

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.

Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175

Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00

E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

Offentlig dagsorden

20. september 2011/ HO
J.nr. 1.10 / 20 - 443

J. Vedlagt fremsendes dagsorden til nævnets møde

tirsdag den 27. september 2011, kl. 8.00

Mødet holdes i **Nyropsgade 1, 1602 København V** i mødelokale nr. 4 i stueetagen.

OBS indgang foregår fra Nyropsgade nr. 3 hvor en medarbejder vil låse døren op.

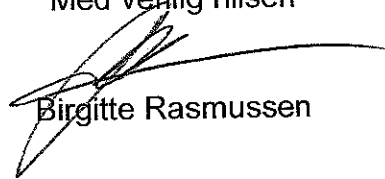
Direktør Thomas Jakobsen fra Københavns Borgerservice vil komme kl. 8.00 og fortælle om sekretariatets flytning til Nørre Søgade.

Dagsorden:

1. El-Taxa projektet - 3 repræsentanter fra firmaet Cleardrive kommer kl. 9.00 og fortæller om projektet.
2. Godkendelse af referat fra nævnets møde den 31. maj 2011.
3. Meddelelser.
4. Møde i kontaktudvalget den 12. september 2011.
5. Maksimalkoster for taxikørsel.
6. Vognantallet - antallet af taxitilladelser.
7. Ny drøftelse af uddelingskriterier til taxitilladelser.
Bilag fra Ligebehandlingsnævnet om indvandrere i Danmark til udtalelse.
8. Ansøgning om fornyelse af førerkort -
9. Ansøgning om fornyelse af førerkort -
10. Ansøgning om generhvervelse af førerkort -
11. Genbehandling af ansøgning om førerkort -
12. Ansøgning om førerkort -

- 13. Ansøgning om førerkort -
- 14. Ansøgning om førerkort -
- 15. Ansøgning om førerkort -
- 16. Ansøgning om førerkort -
- 17. Evt.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Birgitte Rasmussen

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.

Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175

Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00

E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

NÆVNSMØDE DEN 27. SEPTEMBER 2011

19. september 2011/ HO
J.nr. 2.10 / 477 - 65

Punkt 1 . El-taxi projekt

./. Vedlagt oplæg til Taxinævnet om el-taxaprojekter.

3 repræsentanter fra firmaet Cleardrive vil komme kl. 9.00 under Taxinævnets møde og holde et kort foredrag om el-taxaprojektet.



Cleardrive udvikler kommercielle projekter med fabriksbyggede elbiler.

Vi vil gøre det nemt og budgetvenligt at anvende elbiler til pendling, taxakørsel og delebilisme.



Oplæg til Taxanævnet om el-taxaprojekter

Benyttelse af elbiler til taxakørsel i storbyerne er en af de mest oplagte anvendelser af elbiler. Men samtidig et af de mest udfordrende områder at gribe fat i.

Formålet med elbiler til taxakørsel er:

1. at reducere dieselpartikler, NOx gasser og støj i byen og dermed aktivt medvirke til en forbedring af sundheden i byen.
2. Da taxaen er en af de transportsformer der kører flest kilometer vil benyttelsen af elbiler være med til at bevise overfor almindelige borgere, at elbiler nu har en kvalitet, så de kan bruges i den daglige private transport. Dermed vil det være et brugbart alternativ til diesel- og benzin biler.
3. Ved at benytte elbiler til taxakørsel vil vi give progressive og CSR bevidste organisationer, virksomheder og enkelt personer et reelt tilbud om at benytte en mere miljørigtig transport end de nuværende taxaer.

Men der er også en lang række barrierer forbundet med at indføre elbiler til taxakørslen, som måske kan påvirke vognmandens bundlinje – indtjeningen pr. taxa.

1. Først og fremmest elbilens lave **rækkevidde**. Rækkevidden er et stort problem, da det betyder at taxaen enten skal stå stille en stor del af tiden eller kun køre i ca. ½ skifte sammenlignet med normale taxaer.
2. Også **prisen** er idag et problem, da taxaen er fritaget for den normale registreringsafgift. Prisen på elbilen er idag meget større end på en tilsvarende normal bil, men forskellen bliver endnu større hvis man sammenligner priserne uden afgift.
3. **Service**. Mange vognmænd er forvundet med en effektiv 24 timers service primært ført i markedet af Mercedes. Mercedes har endnu ikke en elbil der er relevant til taxa-kørsel.
4. Et mindre problem er **størrelsen og pladsforhold** i elbilerne sammenlignet med de nuværende taxaer. Dette er især et problem iff. bagagekapaciteten (bl.a. den lovpligtige), men det løses med de elbiler vi forventer på markedet det kommende års tid.

Cleardrive har besøgt de fleste kendte el-taxa projekter i både Europa, Asien og USA. Derved har vi fået indblik i både problemer og den måde disse har været grebet an på. Vi har ligeledes snakket med alle spillere i den Danske taxa branche – fra Taxaævn, centraler, vognmænd, chauffører, serviceværksteder og Dansk Taxaråd.

Vi vil i dette papir gennemgå problemstillingerne på baggrund af de erfaringer vi har indsamlet og derefter give foreslå 3 bud på, hvordan vi kommer igang med at teste elfaxaer i praksis.

Rækkevidde og Infrastruktur.

Det centrale problem med de nuværende elbiler ift. benyttelse som taxa er deres rækkevidde. Det er estimeret at elbilen i 2011/2012 kører ca. 160 km på en opladning. Rækkevidden vil blive påvirket i negativ retning af både sæsonproblematikken med vinter og kulde, samt af div. nødvendige elektronik installationer. Derfor skal der tænkes meget grundigt over en effektiv ladeinfrastruktur og hvilke biler der indsættes.

Der findes tre forskellige måder, hvorpå man kan arbejde med elfaxaens rækkevidde problem:

1. Elbiler med hurtiglade (DC) kapacitet. Derved nedsættes den nødvendige lade tid til 15-30 min.
2. Elbiler med mulighed for batteriskifte. Et batteriskifte vil typisk tage 5 min.
3. Elbiler med ekstra stor batteri kapacitet.

Det vil være naturligt at kombinere alle disse 3 modeller med overvejelser om, hvordan elfaxaen bedst benyttes ift. kørselsmønstrene. Det vil for eksempel ikke være hensigtsmæssigt at benytte elfaxaen til langtur mellem f.eks. København og Slagelse, men derimod på ture i byområderne.

Punkt 1. (hurtiglading) Problemet er at der skal sættes en række hurtigladere op. Dette gøres bedst i et samarbejde med eksterne partnere, som f.eks. eksisterende tankstationer, der kan benytte laderne ift. andre anvendelsesgrupper. Derved kommer disse hurtigladere ikke til at belaste taxa-budgettet ekstra meget. Dvs. at der kræves et større koordineret projekt, hvor andre partnere sørger for at tilvejebringe en fornuftig hurtiglade infrastruktur. Men det er vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er alle elbiler der kan hurtigoplade og at der er stor forskel på den garanti der ydes på batteriet set ift. hvor ofte man hurtigoplader.

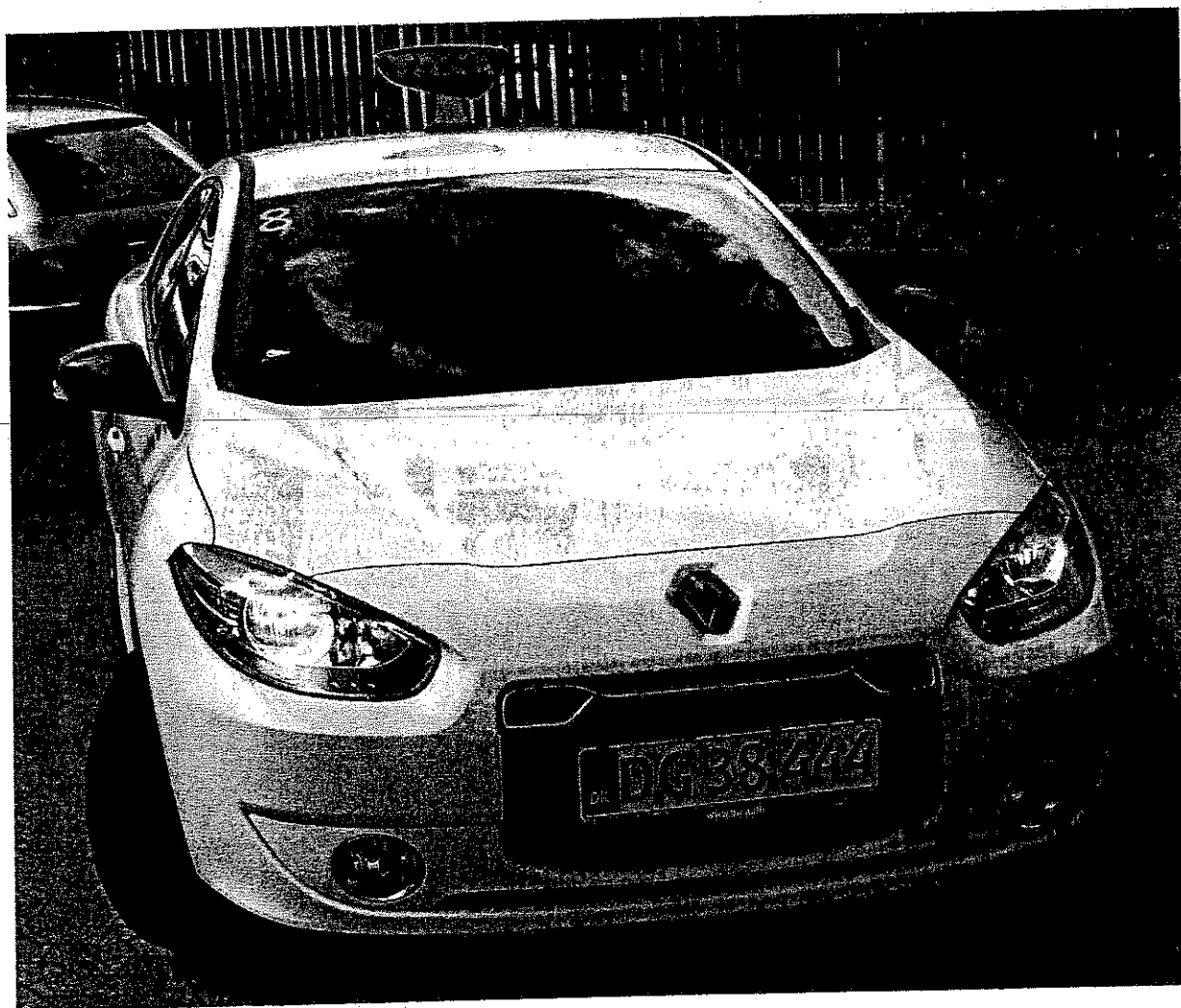
Punkt 2. (batteriskifte) Der er i øjeblikket kun en bil der understøtter batteriskifte og det er Renault Fluence. Og vi kan ikke se nogle nye biler der både er velegnede som taxaer og med batteriskifte mulighed komme på markedet indenfor de næste par år. Samtidig er der kun en operatør af batteriskiftestationer i Danmark og det er Better Place. Et andet problem er at der vil komme relativt få batteriskifte stationer, da de er ekstremt dyre at etablere. Det vil i praksis betyde, at der skal påregnes ekstrakørsel til at benytte batteriskiftestationen.

Punkt 3: Der kommer indenfor det næste års tid biler med ekstra store batterier, der kan køre betydelig længere end det der tilbydes pt. det drejer sig om BYD fra Kina, Detroit fra Malaysia og Tesla S fra USA (kommer først 2013). For disse bilers vedkommende kan man påregne minimum ca. 300 km. pr. opladning – dvs. meget nær det gennemsnitlige kørselsforbrug på en Taxa. Dermed åbnes der op for, at der kun skal lades op mellem hver skift, eller højst en gang hurtigoplading ind imellem. Alle bilerne har hurtiglade mulighed, men der er dog stadig nogen usikkerhed hvad det betyder ift. garantien på bilen mv.

På nuværende tidspunkt kan vi ikke sige hvilken model der vil være bedst egnet, men vi vil anbefale et praktisk projekt, hvor forskellige bilmodeller indsættes og testes grundigt for at se problemerne og løsninger i praksis.

Prisen på elbiler til taxakørsel er en udfordring.

Indenfor den nuværende taxaordning er biler der benyttes til taxa fritaget for den normale registreringsafgift. Dog er der krav om, at der skal køres et bestemt antal kilometer indenfor en bestemt tid før bilerne må gensesælges uden at skulle betale denne afgift. Derimod skal der betales normal moms, som ikke kan refunderes, da taxa kørsel ikke er momsplichtig. Det betyder at der ikke er nogen umiddelbar fordel for elbiler til taxakørsel, som vi ser på det private marked. Elbilerne vil være markant dyrere som taxa end de konventionelle biler. Og da prisen for taxakørsel er fuldt reguleret er der ingen mulighed for at hæve prisen, som kompensation for mer-udgiften. Den eneste fordel for el-taxaen er at der ikke er noget krav iff. hvornår bilen kan tages ud af drift og sælges på det private marked. Dvs. at man teoretisk set kan optimere salget af bilen iff. efterspørgselen på brugte elbiler. Dog skal man beregne at montering af div. elektronik udstyr nødvendig for taxadriften skal afmonteres, hvilket selvfølgelig vil være dyrere hvis byttefrekvensen er højere.



Renault Fluence med BetterPlace batteriskifte.

Service på eltaxaer skal være i orden.

En af udfordringerne for mange nye mærker der gerne vil ind på taxamarkedet er den service, der kan tilbydes for at holde bilernes stilletid så kort som muligt. Dette gør sig især gældende, når vi snakker elbiler. Selvom vi generelt set forventer mindre vedligeholdelse på elbiler, så må vi erkende at dette er så ny teknologi for de fleste fabrikanter, at vi ikke kan affeje, at der kan være en række børnesygdomme, som skal overvindes før den forventede lavere vedligeholdelse er en realitet. Dertil kommer, at mange skader ifm. Taxa kørsel er karosseri skader. Der skal derfor stadig stilles krav om et godt reservedelslager og en meget velfungerende logistik til at fordele reservedele til de steder, hvor der er behov for det.

Cleardrive forventer at indgå aftale med en landsdækkende service organisation, som også vil kunne servicere taxaer. Men dels forventer vi at det er bilmærkets importør der vil skulle dække garanti reparationer og dels er ingen ordening bedre end dens svageste led og da vi i de første lange tider ikke forventer, at der vil være basis for en fremstilling og import af ikke-originale reservedele vil vi stadig være meget afhængige af bilimportørerne.

Elbilernes størrelse og kravene til en taxa.

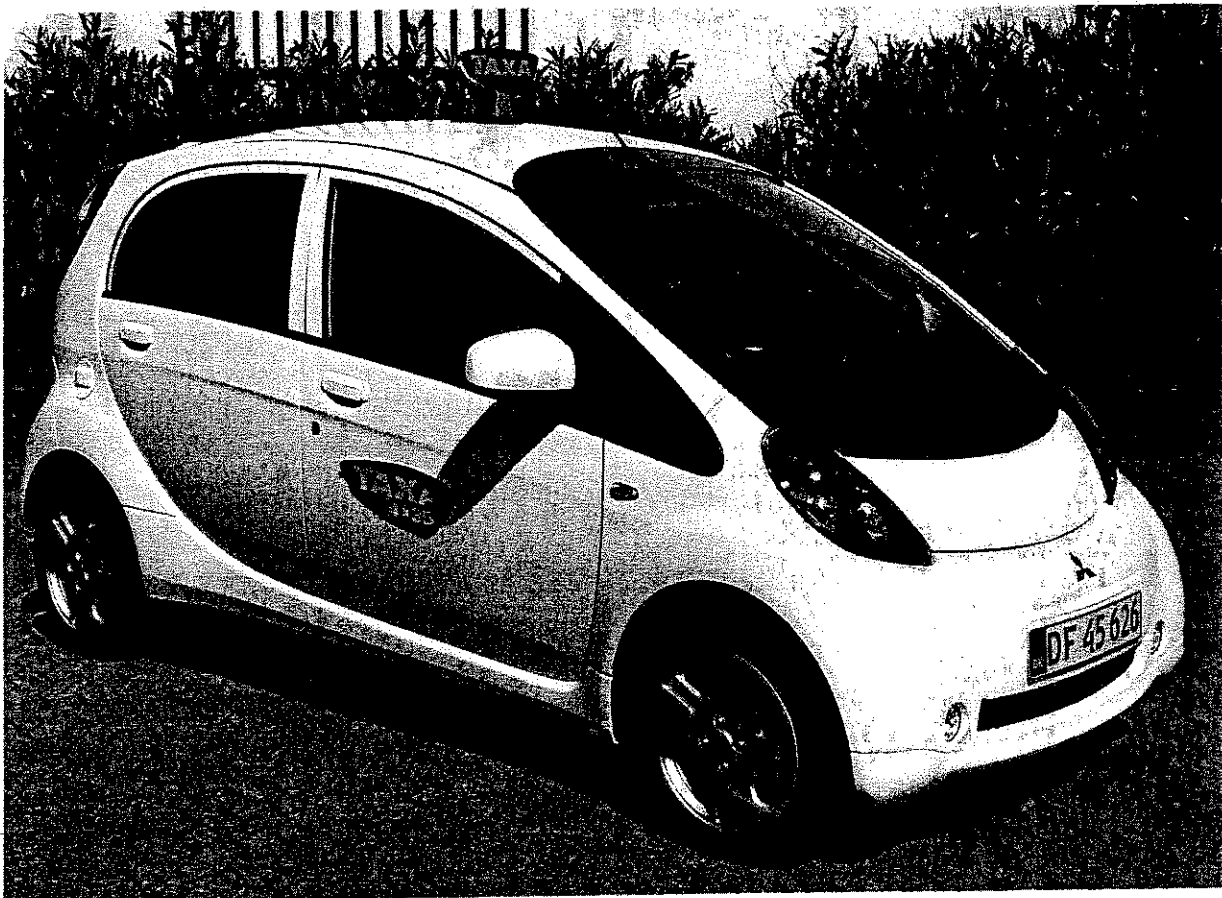
De fleste Elbiler der er tilgængelige lige nu er ret små. "Trillingerne", der består af Peugeot iOn, Mitsubishi i-Miev og Citroen C-ZERO er basalt set den samme bil og derfor alle meget små og uden det store bagagerum. Den største bil der bliver tilgængelig til efteråret er Renault Fluence. Den har en velegnet kabine, men stadig et lille bagagerum, da batteriet optager meget stor plads. Også Nissan Leaf, der kommer til efteråret har en velegnet kabine og et pænt bagagerum. Men generelt er det en stor udfordring hvis man tænker på en families tur med bagage til og fra Lufthavnen. Der kan ingen af elbilerne konkurrere med de normale taxaer som Mercedes Benz eller Skoda mv. Derfor skal man indtænke systemer, hvor man på forhånd afgør om det er en bagagemæssig opgave der kan løses før man tilbyder en eltaxa. Anderledes vil det være med elbiler fra kinesiske BYD, malaysiske Detroit og amerikanske Tesla der kommer indenfor de næste 1-2 år. Her vil der være stort bagagerum og god kabineplads.

Lovgivningsmæssige udfordringer for El-taxaer i Danmark.

Igennem vores afklaringsarbejde omkring indføring af elbiler har vi afdækket en række lovgivningsmæssige forhold der vil have stor betydning for at indføre elbiler som taxaer. Den danske taxalovgivning giver en meget stram regulering af området, i modsætning til f.eks. Holland, hvor området er meget liberalt og derfor giver mulighed for at en række mere visionære firmaer har kunnet etablere langt mere miljørigtige løsninger med relativ stor succes. Vi kan se at hovedområdet omkring udstedelse af licenser hovedsagelig har til hensigt at beskytte indtjeningen hos den enkelte vognmand ved at kunne skrue op og ned for antal licenser. Derudover virker ordningen ekstremt konserverende i og med at opgivne licenser fordeles til allerede eksisterende vognmænd efter et anciennitetssystem. Det betyder at du i dag ikke kan anskaffe en taxalicens

med mindre du har over ti års erfaring som vognmand. Kombineret med den økonomisk svære situation omkring elbilerne er det fuldstændig op til de etablerede vognmænd om de har lyst til at satse på mere miljørigtige løsninger eller om de prioriterer deres indtjening ved at satse på det gammelkendte, men sikre.

Omkring taxaer og miljøet er der indtil nu kun taget initiativ til at sikre at alle nyindkøbte biler skal være af energi klasse C med en gradvis overgang til klasse A over de næste år. Derudover er det påfaldende at lovgivningsinitiativerne på området mest har interesseret sig for chaufførernes uddannelse og påklædning.



Mitsubishi iMiEV med langsom og hurtigladning.

Konkrete forslag til El Taxa projekter.

Cleardrive har været istand til at identificere forskellige interessante tendenser i taxabranchen, som kan udgøre potentielle interessante alliance partnere. 4x35 har fået støtte til at få udarbejdet en rapport om elbiler som taxaer. En aktivitet som nogen kalder et rigtig skrivebordsarbejde. På det seneste har 4x35 vundet en del udbud iff. det offentlige, som er interessant iff. konkrete test med eltaxa. Derudover har vi tidligere haft kontakt med Direktør Carsten Aastrup fra Taxi Nord, som har haft success med at indføre en CSR og miljø strategi, som klart har appelleret til nogle af de CSR bevidste firmaer, f.eks. Novo og Cowi. Ligeledes har Taxi Nord en limousine service. Vi har også set at en del andre af de Københavnske Taxa selskaber på eget initiativ er begyndt at anvende Toyota Prius. I både Sverige, Frankrig og USA er disse igennem længere tid blevet benyttet i stor

skala, men først nu er man altså begyndt anvendelsen herhjemme. Derudover har Dansk Taxi Råd nedsat en grøn taxikommission, som skal fremme grøn taxidrift og rådgive om bæredygtige løsningsmodeller.

For at komme igang med at høste konkrete erfaringer med el-taxaer i Danmark vil vi derfor i det efterfølgende pege på 3 alternative projekter, som vi gerne vil diskutere med Taxanævnet og branchen. Vi ved at praktiske projekter ikke kommer af sig selv. Branchen vil afvente til det er en nul-løsning. Så vidt vi kan se er der ingen vognmænd der er interesserede i at gå på kompromis med indtjeningen og derfor vil de umiddelbart afvise at tage risikoen og deltage med egne midler. Derfor er udsigten endnu 5-10 år til alle de usikre faktorer har fundet en løsning, hvis der ikke sættes noget igang med pres/støtte udefra. Derfor mener vi der er behov for at Taxanævnet tager stilling til bevillinger for at vi kan komme igang med praktiske forsøg nu og ikke kun produktion af nye rapporter mv.

Vi mener også at der er behov for ambitiøse projekter. Vi ser flere fordele ved at skrue op for ambitionerne.

- Hvis København kan gå i spidsen og igangsætte større samlede projekter med el-taxaer er vi sikre på at det vil få andre hovedstæder til at kikke mod København.
- Disse forsøg kan være med til at højne service niveauet i branchen. Noget der er selvstændig fokus på.
- Ved at lave disse forsøg minimerer man indvirkningen på de eksisterende vognmænd. Da såvel teknologien og processerne omkring eltaxaerne udvikles uden at der skal eksperimenteres med eksisterende licenser.

Cleardrive har en række unikke erfaringer at bidrage med, da vores tekniske direktør bl.a. har været ansvarlig for drift af Danmarks største flåde af elkøretøjer i Københavns lufthavn. Derudover sidder vi i Elbilalliansens infrastruktur udvalg, der både skal rådgive om opbygningen af den kommende offentlig tilgængelige lade infrastruktur og sørge for at de forskellige systemer kommer til at snakke ordentligt sammen.

Cleardrive ønsker på ingen måde drive en taxacentral, men vil derimod samarbejde tæt med med en eller to centraler, som primært opererer i storkøbenhavn, da det vil være her at den samlede nytteeffekt i form af nedsat forurening og støj vil være størst. Derudover vil vi:

- Arbejde med håndplukkede chauffører, der både kan inspirere og advokere for elbilen og den grønne taxa. Både overfor slutbrugere, men også overfor kollegaer i branchen.
- Udvikle et nyt service og uddannelsesprogram, der med kunde oplevelsen i centrum, vil gøre den grønne kørsel til en helt unik og uforglemmelig service.
- Udvikle unikke koncepter for tilkaldelse den grønne taxa.
- Udarbejde en ny form for skiltning og markedsføring af eltaxaer for at få forbrugerne til at tage stilling til det grønne valg ved taxakørsel.

I det følgende vil vi foreslå 3 forskellige konkrete forslag til Taxanævnets stillingtagen, hvoraf de 2 første kræver en accept fra Taxa nævnet, mens det tredje i højere grad kræver en positiv indstilling fra en eller flere eksisterende vognmænd og en evt. velvillighed fra bevilligende myndigheder iff. støtte til omkostninger.

Det skal understreges, at i de to første forslag vil Cleardrive bidrage med væsentlige midler iff. en gennemførelse, ligesom vi i alle tilfælde vil bidrage med engagement, organisation og ekspertise til den praktiske gennemførelse – uanset hvilket forslag der måtte blive aktuelt.

Forslag 1: 50 nye taxa-licenser givet alene til brug af el- og hybrid biler.

Vi vil i dette forslag anmode Taxanævnet om 50 nye licenser til at gennemføre et omfattende 2-årigt forsøg med 50 nye taxaer baseret alene på el- og hybrid biler. Formålet er at gennemteste de ovenfor anførte problemer med de 5 forskellige el- og hybrid biler der er tilgængelige i perioden. Vi forestår, at vi samarbejder med 4x35 ift. København og de alm. el- og hybrid biler, og med et Taxaselskab, der primært arbejder i Herlev og Gladsaxe ift. bilerne fra Renault og Better Place af hensyn til placeringen af batteriskifte stationen i Herlev. Vi vil samarbejde med centralerne om etableringen og uddannelse af chauffører samt den praktiske gennemførelse af testen. Vi udarbejder gerne en detaljeret plan hvis taxanævnet ser positivt på dette forslag.

Forslag 2: 50 el- og hybridbiler sat ind i en Grøn limousine service.

I dette forslag vil vi anmode Taxanævnet om tilladelse til at etablere en Grøn limousineservice med op til 50 biler baseret på mindst 40 rene Elbiler og højst 10 Hybridbiler. Vores foreløbige undersøgelser tyder på, at CSR bevidste firmaer er villige til at betale mere for person transport hvis denne foregår på en bæredygtig måde og med ingen CO2 udslip.

Vi vil i samarbejde med en eksisterende Taxacentral etablere en limousine kørsel, der bygger på følgende principper:

1. Vi transporterer kun mod forudbestilling – altså ingen opsamling på gaden.
2. Priserne ligger 15-50% højere end Taxa kørsel, da der er tale om garanteret bæredygtig transport i form af egen elproduktion eller offset via CO2 kvoter.
3. Prisen aftales på forhånd og kan baseret på distance, tid eller zoner

Vi ønsker at etablere en service, som modsvarer den engelske GreenTomato (<http://www.greentomatocars.com>) blot med elbiler som den bærende del.

Forslag 3: 10 el- og hybrid biler sat ind via eksisterende licenser hos 4x35

Dette forslag bygger på eksisterende licenser og bygger på et forslag, som vi har foreslået 4x35 i forbindelse med en Grøn bildag, som vi afholdt d. 4. Maj. Vi lægger her op til at lave et praktisk forsøg med 10 elbiler i parallel til det rapportarbejde der er startet op af 4x35. Dette forslag kræver ikke stillingtagen fra taxanævnet, men skal ses som orientering og alternativ til de 2 øvrige hvis disse ikke kan bevilges. Ved at lægge det frem i taxanævnet kan det også finde vej til andre interesserede vognmænd, der gerne vil deltage i lignende tests.

Vi vil meget gerne uddybe forslagene og komme med konkrete bud på et projektkonsortium bestående af forskellige partnere i tilfælde af at Taxanævnet ønsker det og er positive overfor tankerne.

Kontakt hos Cleardrive:

Carl Nielsen, cn@cleardrive.eu, 31410560
Martin Messer Thomsen, mt@cleardrive.eu, 27 21 13 38

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.

Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175

Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00

E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

19. september 2011/ HO
J.nr. 5.01 / 11 - 260

Punkt 4 . Møde i Kontaktudvalget den 12. september 2011

- ./ Til orientering vedlægges dagsorden til møde i Kontaktudvalget med taxibranchen den 12. september 2011 og udkast til referat.

Der blev drøftet følgende punkter:

1. Maksimalkoster
2. Vognantallet
3. Uddelingskriterier
4. Opkrævning af gebyr for administration af clearingsaftaler
5. El-taxi projekt.
6. Cykeltaxier
7. Limousinetilladelser
8. Taxinævnets flytning
9. Evt.

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.

Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175

Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00

E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

Til Kontaktudvalget

6. september 2011/ BR

J.nr. 5.01 / 11 - 258

Kontaktudvalget med taxibranchen indkaldes til møde i Taxinævnets Sekretariat, Nyropsgade 1, mødecenter 2 i stueetagen, 1602 København V - **mandag den 12. september 2011, kl. 9.15-11.30** - med følgende dagsorden:

1. Maksimalkakster

Til brug for drøftelserne vedlægges de gældende maksimalkakster fra 31. oktober 2010, indekset af 5. september 2011 fra Danmarks Statistik for 2. kvartal 2011 samt den ajourførte omregningstabel af 23. august 2011, der bruges til at konvertere stigningen i pristallet til takstforhøjelser, der ved uændret kørsel giver en tilsvarende omsætningsforøgelse som stigningen i vognmandens udgifter.

Den seneste takstforhøjelse fandt sted den 31. oktober 2010, hvor takst 1 blev forhøjet med 0,80 kr./km. og takst 2 blev forhøjet med 0,70 kr./km. Storvogne og storvogne med kunder i kørestol blev senere forhøjet - svarende til forhøjelserne på takst 1 og 2.

Det nye indeks fra Danmarks Statistik for 2. kvartal 2011 er på 140,3 dvs. en stigning på 2,71% (3,7 procentpoint) siden 2. kvartal 2010.

Organisationernes indstilling til taksterne ønskes.

2. Vognantallet

Taxinævnet drøftede på møderne den 8. juni og 5. oktober 2010 samt den 5. april 2011 vognantallet. Nævnet besluttede på møderne, at der ikke var behov for yderligere taxitilladelser, men ønskede at drøfte antallet hvert ½ år.

Antallet af taxier i regionen er pr. 25. august 2011 2135 vogne, og der er tilbageleveret 355 tilladelser siden 1. januar 2008.

Nedenfor er der givet en oversigt over udviklingen i turantallet og vognantallet:

Taxinævnets statistikker for perioden juli-december i 2000 - 2010:

År	Vogne (gennemsnit)	Ture (pr. vogn)*	Ture (i alt)*	Ture (i alt) % -ændring*
Juli - dec. 2000	2350	3.932	9.240.200	1,6%
Juli - dec. 2001	2550	3.517	8.968.350	-2,9%
Juli - dec. 2002	2462	3.431	8.448.019	-5,8%
Juli - dec. 2003	2337	3.418	7.988.466	-5,4%
Juli - dec. 2004	2215	3.630	8.040.450	0,7%
Juli - dec. 2005	2113	3.646	7.703.998	-4,2%
Juli - dec. 2006	2149	3.468	7.452.320	-3,3%
Juli - dec. 2007	2219**	3.414**	7.576.176**	1,7%** , -0,8%***
Juli - dec. 2008	2225	3.304	7.351.400	-3,0%
Juli - dec. 2009	2323****	3.011****	6.994.553****	-4,9%**** , -10,8%*****
Juli - dec. 2010	2225	3207	7.135.575	2,0 %

* inkl. beregnet turantal fra kørsel uden taxameter. ** inkl. 53 taxier fra Birkerød, Farum, Stenløse og Ølstykke.
 *** ekskl. 53 taxier fra Birkerød, Farum, Stenløse og Ølstykke. **** inkl. 145 vogne fra Nordsjælland. ***** ekskl. 145 vogne fra Nordsjælland.

Taxicentralernes indberetninger af ture bestilt pr. telefon i perioden 1. januar - 25. maj:

Taxicentraler	Centralture				
	2007	2008	2009	2010	2011
Taxa 4x35	1.130.761	1.129.042	972.739	1.061.894	1.017.453
Dantaxi	699.436	639.853	459.061	471.704	431.828
Taxi Nord	765.152*	744.624	731.549 **	682.477**	683.986
Amager-Øbro Taxi	384.523	358.834	271.049	287.450	311.039
Vest Taxa	249.864	227.775	192.460	191.517	181.784
I alt	3.229.736*	3.100.128	2.626.858 **	2.695.042**	2.626.090

* Inkl. 280.030 ture fra Taxa Nordsjælland REF (Rudersdal, Egedal og Furesø) i forhold til tidligere år.

** Inkl. ture fra de 7 nye medlemskommuner (Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Gribskov, Halsnæs, Hillerød og Hørsholm) fra Nordsjælland.

Taxicentralernes indberetninger af gadeture i perioden 1. januar - 25. maj:

Taxicentraler	Gadeture				
	2007	2008	2009	2010	2011
Taxa 4x35	1.244.786	1.362.044	1.227.374	1.198.592	1.130.968
Dantaxi	1.063.780	1.030.524	673.211	883.271	895.131
Amager-Øbro Taxi	800.890	696.190	506.817	494.436	494.766
Taxi Nord	269.757*	258.913	231.015**	313.039**	320.516
Vest Taxa	164.887	164.484	146.401	145.769	150.395
I alt	3.544.100*	3.512.155	2.784.818**	3.035.107**	2.991.776

* Inkl. 97.532 ture fra Taxa Nordsjælland REF (Rudersdal, Egedal og Furesø) i forhold til tidligere år.

** Inkl. ture fra de 7 nye medlemskommuner (Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Gribskov, Halsnæs, Hillerød og Hørsholm) fra Nordsjælland.

Yderligere er der indsamlet oplysninger fra bestillingskontorerne om det kørte antal gadeture og telefonbestilte ture i perioden 1. juni - 1. september i 2009 - 2011.

Taxicentralernes indberetninger i perioden 1. juni - 1. september 2009 - 2011:

Taxicentraler	Gadeture			Centralture		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Taxa 4x35	741.696	722.283	684.847	555.368	564.735	571.197
Dantaxi	538.274	510.428	536.725	268.120	251.977	233.083
Amager-Øbro	301.491	300.550	303.650	158.471	168.198	187.068
Taxi Nord	186.766	188.517	195.794	382.067	427.546	379.514
Vest Taxa	89.353	84.580	80.421	110.961	106.706	93.966
I alt	1.857.580	1.806.358	1.801.437	1.474.987	1.519.162	1.464.828

3. Uddelingskriterier

Kontaktudvalgets arbejdsgruppe anbefaler følgende nye hovedkriterier for uddeling af taxitilladelser til ansøgere i chaufførgruppen.

1. **4 års anciennitet** fra taxikørsel i nævnets 27 medlemskommuner indenfor de sidste 5 kalenderår, heraf 1 år i kalenderåret forud for ansøgningen, giver **4 point**. Andet relevant arbejde i branchen, herunder på en taxicentral, giver også anciennitet. Anciennitet beregnes som hidtil ud fra ansøgenes årsopgørelser fra SKAT over deres indtægter fra taxikørsel i de enkelte optjeningsår. SKAT har opgørelser 5 kalenderår bagud, så oplysninger om ATP indbetalinger for denne periode kan ikke benyttes. Ansøgere, der ikke opfylder dette krav, kommer ikke i betragtning til en ledig taxitilladelse.
2. **Dokumenteret uddannelse** for bestået studentereksamen og lign., erhvervsfaglig uddannelse, f.eks. mesterlære eller hvad der kan ligestilles hermed (udenlandske uddannelser), giver **1 point**.
3. ~~**Andre dokumenterede og relevante erhvervsuddannelser**~~, herunder taxilovens vognmandskursus, giver **1 point hver, dog max. 4 point**.
4. **Vandel og økonomi** tillægges som hidtil stor betydning ved frasortering af ansøgere til ledige tilladelser.

Efter kritik af kriterierne har Arbejdsgruppen igen drøftet disse og godkendt at fastholde de kriterier, som Taxinævnet har godkendt - dog med nedenstående tilføjelser - og under forudsætning af, at kriterierne betragtes om en overgangsordning, indtil der er udarbejdet en ny uddannelse for både chauffører og vognmænd, da arbejdsgruppen ønsker, at kvaliteten i branchen højnes. Arbejdsgruppen ønsker derfor, at Taxinævnet retter henvendelse til Trafikstyrelsen herom.

Arbejdsgruppen ønsker, at man kan få **1 point**, hvis man har anciennitet i branchen på mindst 12 år.

Endvidere bør det give point, hvis en chauffør har bestået enkelte fag eller moduler på mindst HF eller HH-niveau, som f.eks. kursus i regnskab og bogføring, økonomistyring, personaleledelse og sprog.

Hvis ansøger har tilegnet sig uddannelser i udlandet, skal eksamensbeviser vurderes og konverteres til en tilsvarende dansk uddannelse. Vurderingen skal ske i henhold til retningslinier fastlagt af Styrelsen for internationale uddannelser.

Kriterier for vognmænd:

Arbejdsgruppen ønsker fortsat, at kriteriet for at få en ekstra taxitilladelse går til den vognmand, der har den højeste gennemsnitsomsætning indenfor de sidste 3 år. Hvis en vognmand har et tillidshverv, bør hans indtægt godskrives omsætningen.

Samtidig ønsker arbejdsgruppen, at vognmænd deles op i følgende puljer:

- Enligt kørende vognmænd
- Vognmænd med 1-5 vogne (vognmænd med 1 vogn, der har chauffør på) og
- Vognmænd med 6 vogne og derover.

Samtidig ønskes det, at der bliver lagt vægt på, om vognmænd bliver ved med at have chauffører ansat, som har flere klager, ligesom det skal sikres, at vognmændene overholder reglerne om indbetaling af feriepenge og skat.

Kriterier for at få førerkort:

Arbejdsgruppen har på sit møde den 23. august 2011 drøftet kriterierne for at få et førerkort og arbejder videre på den proces.

4. Opkrævning af gebyr for administration af clearingsaftaler

Flere bestillingskontorer opkræver 5 kr. for administration af clearingsaftalen således, at betalingen finder sted for brug af boner og taxakort, når man ikke benytter bestillingskontorets taxier.

Drøftes.

5. El-taxi projekt

Taxinævnets forretningsudvalg har holdt møde med firmaet Clear Drive, der bl.a. ønsker at etablere et el-taxi-projekt. Clear Drive vil fortælle om deres projekt på Taxinævnets møde den 27. september 2011.

Samtidig er der etableret en følgegruppe i forbindelse med opstart af et andet el-taxi-projekt under Taxa 4x35, hvor Miljøministeriet har givet penge til, at denne følgegruppe

kan komme med oplæg til, hvordan man kan indføre el-taxier i gadebilledet, hvordan de kan godkendes, betaling for opladning m.v.

Drøftes.

6. Cykeltaxier

Under overskriften FAIR PLAY ønskes Taxinævnets stillingtagen til problematikken omkring cykeltaxier. Der ønskes en registrering af antallet, ejere og førere, samt at cykeltaxierne udstyres med et tilladelsesnummer og synligt prisskilt. Der spørges samtidig til forsikringsforholdene (DTR - Region Hovedstaden).

7. Limousinetilladelser

Ligeledes under FAIR PLAY ønskes en bedre kontrol med limousinetilladelser, så der konkurreres på lige vilkår (DTR - Region Hovedstaden).

8. Taxinævnets flytning

Der er utilfredshed med nævnets placering, idet servicen er blevet utroligt forringet siden nævnet flyttede fra Birke-dommervej (DTR - Region Hovedstaden).

9. Eventuelt

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.
Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175
Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00
E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

Udkast

12. september 2011/ HO
J.nr. 5.01 / 11 - 259

Referat fra møde i kontaktudvalget den 12. september 2011

Deltagere: Claus Rubek Jørgensen - formand for DTR, Region Hovedstaden
Hans-Jørgen Bøgfeldt, DTR, Region Hovedstaden
Bo Weye Hansen - CF (Chaufførernes Fagforening)
John Lindbom - DTR
Ib Terp - formand for Taxinævnet

Birgitte Rasmussen - sekretariatschef
Helle Odgaard - fuldmægtig

1. Maksimaltakster

Claus Rubek Jørgensen meddelte, at DTR Region Hovedstaden ønsker takstforhøjelse, jf. Danmarks Statistik på 2,7% fordelt således:

Takst 1	fra 13,30 til 13,80	0,6%
Takst 2	fra 14,20 til 14,80	1,8%
Takst 3	fra 16,80 til 17,40	<u>0,3%</u>
		2,7%

Endvidere ønsker de, at prisen for kørsel med cykel uden på taxien bliver hævet fra 20 kr. til 30 kr.

Claus Rubek Jørgensen DTR Region Hovedstaden, mener branchen halter bagud med takstforhøjelsen. De får først forhøjelsen, når priserne er steget. Det vil de dog ikke gøre krav på, hvis nævnet kunne love, at der ikke blev delt taxitilladelser ud, før antallet af tilladelse var nede på 1.900. (det er dags dato på 2.131).

Claus Rubek Jørgensen DTR Region Hovedstaden ønsker, at der bliver arbejdet på en ny takststruktur og at der bliver set på paralleltakster, som de har i Aarhus og Aalborg.

Hans-Jørgen Bøgfeldt foreslog at arbejdsgruppen indhenter materiale og arbejder videre med muligheden for en ny takststruktur, som så vil blive forelagt i Kontaktudvalget og Nævnet.

Ib Terp meddelte, at nævnet også vil se på udviklingen i omsætningen og ikke kun på antallet af ture.

2. Vognantallet

DTR Region Hovedstaden og CF ønsker ikke at der bliver delt nyt taxitilladelser ud.

3. Uddelingskriterier

Kontaktudvalgets arbejdsgruppe anbefaler nye hovedkriterier for uddeling af taxitilladelser til ansøgere i chaufførgruppen.

1. **4 års anciennitet** fra taxikørsel i nævnets 27 medlemskommuner indenfor de sidste 5 kalenderår, heraf 1 år i kalenderåret forud for ansøgningen, giver **4 point**. Andet relevant arbejde i branchen, herunder på en taxicentral, giver også anciennitet. Anciennitet beregnes som hidtil ud fra ansøgernes årsopgørelser fra SKAT over deres indtægter fra taxikørsel i de enkelte optjeningsår. SKAT har opgørelser 5 kalenderår bagud, så oplysninger om ATP indbetalinger for denne periode kan ikke benyttes. Ansøgere, der ikke opfylder dette krav, kommer ikke i betragtning til en ledig taxitilladelse.
2. **Dokumenteret uddannelse** for bestået studentereksamen og lign., erhvervsfaglig uddannelse, f.eks. mesterlære eller hvad der kan ligestilles hermed (udenlandske uddannelser), giver **1 point**.
3. **Andre dokumenterede og relevante erhvervsuddannelser**, herunder taxilovens vognmandskursus, giver **1 point hver, dog max. 4 point**.
4. **Vandel og økonomi** tillægges som hidtil stor betydning ved frasortering af ansøgere til ledige tilladelser.

Arbejdsgruppen har herefter arbejdet videre med kriterierne på møder den 4. maj, 14. juni og 23. august 2011. Arbejdsgruppen vil fastholde de godkendte kriterier, dog med en enkelt tilføjelse, at man kan få **1 point**, hvis man har en anciennitet i branchen på mindst 12 år.

Endvidere ønsker arbejdsgruppen at der gives point (under punkt 3), hvis en chauffør har bestået enkelte fag eller moduler på mindst HF eller HH niveau, som kursus i regnskab og bogføring, økonomistyring, personaleledelse og sprog.

Uddannelser tilegnet i udlandet. Eksamensbevis fra udlandet skal vurderes og konverteres til en tilsvarende dansk uddannelse. Vurderingen sker i henhold til retningslinjer fastlagt af Styrelsen for internationale uddannelser.

Kriterier for ekstra tilladelse til vognmænd.

Arbejdsgruppen ønsker fortsat, at kriteriet for at få en ekstra tilladelse går til den vognmand, der har højeste gennemsnitsomsætning indenfor de sidste 3 år. Hvis en vognmand har et tillidserhverv, bør hans indtægt godskrives omsætningen.

Ved uddeling af tilladelser ønsker arbejdsgruppen, at de bliver delt op i flere puljer:

- enligt kørende vognmænd,
- vognmænd med 1-5 vogne (vognmænd med 1 vogn, der har chauffør på),
- vognmænd med 6 vogne og derover.

Endvidere vil arbejdsgruppen gerne have, at der bliver lagt vægt på om vognmænd bliver ved med at have chauffører ansat, som har flere klager. Det skal endvidere sikres, at vognmændene overholder reglerne om indbetaling af feriepenge og skat.

Endvidere ønskes det, at kriterierne betragtes som en overgangsordning indtil der er udarbejdet en ny uddannelse både for chauffører og vognmænd, da man ønsker at højne kvaliteten i branchen. Arbejdsgruppen ønsker, at Taxinævnet retter henvendelse til Trafikstyrelsen herom.

Arbejdsgruppen har på sit møde den 23. august 2011 drøftet kriterierne for at få et førerkort og arbejder videre på den proces.

DTR Region Hovedstaden kunne godkende arbejdsgruppens forslag. De ønskede, at der kun blev en gruppe ansøgere, og at der gives 1 point hvis ansøgeren har kørt taxi i 12 år eller mere.

Ib Terp vil anbefale nævnet, at punkt 2 og 3 samles og maks. kan give 4 point.

Hans-Jørgen Bøgfeldt syntes, at Trafikstyrelsen slækker på kravene for at blive taxichauffør, nu hvor branchen gerne vil skærpe kravene for at blive taxichauffør. Han henviste til den nye bekendtgørelse, hvor indholdet i chaufførkurset er blevet kortere og flere punkter er udgået af kurset.

Bo Weye Hansen syntes ikke, at der skal gives 1 point ved at have bestået vognmandskurset, da det er et lovkrav for at få en taxitilladelse.

Claus Rubek Jørgensen oplyste, at det var med for at få chauffører til at tage kurset før de søger om taxitilladelse.

Ib Terp efterlyste en fordeling på vognmandsgruppen.

Hans-Jørgen Bøgfeldt foreslog, at der gives 1/3 til hver vognmandsgruppe. Han mener at enligkørende vognmænd godt kan køre en sund forretning selvom de ikke har chauffører ansat.

Bo Weye Hansen mener, at vognmænd der søger taxitilladelse skal undersøges mere om de overholder gældende overenskomst bl.a. med ansættelseskontrakter og om de er dømt for ikke at overholde deres forpligtelser overfor chaufføren. CF har flere sager mod vognmænd, der dog er endt i et forlig, og derfor er der ikke dom i sagerne.

Hans-Jørgen Bøgfeldt mener, ikke sagerne kan bruges uden der er dom i sagen.

4. Opkrævning af gebyr for administration af clearingsaftaler

Flere bestillingskontorer opkræver 5 kr. for administration af clearingsaftalen således, at betalingen finder sted for brug af boner og taxikort, når man ikke benytter bestillingskontorets taxier.

Ib Terp spurgte til gebyret.

John Lindbom oplyste, at det var et beløb, der blev pålagt kontokundens månedsopkrævning for hver tur, der var kørt i en taxi fra et andet selskab end det, hvor kunden har konto.

5. El-taxi projekt

Birgitte Rasmussen oplyste, at Taxa 4x35 er langt fremme med at indføre el-taxier.

Hans-Jørgen Bøgfeldt oplyste, at der ikke har været mangel på interesseret vognmænd, der ville købe el-taxi til forsøgsperioden.

Ib Terp oplyste, at det også kunne være, at nævnet i forbindelse med en uddeling af nye taxitilladelser, ville have en betingelse på et bestemt antal, at det skulle være el-taxier.

6. Cykeltaxier

Claus Rubek Jørgensen spurgte til reglerne for cykeltaxier. Han ønskede mere kontrol med dem.

Ib Terp oplyste, at det ikke lå under taxilovningen og derfor havde Taxinævnet ikke beføjelser til at gribe ind overfor cykeltaxierne.

Hans-Jørgen Bøgfeldt ønskede, at cykeltaxierne blev lovliggjort. Han bekendt er der ingen regler på området, og han tvivler også på, om de er forsikret.

7. Limousinetilladelser

DTR - Region Hovedstaden ønsker bedre kontrol med limousinetilladelse, så der konkurreres på lige vilkår.

Bo Weye Hansen oplyste, han ser limousiner holde alle steder. Nogle også med almindelig nr. plade på.

Ib Terp havde noteret branchens ønske.

8. Taxinævnets flytning

Claus Rubek Jørgensen oplyste, at branchen er utilfreds med de ikke kan komme til at tale med en sagsbehandler, men skal bestille tid til en samtale, hvor der så går flere dage inden det kan lade sig gøre.

Ib Terp ville orientere nævnet om dette.

9. Eventuelt

Hans-Jørgen Bøgfeldt oplyste, at han ikke kunne forstå, at der ikke må køres på storvognstakst, når en storvogn bliver kaldt frem i rækken i Københavns Lufthavn på holdepladsen. Det sker, fordi kunden har så meget bagage, at servicemedarbejderen skønner, at det ikke kan være i en almindelig taxi eller en stationcar.

Ib Terp oplyste, at han ville undersøge det nærmere.

Claus Rubek Jørgensen oplyste, at DTR Region Hovedstaden skal holde møde med interesserede vognmænd om forholdene i Københavns Lufthavn. Han ville vende tilbage med resultatet af mødet.

Helle Odgaard

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.
Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175
Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00
E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

NÆVNSMØDE DEN 27. SEPTEMBER 2011

16. september 2011/ BR
J.nr. 2.31 / 143 - 415

Punkt 5 Maksimalkakster for taxikørsel

De gældende maksimalkakster for taxikørsel drøftes på Taxinævnets møder i september, så eventuelle ændringer kan træde i kraft ved sommertids ophør, som i år sker søndag den 30. oktober 2011.

- ./.
- Til brug for drøftelserne vedlægges de gældende maksimalkakster fra 31. oktober 2010, indekset af 5. september 2011 fra Danmarks Statistik for 2. kvartal 2011 samt den ajourførte omregningstabel af 23. august 2011, der bruges til at konvertere stigningen i pristallet til takstforhøjelser, der ved uændret kørsel giver en tilsvarende omsætningsforøgelse som stigningen i vognmandens udgifter.

Den seneste takstforhøjelse fandt sted den 31. oktober 2010, hvor takst 1 blev forhøjet med 0,80 kr./km. og takst 2 blev forhøjet med 0,70 kr./km. Storvogne og storvogne med kunder i kørestol blev senere forhøjet - svarende til forhøjelserne på takst 1 og 2.

Det nye indeks fra Danmarks Statistik for 2. kvartal 2011 er på 140,3 dvs. en stigning på 2,71 % (3,7 procentpoint) siden 2. kvartal 2010.

Kontaktudvalget drøftede takststigningen på mødet den 12. september 2011. DTR Region Hovedstaden ønskede, at stigningen på 2,7 % bliver udmøntet på takst 1, 2 og 3 (kilometer-taksten) med 0,50 kr. /km. på takst 1, 0,60 kr. /km. på takst 2 og 0,60 kr. /km. på takst 3. Endvidere ønskes en forhøjelse af prisen for kørsel med cykel fra 20 kr. til 30 kr.

Sekretariatet foreslår samtidig, at teksten på prisinformationen "Taxametrets udvisende er inkl. drikkepenge" ændres til "Der må ikke forlanges drikkepenge", hvilket er den tekst, der står i bekendtgørelsen om taxikørsel m.v.

./ Nævnet har tidligere vedtaget, at man ved næste takstforhøjelse ville se på taksterne og sammenligne med andre byer i landet. Der vedlægges et overslag omfattende 6 kommuner til orientering.

TAXI • PRISINFORMATION

STARTTAKST

Gadetur (takst 1-2) 24,00 kr
Centraltur (takst 1-2) 37,00 kr

Gadetur (takst 3) 40,00 kr
Centraltur (takst 3) 50,00 kr

VENTETID

6,25 kr/min

KILOMETER TAKST

Takst 1 13,30 kr/km
Mandag - fredag, kl. 07-16

Takst 2 14,20 kr/km
Øvrig tid end takst 1 og 3

Takst 3 16,80 kr/km
Fredag kl. 23 - lørdag kl. 07
Lørdag kl. 23 - søndag kl. 07

Grundlovsdag, nytårsaftensdag og helligdage.

TILLÆG

For cykler og bagage, der anbringes uden på vognen, betales kr. 20 pr. stk. For op- og nedbæring af bagage eller anden særlig assistance på sletadressen betales kr. 20, hvis taxameteret ikke er i funktion. Taxameterets udvisende er inkl. drikkepenge.

STORVOGN med mere end 4 passagerer

STARTTAKST (inkl. 3,5 km)

Gadetur (takst 4-5) 90,00 kr
Centraltur (takst 4-5) 90,00 kr

Gadetur (takst 6) 110,00 kr
Centraltur (takst 6) 110,00 kr

VENTETID

6,25 kr/min

KILOMETER TAKST

Takst 4 16,45 kr/km
Mandag - fredag, kl. 07-16

Takst 5 17,75 kr/km
Øvrig tid end takst 4 og 6

Takst 6 21,00 kr/km
Fredag kl. 23 - lørdag kl. 07
Lørdag kl. 23 - søndag kl. 07

Grundlovsdag, nytårsaftensdag og helligdage.

STORVOGN med kunder i kørestol

STARTTAKST (inkl. 3,5 km)

Gadetur (takst 7-9) 220,00 kr
Centraltur (takst 7-9) 220,00 kr

VENTETID

6,25 kr/min

KILOMETER TAKST

Takst 7 16,45 kr/km
Mandag - fredag, kl. 07-16

Takst 8 17,75 kr/km
Øvrig tid end takst 4 og 6

Takst 9 21,00 kr/km
Fredag kl. 23 - lørdag kl. 07
Lørdag kl. 23 - søndag kl. 07

Grundlovsdag, nytårsaftensdag og helligdage.

TAXIÆVNEN I REGION HOVEDSTADEN

TLF. 33 66 66 77

27-03-2011

Indeks til regulering af takster for taxikørsel

Taxiindekset er steget siden 1. kvartal 2011

Indekset til regulering af takster for taxikørsel er steget fra første kvartal 2011 til andet kvartal 2011 med 1,2 pct.

Kilder og metoder

Vægtgrundlaget for indeksene er udarbejdet i samarbejde med Storkøbenhavns Taxinævn (nu Taxinævnet i Region Hovedstaden). I beregningerne indgår omkostninger til løn, reparation og vedligeholdelse, brændstof (inkl. afgifter og moms), administration, forsikring og kapitalomkostninger (biler inkl. afgifter).

Ved beregning af lønomkostningerne til chaufførløn benyttes Danmarks Statistiks lønindeks for Transport. I forbindelse med overgangen til ny branchenomenklatur har visse justeringer dog været nødvendige, hvorfor der i perioden fra 3. kvartal 2008 til 2. kvartal 2009 ikke er fuld overensstemmelse med lønindeksets udvikling.

Ved beregning af prisudviklingen benyttes derudover primært materiale, der indhentes til brug ved beregning af Danmarks Statistiks prisindeks for indenlandsk vareforsyning, nettopris- og forbrugerprisindeks.

Mere information

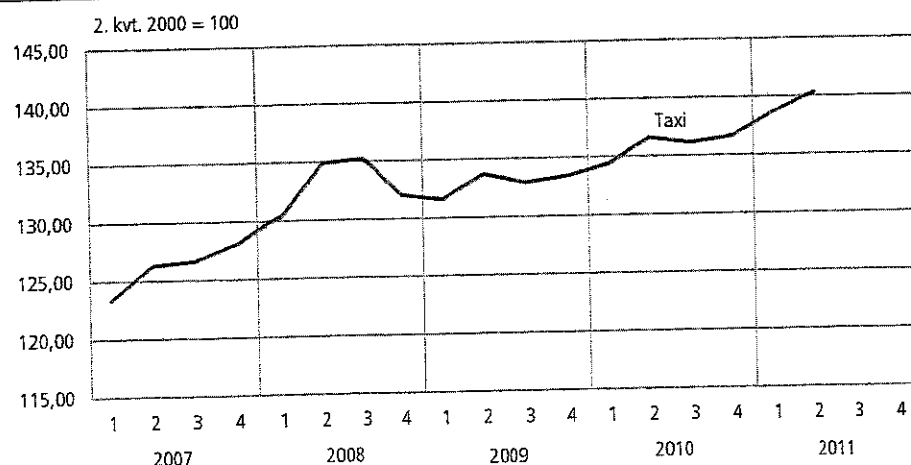
De får mere information ved henvendelse til Tøger Flagstad, tlf. 39 17 33 17, tfl@dst.dk eller Lone Skjøtt Laursen, tlf. 39 17 30 82, lsk@dst.dk.

Indeks til regulering af takster for taxikørsel

		Taxikørsel
		2. kv. 2000=100
2009	2. kv.	133,7
2009	3. kv.	132,9
2009	4. kv.	133,4
2010	1. kv.	134,4
2010	2. kv.	136,6
2010	3. kv.	136,1
2010	4. kv.	136,6
2011	1. kv.	138,7
2011	2. kv.	140,3
		procentvis ændring i forhold til foregående periode ¹
2011	2. kv.	1,2

¹ Den procentvise udvikling er beregnet på baggrund af indeks med flere decimaler.

Indeks til regulering af takster for taxikørsel



Beregning af indekstal	Vægt i totalindeks									
	2000	2005	2006	2006	2006	2006	2006	2007	2007	2010
Løn og sociale	100,00	119,35	120,20	122,28	123,36	124,13	127,37	138,97		
Chaufførløn og sociale m.m.		0,673								
Bilens direkte omkostninger	100,00	116,20	124,48	124,48	124,48	124,48	125,72	143,30		
Kontingenter		0,057								
Reserve dele og tilbehør		0,032								
Vedligeholdelse og reparation		0,032								
Brændstof		0,097								
Forsikring		0,054								
Øvrige omkostninger	100,00	106,55	106,67	106,98	107,22	108,24	109,07	114,51		
Lokaleleje										
Telefon og porto										
Kontormaskiner										
Kontorartikler										
Konsulent, revisor										
Kapital omk.	100,00	102,74	104,54	105,57	104,94	105,72	106,58	110,35		
Anskaffelsespris										
Registreringsafgift										
Rente										
Vægtafgift										
Beregning af total										
Vægt i totalindeks										
	0,673									
	0,272									
	0,033									
	0,022									
	0,033									
	1									
	1									
Løn og sociale	67,30	80,32	80,90	82,30	83,02	83,54	85,72	93,52		
Chaufførløn og sociale m.m.										
Bilens direkte omkostninger	5,70	6,62	7,10	7,10	7,10	7,10	7,17	8,17		
Kontingenter		0,057								
Reserve dele og tilbehør		0,032								
Vedligeholdelse og reparation		0,032								
Brændstof		0,097								
Forsikring		0,054								
Øvrige omkostninger	2,20	2,34	2,35	2,35	2,36	2,38	2,40	2,52		
Lokaleleje										
Telefon og porto										
Kontormaskiner										
Kontorartikler										
Konsulent, revisor										
Kapital omk.	3,30	3,39	3,45	3,48	3,46	3,49	3,52	3,64		
Anskaffelsespris										
Registreringsafgift										
Rente										
Vægtafgift										
Total	100,0	119,4	120,8	122,7	123,4	123,3	126,3	136,6		

Beregning af indekstal

	Vægt i totalindeks	2000		2010	
		2. Kvartal	3. kvartal	4. kvartal	2. kvartal
Løn og sociale	0,673	100,00	138,51	138,39	
Chaufførløn og sociale m.m.	0,673				
Bilens direkte omkostninger	0,272	100,00	143,30	143,30	
Kontingenter	0,057				
Reserveudløb og tilbehør	0,032		121,00	121,50	
Vedligeholdelse og reparation	0,032		147,59	149,09	
Brændstof	0,097		141,35	146,42	
Forsikring	0,054		116,13	116,13	
Øvrige omkostninger	0,022	100,00	114,46	115,31	
Lokaleleje					
Telefon og porto					
Kontormaskiner					
Kontorartikler					
Konsulent, revisor					
Kapital omk.	0,033	100,00	109,85	111,19	
Anskaffelsespris					
Registreringsafgift					
Rente					
Vægtafgift					

Beregning af total

	Vægt i totalindeks	2000		2010	
		2. Kvartal	3. kvartal	4. kvartal	1. kvartal
Løn og sociale	0,673	67,30	93,22	93,14	94,22
Chaufførløn og sociale m.m.	0,673				
Bilens direkte omkostninger	0,272	5,70	8,17	8,17	8,02
Kontingenter	0,057				
Reserveudløb og tilbehør	0,032	3,20	3,87	3,89	3,88
Vedligeholdelse og reparation	0,032	3,20	4,72	4,77	4,84
Brændstof	0,097	9,70	13,71	14,20	15,56
Forsikring	0,054	5,40	6,27	6,27	5,77
Øvrige omkostninger	0,022	2,20	2,52	2,54	2,57
Lokaleleje					
Telefon og porto					
Kontormaskiner					
Kontorartikler					
Konsulent, revisor					
Kapital omk.	0,033	3,30	3,63	3,67	3,84
Anskaffelsespris					
Registreringsafgift					
Rente					
Vægtafgift					
Total	1	100,0	136,1	136,6	138,7
					140,3

Taxinævnets i Region Hovedstaden

Alle ture er beregnet ud fra en tur på 5 km med en varighed på 15 minutter og med en ventetid udover på 3 minutter (bilen holder stille).

Dag/takst 1	København	Aarhus	Aalborg	Odense	Kolding	Esbjerg
Start	24 / 37	30	20	28	23	26
Ventetid/timetakst	18,75 / 18,75	85,05*	90	16,50	15,60	16,80
5 km	66,50 / 66,50	34,50	58**	74,10	74,50	72,90
	109,25/122,25	149,55	168	118,60	114,10	115,70

Nat/takst 2	København	Aarhus	Aalborg	Odense	Kolding	Esbjerg
Start	24 / 37	41	20	34	28	36
Ventetid/timetakst	18,75 / 18,75	105*	106,80	17,34	15,60	16,80
5 km	71 / 71	40,50	58**	78,80	37,75	72,90
	113,75/126,75	186,55	184,80	120,14	81,35	125,70

Weekend	København	Aarhus	Aalborg	Odense	Kolding	Esbjerg
Start	40 / 50***	41	20	44	38	36
Ventetid/timetakst	18,75 / 18,75	105*	106,80	17,34	15,60	16,80
5 km	84 / 84	40,50	87,01**	78,80	37,75	72,80
	142,75/152,75	186,55	213,81	140,14	91,35	125,70

* Aarhus har timetakst samtidig med km. takst 340/60x15 min

** Aalborg har timetakst samtidig med km.takst 360/60x15. Der er regnet med der køres 1 km. indenfor kommunen og 4 km. udenfor kommunen.

*** weekend nat og Grundlovsdag, nytårsaftensdag og helligdage.

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.
Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175
Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00
E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

NÆVNSMØDE DEN 27. SEPTEMBER 2011

16. september 2011/ BR
J.nr. 3.00 / 370 - 243

Punkt 6 Vognantallet - antallet af taxitilladelser

På Taxinævnets møder den 8. juni og 5. oktober 2010 og 5. april 2011 blev det besluttet, at der ikke skulle uddeles taxitilladelser på daværende tidspunkt og på seneste møde blev det besluttet, at vognantallet skulle drøftes igen om ½ år.

Antallet af taxier i regionen er pr. 25. august 2011 på 2135 vogne, og der er tilbageleveret 355 tilladelser siden 1. januar 2008.

Nedenfor er der givet en oversigt over udviklingen i turantallet og vognantallet fra Taxinævnet og bestillingskontorerne:

Taxinævnets statistikker for perioden juli-december i 2000 - 2010:

År	Vogne (gennemsnit)	Ture (pr. vogn)*	Ture (i alt)*	Ture (i alt) % - ændring*
Juli - dec. 2000	2350	3.932	9.240.200	1,6 %
Juli - dec. 2001	2550	3.517	8.968.350	- 2,9 % -
Juli - dec. 2002	2462	3.431	8.448.019	- 5,8 %
Juli - dec. 2003	2337	3.418	7.988.466	- 5,4 %
Juli - dec. 2004	2215	3.630	8.040.450	0,7 %
Juli - dec. 2005	2113	3.646	7.703.998	-4,2 %
Juli - dec. 2006	2149	3.468	7.452.320	-3,3 %
Juli - dec. 2007	2219**	3.414**	7.576.176**	1,7 % **, -0,8 % ***
Juli - dec. 2008	2225	3.304	7.351.400	-3,0 %
Juli - dec. 2009	2323****	3.011****	6.994.553****	-4,9%****,-10,8% *****
Juli - dec. 2010	2225	3207	7.135.575	2,0 %

* inkl. beregnet turantal fra kørsel uden taxameter. ** inkl. 53 taxier fra Birkerød, Farum, Stenløse og Ølstykke.
*** ekskl. 53 taxier fra Birkerød, Farum, Stenløse og Ølstykke. **** inkl. 145 vogne fra Nordsjælland. ***** ekskl. 145 vogne fra Nordsjælland.

Taxicentralernes indberetninger af ture bestilt pr. telefon i perioden 1. januar - 25. maj:

Taxicentraler	Centralture				
	2007	2008	2009	2010	2011
Taxa 4x35	1.130.761	1.129.042	972.739	1.061.894	1.017.453
Dantaxi	699.436	639.853	459.061	471.704	431.828

Taxi Nord	765.152*	744.624	731.549 **	682.477**	683.986
Amager-Øbro Taxi	384.523	358.834	271.049	287.450	311.039
Vest Taxa	249.864	227.775	192.460	191.517	181.784
I alt	3.229.736*	3.100.128	2.626.858 **	2.695.042**	2.626.090

* Inkl. 280.030 ture fra Taxa Nordsjælland REF (Rudersdal, Egedal og Furesø) i forhold til tidligere år.

** Inkl. ture fra de 7 nye medlemskommuner (Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Gribskov, Halsnæs, Hillerød og Hørsholm) fra Nordsjælland.

Taxicentralernes indberetninger af **gadeture** i perioden 1. januar - 25. maj:

Taxicentraler	Gadeture				
	2007	2008	2009	2010	2011
Taxa 4x35	1.244.786	1.362.044	1.227.374	1.198.592	1.130.968
Dantaxi	1.063.780	1.030.524	673.211	883.271	895.131
Amager-Øbro Taxi	800.890	696.190	506.817	494.436	494.766
Taxi Nord	269.757*	258.913	231.015**	313.039**	320.516
Vest Taxa	164.887	164.484	146.401	145.769	150.395
I alt	3.544.100*	3.512.155	2.784.818**	3.035.107**	2.991.776

* Inkl. 97.532 ture fra Taxa Nordsjælland REF (Rudersdal, Egedal og Furesø) i forhold til tidligere år.

** Inkl. ture fra de 7 nye medlemskommuner (Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Gribskov, Halsnæs, Hillerød og Hørsholm) fra Nordsjælland.

Yderligere er der indsamlet oplysninger fra bestillingskontorene om det kørte antal gadeture og telefonbestilte ture i perioden 1. juni - 1. september i 2009 - 2011.

Taxicentralernes indberetninger i perioden 1. juni - 1. september 2009 - 2011:

Taxicentraler	Gadeture			Centralture		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Taxa 4x35	741.696	722.283	684.847	555.368	564.735	571.197
Dantaxi	538.274	510.428	536.725	268.120	251.977	233.083
Amager-Øbro	301.491	300.550	303.650	158.471	168.198	187.068
Taxi Nord	186.766	188.517	195.794	382.067	427.546	379.514
Vest Taxa	89.353	84.580	80.421	110.961	106.706	93.966
I alt	1.857.580	1.806.358	1.801.437	1.474.987	1.519.162	1.464.828

Ud fra Taxinævnets statistikker, som er for perioden 1. juli til 31. december, fremgår følgende omsætningstal:

År	2006	2007	2008	2009	2010
Samlet antal vogne	414	417	419	427	407
Indkørt beløb i alt pr. vogn	477.638 kr.	514.202 kr.	494.077 kr.	479.013 kr.	517.276 kr.
Difference fra år til år i kr.		36.564 kr.	-20.125 kr.	-15.065 kr.	38.263 kr.
Difference fra år til år i %		7,66 %	-3,91 %	-3,05 %	7,99 %

Kontaktudvalget drøftede vognantallet på sit møde den 12. september 2011 og DTR Region Hovedstaden og Chaufførernes Fagforbund ønskede ikke, at der uddeles nye tilladelser på nuværende tidspunkt.

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Nyropsgade 1 - 1602 København V.

Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175

Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00

E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

NÆVNSMØDE DEN 27. SEPTEMBER 2011

16. september 2011/ BR

J.nr. 3.00 / 370 - 244

Punkt 7 Ny drøftelse af uddelingskriterier til taxitilladelser

Taxinævnet vedtog den 5. oktober 2010 nedenstående kriterier for uddeling af taxitilladelser til taxichauffører. Efter vedtagelsen af kriterierne blev disse kritiseret fra flere sider og derfor vedtog Taxinævnet den 8. februar 2011, at arbejdsgruppen skulle se på kriterierne igen og samtidig drøfte hvilke kriterier, der skal være gældende for vognmænd.

1. **4 års anciennitet** fra taxikørsel i nævnets 27 medlemskommuner indenfor de sidste 5 kalenderår, heraf 1 år i kalenderåret forud for ansøgningen, giver **4 point**. Andet relevant arbejde i branchen, herunder på en taxicentral, giver også anciennitet. Anciennitet beregnes som hidtil ud fra ansøgenes årsopgørelser fra SKAT over deres indtægter fra taxikørsel i de enkelte optjeningsår. SKAT har opgørelser 5 kalenderår bagud, så oplysninger om ATP indbetalinger for denne periode kan ikke benyttes. Ansøgere, der ikke opfylder dette krav, kommer ikke i betragtning til en ledig taxitilladelse.
2. **Dokumenteret uddannelse** for bestået studentereksamen og lign., erhvervsfaglig uddannelse, f.eks. mesterlære eller hvad der kan ligestilles hermed (udenlandske uddannelser), giver **1 point**.
3. **Andre dokumenterede og relevante erhvervsuddannelser**, herunder taxilovens vognmandskursus, giver **1 point hver, dog max. 4 point**.
4. **Vandel og økonomi** tillægges som hidtil stor betydning ved frasortering af ansøgere til ledige tilladelser.

Arbejdsgruppen har herefter arbejdet videre med kriterierne å møder den 4. maj, 14. juni og 23. august 2011. Arbejdsgruppen vil fastholde de vedtagne kriterier, dog således, at man kan få **1 point**, hvis man har en anciennitet i branchen på mindst 12 år.

Endvidere ønsker arbejdsgruppen, at der gives point (under punkt 3), hvis en chauffør har bestået enkelte fag eller moduler på mindst HF eller HH-niveau, som f.eks. kursus i regnskab og bogføring, økonomistyring, personaleledelse og sprog.

Ved uddannelser tilegnet i udlandet, skal eksamensbeviser vurderes og konverteres til en tilsvarende dansk uddannelse. Vurderingen skal ske i henhold til retningslinier fastlagt af Styrelsen for internationale uddannelser.

Kriterier for vognmænd:

Arbejdsgruppen ønsker fortsat, at kriteriet for at få en ekstra taxitilladelse går til den vognmand, der har den højeste gennemsnitsomsætning indenfor de sidste 3 år. Hvis en vognmand har et tillidshverv, bør hans indtægt godskrives omsætningen.

Samtidig ønsker arbejdsgruppen, at vognmænd deles op i følgende puljer:

- enligt kørende vognmænd
- vognmænd med 1-5 vogne (vognmænd med 1 vogn, der har chauffør på) og
- vognmænd med 6 vogne og derover.

Endvidere ønskes det, at der bliver lagt vægt på, om vognmænd bliver ved med at have chauffører ansat, som har flere klager, ligesom det skal sikres, at vognmændene overholder reglerne om indbetaling af feriepenge og skat.

Endelig ønsker arbejdsgruppen, at kriterierne betragtes om en overgangsordning, indtil der er udarbejdet en ny uddannelse for både chauffører og vognmænd, da arbejdsgruppen ønsker, at kvaliteten i branchen højnes. Arbejdsgruppen ønsker derfor, at Taxinævnet retter henvendelse til Trafikstyrelsen herom.

Kriterier for at få førerkort:

Arbejdsgruppen har på sit møde den 23. august 2011 drøftet kriterierne for at få et førerkort og arbejder videre med den proces.

Kontaktudvalget har drøftet kriterierne på sit møde den 12. september 2011, jf. referatet, der er udsendt til dagsordenen.



Indvandrere i Danmark 2010



DANMARKS
STATISTIK

Indvandrere i Danmark **2010**

30. nov. 2010

I den oprindelige netudgave og i den trykte publikation
var der fejl i tabel 1.5 side 24
kolonne 3 og 4 om efterkommere.

Fejlene er rettet i denne netudgave med rødt.



DANMARKS
STATISTIK

Indvandrere i Danmark 2010

Udgivet af Danmarks Statistik

November 2010

Oplag: 130

Printet af ParitasDigitalService

Papir-udgave, Pris 205 kr.

Kan købes på www.schultzboghandel.dk/

distribution@rosendahls-schultzgrafisk.dk

Tlf. 43 22 73 00

ISBN 978-87-501-1899-2

ISSN 1902-8946

Pdf-udgave

Kan hentes gratis på www.dst.dk/Publ/Indvandrerleidk

ISBN 978-87-501-1900-5

ISSN 1902-8954

Adresse:

Danmarks Statistik

Sejrøgade 11

2100 København Ø

Tlf. 39 17 39 17

E-post: dst@dst.dk

www.dst.dk

Signaturforklaring

⁰
0,0 } Mindre end ½ af den anvendte enhed

. Tal kan efter sagens natur ikke forekomme

.. Oplysning for usikker til at angives

... Oplysning foreligger ikke

- Nul

© Danmarks Statistik 2010

Du er velkommen til at citere fra denne publikation.

Angiv dog kilde i overensstemmelse med god skik.

Det er tilladt at kopiere publikationen til privat brug.

Enhver anden form for hel eller delvis gengivelse eller mangfoldiggørelse af denne publikation er forbudt uden skriftligt samtykke fra Danmarks Statistik. Kontakt os gerne, hvis du er i tvivl.

Når en institution har indgået en kopieringsaftale med COPY-DAN, har den ret til – inden for aftalens rammer – at kopiere fra publikationen.

Forord

Indvandrere og efterkommere og deres integration i samfundet har stor almen og politisk interesse. I denne bog, som er den fjerde udgave af årspublikationen *Indvandrere i Danmark*, samler Danmarks Statistik oplysninger fra forskellige statistikområder for at give et så bredt og nuanceret billede som muligt af indvandreres og efterkommeres stilling i det danske samfund.

I denne udgave af *Indvandrere i Danmark* berøres en række nye statistikområder, som ikke har været med i tidligere udgaver af publikationen. I kapitel 1 drejer det sig om et kort afsnit om abortkvotienter blandt indvandrere samt et længere afsnit om indvandreres dødelighed sammenlignet med personer med dansk oprindelse. Kapitel 2 indeholder som noget nyt et afsnit om skilsmisser, der belyser udviklingen i indvandreres skilsmissehyppigheder over tid. Sidst i kapitel 2 findes også et nyt afsnit om boligforhold for indvandrere, der blandt andet ser på forskelle mellem indvandrere og personer med dansk oprindelse, hvad angår boligens ejerform, boligtype og størrelse.

Publikationens anden del har fokus på børn af efterkommere. Der er endnu forholdsvis få statistiske oplysninger om gruppen, da den både er lille og hovedsagelig består af børn under 10 år. Kapitlerne om børn af efterkommere vil være en fast bestanddel af denne årspublikation, og de vil blive udbygget, efterhånden som data tillader det.

Publikationen er udarbejdet i Danmarks Statistik, kontoret for Befolkning, af Thomas Michael Nielsen, Annemette Lindhardt Olsen, Anne Nærvig Petersen, Lisbeth Laursen og Dorthe Larsen. Arbejdet med udarbejdelse af publikationen har været fulgt af en følgegruppe med medarbejdere fra Danmarks Statistik samt Vibeke Jakobsen, SFI.

Danmarks Statistik, november 2010

Jan Plovsing / Anita Lange

Indholdsfortegnelse

	Sammenfatning	7
DEL 1	1. Befolkning	13
	1.1. Herkomst	13
	1.2. Indvandreres alder og oprindelsesland	15
	1.3. Efterkommeres alder og oprindelsesland	17
	1.4. Indvandringstidspunkt	19
	1.5. Hvor bor indvandrene og efterkommerne?	21
	1.6. Fertilitet og aborter	26
	1.7. Indvandring og genudvandring	31
	1.8. Statsborgerskab	35
	1.9. Indvandrere og efterkommeres opholdsgrundlag	36
	1.10. Befolkningsfremskrivning	42
	1.11. Dødelighed	44
	2. Familie og bolig	57
	2.1. Familier	57
	2.2. Vielser	65
	2.3. Skilsmisser	67
	2.4. Bolig	73
	3. Arbejdsmarked	81
	3.1. Beskæftigelsesudvikling 1981-2009	81
	3.2. Beskæftigelse, alder og køn	84
	3.3. Beskæftigelse, oprindelsesland og opholdstid i Danmark	86
	3.4. Selvstændige	92
	3.5. Branche	93
	3.6. Arbejdsløshed	100
	4. Personer uden ordinær beskæftigelse	107
	4.1. Dagpenge og kontanthjælp	107
	4.2. Sygedagpenge og barsel	109
	4.3. Støttet beskæftigelse, opkvalificering og revalidering	110
	4.4. Førtidspension og efterløn	112
	5. Uddannelse	117
	5.1. Højeste fuldførte uddannelse	117
	5.2. Uddannelse og beskæftigelse for 30-64-årige	125
	5.3. Under uddannelse	127
	6. Kriminalitet	133
	6.1. Samlet kriminalitet	134
	6.2. Kriminalitet opdelt på lovområder	147
	6.3. Straffelovsovertrædelser	153

DEL 2	7. Børn af efterkommere – definition	161
	7.1. Definition	161
	7.2. 0-29-årige børn af efterkommere	165
	7.3. Forældrenes baggrund	167
	8. Børn af efterkommere – børnenes forhold	171
	8.1. Familieforhold	171
	8.2. Daginstitutioner	174
	8.3. Anbringelser og forebyggende foranstaltninger	176
	8.4. Uddannelse og beskæftigelse	178
	8.5. Kriminalitet	181
	9. Børn af efterkommere - forældrenes forhold	183
	9.1. Alder	183
	9.2. Uddannelse	184
	9.3. Beskæftigelse	186
	9.4. Uden beskæftigelse	189

ikke-vestlige indvandrere i denne branchegruppe er, at rengøringsvirksomheder placeres her.

*Fokus på fire
brancher med mange
ikke-vestlige
indvandrere*

Som nævnt i indledningen til dette afsnit er der 726 forskellige brancher. Der er dog enkelte brancher, hvor koncentrationen af ikke-vestlige indvandrere er særligt stor. I resten af afsnittet ser vi på fire brancher, hvor ikke-vestlige indvandrere fylder meget. Brancherne er desuden kendetegnet ved at dem, der arbejder inden for den pågældende branche, hovedsageligt udfører en bestemt type arbejde.

*Uddannelsesniveau
for beskæftigede
i de fire brancher*

Samtidig er arbejdet af en karakter, som gør, at det ofte kan udføres af personer uden afsluttede erhvervskompetencegivende uddannelser. Hovedformålet er at undersøge uddannelsessammensætningen for personer, der arbejder i de fire brancher. Især vil vi undersøge, om ikke-vestlige indvandrere, der arbejder i brancherne, har afsluttet danske uddannelser, der gør, at de reelt er overuddannet til arbejdet. I så fald ville det antyde, at de har måttet vælge et erhverv, som er under deres uddannelsesniveau på grund af problemer med at finde en beskæftigelse, der svarer til deres uddannelse.

Tabel 3.12. 16-64-årige mænd beskæftigede i branchen taxikørsel fordelt efter dansk uddannelse. 2009

	Indvandrere fra ikke-vestlige lande	Personer med dansk oprindelse
I alt	2 387	4 995
Grundskole	515	2 051
Almengymnasial uddannelse	31	306
Erhvervs-gymnasial uddannelse	20	132
Erhvervsuddannelse	103	1 987
Kort videregående uddannelse	25	147
Mellemlang videregående uddannelse	20	156
Bachelor	13	44
Lang videregående uddannelse	7	75
Forskeruddannelse	1	2
Uoplyst uddannelse	1 652	95
	pct.	
Andel med afsluttet dansk uddannelse	31	98
Andel med afsluttet erhvervskompetencegivende udd.	7	48

*Antages at
beskæftigede inden
for taxikørsel også
kører taxa*

Den første branche, der er set på, er taxikørsel. Her er antagelsen, at personer, der arbejder inden for denne branche rent faktisk også kører taxa. Det vil være tilfældet for langt de fleste, selv om der naturligvis også vil være enkelte, som arbejder med administration mv.

Heraf er det under hver fjerde som har erhvervskompetencegivende uddannelse

Samtidig er det kun 7 pct. af indvandrerne, som har afsluttet en dansk erhvervskompetencegivende uddannelse. Det vil sige en uddannelse ud over grundskole eller gymnasialt niveau. Den tilsvarende andel er 49 pct. blandt mændene med dansk oprindelse. Det tyder således på, at mænd med dansk oprindelse, der kører taxi, har et højere uddannelsesniveau end ikke-vestlige indvandrere i samme branche.

Udenlandske uddannelser er ikke dækket

Der kan naturligvis være højtuddannede med uddannelser taget uden for Danmark i den store gruppe af indvandrere med uoplyst uddannelse. Det er det desværre ikke muligt at besvare fyldestgørende. Det er kun fordelingen på danske uddannelser, der kan undersøges, og her tyder det bestemt ikke på, at ikke-vestlige indvandrere i branchen taxikørsel, har et højere uddannelsesniveau end øvrige i samme branche.

Tabel 3.13. 16-64-årige beskæftigede i branchen restauranter fordelt efter dansk uddannelse. 2009

	Mænd		Kvinder	
	Indvan- drere fra ikke- vestlige lande	Personer med dansk oprin- delse	Indvan- drere fra ikke- vestlige lande	Personer med dansk oprin- delse
I alt	3 384	8 388	1 226	10 168
Grundskole	735	3 715	267	4 647
Almengymnasial uddannelse	52	1 164	62	2 540
Erhvervsgymnasial uddannelse	45	514	20	605
Erhvervsuddannelse	139	2 451	54	1 634
Kort videregående uddannelse	38	146	13	190
Mellemlang videregående uddannelse	16	79	10	223
Bachelor	8	179	12	230
Lang videregående uddannelse	16	70	5	45
Forskeruddannelse	-	2	-	2
Uoplyst uddannelse	2 335	68	783	52
	pct.			
Andel med afsluttet dansk uddannelse	31	99	36	99
Andel med afsluttet erhvervskompetencegivende udd.	6	35	8	23

Også kun få indvandrere i branchen restauranter har afsluttet danske uddannelse

Især blandt mandlige ikke-vestlige indvandrere er der mange, som er beskæftiget i branchen restauranter. Ligesom blandt beskæftigede inden for taxakørsel er der kun 31 pct. af dem, der har afsluttet en uddannelse i Danmark og kun 6 pct., som har afsluttet en erhvervskompetencegivende uddannelse. Blandt mænd med dansk oprindelse beskæftiget i samme branche er der til sammenligning 35 pct. med en erhvervskompetencegivende uddannelse. Mænd med dansk oprindelse beskæftiget inden for restauranter har altså et højere uddannelsesniveau end ikke-vestlige indvandrere i samme branche.

Det gælder både mænd og kvinder

Blandt kvinderne beskæftiget i branchen restauranter har 8 pct. af de ikke-vestlige indvandrere afsluttet en dansk erhvervskompetencegivende uddannelse, mens det gælder 23 pct. af kvinderne med dansk oprindelse.