicekontrakter.

Derfor ville en sondring på nummerpladen kunne udskille den ene type fra den anden, eksempelvis ved at anvende et forbogstav, der indikerede hvilken tilladelsestype der var tale om. Det kunne være "T" for taxier, "O", for vogne der må udføre offentlig servicetrafik, OST, (med mindre man, som foreslået i dette høringssvar nedlægger denne tilladelsestype), "S" for en sygetransport, og et "L" for limousine.

Disse kendingsbogstaver kunne således efterfølges af et løbenummer, som kendt fra almindelige nummerplader, der samtidig kunne være hyrevognens tilladelsesnummer, og dermed erstatte de grønne taxibevillingsplader.

Det ville også gøre det lettere for myndighedspersoner og politi, at kunne adskille de enkelte tilladelsestyper umiddelbart ved at se på nummerpladen.

Det ville være naturligt at foretage dette skridt i forbindelse med en omfattende ændring af taxiloven.

Ordet "Taxilov" bør være "hyrevognslov"

Ordet "taxiloven" er gennemgående i alt arbejdet med dette stykke lovarbejde. Da taxi kun er 1 af 4 tilladelsestyper omfattet af denne lov, mener TiD, at man mere korrekt burde anvende ordet "hyrevognsloven", idet dette er en samlende betegnelse for alle 4 tilladelsestyper.

Evaluerings

I Høringsudkastets pkt 2.13 fremgår det, at der i den 3-årige overgangsordning, i henhold til den politiske aftale, der danner grundlag for dette lovforslag, skal udarbejdes tre evalueringer af loven. I evalueringerne vil der være fokus på lovens konsekvenser både for taxierhvervet, kunderne og samfundet.

TiD foreslår, at der i forbindelse med disse evalueringer skal nedfældes i det endelige lovforslag, at der skal indhentes svar fra de til dette lovudkasts høringsberettigede parter, til brug for denne evaluering.

Afslutning

Idet vi håber at alle relevante har læst dette høringssvar med interesse, ser vi naturligvis gerne at vores anstrengelser i forbindelse med høringssvaret bliver efterfulgt af ændringer af teksten i høringssvaret, i overensstemmelse med de punkter vi her har skitseret, som de væsentligste i forhold til høringssudkastet, idet vi ser positivt frem til en længe ventet modernisering af den lov der regulerer vores erhverv.

Med venlig hilsen

Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TiD)

Kontaktpersoner

Søren H. Nicolaisen/Thomas Wiigh Larsen

Fremsendt pr. mail 14.08.2017

til trm@trm.dk Cc et@trm.dk og bgk@trm.dk

Høringssvar vedr. forslag til taxilov

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til forslag til taxilov.

Generelle bemærkninger

Trafikselskaberne lægger vægt på, at lovgivningen via regulering understøtter et professionelt vognmandserhverv. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser, høj trafiksikkerhed og en professionel transportservice.

Trafikselskaberne finder det positivt og bakker op om, at der med forslaget bl.a. er lagt op til:

- 61 type tilladelse til alle former for erhvervsmæssig persontransport i biler
- At kommunerne også fremover har mulighed for at tilbyde borgerne Flextur som en integreret del af den kollektive transport
- At den administrative kontrol med erhvervet ønskes centraliseret og styrket.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at der er størst mulig parallelitet mellem reglerne for erhvervsmæssig personbefordring med busser og biler. Her tænkes fx på uddannelseskrav til tilladelsesindehavere og sikring af trafiksikkerhed ved lovbestemte regler for pauser mm.

Høringssvar

14. august 2017

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Specifikke bemærkninger

Løn- og arbejdsvilkår

Af lovforslagets § 10 fremgår, at "Indehaveren af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser og løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster."

Af bemærkningerne (side 51) fremgår, at "sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt — for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår — at fremme færdselssikkerheden".

Af bilag 1 (side 80) fremgår endvidere, at manglende overholdelse af løn og arbejdsvilkår i overenskomster betragtes som en 'meget alvorlig overtrædelse', der afstedkommer en bøde på 35.000 kr.

Trafikselskaberne bakker op om ambitionerne om at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt fremme af trafiksikkerheden — herunder at manglende overholdelse af løn og arbejdsvilkår i overenskomster betragtes som en meget alvorlig overtrædelse, hvormed der ved gentagne overtrædelser vurderes at være grundlag for at fratage tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring.

Med formuleringen i § 10 konkretiseres ikke, hvad der er 'de pågældende kollektive overenskomster', hvormed tilsynsmyndigheden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i realiteten ikke får redskaber på hånden til at sikre, at løn og arbejdsvilkår i markedet vedbliver med at leve op til lovgivers intentioner om at bidrage til den ønskede udvikling af sunde konkurrencevilkår samt fremme færdselssikkerheden.

Spørgsmålet om løn- og arbejdsvilkår har tidligere været rejst af de politiske partier med L 192 i 2015 og L 118 i 2016. Baggrunden har været Højesterets afgørelse i den såkaldte Færch-sag. Denne afgørelse gik imod Trafikstyrelsens mangeårige praksis på området og fortolkning af lovgivningen.

Med den foreslåede formulering af § 10, der er en kopi af den nuværende Bekendtgørelse af lov om taxikørsel m.v. § 5 stk. 5, er markedet for personbefordring med mindre biler fortsat i en uafklaret situation om løn- og arbejdsvilkår. Formuleringen vurderes ikke at bidrage til ensartet, landsdækkende kontrol med forholdene i markedet — men derimod et fortsat behov for, at tilsynsmyndigheden, trafikelskaberne og kommuner og regioner hver især opbygger parallel kontrolkapacitet, hvilket er ineffektivt, omkostningstungt og kan medføre uensartet kontrol og regulering af løn og arbejdsforhold. Vurderingen er, at den nuværende formulering indebærer en ikke ubetydelig risiko for at gøre løn til et konkurrenceparameter til skade for ønsket om udvikling af sunde konkurrencevilkår samt øget trafiksikkerhed.

Trafikelskaberne vil opfordre til, som vi gjorde i høringssvaret til L 192, at retstilstanden, som Trafikstyrelsen administrerede efter indtil Højesterets Notra-dom, genoprettes.

Arbejdstid

Af bemærkningerne til § 10 (side 51) fremgår, at "sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt — for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår — at fremme færdselssikkerheden".

Trafikelskaberne finder det hensigtsmæssigt, at der i bemærkningerne til lovforslaget er en omtale af arbejdsmiljøreglerne generelt samt specifikt de i §§5051 i Bekendtgørelse af lov om arbejdsmiljø (LBK nr. 1072 af 07/09/2010) lovfæstede 11 timers regel og fridøgnregel er gældende og at Arbejdstilsynet fører tilsyn hermed.

Selvstændige vognmænd, der ikke har nogen ansatte og som sådan udfører kørslen selv, er ikke omfattet af bl.a. 11 timers reglen eller reglerne for selvstændige vognmænd som vi kender dem fra gods- og buskørselsområderne. Her ville køre- og hviletidsregler, som tilfældet er for godstransport og store busser, kunne understøtte ønsket om øget trafiksikkerhed.

Trafikselskaberne bemærker endvidere, at med de kommende universal tilladelser vil det i de fleste tilfælde alene være vognmanden, der kender den samlede arbejdsmæssige belastning af såvel vogn som chauffør. Det følger af lovforslagets § 3 stk. 3 at lederen af en vognmandsvirksomhed skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Trafikselskaberne antager på baggrund heraf, at det fortsat er vognmanden, der har ansvaret for overholdelse af reglerne om arbejdstid og arbejdsmiljø. Trafikselskaberne udbyder kørslen og giver allerede i dag mulighed for, at vognmændene — for så vidt angår kørslen for trafikselskaberne — kan lægge de nødvendige pauser ind og dermed håndtere kørslerne lovligt.

Kørslen for trafikselskaberne vil i de fleste tilfælde blot være en delmængde af den samlede kørsel.

Uddannelseskrav

Med lovforslaget stilles uddannelseskrav til chaufførerne og ikke til vognmænd eller kørselskontorer. Lovforslaget fjerner det nuværende krav om 74 timers vognmandsuddannelse. Chaufføruddannelsen udvides fra i dag 45 timer til 72 timer. Det bemærkes, at der således kræves tilladelse til at udføre et erhverv, men at der ikke stilles krav om uddannelse af vognmænd eller kørselskontorer for at opnå en tilladelse.

Nordjyllands Trafikselskab iværksatte i 2016 en kompetenceafdækning af vognmændene på Flextrafikområdet, og efterfølgende blev vognmændenes uddannelsesbehov, i forhold til nuværende vognmandsuddannelse, vurderet. Undersøgelsen blev udført af BDO med deltagelse af brancheorganisationer på området. Konklusionen var, at der er stor opbakning til og behov for at forbedre vognmændenes kompetencer. Undersøgelsen viste, at der for vognmænd er klart behov for mere viden om det at drive virksomhed. Særligt om personaleledelse og forståelse af udbud og kontrakter.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at der opretholdes uddannelseskrav for vognmænd, samt at uddannelsen får øget fokus på drift af virksomheder — herunder

viden om ansættelsesforhold, kontrakter og udbud. Trafikselskaberne bemærker i den forbindelse, at et sådant uddannelseskraft vil svare til kravene til at drive vognmandsvirksomhed på store busser.

Trafikselskaberne er tilfredse med udvidelsen af chaufføruddannelsen til 74 timer. Trafikselskaberne foreslår, at der i den forbindelse lægges vægt på at bestået uddannelse sker så chaufførerne også har gode sproglige færdigheder mhp. at sikre en god service fra chauffører til kunder.

Biler og udstyr

Af stemmeaftalen fremgår, at krav om taxameter og sædeføler alene gælder køretøjer, der anvendes til taxakørsel. Af lovforslagets bemærkninger (side 26 og 66) fremgår, at dette 'forventes' at blive tilfældet.

Trafikselskaberne opfordrer til, at formuleringerne tilpasses således at der ikke opstår usikkerhed om, at det kun er biler, der skal køre taxikørsel, der skal udstyres med kontroludstyr.

Evaluerings af loven

Der er lagt op til tre evalueringer af loven inden for en relativ kort årrække. Trafikselskaberne bidrager gerne hertil.

14. august 2017

UBER

Transport, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att.: Berit Gohr Kaptain
trrn@trm.dk
et@tmi.dk
bgk@trm.dk

Vedrørende høring over udkast til forslag til taxilovgivning

Uber byder udkastet til et forslag til en ny taxilovgivning velkommen. Det er et stort skridt i den rigtige retning mod et marked, der er reguleret effektivt og i offentlighedens interesse og det er med glæde, at vi afgiver vores høringssvar til udkastet.

Uber har en ambition om at komme til at operere i Danmark igen. Da vi i april indstillede vores aktiviteter i Danmark, var det ikke en reaktion på en politisk aftale, der ikke gik vores vej. Det var udtryk for, at vi med den politiske aftale indså, at den ikke gav os mulighed for at køre videre i den eksisterende form. Det er imidlertid ikke det samme som, at vi ikke vil vende tilbage til at tilbyde vores service i Danmark under en ny taxilovgivning, såfremt lovgivningen tillader innovation og konkurrence.

Uber vil gerne operere inden for rammerne af en ny taxilovgivning og vi anerkender naturligvis den politiske aftale, der er indgået.

Generelle bemærkninger

Regulering af persontransportområdet er nødvendigt for at sikre, at folk kan komme fra A til B sikkert, pålideligt og effektivt. Persontransport kræver bl.a. regulering af hensyn til sikkerhed, forbrugerbeskyttelse og skattebetaling. Det er meget positivt, at regeringen har taget initiativ til at revidere lovgivningen på persontransportområdet. Der er række positive elementer i lovgivningen, som kan give bedre konkurrence på markedet og bedre transportmuligheder for forbrugerne.

Visionen om at give så mange danskere som muligt adgang til transport gennem ny teknologi bliver ikke indfriet med dette lovforslag, men forslaget er et skridt i den rigtige retning sammenlignet med den nuværende lov. Vi havde naturligvis gerne set et større skridt, men anerkender, at lovforslaget er en modernisering af lovgivningen, der skærper konkurrencen på markedet for erhvervmæssig personbefordring.

Det er vores opfordring, at regeringen genovervejer enkelte elementer af lovgivningen og i højere grad tager højde for den teknologiske udvikling ved at tillade brug af apps, der fx kan opfylde samme formål som eksisterende teknologi såsom taxameter og sædeføler samt tillade brug af private biler, der kan give flere mennesker i hele Danmark muligheden for at udføre erhvervmæssig personbefordring.

Fordele ved ny teknologi for passagerer, chauffører og byer

Ubers mål er at skabe en sikker, pålidelig og prisvenlig transportmulighed for alle inden for få minutter, ved et tryk på en knap. Dette gælder også i forstæder, landdistrikter, og områder med lav befolkningstæthed, samt dele af byer, som traditionelt set har manglet adgang til et pålideligt og regelmæssigt transportudbud. Et godt eksempel er London, hvor næsten en tredjedel af alle Uber ture

slutter indenfor 200 fra en tog- eller metrostation. Public Transportation Association har også konkluderet, at delte transportformer supplerer offentlig transport. Med andre ord er passagerer, som benytter sig af offentlig transport, mere tilbøjelige til også at benytte sig af app-transport, samt mindre tilbøjelige til at eje en bil.

Men apps som Uber gavner ikke bare passagerer - de skaber også nye jobmuligheder for chauffører. Mange har haft svært ved at komme ind på arbejdsmarkedet, og de deltidsansatte har ønsket at arbejde mere. Et studie fra Frankrig viser, at 25 procent af chaufførerne i Frankrig var uden et arbejde før de kørte Uber.¹ BCG fandt i en efterfølgende rapport, at en fjerdedel af nye jobmuligheder i Frankrig i 2016 kom fra apps som Uber.²

Smartphones har desuden muliggjort samkørsel i stor skala. Uber's produkt uberPOOL matcher mennesker som skal i samme retning på samme tid, så de kan dele omkostningerne - dermed udnyttes færre biler til at transportere flere mennesker. UberPOOL er i høj efterspørgsel i byer som London og Paris, hvor det udgør 20 pct. af alle ture, det tal er 40 pct. i San Francisco og Los Angeles.

Specifikke bemærkninger

I forhold til lovforslaget har Uber følgende specifikke bemærkninger:

§5 - Kørselskontor

Definitionen af et kørselskontor er ikke hensigtsmæssig, hvis man med lovgivningen ønsker at skabe fleksibilitet i forhold til at drive en transportvirksomhed, da både kørselskontoret og den enkelte vognmand bliver bundet unødigt af denne definition. Det bør i stedet være op til vognmanden, hvem han eller hun vil købe sine tjenester af, og i hvilket omfang det skal ske. Derudover er det ikke nødvendigt at have en tilslutningspligt, særligt ikke for forudbestilte ture. Meget tyder på, at en sådan pligt også kan være ulovlig, da ESA for nylig har sendt en begrundet udtalelse til Norge om samme krav i den norske lovgivning.³

§ 20 - Rapportering af data

Det er en selvfølge, at alle skal betale skat. Med fremkomsten af en app-baseret økonomi og nye muligheder for at arbejde selvstændigt, er der behov for klare regler, som er nemme og enkle at overholde og giver effektive håndhævelsesmuligheder. En ny lovgivning bør gøre det muligt for de danske myndigheder at drage fuld nytte af den moderne teknologi, og vi støtter derfor et lovgivningsmæssigt krav om indsamling og indrapportering af chaufførernes indtægter til skat, som vil skabe lige konkurrencevilkår for alle i branchen og de bedst mulige kontrolmuligheder for skat og andre myndigheder.

§ 21 - Pris

Det bør være både nemt og tydeligt for forbrugerne at gennemskue, hvad prisen er for transport. På gademarkedet er forbrugeren dårligere beskyttet end ved forudbestilte ture, hvorfor der historisk har været krav om taxameter og endda prisloft, der gav en beskyttelse mod at betale en for høj pris. Teknologi gør det muligt at give oplysninger om pris på en smartere måde, fx ved at angive prisestimer på forhånd, så man effektivt kan sammenligne prisen med andre transportformer. Idet ture forudbestilles

Landier, Szomoru and Thesmar, 'Working in the On-Demand Economy; an analysis of Uber driver-partners in France', March 2016; <http://t.uber.com/france-study>

² BCG, Impact économique du développement du VTC, November 2016, ()

³

[http://www.eftasurvint/media/esa-docs/physical/Reasoned_opinion_Failure_by_Norway_to_fulfill_its_obligations_under_Art_31\(1\)_EEA_by_mainta.pdf](http://www.eftasurvint/media/esa-docs/physical/Reasoned_opinion_Failure_by_Norway_to_fulfill_its_obligations_under_Art_31(1)_EEA_by_mainta.pdf)

gennem en app er det ikke forbrugerbeskyttelse at indføre en maksimaltakst, snarere tværtimod, da det begrænser forbrugerens valg og øger den gennemsnitlige pris han eller hun skal betale for tjenesten. Al erfaring i Danmark og i andre lande tilsiger, at et prisloft vil drive priserne op, så forbrugerne betaler ekstra i perioder med lav efterspørgsel. En nylig rapport fra Europa-Kommissionen konkluderer således, at ny teknologi gør det muligt at tilbyde transport til lavere pris pga. øget effektivitet og at *"... en lovgivning der tillader konkurrence mellem forskellige tjenester tillader forbrugerne adgang til en række tjenester til mere konkurrencedygtige priser."* Forbrugerne vil også kunne vælge den tjeneste, der passer deres behov. En anden rapport konkluderer om Uber's dynamiske prissætning, at *"Without the ability to vary fares (dynamic pricing), this situation was attempted to be solved by setting high prices. High prices meant that fewer people were able to afford any trip, and therefore demand spikes were prevented from reaching a point at which all cars are allocated."*⁶

Det fremgår ikke umiddelbart af lovforslaget, hvor højt prisloftet vil blive sat. Det er afgørende for konkurrencen, at prisloftet bliver så højt som mulig, så der er et spænd at konkurrere i - og så forbrugerne kan få den bedst mulige pris. Et prisloft giver generelt ikke fordele for forbrugerne ved forudbestilte ture, tværtimod viser al erfaring, at det skaber højere priser, i betænkning 1542 konkluderes således at *"Prisen for taxikørsel er erfaringsmæssigt typisk identisk med maksimaltaksterne, når der er tale egentlig taxikørsel."*

6

Når antalsbegrænsningen løftes, skabes der reel konkurrence, som for forudbestilte ture i sig selv vil medvirke til, at forbrugeren får den lavest mulige pris. Prisvariation skal desuden gøre det attraktivt for chauffører at drive erhvervmæssig personbefordring på de tidspunkter, hvor efterspørgslen er størst, fx i weekender, højtider eller ved større events. Den foreslåede forhøjelse på 50 pct. aftener og weekender, vil i langt de fleste tilfælde ikke være tilstrækkeligt til at sikre et pålideligt transportudbud. Dette blev meget tydeligt i London, da der var en strejke i metroen i 2014, hvor Uber kunne tilbyde 100,000 mennesker transport i London ved at anvende dynamisk prissætning: Mens konkurrenterne havde ventetider på ca. 85 minutter eller blot ingen biler tilgængelige, havde vi en estimeret ventetid på 2 minutter på 1.9X Uber's standardtakst.'

§ 24 - Kontrol og tekniske krav

Uber finder det rimeligt, at der stilles krav til de biler, der skal anvendes til erhvervmæssig personbefordring. Formålet bag kravene til taximetre, sædefølere og videokamera støtter vi fuldt ud, det er vigtigt, at myndighederne har muligheder for at kontrollere, om der har været en passager i bilen og hvor mange kilometer der er kørt med passagerer i bilen.

Ubers digitale teknologi er ikke et taxameter, men kan opfylde de samme formål og mere til. Det er også grunden til, at den netop vedtagne transportlovgivning i Finland tillader, at anden teknologi såsom apps

4

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>

⁵ <http://www.i-com.it/wp-content/uploads/2017/06/Rapporto-Smart-Consumers1.pdf>

⁶ Betænkning 1542:

<https://www.trm.dk/da/publikationer/2013/betaenkning-fra-udvalg-om-erhvervsmaessig-befordring-i-personbiler> <https://www.uber.com/en-GB/blog/london/tube-strike/>

træder i stedet for et taxameter, så længe de opfylder samme formål.⁸ App'en giver desuden yderligere forbrugerbeskyttelse gennem følgende funktioner:

- En passager kan indtaste destination og få en pris før turen starter
- Uber beregner den mest effektive rute baseret på real-time data.
- Uber tilbyder GPS-sporing af alle ture, så passagerer kan se, at chaufføren ikke kører en omvej.
- Chaufføren kan ikke manipulere prisen på nogen måde, der gør at passageren skal betale overpris;
- Passageren får en detaljeret kvittering efter endt tur, som viser den kørte rute, chaufførens navn og nummerpladen samt tidspunktet og distancen for turen.
- Alle oplysninger er logget og kan tilgås, om nødvendigt.

Det er vigtigt at sikre, at alle ture er dokumenterede, så skattevæsenet kan kontrollere, at der betales skat. En sædeføler tjener det formål at vise, om der er en passager i bilen. Uber's app opfylder samme formål, da en chauffør kun kan køre ture gennem app'en, som en passager har bestilt. Uber og andre apps, der faciliterer forudbestilte ture tjener penge på at tage en andel af turens pris, hvilket giver os et incitament til at undgå, at der køres ture udenfor app'en. Det gør vi i Uber ved at have klare retningslinjer om, at chauffører skal acceptere størstedelen af ture de modtager. Hvis afbestillingsraten overstiger maksimum kan chaufføren miste adgang til app'en. Chauffører har derfor ikke stor interesse i at afbestille og køre udenfor app'en, da de mister muligheden for at få adgang til de kunder Uber giver dem og den sikkerhed Uber skaber for både chauffør og passager.

Udnyttelse af privatbiler til at skabe transport i hele Danmark

De tekniske krav til bilerne såsom sædeføler vil desuden skabe hindringer for, at folk kan udføre erhvervmæssig transport i deres private bil. En anvendelse af privatbiler til erhvervmæssig personbefordring er helt afgørende for at skabe prisvenlig og pålidelig transport i hele Danmark og en bedre og mere effektiv udnyttelse af den danske bilflåde i en tid hvor privat bilejerskab i Danmark vokser og bilerne står stille 95 pct. af tiden. I dag er det en enorm investering for den enkelte at komme til at køre erhvervmæssig personbefordring i Danmark, da vedkommende skal investere i en ny bil og udstyr til bilen. Hvis en ny lovgivning viderefører dette, vil det have den konsekvens, at det vil blive et mindre attraktivt erhverv, og at færre vil have interesse i køre på deltid. I sidste ende vil omkostningerne havne hos forbrugerne, som vil betale en højere pris for transport og dermed skabes der ikke et reelt prisvenligt alternativ til privatbilen. Tilladelse til at bruge privatbilen vil gøre det attraktivt for flere personer at drive erhvervmæssig personbefordring på deltidsbasis, i perioder med stor efterspørgsel og ikke mindst i landdistrikterne, hvor efterspørgslen hovedsageligt ligger i weekenden.

§30 - Krav til chaufføruddannelse og kvalitet

Uber støtter lovgivning, som sikrer høj kvalitet og sikkerhed. Vi mener dette bedst sikres ved at indføre minimumsstandarder for chauffører, herunder god vandel, kørekort og forsikring. Vi har ikke set beviser for en sammenhæng mellem formel uddannelse, som der lægges op til i forslaget, og god kvalitet i servicen der leveres af chaufførerne, hvorfor en uddannelse for chauffører ikke synes proportional. Det faktum at døde chauffører bruger Uber og leverer samme servicekvalitet (rating), som ikke døde chauffører, er en god indikator for, hvordan teknologi kan træde i stedet for uddannelse for at sikre kvalitet. App-baserede tjenester som Uber anvender et rating system, hvor alle passagerer rates efter

⁸ In Section 25, the Transport Code states that (own translation) "If the price of a journey is based on the length or duration thereof, a vehicle used for licensed passenger transportation shall have a taximeter or another instrument or system for the calculation of the price of the journey which provides equivalent reliability and level of protection as a taximeter." The exact details of such alternative instruments/systems are currently being evaluated by the Finnish Traffic Safety Authority.

hver tur baseret på den oplevede kvalitet af servicen. I et marked med konkurrence vil rating-systemet i sig selv give høj kvalitet, da virksomhederne vil have en interesse i at ekskludere chauffører med permanent dårlig rating. Hvis en chauffør ikke opfylder Ubers Community Guidelines, risikerer vedkommende således at miste adgangen til deres konto. Dermed bliver hver eneste passager en indikator for kvaliteten af den leverede service og yderligere uddannelse kan dermed målrettes de chauffører, der har et behov. GPS-tracking er også med til at forhindre dårlig opførsel, eftersom Uber ved hvor og hvornår ture finder sted, og hvem der blev matchet sammen. At have denne information tilgængelig stiller uansvarlige aktører til ansvar for deres adfærd, og vi kan også samarbejde med politiet for at give oplysninger omkring en bestemt tur om nødvendigt.

Kvalitet i kørslen kan desuden forbedres ved at benytte funktioner, der allerede er indbygget i smartphones. Uber opfordrer gennem telefonen chauffører til at forbedre deres vurdering ved at identificere og rapportere om deres kørselsvaner. F. eks. kan vores app være med til at identificere om en chauffør benytter en telefonholder, eller om de har holdt telefonen i hånden under kørslen. Vi kan også kortlægge hårde opbremsninger og accelerationer, som begge er indikatorer for farlige kørselsvaner, som anvendes til at nudge chaufførernes adfærd.

§46 - Antalsbegrænsning i overgangsperioden

Det fremgår af den politiske aftale, at antalsbegrænsningen ophæves og at "En vognmand kan få så mange tilladelser, som vedkommende ønsker, hvis vognmanden opfylder lovens krav". Men med §46, der specificerer en overgangsperioden på tre år med kun 125 tilladelser pr. kvartal, fastholder man i praksis en antalsbegrænsning, som kan forhindre nye, større spillere i at komme hurtigt ind på markedet for erhvervsmæssig personbefordring og skabe innovation i branchen. Det er u hensigtsmæssigt, hvis hensigten med lovgivningen er at skabe mere konkurrence på markedet og give forbrugeren et bedre transporttilbud.

Der vil være en række negative konsekvenser ved en antalsbegrænsning, herunder:

- En antalsbegrænsning er dårlig for passagerer, som ikke vil kunne få en tur, når og hvor de vil. Det betyder særligt dårlig betjening i udkantsområder.
- En antalsbegrænsning er dårlig for chauffører, da det ikke bliver kvalifikationer, men et vilkårligt antal, der bestemmer, hvem der kan få tilladelser og kan tjene penge på persontransport.
- En antalsbegrænsning underminerer konkurrencen, da det favoriserer den eksisterende branche
- En antalsbegrænsning hindrer fremgang mod målsætninger om at reducere trængsel og privat bilejerskab.

Særligt sidstnævnte punkt er vigtigt at uddybe. UberPOOL, som indebærer matching af passagerer som skal samme vej, er kun mulig at realisere i et frit marked, hvor mange kan få tilladelser, da skalaen er nødvendig for at få matchingen til at virke. Minutter er afgørende i denne sammenhæng, Carlo Ratti, Director for MIT's Senseable Lab har sagt følgende om dette: "*Vehicles are highly under-utilized resources, being used less than 10% of the time with an average occupancy of about 1.3 passengers. In a recent study based on the analysis of a New York taxi data set, we have shown that more than 95% of taxi trips could potentially be shared.*"

Med venlig hilsen

Kristian Yde Agerbo
Public Policy Ansvarlig, Danmark

Hørings svar til Høringsudkast af 30. Juni 2017

"Forslag til ny Taxilov"

Generelt omkring uddannelse:

Ad §7 stk. 2 pkt.7 og stk. 4 og 5:

Vi håber der i bekendtgørelsen bliver lavet en fornuftig overgangsordning til alle de chauffører der helt eller delvist er i gang.

- Chauffører der allerede har både erhvervskørekort (kode 400/450) og gyldigt kommunalt førerkort, får vel lov til at ombytte til det nye "Chaufførkort" uden yderligere krav ?
- Personer der allerede før lovens ikrafttræden er i besiddelse af erhvervskørekort (kode 400/450), men ikke er i besiddelse af den nuværende kvalifikationsuddannelse ved lovens ikrafttræden ? Da disse personer jo har aflagt en teoretisk og en praktisk køreprøve, kan disse personer vel nøjes med den nuværende kvalifikationsuddannelse ?
- Personer der allerede før lovens ikrafttræden er i besiddelse af erhvervskørekort (kode 400/450), med et udløbet kommunalt førerkort og er i besiddelse af en mere end 10 år gammel nuværende kvalifikationsuddannelse ved lovens ikrafttræden ? Da disse personer jo har aflagt en teoretisk og en praktisk køreprøve, kan disse personer vel nøjes med den nuværende kvalifikationsuddannelse ?
- Det er vigtigt også at lave gennemtænkte overgangsordninger til de kursister der evt. er i gang med et erhvervskørekort og evt. har bestået den teoretiske prøve i denne forbindelse. Disse personer bør vel kunne gøre erhvervskørekortet færdigt og evt. afslutte med det nuværende kval.kursus, da de ellers vil miste en allerede delvist opnået rettighed.

Det er vores opfattelse at de nye prøver der indføres på Chaufføruddannelsen bliver uden nogen form for permanent ekstern censur.

I den forbindelse har vi hørt sammenligninger med de nuværende EUD uddannelse (erhvervsuddannelser) for eksempelvis EUD-buschauffører. Alle erhvervsuddannelser er netop kendetegnet ved, at have indtil flere eksterne censorer med ved eksaminerne, dette gælder også for erhvervsuddannelsen til buschauffør. Vi vil stærkt fraråde en løsning uden nogen form for ekstern censur. I Sverige kan godkendte transportskoler selv bedømme egne elever ved køreprøver og lignende. Beståelsesprocenterne ved skolernes køreprøver, er kendetegnet ved at være ganske betydeligt højere, end ved køreprøver der gennemføres i regi af det svenske Trafikverket. Hvis undervisningsstederne selv skal bedømme egne kursister, vil beståelsesprocenterne også i Danmark blive urimeligt høje. En leverandør af serviceydelsen

undervisning, vil have et meget stort incitament til at bedømme egne kursister som bestået. En kursist som ikke består en prøve, er en utilfreds kursist, som med en vis ret kan påstå, ikke at have fået leveret den ydelse som kursisten kom for. Alt i alt vil manglende ekstern censur ved prøverne, betyde mange ny taxachauffører på gaden uden det forventede niveau i forhold til trafiksikkerhed, kundebetjening og generel forståelse af arbejdet som taxachauffør.

Ad §7 stk. 4

For at undgå flaskehals-problematikker som ved køreprøverne i 2017 bør det præciseres hvor lang behandlingstid transport-, bygnings- og boligministeren gives til de enkelte ansøgninger.

Ligeledes bør der gives en mulighed for forhåndsgodkendelse mht. lægelige og strafferetslige forhold, da skolerne vil risikere at undervise kursister der ikke kan godkendes.

Ad 2.4.2

Det nævnes i disse kommentarer at der for alle kursusudbydere vil blive fastsat krav om at det skal sikres, at ansøgeren er sprogligt i stand til at gennemføre undervisningen med et tilfredsstillende resultat.

Det er vigtigt at dette krav ikke kommer til at hvile på et skøn, da dette vil kunne medføre meget forskellige krav fra de forskellige udbydere.

Ad §1

I bemærkningerne til § 1 har der indsneget sig en lille fejl. :

Fortjenste ved kørsel foreligger, når betalingen for kørslen overstiger de med kørslen forbundne omkostninger, det vil sige udgifter til brændstof, service og vedligeholdelse, forsikring, afskrivning og lønomkostninger

At lønomkostninger her er skrevet med, må på det kraftigste frarådes da det ellers vil underminere hele taximarkedet, og åbne for ikke uddannede chauffører der transporterer personer på erhvervs-lignende vilkår men uden de samme kontrolkrav som resten af branchen. Når lønomkostninger tages med her, bliver "piratkørsel" reelt lovliggjort

Ad Bilag 1

Der er i "bødekataloget" fastsat bøde for både " førerkort ikke medbragt" og "kursusbevis ikke medbragt"

I den nuværende lov kan chauffører der udelukkede kører OST nøjes med at medbringe bevis på kvalifikationsuddannelse, dette er i den nye lov ikke en mulighed da alle der udfører erhvervmæssig personbefordring skal være i besiddelse af, og medbringe det nye " Chaufførkort", der er derfor ingen mening i en bøde for **"kursusbevis ikke medbragt"**

**Thomas Frahm
Chefkonsulent**



**UCplus A/S
Alstrup Alle' 11 • 8361 Hasselager
Tlf. 8734 8070 • Mobil 4016 4064
tf@ucplus.dk • www.ucplus.dk**



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

CC: Erik Toft & Berit Gohr Kaptain

Vejle, den 13. august 2017.

Høringsvar til høringsudkast af 30. juni 2017 vedr. Forslag til Taxilov

Generelle betragtninger

Det undrer at man ikke har valgt at offentliggøre ny sidelovgivning samtidig med udkastet til ny Taxilov, da dette kunne have fjernet og måske afklaret en del fortolkningsspørgsmål, og dermed gjort det efterfølgende tilpasningsarbejde med loven nemmere. Gældende sidelovgivning bortfalder jo samtidig med vedtagelse af en ny Taxilov.

Gældende lovgivning

Den gældende lovgivning er på mange områder gennemtestet, funktionsdygtig og i den grad skudsikker, omvendt er den også ude af trit med samfundsudviklingen, og i den kontekst er den gældende Taxilov historisk forældet. En fornyelse er dermed berettiget.

Ser man på branchens ønske om en ny og mere tidssvarende taxilov, så ville man nok have været bedre tjent med at tilpasse eksisterende lovgivning på området, i stedet for at lave en radikal ændring af eksisterende lovgivning som man dels ikke kender de juridiske konsekvenser af, lige som ændringerne og dermed betingelserne for et helt erhverv bidrager til at skabe utryghed.

- ***Kørselspligt***

Kørselspligten er en styrke i gældende lovgivning, da kunden lovgivningsmæssigt er sikret rent forsyningsmæssigt. Ved fjernelse af kørselspligten mister kunderne dermed en forsyningsikkerhed, og kan risikere at skulle ringe rundt til mange forskellige kørselskontorer inden der er nogen som kan garantere en afhentning/levering.

- ***Taxiholdepladser***

I gældende lovgivning er der taget højde for at taxierne har nogle holdepladser. Der savnes i den nye lovning en indikation af hvordan dette skal håndteres i praksis, da man alt andet lige må forvente at branchen med tiden vil blive "oversvømmet" med taxier, især i de større byer, inden at branchen finder et selvregulerende niveau.

Flere taxier kræver i sagens natur flere holdepladser, men loven skal tage hånd om, hvem der tilpasser og sikre taxiholdpladser.

- ***Ibrugtagning af tilladelser***

Der er en bestemmelse der regulerer dette i gældende lovgivning, men der savnes en passus i den nye Taxilov om ibrugtagning af udstedte tilladelser, fx inden 3 måneder fra udstedelse.

Ny lovgivning

Det er en helt klar vurdering, at indholdet af den nye lovgivning bidrager til en negativ udvikling af taxierhvervet i provinsen, og at trafikelskabernes rolle i samfundet styrkes.

Når overgangsperioden på 3 år er udløbet, så må man på et politisk plan ikke forvente en styrkelse af den samlede taxibetjening, som man reelt kender den i dag, hvor styrken måske mere findes i taxiens fleksibilitet end i branchens servicegrad. Sidstnævnte kan man jo gøre en aktiv indsats for, i form af efteruddannelse.

§1, stk. 2 I Samkørsel

Allerede i denne bestemmelse ser man påstanden omkring konsekvensen af ændring af eksisterende lovgivning på området.

I bemærkningerne til denne bestemmelse, ligger en døråbner for uønskede app baserede tjenesteydelser, når man vælger at medtage lønomkostninger mv. i forhold til defineringen af begrebet fortjeneste, se side 37 i bemærkningerne.

Lønomkostningerne indgår ikke i ligningen i den eksisterende lovgivning og bør ikke indgå i den ny lovgivning⁵.

Det anbefales at opretholde den eksisterende definering af begrebet samkørsel, efter gældende lovgivning, og det bør præciseres at erhvervsmæssig personbefordring alene udføres med *henblik* på at opnå fortjeneste.

§§5 & 6 I Kørselskontorer

Der bør ikke differentieres i kapitalkravene for kørselskontorerne, hvis man vil undgå unødigt administration på håndtering af klager fra erhvervet.

Tilsvarende bør man ikke give mulighed for oprette kørselskontorer til servicering af et mindre geografisk afgrænset område.

Skrækscenariet vil være at man med et mindre kapitalkrav får mulighed for at oprette et kørselskontor, men operationelt passer kørslen i et andet område end det tiltænkte.

Tilsynsopgaven er umulig, og muligheden for at oprette et kørselskontor på lempeligere vilkår har næppe været tanken i den nye lovgivning.

§10 I Krav til løn- og arbejdsvilkår

Prisværdig at den eksisterende bestemmelse videreføres i denne bestemmelse.

Ansvar for at Trafikelskabernes underleverandører følger pågældende kollektive overenskomster på området skal præciseres og pålægges Trafikelskaberne i loven, hvis man ønsker at opretholde et tilsyn med at overenskomsterne skal følges i praksis, ellers vil risikoen for at de ikke følges være langt større.

Man kunne endvidere ønske sig at et decideret kædeansvar også blev præciseret her.

§20, stk. 2 I Kørselskontorets pligter

Formuleringen af denne bestemmelse virker ikke præcis nok, hvis tankesættet går på fiskale taxametre, og SKATs mulighed for adgang til omsætningstal mv.

⁵ Er samkørsels tjenesten GoMore lovlig efter gældende lovgivning på området? Umiddelbart ja. Det ubesvarede spørgsmål som står hen her er: Hvad er lønomkostningen til en GoMore chauffør? Konklusion: Der er ingen lønomkostninger, idet der alene er tale om regulær samkørsel.



Bestemmelsen bør derfor præciseres.

§20, stk. 3 I Kørselskontorets pligter

Bestemmelsen virker formålsløst, især fordi det må forventes at godkendelse og opretholdelse heraf er reguleret og godkendt i sidelovgivningen.

§20, stk. 6 I Ankenævn

Fin bestemmelse med forbrugerbeskyttelse, men her savnes der yderligere to tilladelsestyper til at være omfattet af et Ankenævn, henholdsvis limousine og OST.

Kørselskontorerne kan, hvis de vil, selv lave deres egne klageadgang for chauffører og vognmænd, hvis de da ellers ønske at bruge ressourcer på dette.

§21 I Nationalt prisloft

Der er tre elementer i den eksisterende taxilov, der hænger ubetinget sammen, nemlig

- Antalsbegrænsningen, dvs. antallet af taxitilladelser
- Den geografiske afgrænsning, og
- Maksimaltaksten

Ændrer man ved et af disse elementer, vil man være nødsaget til at ændre dem alle, for at frigøre de frie markeds kræfter. Giver man således et af disse elementer fri i en liberalisering, vil man være nødsaget til at give dem alle fri. Det er en enten/eller løsning her.

I udkastet arbejder man med et nationalt prisloft. Dette vil være en hindring for fri konkurrence, idet den vognmand, der leverer et bedre produkt også skal have mulighed for at tage højere betaling for en bedre service/vare, og samtidig skal have mulighed for at fastsætte prisen i forhold til udbud og efterspørgsel, når markedet er til det.

Udkastet i den ny Taxilov bærer præg af at man har hentet en del inspiration fra hhv. Bus- og Godsloven. Med det i mente, så findes der fx ikke i Bus- eller Godsloven noget prisloft, hvorfor prisloftet i Taxiloven er et levn fra den eksisterende lovgivning som der bør gøres op med.

Forbrugerbeskyttelsen i denne sammenhæng ligger i, at den chauffør/vognmand som ikke behandler sine kunder ordentligt, på sigt ikke vil have et indtjenings- eller eksistensgrundlag til at drive vognmandsforretning.

§25 I Kontrolapparater

Som kursusvirksomhed hører man mange ting fra branchen, og derfor kan det ikke understreges tydeligt nok, at der også er et aktuelt behov for kontrolforanstaltninger i limousiner og vogne der udfører kørsel for trafikelskaberne.

Det er bestemt et "must have", og er ikke en omkostningstung investering for vognmanden. Endelig skal man huske at investeringen er en mindre driftsomkostning som er fuld ud fradragsberettiget for vognmanden.

Egenbetalingen som borgerne betaler i en OST vogn, ser i rigtig mange tilfælde ikke dagens lys. Man skal her lovgivningsmæssigt sikre sig adgang til trafikelskabernes systemer, præcis som det er hensigten og tilfældet i lovens §20, stk. 2.

Der er indtil flere aktive OST vognmænd som kører privat i en bil indregistreret til OST kørsel. Kontrolapparater, evt. understøttet af GPS overvågning, kan stoppe dette.

I dag udføres der limousinekørsel i taxi-lignende vogne, der per definition sagtens kan køres af taxier. Dvs. at der faktisk eksisterer limousinetilladelser som ikke burde være udstedt.

Limousinetilladelse er per definition attraktive, fordi der ingen kontrolapparat er i bilerne, især i de biltyper hvor akselafstanden er kort.

Manglende kontrolapparat gør det per definition nemt at forfordere sig selv og samtidig undlade at bidrage til fællesskabet.

Med reguleringen i lovens §4, pkt. 2, vil man med en eksisterende vognmandsforretning kunne købe sig en luksus elbil (uden afgift) og kører rundt i den privat på almindelige indregistrerede nummerplader, dvs. at bilen ikke syner af at være et erhvervskøretøj, da det er en elbil købt uden afgift.

Grundet ovenstående kan det absolut anbefales at sikre fælles retningslinjer og dermed kontrolapparater i alle typer for erhvervsmæssig personbefordring, og som minimum i form af GPS overvågning i hhv. limousiner og OST vogne.

§35 I Bodestrafkatalog

Også her har man ladet sig inspirere fra hhv. Bus- og Godsloven, men bødestørrelserne står ingenlunde mål med indtjeningsgrundet.

Det anbefales generelt at regulerer bødekataloget ned af, men at opretholde et højt bødekatalog for fx manglende tilladelse til erhvervet, brug af &I tilladelse på flere biler, brug af biler som ikke er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring og registreret.

I bilag 1 til høringsudkastet, side 81, kan man idømmes en bøde for ikke at have medbragt sit hhv. sit kursusbevis og/eller sit førerkort.

Det bemærkes, at kursusbeviset, er adgangsgivende til førerkortet, hvorfor manglende medbringelse af kursusbevis virker irrelevant at regulerer for i bødekataloget.

§§ 41-49 I Overgangsperioden

Virker umiddelbart kort, hvor en periode på fem år måske havde været mere passende. Dette set i lyset af, at et tilbagerul af lovgivningen, aldrig vil genskabe det samme udgangspunkt som der hvor man kom fra. Ikke at det skal være målet i sig selv, men set med ønsket om at skabe en ny bærerdygtig lovgivning fra start.

Der kan for kunderne opstå forvirring omkring sondringen mellem bestillingskontor og kørselskontor, fordi der implicit ligger en konkurrencemæssig skævvridning i hvad de forskellige tilladelsestyper må og ikke må, afhængig af om de er udstedt efter eksisterende eller ny lovgivning.

Fx må en taxi efter eksisterende lovgivning ikke frit søge hyre i en lufthavn i overgangsperioden, imens alle taxier efter ny lovgivning i overgangsperioden frit må søge hyrer i alle landets lufthavne. Det giver en vis konkurrencemæssig skævvridning, og frustrationen bliver sandsynligvis ikke mindre af, hvis begge taxier er en del af samme koncern.

Uddannelse

Det er foruroligende at tænke på den markante drejning man har lagt op til, på det uddannelsesmæssige område, inden for erhvervsmæssig persontransport i små biler i den nye lovgivning.

Som seriøs udbyder af vognmandskurser inden for GODS, BUS og TAXI, så bliver man en anelse urolig for standarden af fremtidens vognmænd inden for branchen i sin helhed.

Uddannelse indenfor transportfaget har fyldt meget og gør det stadig, og derfor kan det virke absurd, at gå så langt ned i standard som der er lagt op til. Det er et markant tilbageskridt, og en meget uheldig drejning.

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har i nyere tid udarbejdet en gap-analyse, der viser at man netop havde brug for at højne standarden ikke kun hos chaufførerne, men også hos vognmændene.

Gap-Analysen viste med al tydelighed, at der var brug for mere uddannelse inden for erhvervsmæssig personbefordring i små biler, hvorfor en gevaldig lempelse og dermed fri adgang til markedet med en meget begrænset chaufføruddannelse, kun kan anses som en tilbageskridt for et helt erhverv.

Det anbefales at læse NTs gap-analyse, og såfremt at man stadig påtænker en fjernelse af TAXI vognmandsuddannelsen, at man som minimum opretholder vognmandsprøven for at blive vognmand til alle tilladelsestyperne inden for erhvervsmæssig persontransport i små biler.

Med venlig hilsen

Vognmandsspecialisterne

ApS* M: 2234 0500

E: info@vognms.dk

Te=1~1~

Vognmandsspecialisterne ApS (VMS) har udbudt GODS, BUS og TAXI vognmandskurser siden 2008, og ejerne bag virksomheden har knap 20 års erfaring specifikt med taxibranchen, og endnu flere års mere erfaring i forhold til de øvrige nævnte transportbrancher.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet Att.:
Erik Toft og Berit Gohr Kaptain
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

14. august 2017
Side 1 af 2

Høringsvar fra Aarhus Kommune om ny taxilov

Taxinævnet i Aarhus Kommune takker for det fremsendte udkast til forslag til taxilov.

TEKNIK OG MILJØ Center
for Byens Anvendelse
Aarhus Kommune

Taxinævnet har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Økonomiske konsekvenser for kommunerne af lovforslaget

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger (afsnit 3), at kommunerne vil opnå en besparelse på ca. 10 mio. kr. svarende til de årlige udgifter til tilsyn med de udstedte tilladelser.

CBA Parkering og
Taxi Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 44 00
Direkte telefon: 89 40 11 77

Kommunernes udgifter til administration af den nuværende taxilov er imidlertid væsentligt lavere, hvorfor den samlede kommunale besparelse ikke vil være i omegnen af 10 mio. kr.

Direkte e-mail:
jkrog@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 17/036219-1
Sagsbehandler:
Joshua Krogager

Taxinævnet i Aarhus Kommune har forgæves kontaktet ministeriet for at komme i dialog om beregningen bag denne besparelse, og den forventede DUT-regulering.

Det kan oplyses, at Taxinævnet i Aarhus Kommune årligt bruger ca. et $\frac{1}{2}$ HK-årsværk (en årlig udgift på omkring 215.000 kr. inkl. pension) til administrationen af taxiloven.

Indtægterne i Taxinævnet i Aarhus Kommune er begrænset til salg af trafikbøger og fornyelse af førerkort, hvilket i 2016 gav en årlig nettoindtægt på omkring 119.000 kr. Ved en opkrævning af alle gebyrer i den løbende administration fx gebyrer for førerkortprøver, så ville de årlige indtægterne samlet ligge omkring 200.000 kr.

Dermed er den årlige nettoudgift til administration af taxiloven for Taxinævnet i Aarhus Kommune pt. på omkring 96.000 kr. Hvis kommunen opkrævede alle de mulige gebyrer, ville den årlige nettoudgift for Taxinævnet i Aarhus Kommune være på ca. 15.000 kr.

Da sagsbehandlingen i store dele af landet er manuel, er der desuden store muligheder for digitalisering af taxiområdet på tværs af landet, og dermed for betydelige nationale effektiviseringsgevinster. Det anbefales derfor, at ministeriet sikrer sig, at anden relevant lovgivning tilpasses til denne digitaliseringsmulighed (fx adgang til straffeattester, kørekort mv.).

Taxinævnet i Aarhus Kommune har følgende spørgsmål til udkast til forslag til taxilov:

- 1) hvordan den samlede kommunale besparelse kan være i omegnen af 10 mio.
- 2) hvorledes de mulige digitaliseringen/effektiviseringen af taxiområdet er indregnet i samlede kommunale besparelse

§§ 42

Det fremgår af lovforslaget, at forpligtelsen til tilsyn dog overdrages til Transport, Bygge- og Boligstyrelsen med et halvt års varsel. Varslet gælder fra det tidspunkt, hvor anmodningen fra en kommune er modtaget af styrelsen.

Dette fremgår dog ikke at lovforslaget, fra hvornår denne anmodning kan fremsendes. Taxinævnet i Aarhus Kommune vil hermed gerne anmode/varsle overdragelsen til styrelsen gældende fra hurtigst muligt.

Taxinævnet i Aarhus Kommune vil informeres om, hvorledes ministeriet skal modtage alle oplysninger om de tilladelser, som det fremover skal føre tilsyn med.

Med venlig hilsen

Tyge Wanstrup
Centerchef

Justitsministeriet
Forebyggelseskontoret

E-mail: kbtRjm.dk, jniRjin.dk

26. juli 2017 Journal
nr. 2017-9020-438
Sagsbehandler: IC10
+ bilag

RIGSPOLITIET
Nationalt Færdselscenter
Politorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Direkte: 2565 0509
Telefax: 4515 0004

E-mail: pol-ntae@politi.dk
Web: www.pokti.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ved mail af 3. juli 2017 sendt forslag til taxilov i høring. Justitsministeriet har ved mail af 3. juli 2017 anmodet om at modtage Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til lovforslaget.

Rigspolitiets har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra politikredsene, herunder har navnlig Københavns Politi og Fyns Politi fremkommet med bl.a. følgende bemærkninger til de enkelte bestemmelser. Rigspolitiet kan tilslutte sig disse bemærkninger.

Af bemærkningerne til lovforslagets § 3, stk. 8, fremgår det, at en tilladelse ikke er knyttet til en konkret bil, men kan benyttes til hvilken som helst af virksomhedens biler. Det fremgår endvidere, at tilladelserne forventes udstedt elektronisk.

Det bemærkes, at forslaget umiddelbart vil vanskeliggøre politiets kontrol, når tilladelsen ikke er knyttet til en konkret bil. Herudover kan det i visse tilfælde være problematisk, hvis tilladelsen alene kan forevises elektronisk. For eksempel hvis der ikke er netværksforbindelse eller ved grænseoverskridende taxikørsel, hvor en udenlandsk kontrolmyndighed skal kontrollere, om den pågældende har en gyldig tilladelse.

§±7

Af lovforslagets § 7, stk. 2, nr. 4, fremgår det, at det er et krav, at den pågældende har et kørekort til kategori B (almindelig bil), som den pågældende har erhvervet for mindst tre år siden. I bemærkningerne til bestemmelsen er det præciseret, at kravet er nyt, og skal sikre, at chaufføren har rutine i kørsel i en almindelig personbil. Der er umiddelbart forskel på, om kørekortet skal være erhvervet for mindst 3 år siden, eller om den pågældende skal have 3 års køreerfaring (og ikke have været frataget førerretten).

Det skal på den baggrund foreslås, at ordlyden i bestemmelsen ændres til følgende: "har haft kørekort til kategori B i mindst 3 år". Således at ordlyd og formål i lovforslaget er enslydende.

§ 20

I lovforslagets § 20, stk. 1, fremgår det, at der for hver kørselsopgave indhentes oplysning om blandt andet betalingen (prisen). Det skal i den forbindelse anbefales, at betalingen (prisen) nærmere udspecificeres, således at der tilføjes "herunder takst og eventuelle tillægsydelse". Denne tilføjelse vil sikre bedre gennemskuelighed og dokumentation i forhold til prisen.

§ 23

For så vidt angår lovforslagets § 23 om, at kørselskontorets takster og priser for eventuelle tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside — bør takster og priser ligeledes være synligt i taxaen.

4 25

I lovforslagets § 25, stk. 1, fremgår det, at ved taxikørsel skal kontroludstyret være aktiveret. Af hensyn til politiets kontrolmuligheder og håndhævelse af reglerne, bør det præciseres, at kontroludstyret altid skal være slået til, når taxien benyttes, således at det ikke er muligt at køre med slukket udstyr for eksempel med henvisning til, at taxaen blev benyttet i privat henseende eller lignende.

27

Med hensyn til påskrift på køretøjet efter § 27 i lovforslaget, bør det nærmere reguleres for så vidt angår bogstavhøjde, talhøjde og hvor på taxien, det skal påføres, jf. bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006 med senere ændringer.

For så vidt angår erhvervelse af et chaufførkort skal Rigspolitiet bemærke, at udprøvningen ikke er nærmere beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget, herunder hvem der forestår udprøvningen.

Efter gældende ret skal ansøgeren aflægge og bestå en teori- og praktisk køreprøve for at få kørekort til erhvervsmæssig personbefordring. Endvidere bedømmes begge prøver af hensyn til færdselssikkerheden strengere end ved prøverne til almindeligt kørekort.

Rigspolitiet skal på denne baggrund anbefale, at der ved udprøvningen anvendes en ekstern censor med henblik på at sikre det faglige niveau blandt kursisterne.

Rigspolitiet skal afslutningsvist bemærke, at lovforslaget kan medføre et øget resourceforbrug i politiet som følge af forventeligt flere aktører på markedet. Rigspolitiet kan ikke på nuværende tidspunkt foretage en nærmere estimering heraf.

Der vedlægges til orientering og til brug for det videre arbejde med lovforslaget skic
høringssvarene fra henholdsvis Københavns Politi og Fyns Politi.

Med venlig hilsen

Vibeke Christensen
sektionsleder

1111111111111111