

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 30. november 2006

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.

(Etablering af kommunale fællesskaber)

[af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)]

#### 1. Ændringsforslag

Der er stillet 2 ændringsforslag til lovforslaget. Transport- og energiministeren har stillet ændringsforslag nr. 2, og Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 5. oktober 2006 og var til 1. behandling den 24. oktober 2006. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

#### *Møder*

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

#### *Høring*

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport- og energiministeren sendte den 12. september 2006 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2005-06) TRU alm. del – bilag 545. Den 13. oktober 2006 sendte transport- og energiministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

#### *Skriftlige henvendelser*

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 4 skriftlige henvendelser fra:

Peter Agerholm, Frederikssund,  
Bo Weye Hansen, Chaufførernes Fagforening under 3F, København,  
Søren Husum, Grenaa, og  
Kirke Hyllinge Taxi.

Transport- og energiministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

#### *Deputationer*

Endvidere har Københavns Aktive Taxi Forening mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget.

### Spørgsmål

Udvalget har stillet 8 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af SF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag. Flertallet stemmer imod det af Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag.

Det Radikale Venstres medlem af udvalget finder ikke den foreslåede revision af taxiloven særlig visionær, da den hverken letter erhvervet for nogle af de bureaukratiske barrierer, som ikke mindst vognmænd i landdistrikterne oplever, eller påbegynder en egentlig liberalisering af erhvervet. Da den foreslåede tilpasning til den gennemførte kommunalreform imidlertid er nødvendig, agter Det Radikale Venstre dog at stemme for lovforslaget.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Såfremt det af Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag ikke vedtages, stemmer mindretallet hverken for eller imod det af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag, og såfremt det af Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag ikke vedtages, vil mindretallet desuden ved 3. behandling af lovforslaget stemme hverken for eller imod lovforslaget.

Enhedslistens medlem af udvalget er under udvalgsarbejdet blevet opmærksom på en række elementer i lovforslaget, som Enhedslisten ikke var opmærksom på under 1. behandling.

I forbindelse med de høringssvar, der er afgivet til lovforslaget, er det blevet klart for Enhedslisten, at en større reform af hele området er påkrævet. Det nytter ikke noget at foretage nogle småændringer. Det vil nemlig betyde, at hele området vil blive reguleret i klatter, hvilket Enhedslisten ikke mener er tilfredsstillende. Enhedslisten er i processen kommet frem til, at lovforslaget er uambitiøst, og at transport- og energiministeren har forspildt muligheden for at komme med en samlet reform på området – en reform, der i høj grad er brug for.

Enhedslisten er ligeledes kommet i tvivl om, hvorvidt lovforslaget overhovedet ender med at indeholde forbedringer.

Det skyldes, at lovforslaget viderefører de nuværende regler om, at der generelt skal være krav om tilslutningspligt, og at kommunerne fortsat skal have mulighed for dispensation på særlige vilkår. Problemet er blot, at en videreførelse af de nuværende regler i de nye og større enheder efter den 1. januar 2007 vil betyde, at disse regler vil få en anden virkning.

Fordelen ved bestillingskontorer er, at kunderne kun skal ringe til ét nummer – hvilket er godt og smart – men bestillingskontorer i for store enheder vil kunne forringe lokalkendskabet hos den enkelte chauffør.

Desuden er der ikke fundet nogen løsning på det problem med det kommunale hensyn, som Enhedslisten fremførte under 1. behandling. Nok så frejdigt anføres det, at lovforslaget vil give administrative lettelser for kommunerne. Det lyder besnærende – og det kan være udmærket – bare ikke i en situation, hvor der er store problemer med det manglende kommunale tilsyn.

Tankevækkende er således høringssvaret fra Chaufførernes Fagforening under 3F i København, der peger på,

- at den myndighed, der skal sikre, at taxiloven overholdes, ikke gør det,
- at chaufførerne har urimeligt lange vagter, dårlig løn og dårlige pensionsforhold, hvilket bl.a. skyldes, at der indgås elendige overenskomster,
- at lønninger og trafiksikkerhed bruges i konkurrencen vognmænd imellem, og

- at faget har en meget høj grad af erhvervssygdomme, risiko for overfald og hurtig nedslidning med uarbejdsdygtighed og førtidspensionering til følge.

De periodiske »krige«, der udspiller sig mellem de forskellige taxifirmaer, og/eller chaufførers vægning ved at køre visse (korte) ture, skyldes, at det er svært for chaufførerne at holde en rimelig dagløn. Reelt set kan timelønnen være meget lav, især fra mandag til torsdag.

I weekenden er det omkring forlystelsesstederne ikke til at skaffe en taxi, mens det resten af ugen forholder sig lige modsat. Bedre bliver det ikke af, at der i weekenden kommer en del pirattaxier på gaden.

På landsplan er der ca. 6.800 taxier. Af disse kører 2.500 taxier i Storkøbenhavn, og langt de fleste kører i de centrale dele af København, hvor den kollektive trafik ellers er bedst udbygget. Taxierne i Storkøbenhavn kører omkring 240 mio. km om året med meget ringe udnyttelsesgrad. Til sammenligning er der ca. 1.000 busser i HUR-området, og de kører i alt ca. 85 mio. km om året.

Hvis man foretog en mere grundlæggende reform, var der også en masse andre emner, der kunne tages op:

Med de ændrede forhold i de nye kommuner fra den 1. januar 2007 vil det være nødvendigt i langt højere grad at inddrage taxier i den lokale kollektive trafik, især i yderområderne, og/eller i mindre provinsbyer som en slags natbusser.

Ved en ændring af hyrevognslovgivningen vil taxivognmænd kunne få adgang til at køre med minibusser som et led i den lokale kollektive trafik.

Nogle muligheder – som Enhedslisten er inspireret af – kunne være følgende:

- Den tyrkiske dolmus er en minibus, der kører, når den er fyldt. Den holder ved stationer, bus-terminaler, på torve og ved institutioner. Den kører ad faste ruter. Afstikkere aftales med chaufføren. Fleksibilitet, hurtighed, høj belægning og lave omkostninger er dolmussens bedste egenskaber.
- Den hollandske borgerbus, hvor et busselskab mod betaling stiller en bus til rådighed for en taxivognmand eller et lokalsamfund. De rejsende fastlægger selv køreplanen.
- I Sverige og Holland findes togtaxier, der udelukkende kører mellem station og bolig til en særlig lav pris. Tog- og taxibilletten købes samtidig.

Der er en række fordele ved at kombinere taxier og kollektiv trafik:

- For vognmanden er der en større kundekreds og bedre udnyttelse af bilerne.
- For trafikelskaberne er der tale om en omkostningseffektiv tilbudsudvidelse. Det er billigere at køre på tynde ruter efter behov.
- For passagererne er der flere transportmuligheder og øget mobilitet for de billøse samt bedre arealdækning end ved almindelig bustrafik.

Samlet set vil Enhedslisten undlade at stemme for det samlede lovforslag, medmindre SF's ændringsforslag vedtages. SF's ændringsforslag udgør således en forbedring i forhold til det fremsatte lovforslaget, selv om problemerne med en grundlæggende reform fortsat ikke vil være løst og der fortsat vil være behov for at rette op på taxiloven.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

##### Til § 1

1) Efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 5, stk. 5, ændres: »pågældende kollektive overenskomster« til: »gældende landsdækkende brancheoverenskomster på området«.

[Ændring af overenskomstkraft]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

##### Til § 2

2) I stk. 2 ændres »§ 1, nr. 1 og 5« til: »§ 1, nr. 1, 2 og 6«.

[Redaktionel ændring]

##### B e m æ r k n i n g e r

##### Til nr. 1

Ændringsforslaget præciserer, at en betingelse for en tilladelse i medfør af taxiloven er, at den, der har tilladelsen, følger en landsdækkende brancheoverenskomst.

Hidtil har loven stillet krav om, at tilladelsesindehaveren skal følge en kollektiv overenskomst, men som det er fremgået af en henvendelse fra Chaufførernes Fagforening under 3F til Trafikudvalget og af høringssvaret fra Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATD) til lovforslaget, er begrebet kollektiv overenskomst genstand for fortolkning, og der er derfor behov for en præcisering af overenskomstbegrebet i loven.

Transport- og Energiministeren har ikke ment, at der var behov for at ændre på bestemmelsen i § 5, stk. 5, om de overenskomstmæssige betingelser, hvilket forslagsstilleren bag ændringsforslaget imidlertid er uenig i. Der er behov for at sikre ensartede konkurrencevilkår med hensyn til f.eks. lønområdet, arbejdsmiljø og trafiksikkerhed, således at chaufførlønninger, trafiksikkerhed m.v. ikke er konkurrenceparametre for arbejdsgiverne i taxibranchen. Det foreslås således, at det præciseres i loven, at man skal følge en landsdækkende brancheoverenskomst.

##### Til nr. 2

Der er tale om en redaktionel ændring. Ændringsforslaget indebærer, at loven kan sættes i kraft på en sådan måde, at Storkøbenhavns Taxinævn ikke nedlægges, før kommunerne i hovedstadsområdet har etableret et kommunalt fællesskab, som har overtaget Storkøbenhavns Taxinævns opgaver, eller transport- og energiministeren – hvis et sådant fællesskab ikke oprettes ved kommunernes foranstaltning – træffer bestemmelse herom.

*Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)*  
*Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)*  
*Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)*  
*Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)*  
*Martin Lidegaard (RV) Pia Olsen (SF) Rune Lund (EL)*

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

### **Folketingets sammensætning**

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurin (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

**Oversigt over bilag vedrørende L 34****Bilagsnr. Titel**

- 1 Høringsnotat og hørings svar, fra transport- og energiministeren
- 2 Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
- 3 Henvendelse af 26/10-06 fra Søren Husum, Grenaa
- 4 Henvendelse af 30/10-06 fra Kirke Hyllinge Taxi
- 5 Henvendelse af 14/11-06 fra Bo Weye Hansen, Chaufførernes Fagforening under 3F, København
- 6 Henvendelse af 30/10-06 fra Peter Agerholm, Frederikssund
- 7 1. udkast til betækning
- 8 Ændringsforslag, fra transport- og energiministeren

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 34****Spm.nr. Titel**

- 1 Spm. om kommentar til henvendelse af 28/10-06 fra Søren Husum, Grenaa, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 2 Spm. om holdningen til de ønsker, der fremføres i hørings svarene, om et mere ensartet kommunalt tilsyn m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 3 Spm. om de ændrede regler om tilslutningspligt m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 4 Spm. om ændringer af betingelserne for at være undtaget tilslutningspligt m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 5 Spm. om kommentar til henvendelse af 30/10-06 fra Kirke Hyllinge Taxi, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm. om, hvorfor ministeren har valgt stort set ikke at følge nogen af de anbefalinger, som Færdselsstyrelsen fremlagde i november 2004 m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm. om kommentar til henvendelse af 14/11-06 fra Bo Weye Hansen, Chaufførernes Fagforening under 3F, København, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om kommentar til henvendelse af 30/10-06 fra Peter Agerholm, Frederikssund, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå