

Transportudvalget
Folketinget
Sendt pr. mail



Arbejdsgiverforening for taxibranchen
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse

Tlf. 38 71 80 00
Fax 38 71 83 00

Vanløse 20. juni 2014

Faktuelle problemstillinger i taxibranchen

Regeringens vækstplan og de tiltag heri, der vedrører taxibranchen direkte, er vel næppe tiltænkt som et forsøg på at skabe bedre kundeservice, ordnede arbejdsforhold, fair konkurrenceforhold eller bedre mulighed for at skabe grundlag for et bæredygtigt erhverv med rimelige indtjeningsmuligheder for hverken ansatte chauffører eller vognmænd.

De påtænkte tiltag må anses for at være tænkt til, hvordan man får en enkelt branche til at skulle medfinansiere væksten i det danske velfærdssamfund, uden smålig skelen til, om man herved presser erhvervet i knæ, eller om man løser nogle af de reelle problemstillinger, der er i branchen.

Bestillingskontorerne

- Er og skal fortsat være garant for serviceforpligtelsen, hvis denne opretholdes.
- Der skal kunne være flere bestillingskontorer i et område, men de skal kunne opfylde serviceforpligtelsen, hvorfor der skal være et mindsteantal vogne under et bestillingskontor. Kunne være de 10 der gælder i dag.
- Bestillingskontorerne skal have mulighed for at holde orden i eget hus og således stille krav til de tilknyttede vognmænd, som det enkelte bestillingskontor skal have ret til at ekskludere, hvis de ikke lever op til bestillingskontorets erhvervsprofil.
- Bestillingskontorene bør være døgnbetjente.

Tilladelsestyper

- Der skal stilles samme krav til de tilladelser, der udstedes og som skal kunne publikumsbetjene mod betaling.
- Bilerne skal indrettes med taxameter eller anden kontrol- og betalingsanordning, der modvirker muligheden for snyd og kan gøre det svært for kunden at se, hvad han betaler for og om betalingen rent faktisk beskattes.

- Tilladelserne skal tilknyttes et bestillingskontor og være omfattet af serviceforpligtelsen, så konkurrenceparametrene bliver de samme.
- Der skal ved udstedelse af en tilladelse stilles de samme krav til spørgsmålet om anvendelse af overenskomst, som i dag gælder på bus- og godstransportområdet.

Dækning i tyndtbefolkede områder

- Om sig gribende taxidød har skabt sorte pletter på Danmarkskortet, hvor taxidækningen er meget ringe.
- Landtaxier eller mindre bestillingskontorer kan ikke konkurrere med OST-biler, der kører under lempeligere konkurrenceforhold.
- OST biler kører alene på kontrakt med det offentlige uden serviceforpligtelse og kører hjem, når spidsbelastningen er væk.
- OST bilerne kører i stort omfang uden overenskomstdækning, i modsætning til de lokale taxier, hvilket er regulær løndumping og uden socialt ansvar.
- Uden del i den lokale kommunale kørsel kan lokale taxier ikke overleve alene på spontankørsel.

Trafikskaberne

- De 5 regionale trafikskaber er ved at monopolisere den lovbundne offentlige kørsel for regioner og kommuner.
- Trafikskaberne sikrer ikke, at de vognmænd der får kontrakter på kørsel opfylder lovkrav til aflønningsformer og niveau, lige som de ikke sikrer at arbejdsmiljøkrav og arbejdstidsregler overholdes. Vognmænd burde prækvalificeres.
- Trafikskaberne indgår kontrakter på niveau, hvor gældende overenskomster ikke kan overholdes, da timebetalingen ligger under mindstelønnen, og herved kan taxierne, som er overenskomstdækkede, ikke få kørsel.
- Kontrakts horisont på 12 måneder gør det illusorisk, at en taxivognmand investerer i en storvogn med lift og plads til 2 kørestole, en sådan koster knap kr. 600.000. Det er for kort en investeringshorisont.
- De offentligt ejede trafikskaber udbyder offentlig kørsel til systematisk løndumping.
- Trafikskaberne bør som licitationsudbydere og betalere have pligt til at sikre, at lovgivning og overenskomster overholdes.
- Udbuddet af åben bruger flextrafik skaber en skattefinansieret støttet konkurrence til privat "taxikørsel", som kan udføres af alle med en kontrakt med trafikskabet.
- Det er uproblematisk og rationelt at erstatte en stor rutebus med bestil flex, på selve ruten og dennes stoppesteder ved forudbestilt kørsel. Det er imidlertid konkurrenceforvridende, hvis flexbilen på tværs af rutenettet, og uden for en køreplan, transporterer folk til og fra forskellige privatadresser. Dette burde være privat taxikørsel som hidtil.

Offentlig Service Trafik tilladelser (OST)

- OST biler skal i dag ikke leve op til de samme krav om blandt andet indretning som taxier.

- OST biler har ingen serviceforpligtelse og konkurrerer på andre vilkår, men om kørsel, der tidligere lå hos taxi.
- Mange store OST vognmænd aflønner ikke på timeløn som gældende ret og overenskomster på området kræver. Der aflønnes lavere og uden pension, uden trafikskaber og Trafikstyrelsen griber ind.

Med venlig hilsen



Jens Vegge Bjørck

Direktør

jvb@dta-taxi.dk

Mobil 22 22 22 03