



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 12. december 2017
J. nr. 2017-5752

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 8. december 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L24 – Forslag til Taxilov som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 25:

Vil ministeren redegøre for, hvad ændringsforslaget til den nye taxilov, som Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti, Socialdemokratiet, Alternativet og Dansk Folkeparti den 7. december har vedtaget, betyder for udbuddet af taxier i særligt vores landdistrikter? Hvis det er muligt, bedes ministeren opgøre konsekvenserne for udbuddet af taxier for hver kommune i Danmark.

Svar:

Som anført i mit svar på spørgsmål nr. 26 er der forskellige opfattelser af bestemmelsens implikationer, hvorfor en præcisering er ønskelig.

Såfremt bestemmelsen ikke svarer til en retablering af retstilstanden fra før Nortra-dommen, men indebærer, at en landsdækkende 3F-overenskomst kommer til at lægge et minimumsniveau for andre overenskomster på dette område, kan der være væsentlige negative konsekvenser for taxiudbuddet i visse dele af landet.

I de områder, hvor den nævnte overenskomst allerede i dag følges, eller hvor overenskomsten har et omkostningsniveau svarende hertil, vil det formentlig ikke i sig selv ændre på taxiudbuddet.

I de øvrige områder vil den nævnte overenskomst formentlig øge omkostningsniveauet. Er der mulighed for fuld overvæltning af omkostningerne til forbrugerne, vil udbuddet være uændret. I de øvrige tilfælde vil taxiudbuddet alt andet lige blive reduceret.

Det skal nævnes, at en undersøgelse foretaget af Deloitte i 2015 viste, at i hovedstadsområdet ville en typisk bil være i stand til at indtjene et overskud på 18 kr. i timen, hvis både chauffør og kørende vognmand aflønnes med minimumsgarantilønnen i henhold til den landsdækkende overenskomst mellem ATAX og 3F.



I de større og mellemstore byer ville der kunne indtjenes et overskud på 2 kr. i timen. I landkommunerne var det tilsvarende beløb et underskud på 18 kr. i timen.

For landet som helhed viste analysen, at ca. 50 pct. af bilerne i 2014 ikke tjente tilstrækkeligt til at aflønne chauffører og kørende vognmænd med minimumgarantilønnen i henhold til den landsdækkende overenskomst mellem ATAX og 3F for det antal timer, bilen var på gaden.

Med afsæt i undersøgelsen vil en konsekvens af ændringsforslaget uden en præcisering af, at der er tale om en retablering af retstilstanden fra før Nortradommen, antagelig være, at de seneste års udvikling med faldende taxidækning i visse områder uden for hovedstadsområdet og de større byer bliver forstærket.

Udbudseffekten af det nævnte ændringsforslag afhænger dog af, hvor stor en del af taxikørslen der køres af tilladelsesindehaveren selv, og hvor meget der køres af ansatte chauffører.

Det er ikke muligt på kommuneniveau at opgøre effekten på taxiuddbuddet af ændringen.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen