

Folketinget
Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Christiansborg
1240 København K

København, den 8. november 2017
J.nr. 33446/hkn

Vedr.: L 24 forslag til taxilov

Jeg takker for Udvalgets imødekommenhed af et foretræde sammen med formanden for Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Morten Rix-Møller i morgen den 9. d.s. kl. 11.00.

Vi vil gerne særligt henlede udvalgets opmærksomhed på flg. betænkeligheder:

Krav til handelsværdien for limousiner

Vi savner en objektiv begrundelse for kravet i § 4, stk. 1, nr. 2, litra b, om en handelsværdi for limousiner på DKK 500.000,-. Der er i høringssvaret til Ministeriet redegjort for priser for køretøjer, der i dag anvendes til limousinekørsel. Det forekommer mere velbegrundet, hvis der – som noget nyt - skal stilles krav til vognparken, opstilles objektive krav. Lovforslaget lægger op til en væsentlig fordyrelse af vognparken, der ikke har sammenhæng med kørselsopgavens art og kundernes behov.

Prisen for taxikørsel i en time, hvor vognen holder og venter, er DKK 450,-. Timeprisen for en limousine, der venter, vil være DKK 650,-. For kunden er limousinekørsel omkring 40 % dyrere end kørsel med taxi. En taxitilladelse vil efter vognmandens frie valg kunne udnyttes med biler med en anskaffelsespris på DKK 170.000 før skatter og afgifter. Beløbsgrænsen på DKK 500.000 vil betyde, at køretøjets mindstepris er

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.dk
kochchristensen.dk

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

omkring 300 % dyrere end den prisbilligste taxi. De dyre biler (S-klasse) forbruger typisk 20 % mere brændstof end E-klassen.

Min klient er ikke bekendt med, at limousinetilladelser under den gældende lov misbruges til kørsel, der reelt er taxikørsel. Hvis beløbsgrænsen er begrundet i ønsket om at forhindre taxikørsel i privatbiler med platformstjenester som Uber, vil dette hensyn kunne tilgodeses på anden vis.

Kollektive overenskomster

Lovforslagets § 10 er identisk med den eksisterende lovs § 5, stk. 5. Der foreligger et antal landsdækkende kollektive overenskomster for taxikørsel, der også gælder for limousinekørsel. Ingen af min klients medlemmer er medlemmer af de arbejdsgiverforeninger, der har indgået disse kollektive overenskomster.

Der er inden for kørsel med tilladelser til offentlig servicetrafik (flextrafik) et påtrængende behov for krav til chaufførernes løn- og ansættelsesforhold. Disse krav varetages i stigende omfang af de regionale busselskaber, der anvender arbejdsklausuler i deres kørselskontrakter og påser, at disse overholdes.

Limousinekørsel er præget af sæsonudsving og væsentlig usikkerhed om mængden af kørsel, der skal kunne bestilles med kort varsel. Udført arbejde honoreres derfor normalt med attraktive timelønninger, mens ingen chauffører lønnes for de perioder på året, hvor store dele af vognparken holder stille. Ingen eksisterende landsdækkende kollektiv overenskomst tager højde for dette. Min klient savner en objektiv begrundelse for, at problemer inden for flextrafik skal søges løst ved en bestemmelse, der også omfatter limousinebranchen, der ikke kan sammenlignes med flextrafik.

Det er sædvanligt, at der ikke lovgives om løn- og arbejdsforhold, da fastsættelsen er overladt til aftale herunder kollektive overenskomster. Bestemmelser som lovforslagets § 10 findes ikke i anden bevillingslovgivning (f.eks. restaurationsloven).

Med venlig hilsen



Henrik Karl Nielsen

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.dk
kochchristensen.dk

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