



Taxi til fremtiden

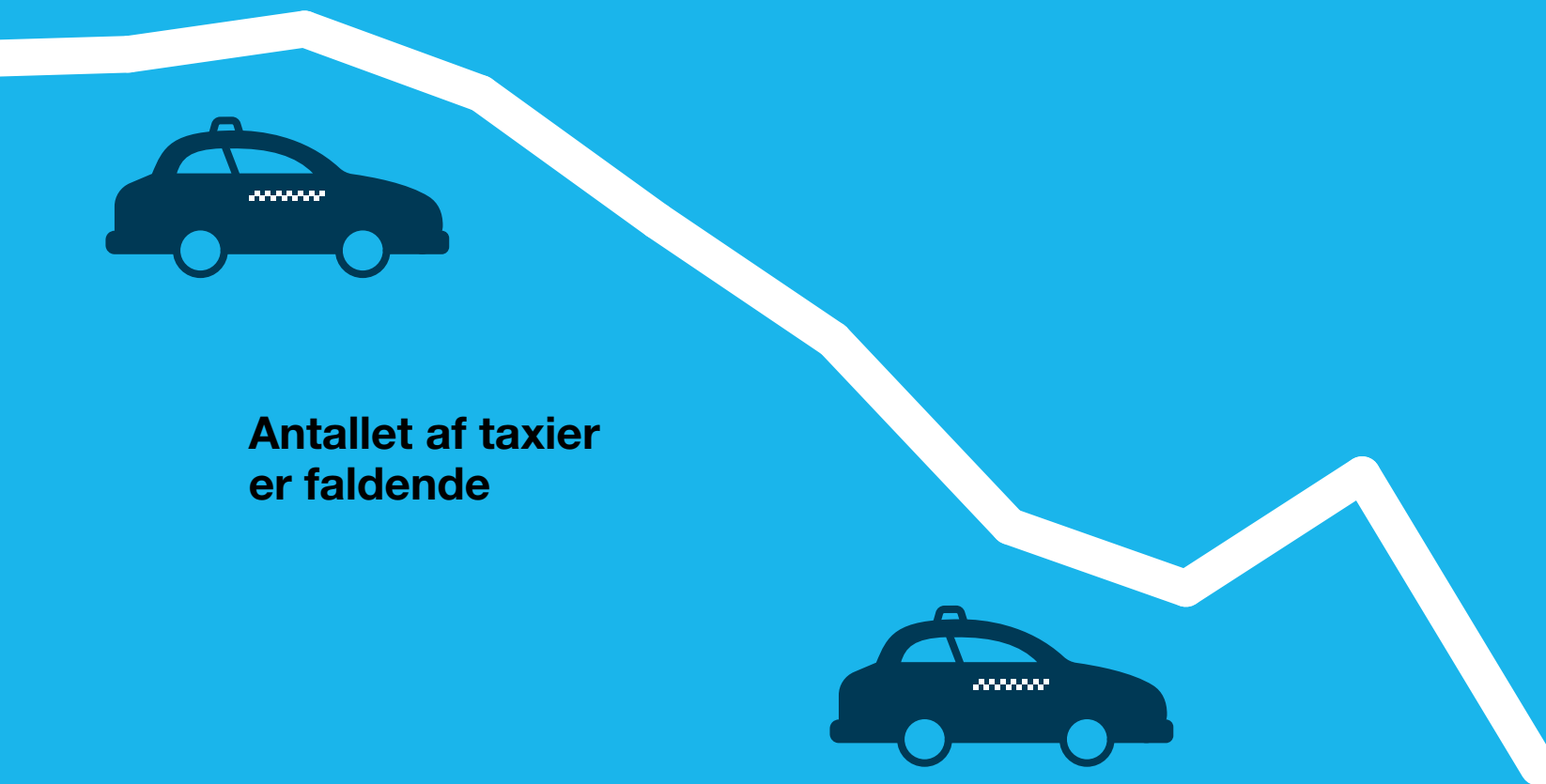


Regeringens udspil til
modernisering af taxilovgivningen

December 2016



**Antallet af taxier
er faldende**



De seneste års udvikling på taxiområdet er ikke holdbar

Der har været en støt tilbagegang i antallet af taxier over hele landet. I nogle områder af landet – særligt i landdistrikter – er det ikke længere muligt at bestille en taxi.

Samtidig er et ureguleret og ulovligt taximarked vokset hastigt frem – først og fremmest repræsenteret ved virksomheden Uber – som gør brug af ny teknologi og nye forretningsmodeller.

Regeringen vil ikke lovliggøre Uber, sådan som Uber kører i dag.

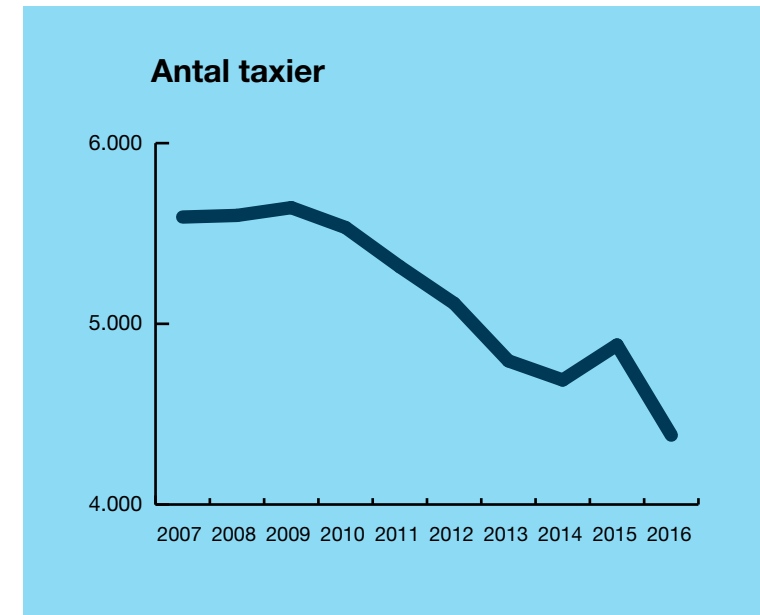
Men regeringen tror heller ikke på, at det er muligt eller ønskeligt at forsøge at skrue tiden tilbage til den klassiske taxi.

Det handler om, hvordan vi får grebet mulighederne i den teknologiske udvikling bedst muligt, så samfundet får del i fordelene på en måde, der både er kendetegnet ved dynamik og ordentlige forhold.

Derfor skal vi finde en tredje vej mellem det traditionelle taximarked, med en regulering der er støbt i beton, som hverken giver optimal service for kunderne eller udviklingsmuligheder for virksomhederne, og et "Wild-West"-marked, hvor der ikke er styr på skattebetaling, forbrugerbeskyttelse og trafiksikkerhed.

Vi skal udnytte de teknologiske muligheder og gøre brug af de nye forretningsmodeller, men der er nogle kerneværdier, vi ikke skal give køb på:

- Der skal betales skat
- Forbrugerbeskyttelsen skal være i orden
- Trafiksikkerheden må ikke svækkes





Et nyt taximarked

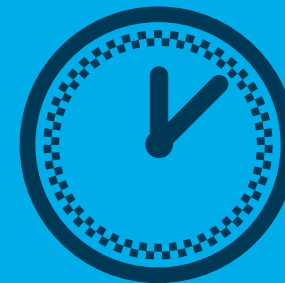
I dag er det sådan, at succesfulde vognmænd ikke kan udvide, fordi de ikke kan få lov til at køre med flere biler. En ekstra bil forudsætter en ekstra tilladelse, og det er kommunen, der bestemmer, hvor mange tilladelser der skal være. Samtidig har en taxivirksomhed i praksis næsten ingen mulighed for at smide en vognmand, der yder dårlig service, ud af virksomheden.

De mekanismer, der generelt i samfundet sikrer udvikling og god service, er således på taxiområdet sat ud af kraft.

Det hensyn som reglerne skulle tjene – at vi er sikret et taxiudbud over hele landet med dækning 24 timer i døgnet alle 365 dage om året – er i stigende grad umuligt at opfylde. Der er områder af landet – navnlig i land-

distrikterne – hvor det ikke er muligt at opdrive en taxi. Kravet om døgnetjenning får mange små vognmænd til at opgive deres forretning.

Samtidig er der opstået nye forretningsmodeller, der ved anvendelse af digitale teknologier og fleksibel prissætning kan få udbud og efterspørgsel af taxitjenester til at mødes til gavn for både kunder, chauffører og taxivirksomheder.



24-7



De nye forretningsmodeller og nye teknologier skaber nye muligheder, men giver også nye udfordringer.

De skaber også behov for at sætte grænser. Taxikørsel er ikke samkørsel. Hvis der tjenes penge på at køre andre, så skal der være nogle regler, man skal overholde i forhold til skattebetaling, forbrugerbeskyttelse og trafiksikkerhed.

Men de nuværende regler går langt ud over disse hensyn. De bør derfor lempes på en række punkter.



1

For det første skal antalsbegrænsningen på taxitilladelser ophæves. Enhver, der opfylder generelle vandelskrav, har ret til at få en tilladelse – eller en ekstra tilladelse. Kommunens vurdering af, om der er behov for flere taxier, og de hidtidige krav om egenkapital mv. ophæves.

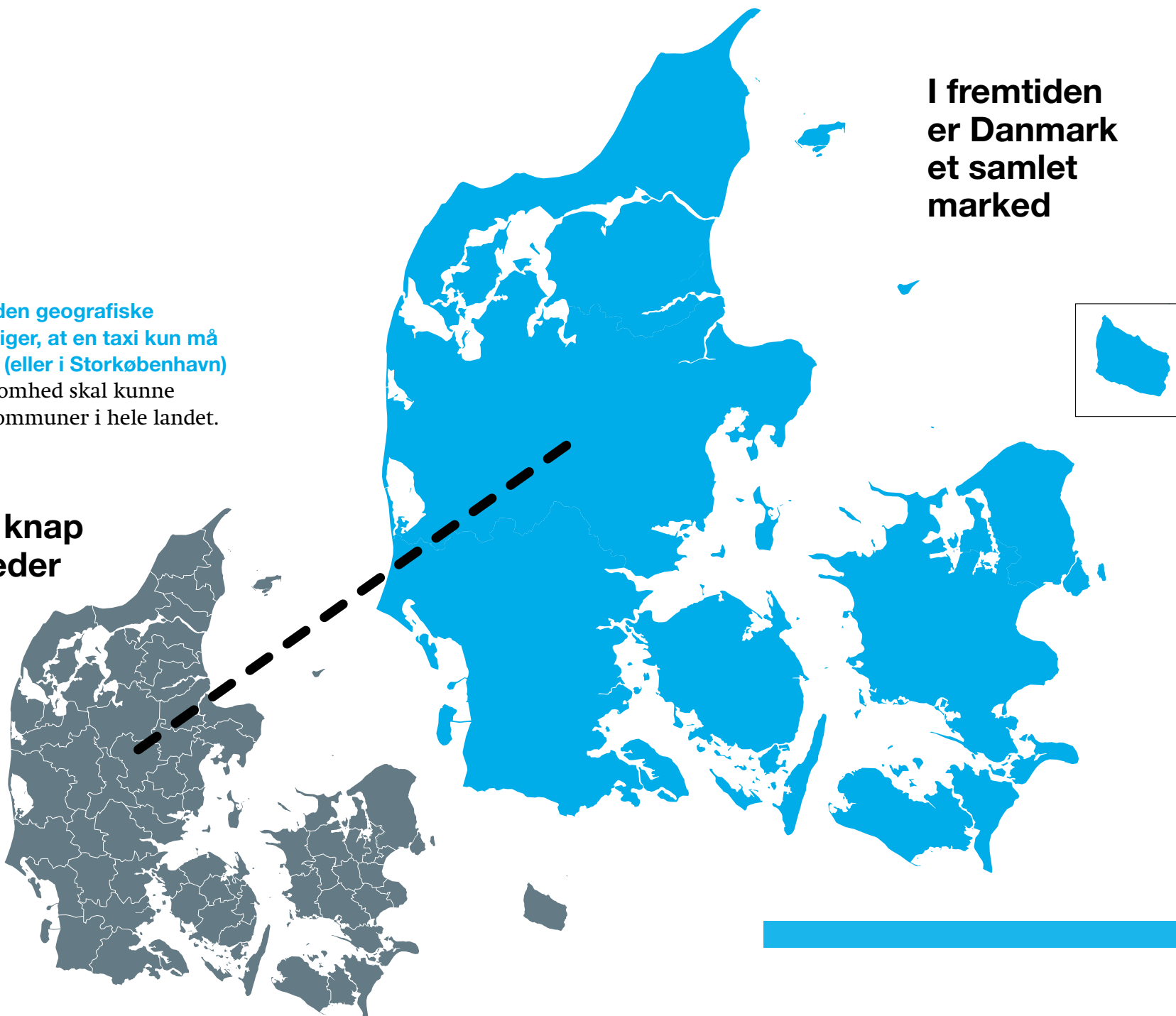


2

For det andet skal den geografiske begrænsning, der siger, at en taxi kun må køre i én kommune (eller i Storkøbenhavn) **ophæves**. Taxivirksomhed skal kunne drives på tværs af kommuner i hele landet.

I dag er der knap 70 delmarkeder

I fremtiden
er Danmark
et samlet
marked



3

For det tredje skal taxitilladelsen slås sammen med de andre tilladelser, der i dag findes til at udføre erhvervsmæssig persontransport (limousine, offentlig servicetrafik og sygetransport). Der skal være én tilladelse, der giver mulighed for at udføre alle former for erhvervsmæssig persontransport i bil, overalt i landet, og som udstedes af en statslig myndighed til alle, der opfylder kravene. En såkaldt universaltilladelse.

4

For det fjerde skal det stå indehaveren af tilladelsen frit for, hvordan han eller hun ønsker at organisere sig. I dag er det kun fysiske personer, som kan få en taxitilladelse. Fremover skal de også kunne gives til selskaber mv.





5

For det femte skal al salg af kørsel til private kunder ske via en taxivirksomhed – et ”kørselskontor”.

Det gælder også gadekørsel. Enhver taxi har pligt til at være tilknyttet og sælge sin kørsel til private kunder gennem et kørselskontor. Der kræves en tilladelse for at kunne drive kørselskontor. For at få en tilladelse skal virksomheden opfylde visse krav, herunder egenkapitalkrav og krav om ikke at have gæld til det offentlige, drives fra et fast driftssted i Danmark samt råde over et elektronisk kommunikationsudstyr til brug for opsamling og opbevaring af oplysninger om bilernes kørsel og indtjening. Desuden skal kørselskontorerne have en ansvarlig leder, der ligeledes opfylder visse krav. Kravene har til formål at sikre seriøse aktører og ordnede forhold i branchen.

Kørselskontoret bestemmer selv, hvilke indehavere af universaltilladelser kontoret ønsker at samarbejde med. Kørselskontoret har således ikke pligt til at lade en indehaver af en tilladelse tilknytte sig kørselskontoret. Det giver kørselskontoret mulighed for at sikre, at der leveres den lovede service.

I landdistrikterne gives der mulighed for at dispensere fra krav i forhold til kørselskontorer. Det skal gøre det billigere og enklere at etablere sig som vognmand i landdistrikterne.



6

For det sjette skal taxivirksomhederne selv kunne bestemme, hvilken service de vil tilbyde med hensyn til åbningstider, geografisk dækningsområde og udbudte tjenester. Den nuværende betjeningsforpligtelse ophæves. Fastlæggelse af serviceniveauet er en sag mellem virksomheden og dens kunder, sådan som det også er tilfældet i andre brancher. Det vil også lette etableringen af taxi i landdistrikterne.



Der skal betales skat

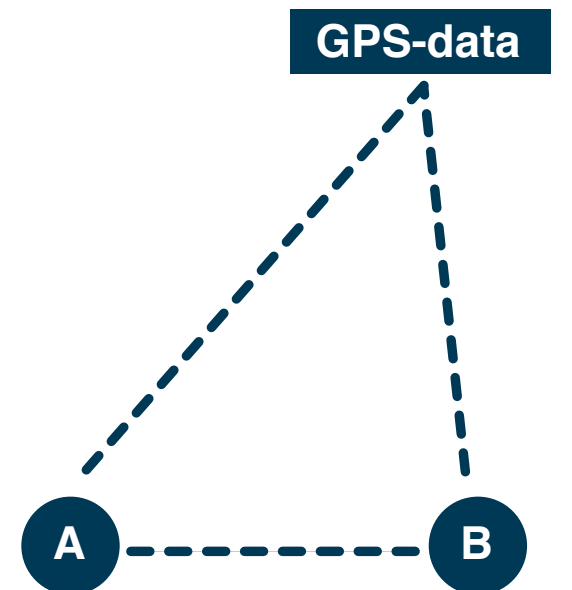
Taxi er en branche, der altid har haft problemer med piratkørsel og skattesnyd. Derfor skal der være pligt til at bruge tekniske systemer, der over for skattemyndighederne skal dokumentere kørsel og indtjening. Det er også et værn mod socialt bedrageri.

For gadeture er udgangspunktet for kontrol med snyd af kunder og skattesnyd krav om taxameter og kontrolapparat (sædefølere), sådan som vi kender det i dag. Men kontrollen bør strammes med krav om overførsel af GPS-data til taxivirksomheder.

Dette kontrolsystem med taxameter og kontrolapparat kan erstattes af andre teknologier. Kontrolkravet skal være teknologineutralt, så længe der er tale om et tilsvarende niveau af sikkerhed mod snyd.

Systemet skal godkendes af myndighederne, før det ibrugtages.

Uanset om der er tale om gadeture eller bestilt kørsel, skal alle kørsler og alle betalinger kunne dokumenteres af taxivirksomheden. For bestilt kørsel er der krav om, at såfremt turen ikke køres efter reglerne for gadeture (taxameter og kontrolapparat eller tilsvarende), så skal den indgåede aftale med kunden kunne dokumenteres af taxivirksomheden, og betaling skal ske ved overførsel til taxivirksomheden.



For alle ture – både for bestilt kørsel og for gadeture – skal taxivirksomheden sikre, at følgende oplysninger indhentes og opbevares i en nærmere afgrænset periode, efter at kørslen har fundet sted:

- Identifikation af tilladelsesindehaver og chauffør
- GPS-koordinater for turen
- Længden af turen
- Betalingen for turen

Taxivirksomheden skal dele disse data om alle kørsler med myndighederne. Disse oplysninger kan være medvirkende til en mere effektiv skattekontrol.

Forbrugerbeskyttelsen skal være i orden

For gadekørsel, hvor taxien prajes af kunden på gaden, opretholdes der maksimalpriser. Kunden skal ikke kunne risikere at blive snydt til at betale horrible overpriser, sådan som man har set det i Sverige. Det er også et krav, at der ved gadekørsel er et for kunden synligt display, der løbende viser prisen for turen.

For bestilt kørsel er der fri prisdannelse. Hvis turen ikke afregnes efter reglerne for gadeture (taxameter og maksimalpriser), skal kunden i forbindelse med bestillingen have sagt ja til en maksimal pris for turen eller have accepteret principperne for afregning (f.eks. pris pr. km eller minut). Aftalen kan indgås telefonisk, via en hjemmeside, en app eller lignende. Hvis kunden klager, skal taxivirksomheden kunne dokumentere den indgåede aftale om kørslen.

Taxivirksomheden har ansvaret for at behandle klager fra kunderne og oplyse kunderne om klagemuligheder, priser og services mv. og skal være tilsluttet et uafhængigt ankenævn, som skal behandle de klager, som kunderne indbringer for nævnet. Taxivirksomheden skal endvidere indestå for, at forbrugeren er dækket af forsikring under kørslen.

Der stilles krav om tv-overvågning ved gadeture af hensyn til både chaufførens og kundernes sikkerhed.



Trafiksikkerheden må ikke svækkes

Der stilles fortsat krav om, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal gennemgå et årligt syn. Kunderne skal kunne stole på, at bilen er i orden.

De krav til taxiers udstyr, der vedrører sikkerhedshensyn, opretholdes. Øvrige krav ophæves.

Chaufføren skal ud over gyldigt kørekort have et førerkort til persontransport. Der stilles helbredskrav og vandelskrav (ikke straffet for grove lovovertrædelser) for at få et førerkort. Men der stilles ikke yderligere krav. Der skal ikke stilles kunstige barrierer op for at blive chauffør. Det er taxivirksomhedens ansvar at sikre, at virksomhedens chauffører kan finde vej og yder god service.



Reglerne skal overholdes

Med den nye regulering bliver der skabt en friere taxibranche, som er underlagt meget færre regler, og hvor reglerne er begrundet i helt centrale hensyn til bekæmpelse af skattesnyd, sikring af forbrugerbeskyttelse og opretholdelse af færdselssikkerheden.

Med den nye regulering skal det til gengæld sikres, at de tilbageværende regler også overholdes og efterleves i praksis. Derfor skal der være faste kriterier for udmåling af bødeniveauet, hvor der lægges vægt på de økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået.

Det skal ikke kunne betale sig at snyde eller køre piratkørsel.

Der skal være styr på skattebetaling, forbrugerbeskyttelse og trafiksikkerhed

	GADETURE	BESTILTE TURE
SKAT	Taxameter og indberetning af data	Indberetning af data og betaling via kørselskontor
FORBRUGEREN	Maksimal pris	Forudgående aftale om pris
TRAFIKKEN	Årligt bilsyn og førerkort	



trm.dk

Taxi til fremtiden
December 2016

Udgivet af:
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Tlf. 41 71 27 00
trm@trm.dk
trm.dk

Design BGRAPHIC
Foto Ulrik Jantzen
Colourbox
Polfoto
Johnner

