

NOTAT

Trafiksekskabernes ønsker til revision af taxiloven

Taxiloven har væsentlig betydning for trafiksekskabernes flextrafik, da stort set alle leverandører til flextrafik benytter køretøjer med 9 eller færre pladser og dermed er underlagt bestemmelserne i taxiloven. Med indførelsen af universaltilladelsen skete der en forenkling/harmonisering, hvor taxitilladelse, limousinekørseltilladelse og tilladelse til offentlig servicetrafik blev til én. Tilbage står dog, at der stadig stilles forskellige krav til taxikørsel og kørsel for offentlige myndigheder (tidligere OST).

Trafiksekskaberne arbejder i stigende omfang med fleksible mobilitetsprodukter, hvor grænserne mellem forskellige kundeservices gradvist udviskes og der er derfor et stigende behov for at også kravene til de forskellige leverandørmarkeder samtænkes så de ikke bliver en barriere for at udvikle mobilitetsløsninger til den offentlige behandlingskørsel (læge, hospital, m.v.) og fleksible transportløsninger til blandt andet de tyndt befolkede områder.

De senere år har vist tiltagende forsyningsproblemer i persontransportmarkedet, og mere ensartede krav og rammer for leverandørerne kan bidrage til at gøre markedsudbuddet større og at de forskellige køretøjstyper udnyttes mere effektivt. Trafiksekskabernes ønsker til taxiloven skal således ses som led i at skabe et større, sammenhængende og mere robust leverandørmarked med professionelle aktører, som konkurrerer under fair vilkår. Trafiksekskabernes ønsker er:

- 01** Flextrafikken skal indgå i den igangværende evaluering af taxaloven og trafiksekskaberne skal inviteres med i arbejdet
- 02** Revision af taxilovens § 5 om kørselskontorer, så det bliver sværere at omgå krav til overenskomster m.v.
- 03** Lovkrav om obligatorisk uddannelse til chauffører, der udfører visiteret kørsel
- 04** Lovkrav til vogne, der udfører kørsel efter taxiloven
- 05** Tilsyn med overholdelse af taxilovens § 10 om krav til løn og arbejdsvilkår samt sprogkundskaber
- 06** Genindførelse af obligatorisk vognmandsuddannelse
- 07** Ensartede regler for registrering af flexchaufførers arbejdstid
- 08** Generelt ønske om at regler for erhvervsmæssig personbefordring harmoniseres
- 09** Automatisk revurdering af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, hvis indehaveren får en dom, der er i strid med vandelskravet

Nedenfor uddybes de konkrete ønsker:

1 Flextrafikken skal indgå i den igangværende evaluering af taxaloven og trafikselskaberne skal inviteres med i arbejdet

Transportministeriet har igangsat en evaluering af taxaloven. Trafikselskaberne er ikke inviteret til at deltage i dette arbejde, selvom taxilovgivningningen har stor betydning for flextrafikken. Vi opfordrer til at trafikselskaberne inviteres med i arbejdet, når det genoptages efter et valg.

2 Revision af taxilovens § 5 om kørselskontorer skal gøre det sværere at omgå krav til overenskomster m.v.

Kørselskontorer er tænkt som "taxi-virksomhed" men kan i dag etableres uden krav til omfanget af taxikørsel. Det fremgår af PSO-forordningen, at operatøren til udførsel af offentlig personbefordring som udgangspunkt skal udføre en væsentlig del af kørslen selv. Trafikselskaberne har kunnet konstatere, at operatørerne i stort omfang opretter kørselskontorer uden taxikørsel og antager selvstændige vognmænd som underleverandører og dermed undgår at skulle overholde overenskomster og andre vilkår, der er forbundet med at have ansatte. Det udvander efter vores opfattelse PSO-forordningen.

Der bør være et tydeligt krav i loven om, at et kørselskontor skal udføre en vis procentdel af kørslen som taxikørsel, da dette pt. ikke fremgår tydeligt af loven eller bemærkninger hertil. Det kunne være minimum 50 pct. Det skal samtidig præciseres, hvordan dette skal forstås, herunder om det skal være en procentdel af antallet af vogne, antal kørte km. m.v.

3 Lovkrav om obligatorisk uddannelse til chauffører, der udfører visiteret kørsel

I taxilovgivningningen stilles der i dag nogle uddannelseskrav til chauffører, som efter vores vurdering ikke er tilstrækkelig til at løfte opgaven med udførsel af flextrafik kørsel.

Dette har medført, at trafikselskaberne har været nødt til at stille krav om supplerende uddannelse i form af primært BAB-kurser. Det bør overvejes, om der skal stilles strengere lovkrav til chauffører og operatører, der udfører visiteret kørsel med brugere, der har særlige behov, fremfor denne del pålægges ordregivere og som derfor bliver meget uensartet selvom opgaven er den samme. Øgede krav bør ledsages af tilsyn fra den kompetente myndighed.

4 Lovkrav til vogne, der udfører kørsel efter taxiloven

Taxiloven nævner, at biler der anvendes til taxikørsel, skal være udstyret med kameraovervågning. Ovenpå en tragisk hændelse med drabet på en flextrafik chauffør, bør tryghedsskabende foranstaltninger prioriteres. Der bør indføres et eksplicit lovkrav om, at alle vogne, der udfører kørsel efter taxilovgivningningen, er udstyret med kameraovervågning og en nødknap. Tryghedshensynet gælder både af hensyn til chaufførerne og passagererne.

5 Tilsyn med overholdelse af taxilovens § 10 om krav til løn og arbejdsvilkår samt sprogkundskaber

Færdselsstyrelsen udsteder i dag tilladelser til erhvervsmæssig persontransport og kræver bl.a. at indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport følger de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt 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.

Færdselsstyrelsen eller anden kompetent myndighed bør efter vores vurdering føre et mere regelmæssigt og uopfordret tilsyn med overholdelse af overenskomster som angivet i taxilovens § 10 samt de nye regler om arbejdstidsregistrering, der trådte i kraft sommeren 2024. Dette bør ikke være en opgave der skal udføres af udbyderen sådan som det i nogle tilfælde sker på stikprøvebasis i dag.

Taxiloven kræver chaufførkort for at kunne udføre erhvervsmæssig persontransport. Kortet erhverves på AMU kursus og kræver dansk kundskaber på niveau 2.

Trafiksekskabernes erfaringer er, at de chauffører, der får udstedt chaufførkort på baggrund af lovgivningen, samt de tilladelsesindehavende operatører oftere og oftere taler rigtig dårligt dansk. Dette medfører dårlig kommunikation i det daglige med både brugerne af flextrafikken samt trafiksekskaberne og kan i sidste ende udgøre en risiko for brugerne, hvis forståelsen i en konkret situation ikke er der. Der bør således efter vores vurdering ses på, om tilsynet hos Færdselsstyrelsen er tilstrækkelig.

6 Genindførelse af obligatorisk vognmandsuddannelse

Med den nuværende taxilov fjernes kravet om en vognmandsuddannelse.

Trafiksekskaberne har erfaret, at der efter den nye taxilovs indførelse er kommet en del vognmænd, som ikke har de nødvendige kvalifikationer, til at drive vognmandsvirksomhed. Trafiksekskaberne har derfor etableret et uddannelsesprogram for vognmænd, som udfører flextrafik for trafiksekskaberne. Det er tydeligt, at der er et stort behov for at kvalificere vognmændene til at drive deres vognmandsforretninger. Trafiksekskaberne anbefaler derfor at genindføre en lovfastsat vognmandsuddannelse.

7 Ensartede regler for registrering af flexchaufførers arbejdstid

Trafiksekskaberne opfordrer til at få indført landsdækkende og ensartede regler for kontrolforanstaltninger til registrering af flextrafikchaufførers arbejdstid. Helt ligesom der i dag er regler for taxaer, busser og lastvogne. Det vil muliggøre en ensartet myndighedsbaseret kontrol på landsbasis og kunne hjælpe i forhold til de selvstændige vognmænd, som udgør et særligt problem, da de ikke er underlagt overenskomsterne.

8 Generelt ønske om at regler for erhvervsmæssig personbefordring harmoniseres

Trafiksekskaberne oplever at nye betjeningsformer ofte betyder at der skiftes mellem benyttelse af busser og personvogne for at udnytte det mest velegnede køretøj på det aktuelle tidspunkt og til det aktuelle behov. Det gælder specielt på kravene til chaufførernes arbejdstidsregler som i dag er meget forskellige.

Den erhvervsmæssige personbefordring har udviklet sig meget de sidste 25 år. Ud over at grænsen mellem hvad der skal betjenes med bus og hvad der skal betjenes med personvogn udviskes, er der også sket en udvikling på taxiområdet. En stigende del af taxikørslen bestilles fra bestillingskontoret eller fra trafiksekskaberne og andelen af gadeture er faldende. At vognene udnyttes uafbrudt i længere perioder, taler for at der er behov for at indføre samme regler for personvognene

som de der gælder for busser og lastvogne. En samlet lovgivning for ”erhvervsmæssig personbefordring” ville også kunne medføre at overenskomstnævn for alle former for erhvervsmæssig personbefordring kunne varetage alle sager om vognmænd som ikke overholder betingelserne i deres tilladelse.

På samme måde ser trafikselskaberne vanskeligheder med afgrænsningerne mellem bus og personvogn når liftbusserne bliver eldrevne og dermed ikke længere kan føres af chauffører med lille kørekort (under 3.500 kg).

9 Automatisk revurdering af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, hvis indehaveren får en dom, der er i strid med vandelskravet

Færdselsstyrelsen stiller krav om at vognmænd skal opfylde vandelskravet. Det betyder, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde fare for nye lovovertrædelser i forbindelse med driften af virksomheden. Styrelsen indhenter en fuldstændig straffeattest for at bedømme vognmandensandel. Det burde være et krav, at tilladelsen automatisk blev revurderet, hvis indehaveren får en dom, der er i strid med vandelskravet.