

## Evaluering af taxiloven og Grøn omstilling

Den danske taxibranche er inde i en meget stor omstilling. Vi har fået en ny taxilov som har været i kraft i 2 år og som grundlæggende ændrer vilkårene for at drive en taxiforretning, og taxibranchen skal samtidig være frontløber til den grønne omstilling. Dette vil kræve en milliardinvestering i vores branche

FEP (Forbundet for Erhvervsmæssig Persontransport) har nogle betragtninger om situationen.

- **Grøn infrastruktur**

I forhold til den grønne omstilling kan vi i al hovedsag tilslutte os klimapartnerskabets betragtninger om behovet for en infrastruktur der kan understøtte el og brint samt behovet for afgiftsmæssig stabilitet.

Der er dog behov for mere, da der er en betragtelig overkapacitet indenfor den erhvervsmæssige persontransport på grund af et stærkt stigende antal taxier og på grund af en ringe udnyttelse af de biler der kører OST. Overkapaciteten betyder dårlig udnyttelse af bilerne og dermed unødigt forurening.

Det fører til at FEP har 2 forslag ud over klimapartnerskabets:

- **En sammenlægning af taxi og OST, da dette vil reducere tomkørsel og kørsel med få passagerer i store vogne (6-8 personer).**
- **En standsning af uddelingen af nye tilladelser, da flere tilladelser betyder større CO2-udslip, uden at det fører til bedre betjening for kunderne.**

I forhold til gældende taxilov vil disse 2 forslag kunne reducere den fremtidige miljøbelastning og føre til en bedre betjening af yderområderne, da dette vil kunne lukke op for lokale aftaler med vognmænd, der ellers kører OST, om taxikørsel.

Forslagene har derudover den fordel, at de vil bremse den igangværende store omsætningsnedgang hos branchens udøvere.

FEP gør desuden opmærksom på, at taxilovens § 10 i praksis administreres således at det i praksis ikke er muligt at indgå andre overenskomster end de 5 overenskomster Trafikstyrelsen har fundet frem til er landsdækkende.

# Bilag

## 1. Standsning af uddeling af tilladelser

Den nye taxilov havde bl.a. som målsætning at

- Sikre en større tilgængelighed af taxier.
- Sikre lavere priser
- Sikre en bedre betjening af yderområderne
- Sikre ordnede forhold for chaufførerne
- Sikre skattebetalingen

Hensyn til en klimaindsats blev ikke overvejet.

2 år inde i den nye taxilov kan vi konstatere at

- Der er større tilgængelighed af taxier i de store byer og at skattebetalingen er stabil

Men der er en række forhold der er gået den forkerte vej.

- Priserne er højere
- Det er blevet væsentligt vanskeligere at få en taxi i yderområderne fordi taxierne søger ind mod byerne
- Der bliver færre chauffører og flere vognmænd med den konsekvens, at lovens beskyttelse af chaufførerne bliver en illusion fordi den ikke dækker vognmænd. Chaufførerne bliver til vognmænd og mister derved beskyttelsen. Vognmanden havde i den gamle taxilov en vis form for beskyttelse. Denne findes ikke mere, trods fortsat tvangstilslutning.
- De store vognmænd lukker, grundet at forretningerne er ved at blive urentable. Den faldende omsætning pr. vogn kan ikke dække omkostningerne til både lønninger og andre udgifter i forretningen.
- Resultatet bliver enligkørende vognmænd med ringe indtjening med vilkår som "falske" selvstændige. Kun kørselskontorer/kapitalfonde vil tjene penge, da man udelukkende er interesseret i vognantal/pladsleje.
- Udnyttelsen af produktionsmidlerne (bilerne) falder, eftersom omsætningen pr bil bliver lavere og der vil køres flere tomme km. DERMED STIGER BRANCHENS EMISSION.

I store træk må man erkende, at den nye lov er slået fejl, og at den aktuelle klimadagsorden taler stærkt for at stoppe væksten i antallet af tilladelser. Hver ekstra uddelt tilladelse betyder ekstra emissioner på grund af umiddelbart forbrug og på grund af produktionen af bile

Et stop for uddelingen af tilladelser vil have følgende virkninger:

- Emissionerne vil falde fordi der hurtigt vil blive færre taxier på gaden som konsekvens af at situationen allerede er uholdbar for mange vognmænd.

- Forretningerne og chaufførernes vilkår stabiliseres.
- Uheldsfrekvensen samt sygdom vil falde hos førerne, jf. Arbejdstilsynets undersøgelse.

## 2. Harmonisering af kravene til taxier og OST

Som det er nu, er OST og taxi adskilt ved at kravene til taxier og OST er forskellige. OST skal ikke være monteret med kontrolstyr, og de store OST-biler skal ikke opfylde miljøkrav. Det medfører, at OST-biler ikke kan køre taxi, og at taxier kun i begrænset omfang er i stand til at konkurrere med OST-biler om offentlig kørsel.

Fordelen er

- Er der en fordel?
- Er det billigere når man medregner Trafikselskabernes administration?

Ulemperne er at

- OST kun har kunder i vognene ca 30-40 % af de km de kører med større emission til følge, hvor taxierne ligger på tæt på 50 %.
- De store OST-biler(6-8 personer) kører ofte med kun en eller 2 kunder med unødigt stor klimabelastning til følge. Liftbiler har ingen CO2-krav overhovedet.
- Det er blevet vanskeligt at levere en taxi i yderområderne, da taxier i yderområder ikke kan leve af private kunder alene. Yderområderne er vokset, grundet den nye taxilov.

Med en sammenlægning af taxi og OST vil det igen blive muligt at drive taxivirksomhed i yderområderne, da en taxivirksomhed da vil kunne basere sig på både almindelig taxikørsel og på offentlig kørsel.

I og med at taxier igen vil kunne byde på offentlig kørsel, vil OST og taxikørsel igen kunne supplere hinanden. Konsekvenserne vil blive lavere emissioner og en mere effektiv udnyttelse af den samlede flåde til erhvervsmæssig persontransport med reducerede udledninger af CO2 til følge.

Imødeses FEPs forslag, bør servicepligten (kørselspligten), genindføres.

### Administrationen af taxilovens § 10

Færdselsstyrelsen administrerer taxilovens § 10 således at Færdselsstyrelsen har defineret nogle bestemte overenskomster som minimumsoverenskomster. Da Færdselsstyrelsen ikke mener at kunne tage selvstændig stilling til om en given overenskomst opfylder lovens krav om at være mindst lige så god som de repræsentative landsdækkende overenskomster, har Færdselsstyrelsen overladt vurderingen til parterne i de nævnte overenskomster.

Det reelle resultat er at alle andre overenskomster end de nævnte bliver afvist. Begrundelse gives i udgangspunktet ikke. Det er dog lykkedes at fremkalde en begrundelse ved advokaters mellemkomst, hvilket har ført til ny afvisning efter tilretning af overenskomsten efter begrundelsen.

Der er flere principielle problemer ved forvaltningen:

- Offentlige Forvaltningsafgørelser lægges ud til private aktører.
- Disse private aktører har en direkte interesse i at afvise alle andre overenskomster end deres egne og dermed opretholde et monopol på overenskomster på området.
- Aftalefriheden forsvinder.