

7. september 2012

KOMMISSORIUM

Udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler (Taxiloven)

Der har i en længere periode været en efterspørgsel i den transportpolitiske debat efter at se samlet på persontransportlovgivningen. Det udspringer dels af et ønske om at sikre et rimeligt serviceniveau i hele landet, dels af et ønske om at sikre lige konkurrencevilkår for kørsel på de forskellige tilladelsestyper. Endvidere ønskes en mere effektiv konkurrence inden for serviceerhvervene.

Der nedsættes på den baggrund et udvalg, som skal undersøge, hvordan der kan skabes et stærkt personbefordringserhverv til gavn for forbrugere, erhvervet og det offentlige indkøb af kørsel.

Udvalgets arbejde skal resultere i konkrete forslag til en ændring af taxiloven, som samlet set tilgodeser et rimeligt serviceniveau for forbrugeren, mulighed for en fleksibel forretningsdrift for erhvervet og et hensigtsmæssigt offentligt indkøb af kørselsopgaver. Forslagene skal tage højde for en fortsat høj forbrugerbeskyttelse, minimering af skattesnyd og rimelige rammer for taxibetjening i yderområder.

En forudsætning for udvalgets arbejde er, at resultaterne skal være økonomisk neutrale for det offentlige.

Udvalgets opgaver

På baggrund af de drøftelser, der har været blandt aktørerne på området i en længere periode op til og under behandlingen af lovforslaget om ændring af taxiloven (L 78) samler udvalgets opgaver sig om tre temaer:

De forskellige tilladelsestyper og rammevilkår

Der skal ses på muligheden for en samordning og ligestilling af de forskellige artede vilkår, som de forskellige tilladelsestyper er underlagt, herunder muligheden for en fleksibel forretningsdrift på tværs af taxi, limousine, sygetransport og offentlig servicetrafik.

På den baggrund skal udvalget bl.a.:

- Undersøge hensigtsmæssigheden af også at inddrage buskørselsområdet i udvalgets arbejde, herunder hvilke fordele og ulemper det eventuelt ville medføre.
- Undersøge muligheden for en mere fleksibel forretningsdrift på tværs af taxi, limousine, sygetransport og offentlig servicetrafik, herunder afgiftsspørgsmål.
- Se på rammevilkårene for taxi, herunder antalsbegrænsning, geografisk begrænsning, rådighedsforpligtelse og mulighed for organisering i selskabsform med henblik på eventuelt at indføre en "universaltilladelse".
- Se på muligheden for at fastsætte obligatorisk tilslutning til et bestillingskontor, således at reguleringens genstand bliver bestillingskontorerne i stedet for som i dag den enkelte vognmand. Det skal overvejes, om der herved vil være et større incitament til at imødekomme forbrugerne og servicere markedet bredt – både geografisk og rådighedsmæssigt – samt om der kan opnås en øget konkurrence mellem bestillingskontorer med henblik på billigere tilslutningsafgifter.
- Se på muligheden for en differentiering af maksimaltaksten for at fremme en priskonkurrence mellem aktørerne, herunder se på en beskyttelse af forbrugeren f.eks. via en klar skiltning af prisniveauet på køretøjerne.
- Beskrive de forskellige måder, som trafikselskaberne samt regioner og kommuner udbyder kørsel på, og hvilke konsekvenser de har for kørselsmarkedet, herunder dynamikken på markedet.
- Undersøge administrationsomkostningerne i forbindelse med trafikselskabernes kørselskoordination, herunder se på mulighederne for at minimere og effektivisere disse. Der skal i den forbindelse også ses på mulighederne for anvendelse af ny teknologi.

Serviceniveau

Regeringen ønsker et Danmark i balance, hvor mulighederne for at bo og skabe vækst og erhvervsudvikling skal være gode i hele landet. Således skal der også være gode rammer for at imødekomme borgernes forskelligartede transportbehov, uanset hvor man bor.

Derfor skal taxilovgivningen give gode rammer for betjening af både byer og udkantsområder.

Der er fra flere sider blevet påpeget en nedgang i landtaxier, hvilket giver problemer for forbrugere og erhvervet på landet. En del af faldet kan imidlertid tilskrives kommunalreformen, som har medført, at flere taxier er blevet tilsluttet et bestillingskontor og således ikke betragtes som landtaxier længere. Endvidere ses taxiproblematikken at være en del af den samlede konjunkturændring i udkantsområderne, som blandt andet skyldes forandringer i erhvervsstrukturen, befolknings-sammensætningen samt koncentration af erhverv og bosætning i og omkring de større byer.

Der skal derfor ses på spørgsmålet om, hvordan der på balanceret vis kan sikres et rimeligt serviceniveau i sektoren, herunder i landdistrikterne.

Der skal i den forbindelse også ses på andre virkemidler end lovgivning, f.eks. at se nærmere på hensigtsmæssige løsninger, som kommuner eller erhvervet allerede anvender i dag.

På den baggrund skal udvalget bl.a.:

- Se på hvordan der kan sikres en passende tilgængelighed af taxier, herunder geografisk.

Udarbejde et idékatalog til betjening af landdistrikterne, som kan anvendes inden for lovgivningens rammer, f.eks. via takstinstrumentet.

Arbejds- og lønvilkår for chauffører

Taxiloven indeholder – ligesom busloven – en bestemmelse om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Ved udtrykket "pågældende kollektive overenskomster" forstås de kollektive overenskomster, der afspejler det niveau, der generelt er i branchen.

Taxiområdet har både landsdækkende og lokale overenskomster, og disse har så forskellige vilkår, at det ikke er muligt at fastsætte en såkaldt branchestandard på taxiområdet.

Endvidere ses en tendens hen imod at anvende provisionsbaserede taxioverenskomster for chauffører, der kører på tilladelser til offentlig

servicetrafik, uanset at chaufføren ikke har indflydelse på fastlæggelse af hverken opgavemængden eller størrelsen af omsætningen.

På den baggrund skal udvalget bl.a.:

- Se på mulighederne for at forbedre ovenstående situation, f.eks. ved se på hvem aftaleparterne er i forbindelse med aftaler om overholdelse af arbejds- og lønvilkår.
- Se på aflønning af chauffører, som kører offentlig servicetrafik med henblik på at sikre en timelønsløsning i modsætning til en provisionsaflønning.

Organisering af udvalgets arbejde

Udvalgets medlemmer udpeges fra:

Transportministeriet
Erhvervs- og Vækstministeriet
Skatteministeriet
Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter
Trafikstyrelsen
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
CAT
Dansk Erhverv
Dansk Taxi Råd
Danske Regioner
Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening
Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark
Det Centrale Handicapråd
DI
Fagligt Fælles Forbund
3 F Transport
Forbrugerrådet
Kommunernes Landsforening
Trafikselskaberne i Danmark
Danske Busvognmænd

Udvalget betjenes af et sekretariat bestående af medarbejdere fra Erhvervs- og Vækstministeriet og Transportministeriet, der ledes af Transportministeriet. Andre ministerier kan inddrages i sekretariatet efter behov.

Udvalget afgiver dets endelige rapport medio april 2013, således at det er muligt at fremsætte et eventuelt forslag til revideret eller ny taxilov i Folketingsåret 2013/14.