

Aftale om justering af taxiloven m.v.

16. marts 2021

Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti er enige om at ændre taxiloven i henhold til nedenstående.

Sprogkrav for optagelse på chaufføruddannelsen

Det er i henhold til de gældende regler et krav for at kunne blive optaget på chaufførkursen, at ansøgeren behersker det danske sprog på niveau med Prøve i dansk 2. Ved optagelse af ansøgere på chaufførkursen er det uddannelsesstederne, der skal sikre, at den enkelte ansøger kan fungere dansksprogligt i en- og tovejskommunikation ved anvendelse af et sammenhængende sprog med en vis grad af kompleksitet og korrekthed i hyppigt forekommende kommunikationssituationer.

Det har vist sig, at denne model ikke fungerer tilfredsstillende, idet det er oplevelsen blandt mange aktører i branchen, at danskundskaberne ikke er tilfredsstillende.

Parterne er enige om at fastholde niveauet for det krævede sprogkrav, men kræve, at ansøgerne forud for optagelse på chaufførkursen skal kunne fremlægge enten prøvebevis for bestået Prøve i dansk 2, bevis for at have bestået folkeskolens afgangsprøve i dansk eller på anden vis kunne dokumentere at beherske det danske sprog. Der skal dog være mulighed for dispensation i helt særlige tilfælde, hvor ansøgeren ikke er i besiddelse af dokumentation for sine danskundskaber.

Overenskomstbestemmelsen i § 10

Endvidere er parterne enige om, at der er behov for at udarbejde en vejledning til fortolkning af overenskomstbestemmelsen i § 10 i taxiloven, og at der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af interessenter på taxiområdet, der får ansvaret herfor. Vejledningen skal forelægges for parterne inden den offentliggøres.

Samtidig er parterne enige om, at § 10 fremover også skal finde anvendelse på tilladelser udstedt efter den tidligere taxilov.

Afgifter og gebyrer for tilladelser til erhvervmæssig persontransport og chaufførkort

Med den nuværende afgiftssats på en tilladelse til erhvervmæssig persontransport og gebyrsatsen for et chaufførkort har det vist sig, at området er underfinansieret, hvilket skyldes, at sagsbehandlingen tager længere tid og er mere omfangsrig end oprindeligt antaget.

Afgiften for en tilladelse til erhvervmæssig persontransport er pr. 1. januar 2021 1.238 kr., mens gebyret for udstedelse af et chaufførkort er 800 kr.

Taksten for gebyrer skal fastsættes således, at der opnås fuld dækning for de omkostninger, der er forbundet med det pågældende gebyrbelagte område, således, at der tilstræbes balance over en løbende fireårig periode fra og med regnskabsåret.

Parterne er enige om at ændre afgiften for at få udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport til et gebyr, således at størrelsen af gebyret fremover kan fastsættes ved bekendtgørelse og ordningen fremover skal balancere økonomisk over en fireårig periode. Samtidig forhøjes gebyret til 1.770 kr.

Endvidere forhøjes gebyret for udstedelse af chaufførkort til 1.470 kr.

Parterne har i denne forbindelse noteret sig, at højesteprisen for en taxitilladelse under den tidligere taxilov pr. 1. januar 2017 var på 2.007 kr., mens den samlede pris for udstedelse af førerkort var på 1.181 kr.

Ændring af taxiloven

Parterne er enige om at stemme for et ændringsforslag til taxiloven, således at sprogkravet ved optagelse på chaufførkursen ændres til et dokumentationskrav, at overenskomstbestemmelsen i § 10 også skal finde anvendelse på tilladelser udstedt efter den tidligere taxilov og afgiften for udstedelse af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport ændres til et gebyr.

Analyse af taxibetjeningen i landdistrikter

Endvidere er parterne enige om, at der skal foretages en analyse af taxibetjeningen i landdistrikter. I analysen skal taxibetjeningen ses i et bredere persontransportperspektiv. I analysen vil den lokale kollektive trafik, herunder flextrafik, mulighed for at gøre det mere attraktivt at være landdistrikt-kørselskontor samt rammerne for samkørsel blive belyst.

Analysen udarbejdes frem mod næste evaluering af taxiloven. Transportministeriet er ansvarlig for analysen med inddragelse af relevante interessenter.

Vurdering af behov for vognmandskursus og ændring af værdigrænsen for limousiner

Yderligere er parterne enige om, at det frem mod næste evaluering skal vurderes nærmere, om der er behov for at genindføre et krav om et vognmandskursus og i givet fald, hvilket indhold et sådant kursus skal have. Ligeledes skal der frem mod næste evaluering foretages en vurdering af værdigrænsen for limousiner.

Næste evaluering

Endelig er parterne enige om, at næste evaluering af taxiloven i lyset af corona-krisen først udarbejdes fire år efter lovens ikrafttræden, det vil sige i 2022.