

**Fra:** claus rubek jørgensen [<mailto:crj@fep.nu>]

**Sendt:** 19. februar 2020 11:21

**Til:** Folketingets Oplysning <[Folketinget@ft.dk](mailto:Folketinget@ft.dk)>

**Emne:** til trafikudvalget Tillæg oplæg Evaluering af Taxiloven og Grøn omstilling.

Kære medlemmer

Jeg tillader mig herved at sende FEP ( Foreningen for erhvervs persontransport ) kommentar til evaluering af taxi loven og den grønne omstilling.

Håber I tager godt imod vores indput, vi føler en hvis form for optimisme efter vores møde med ministeren.

Jeg sender 2 mail med 2 forskellige vedhæftede filer

På forhånd tak

Venlig hilsen

Claus Rubek Jørgensen

Formand FEP

## **Tillæg oplæg**

### **Evaluering af Taxiloven og Grøn omstilling**

Udvalgte emner behandlet i oplægget til mødet d. 07.02.2020 uddybes i denne skrivelse.

#### **Stop for uddeling af tilladelser:**

FEP foreslår, at uddelingen af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport stoppes ASAP.

Som det er nu, øges antallet af taxier løbende med 125 i kvartalet. Da markedet ikke udvides, betyder det, at den enkelte taxi får mindre at køre med og dermed kører flere kilometer og bruger længere tid pr. kunde.

Der er en række faktorer, der taler for at stoppe den fortsatte øgning af antallet af taxier.

1. Klimahensynet
2. Trængsel
3. Arbejdsmiljø
4. Højere priser

#### **Ad pkt. 1 Klimahensynet**

Flere biler betyder større udslip af CO<sub>2</sub>, til produktionen af bilerne, samt fordi der bliver kørt flere kilometer totalt for hele taxiflåden. Upåagtet at taxibranchen er kommet godt fra start med den grønne omstilling, vil mere kørsel uden at der kommer flere kunder betyde, at det faktiske CO<sub>2</sub> udslip fra taxibranchen bliver større, da 52 % af produceret strøm i Danmark kommer fra ikke CO<sub>2</sub> neutral produktion. Målsætningen fra regeringen om 70 % reduktion af CO<sub>2</sub> i år 2030 taler derfor for en reduktion af taxiflåden.

#### **Ad pkt. 2 Trængsel**

Taxiloven i dens nuværende udformning vil føre til tusinder af ekstra taxier på gaden, hvor de primært vil køre i de store byer. Dette vil forstærke de i forvejen store trængselsproblemer i byerne. Et stop for uddeling af tilladelser vil reducere trængslen. Dette problem forværres af at der bliver nedlagt taxiholdepladser, således at taxierne tvinges til at køre rundt.

#### **Ad pkt. 3 Arbejdsmiljø**

En nylig udarbejdet rapport fra Cowi, bestilt af Beskæftigelsesministeriet, konkluderer, at chauffører der kører for mange timer laver flere ulykker. Taxibranchens udøvere har fået forlænget deres arbejdstid, for at tjene en anstændig løn og denne arbejdstid vil kontinuerligt forøges, så længe bilantallet vokser. Vi gør opmærksom på, at problemet med de lange arbejdstider kun vil øges, efterhånden som udøverne udelukkende bliver vognmænd med

arbejdsvilkår, der unddrager sig Taxilovens §10, eftersom de ikke officielt er ansat, men er i et kontraktligt forhold til et kørselskontor.

#### **Ad pkt. 4 Højere priser**

Når de enkelte biler får mindre at køre med, betyder det, at det bliver vanskeligere at generere den nødvendige omsætning til at understøtte aflønningen af chauffører. Når der ikke er omsætning til at lønne chauffører, vil der blive færre chauffører og flere enligkørende vognmænd. Som situationen er nu, er mange chaufførbetjente biler ved at blive udkonkurreret af de enligkørende vognmænd, fordi disse er villige til at køre langt flere timer, end det er tilladt for chauffører. Omsætningen pr. bil reduceres dermed ned til et niveau, hvor det ikke er muligt at understøtte både chaufførlønninger og øvrige omkostninger til drift af taxiforretningen. Vinderen her er kørselskontorerne, som har mange biler til at generere overskud, men ikke behøver at bekymre sig om forholdene for vognmændene.

Det betyder, at taxibranchen er på vej mod en situation, hvor taxierne bliver betjent af førere (vognmænd), der ikke vil være i stand til at opretholde en omsætning der giver grundlag for at skabe et overskud, dersom de kun skal køre indenfor en normal arbejdstid, som svarer til arbejdstiden for øvrige erhverv i Danmark.

Den lave omsætning, med medfølgende meget lange ventetider mellem hver tur, indebærer, at taxierne er nødt til at tage en relativ høj pris pr. tur for at kunne holde blot en minimal nødvendig omsætning. Dette flugter med erfaringerne fra øvrige europæiske landes liberaliseringer.

Strukturen i dag med den ny Taxilov indebærer, at der er 3 led i fødekæden, der skal lønnes af kunden, kørselskontoret, vognmanden og chaufføren. I den tidligere Taxilov var bestillingskontoret et non profit foretagende, så derfor havde fødekæden her kun 2 led, vognmanden og chaufføren. Den ny Taxilov har altså medført et fordyrende led og det taler imod lavere priser.

#### **Nedbrydning af barrieren mellem OST og Taxi:**

Offentlig Service Trafik (OST) leveres i dag af garanti biler, som er garanteret et fast antal timers kørsel pr. dag og variable biler, der leverer her og nu kørsel (ad hoc). De variable biler udvælges ud fra pris som primær parameter og afstand som sekundær parameter. Garanti biler udnyttes uden hensyn til fremkørselsafstand, ud fra kriteriet at de skal betales alligevel. Liftbiler (biler med 6-8 passager) har ingen krav til emission og kører en stor del af deres ture, hvor liften ikke er nødvendig og med få passagerer. Der er derfor unødigt høj emission som følge af kørslen i OST systemet, set i forhold til en optimal udnyttelse af bilerne, hvor nærmeste bil, der matcher opgaven, udvælges.

OST systemet bør gennemgås for en økonomisk analyse af omkostninger til administration og prisen for kørslen. Der er en holdning til at OST er billigere end Taxi. Er dette faktisk korrekt? Man kunne opstille regnskabet for hvad total prisen (vognmand og administration) er for transport af en passager, for en gennemsnits transport længde. Er total prisen dyrere, end hvad taxibranchen kan klare begge opgaver prismæssigt for, kunne det være en mulighed at revurdere den nuværende løsning.

FEP foreslår at Taxi og OST kørslen slås sammen og at man altid udnytter nærmeste bil, der matcher kørselsopgaven. Dette vil medføre den optimale korteste afstand til passageren og dermed den lavest mulige CO2 udledning. Der skal her følges op på at alle biler, der udfører OST kørslen, skal være O-Emissions biler, eller som minimum indenfor en kortere tidshorisont.

OST systemet har kun garanti for skattebetaling fra vognmanden ved den specifikke offentlige kørsel. Der er ingen kontrol med eventuel 'alternativ' kørsel. Ved at sammenlægge OST og Taxi vil der være de samme krav til kontrol og indberetning af kørselsdata til kørselskontorene fra begge kørselstyper. Dermed sikres hele skattebetalingen også fra OST biler.

### **Yderområder:**

Fjernelse af den geografiske opdeling har flyttet en del taxier fra yderområderne i Danmark. Bilerne søger mod byerne, hvor førerne håber på en bedre indtjening. Ophævelse af kørselspligten og den geografiske begrænsning har, i større omfang end før Taxilovens implementering, medført, at der er områder i Danmark, hvor man ikke kan bestille en taxi. Taxiloven har altså medført en eskalering af problemet med taxiløse områder, hvilket er direkte imod intensionen i Taxiloven!

FEP har nogle løsningsforslag til taxidækning af yderområder:

Ved at lægge Taxi og OST sammen opnår man, at der kommer kørsel tilbage til yderområderne, hvorved det igen bliver muligt at drive en taxiforretning i disse områder. Som supplement foreslås også Fritstillede (se emnet Fritstillede vognmænd) vognmænd til dækning af disse yderområder. Taxiforretningerne i yderområderne og de Fritstillede vognmænd, der kører i yderområder, kan supplere deres kørsel med kørsel fra de større kørselskontorer ved at modtage ture på APP's fra disse. Derved opnås en synergi for alle parter, kunden får sin bil, kørselskontoret får afsat deres ture og vognmanden i yderområdet får en mulighed for at drive sin forretning. En løsning, under det nugældende system, der sikrer taxidækning i yderområderne, må forventes at koste staten penge, da det ikke er muligt, af økonomiske grunde, at drive en taxiforretning her uden tilskud.

### **Fritstillede vognmænd:**

I den tidligere Taxilov havde vognmanden en ret og en pligt til at være tilsluttet bestillingskontoret. Under den nye Taxilov er vognmanden tvunget til at være i et kørselskontor, men har ingen ret til tilslutning til dette. Til afhjælpning af denne problemstilling foreslår FEP, at man giver reel mulighed for at oprette et kørselskontor, der består af en enligkørende vognmand. Et navn til denne vognmandstype kunne være Fritstillet vognmand. Kravene til denne vognmand foreslås at være synonymt med kravene til kørselskontoret, men med betydeligt reduceret krav til selskabskapital og måske enklere krav til dataopsamling til færdselsstyrelsen. Dette for at gøre det billigt at etablere et Fritstillet kørselskontor, så flere vognmænd har økonomisk mulighed for at etablere sig.

Den Fritstillede vognmand kan tænkes som et alternativ til de 'større' kørselskontorer. Kørselskontorerne er ofte dyre at være tilsluttede. Den Fritstillede vognmand kan leve i de større byer af gadekunder, egne kunder, kørselsudbud fra offentlige udbydere og evt. kørsel for kørselskontorerne ved udbud på APP's. For en vognmand, som ikke ønsker at køre så meget, er et Fritstillet kørselskontor en god løsning, da kørselskontorerne oftest har en fast pladsleje og en procentvis pladsleje, hvor sidstnævnte er en pladsleje

der er omsætningsafhængig. Der er altså omkostninger til kørselskontorer, uanset om vognmanden kører eller ikke kører. Muligheden for at køre for sig selv sætter også en øvre grænse for kørselskontorets prissætning, da vognmanden kan udtræde af kørselskonteret, dersom dette sætter prisen meget højt over for vognmanden. Altså en skærpelse af konkurrencen.

### **Tilskud 0-Emission:**

Der er i dag mere end 5000 taxier i Danmark. Af disse er langt hovedparten fossil drevne biler. Regeringen ønsker en omstilling til 0-emissions taxier hurtigst muligt, for at taxibranchen kan bidrage til regeringens målsætning om reduktion på 70 % i år 2030. For at imødekomme dette ønske fra regeringen vil det være ønskværdigt med økonomisk hjælp til branchen. Der er kun få procent af den eksisterende taxiflåde, der er 0-emission for nærværende. Mange har nyere biler som de ikke har økonomi til at udskifte til 0-emissions biler, så hurtigt som regeringen ønsker. 0-emissions biler er dyre, hvis de skal have tilstrækkelig rækkevidde til effektiv taxidrift. Bilerne vil kontinuerligt i nær fremtid blive billigere, men branchens udøvere har vanskeligt ved at honorere den økonomiske byrde i dag. Så derfor opfordrer FEP regeringen til at yde et økonomisk bidrag til udskiftning af den 'gamle' bilpark. Vi foreslår en momsfritagelse i en overgangsperiode og en midlertidig genindførelse af frikørselsordningen.