

Notat om overvejelser vedrørende regelforenkling og forbedrede konkurrencevilkår på taxiområdet - udsendt af Færdelsstyrelsen i november 2004

I fortsættelse af tidligere overvejelser om regelforenkling og mere konkurrence på taxiområdet samt på grundlag af den politiske aftale om den fremtidige kommunale struktur kan en række nærmere elementer indgå i de videre overvejelser om en eventuel justering af taxilovgivningen, herunder også på baggrund af den af ACNielsen AIM gennemførte undersøgelse af befolkningens holdning til brug af taxikørsel.

Der er i udgangspunktet lagt vægt på, at reguleringen af taximarkedet ikke i sig selv må hindre en bedre udnyttelse af køretøjerne til gavn for branchen og publikumsbetjeningen, samt at den nuværende decentrale kompetence fastholdes og justeres, således at der er de rette instrumenter til at sikre et effektivt taximarked, der retter sig efter lokale og regionale behov.

De konkrete overvejelser falder inden for følgende områder:

1. Prisfastsættelse for ydelser omfattet af taxiloven.
2. Geografiske principper.
3. Kontraktkørsel
4. Virksomhedsform.
5. Indretningskrav til køretøjer omfattet af taxiloven.

1. Prisfastsættelse for ydelser omfattet af taxiloven

Kommunerne har i dag kompetencen til at fastsætte maksimalpriser samt tillæg til taksterne for taxikørsel. Denne kompetence forudsættes opretholdt.

Det kan imidlertid overvejes at lade kommunerne få mulighed for - efter ansøgning fra et givent bestillingskontor - at godkende/fastsette takster og tillæg til taksterne, der alene skal følges af taxier tilsluttet det pågældende bestillingskontor. En differentieret takstfastsættelse vil give de enkelte bestillingskontorer mulighed for at føre en "selvstændig" takstpolitik og dermed mulighed for at etablere en synlig virksomheds- og konkurrenceprofil i forhold til andre konkurrerende bestillingskontorer.

Det må forventes, at en sådan markedsføringsadgang vil tilføre branchen nye produkter, f.eks. valgmulighed mellem små standardkøretøjer og store, mere luksuriøse køretøjer, mulighed for at bestille fremkørsel med afhentning ved f.eks. bopæl inden for en nærmere fastsat - og af bestillingskontoret garanteret - kort frist, eller lignende ydelser af en kvalitet, der står i forhold til taksten.

Der kunne således blive tale om såkaldte A, B eller C - køretøjstandarder, der f.eks. "spænder" fra store luksuriøse køretøjer til mindre og billige køretøjer, eventuelt suppleret med forskellige service- og tillægsydelser.

Adgangen til at fastsætte særlige takster for nærmere angivne bestillingskontorer og efter særlige differentierede produkttilbud forventes at føre til en større prisspredning, men der tilsigtes ikke en generel stigning i gennemsnitsprisen for taxikørsel ud over den almindelig prisudvikling.

Ud fra almindelige antagelser om prisdannelsen på et marked må det således forventes, at adgangen til en større prisdifferentiering vil kunne medføre relativt højere priser for f.eks. luksuriøse køretøjer med særlige tillægsydelser, mens priserne vil falde for mere "skrabe" køretøjer og ydelser. Prisen vil også i højere grad efter ansøgning til og godkendelse af kommunalbestyrelsen kunne differentieres i såvel op- som nedadgående retning efter f.eks. tidspunkt på døgnet og dermed efter efterspørgslen.

Der må desuden forventes generelt at være en afsmittende (dæmpende) effekt på takstudviklingen mellem nabokommuner - særligt hvis der i et vist omfang åbnes for mulighed for kørsel uden for eget tilladelsesområde jf. nærmere overvejelser herom.

Kommunernes hidtil gældende takstkompetence suppleret med en adgang til at fastsætte særskilte takster for individuelle bestillingskontorer, der herefter skal følges af alle taxier tilsluttet det pågældende bestillingskontor, kunne tænkes kombineret med en lokal kompetence til at undtage vognmænd fra tilslutningspligten. Vognmænd, der ikke ønsker at følge et givent bestillingskontors "profil", vil således ikke være tvunget hertil, ligesom bestillingskontorer i kommuner, hvor tilslutningspligten opretholdes, ikke har pligt til at optage vognmænd, der ikke efterlever det pågældende bestillingskontors bestemmelser. De pågældende vognmænd vil - ud over taxilovgivningens almindelige kvalifikationskrav m.v. - således alene være underlagt de af kommunen fastsatte maksimaltakster.

Det bemærkes, at der med en eventuel fritagelse for tilslutningspligt ikke i sig selv tilsigtes indført forskelle i adgangen til at udføre forskellige kategorier af kørselsopgaver. Imidlertid vil taxier, der ikke er tilsluttet et bestillingskontor, alt andet lige ikke i samme omfang kunne udføre forudbestilte ture.

Muligheden for diskretionært at undtage fra tilslutningspligten vil sikre bestillingskontorerne muligheder for - på linie med andre brancher i servicesektoren - at indføre nærmere specificerede standarder, f.eks. takster, standarder for serviceydelser, ufravigelige krav til køretøjers kvalitet og stand, krav til personalets, herunder navnlig chaufførers, fremtræden og adfærd overfor kunder, trafikultur, påklædning mv.

Der vil således f.eks. være mulighed for at udføre bestillingskontorvirksomhed på grundlag af franchiseaftaler, hvor selvstændige vognmænd og et bestillingskontor markedsfører en række produkter under et bestemt navn og logo, og hvor der ydes et på forhånd fastsat uniformt service- og kvalitetsniveau til de af kommunen godkendte takster for det pågældende bestillingskontor.

For kunderne vil en ordning som den skitserede betyde flere valgmuligheder og en bedre sammenhæng mellem pris og

kvalitet.

Det bemærkes, at større pris- og kvalitetsspredning på taximarkedet forudsætter, at der sikres kunderne større indsigt i takstfastsættelsen. Dette kan f.eks. sikres ved en obligatorisk prismærkningsordning.

2. Geografiske principper

Strukturreformen forudsætter, at amterne nedlægges og erstattes af 5 regioner. Forligspartierne bag strukturreformen finder, at et indbyggerantal i størrelsesordenen minimum ca. 30.000 vil være et godt sigtepunkt for dannelse af nye bæredygtige kommuner.

Den nuværende taxilovgivnings principper om geografisk afgrænsning og om antalsbegrænsning af taxitilladelser forudsættes opretholdt, idet større kommuner alt andet lige vil indebære et mere fleksibelt og bredere (lokalt) taximarked.

Det kunne eventuelt overvejes at åbne for taxikørsel uden for egen kommune – suppleret med en bestemmelse om, at taxiholdepladser, herunder f.eks. holdepladser ved trafikknudepunkter etc., alene må benyttes af taxier med tilladelser udstedt af den pågældende kommune. Der vil således blive åbnet for bestillingskørsel og gadekørsel uden for "egen" kommune. Forslaget forventes særligt i spidsbelastningsperioder at ville medføre en bedre udnyttelse af taxikapaciteten og dermed samtidig at sikre en bedre kundebetjening.

En mere vidtgående model – eventuelt efter en overgangsperiode af en vis varighed, hvor effekterne på markedet kan undersøges – kunne være, at kompetencen til at foretage behovsprøvelse og udstede taxitilladelser samt fastsætte takster m.v. tillægges regionerne. Herved sikres, at sammenhængen med den øvrige kollektive trafik, der er placeret i regionerne, i højere grad kan tilgodeses.

Administrationen af taxitilladelser forudsættes fortsat at være i kommunalt regi. For den "regionale model" kunne administrationen tillægges regionerne, der samtidig har ansvaret for den kollektive vejtrafik.

3. Kontraktkørsel

Med henblik på at tilvejebringe øget fleksibilitet og ikke mindst med henblik på at fremme konkurrencen på pris og kvalitet kan det overvejes at indføre adgang til etablering af virksomhed, der omfatter udførelse af større kørselsopgaver efter forudgående aftaler, f.eks. licitation.

Denne form for virksomhed omtales i det følgende som kontraktkørsel.

Adgangen til at udføre kontraktkørsel forudsættes baseret på opfyldelse af de objektive kriterier, der kendes fra den eksisterende taxilovgivning.

Det vil sige krav om en nærmere fastsat egenkapital i forhold til antallet af tilladelser (køretøjer), faglige kvalifikationer dokumenteret ved beståelse af en afsluttende prøve på et kvalifikationskursus samt begrænset adgang til at have forfaldne restancer til det offentlige.

Kontraktkørsel kunne - udover udførelse af større kørselsopgaver efter forudgående aftale – udvides til at omfatte sygetransport og limousinekørsel. Sidstnævnte vil således i givet fald ikke længere være underlagt principperne om antalsbegrænsning og behovsprøving. Taxikørsel forudsættes derimod fortsat underlagt disse principper.

Det forventes, at en sådan ordning vil kunne tilføre erhvervet en større grad af kvalitet og fleksibilitet og større konkurrenceevne, ligesom en sådan ordning alt andet lige forventes at åbne mulighed for hurtig tilpasning af et virksomhedspotentiale.

Det forventes videre, at udbydere af større kørselsopgaver, typisk amter (regioner) og kommuner, vil få fordele - såvel økonomisk som i henseende til kvalitet - af et større marked/udbyderkreds præget af professionalisme og af en høj grad af fleksibilitet.

For erhvervet bliver der bedre muligheder for at udnytte materiellet samt skræddersy tilbud på tværs af kommunegrænser.

Det kan overvejes at lade udstedelse af tilladelse til udførelse af kontraktkørsel administreres centralt, ligesom det er tilfældet inden for bus- og godskørselslovgivningen.

4. Kvalifikationskrav

Det forudsættes, at faglige kvalifikationer fortsat vil være en blandt flere betingelser for tilladelse til at udføre erhverv omfattet af taxilovgivningen.

Med henblik på tilvejebringelse af øget fleksibilitet kan det overvejes at indføre valgfrihed mellem at følge et kvalifikationskursus i sin helhed eller at kvalificere sig på egen hånd gennem selvstudie inden der aflægges en af Færdselsstyrelsen udarbejdet/godkendt prøve.

Udførelse af kontraktkørsel forudsættes ikke at være afhængig af dokumentation af forudgående kvalificerende beskæftigelse.

5. Virksomhedsform

Kontraktkørsel, herunder sygetransport og limousinekørsel, kan overvejes udført i såvel personligt regi som i selskabsform. Limousinekørsel er således et niche-produkt, der adskiller sig væsentligt fra taxikørsel dels gennem køretøjstype, kørselsformål og prisdannelse. Den nuværende behovsprøvelse og geografiske begrænsning for limousinekørsel kan derfor overvejes ophævet.

Taxikørsel forudsættes derimod som følge af antalsbegrænsningen fortsat alene baseret på personlig virksomhed, idet selskabsform dels ville kunne medføre en utilsigtet koncentration af tilladelserne på meget få "hænder" med risiko for, at konkurrencen begrænses, dels risiko for, at velkvalificerede ansøgere holdes uden for erhvervet, idet selskaber med (ledige) tilladelser vil kunne blive solgt.

6. Indretningskrav til køretøjer omfattet af taxiloven

Gældende minimumskrav til køretøjers indvendige dimensioner, sædestørrelse mv. med henblik på sikring af passende passagerkomfort foreslås ophævet, idet kravene, der har afsæt i færdselssikkerhedshensyn, ikke længere med nutidens sikkerhedsudstyr i biler skønnes relevante.

I forbindelse med overvejelserne om kommunalbestyrelsernes eventuelle adgang til at godkende særlige takster for det enkelte bestillingskontor kunne det med henblik på sikring af en passende passagerkomfort mv. set i relation til taksten i konkrete taxier overvejes at give kommunerne mulighed for/kompetence til at fastsætte nærmere differentierede krav til indretning, udstyr, renholdelse mv. i forbindelse med takstfastsættelsen for taxier af henholdsvis kategori A, B og C. Gældende bestemmelser om taxametre og kontrolapparater forudsættes opretholdt.

Gældende bestemmelser om mærkning af køretøjer omfattet af loven forudsættes tilpasset, således at både publikum og kontrolmyndigheder (politi) sikres passende mulighed for at identificere køretøjer omfattet af loven.

Der kunne således stilles krav om, at køretøjer (taxier) omfattet af loven udvendigt skal mærkes/bemales med tilladelsesnummer, bestillingskontorets navn og telefonnummer samt for køretøjer, der ikke er omfattet af tilslutningspligten, vognmandens virksomhedsnavn og telefonnummer. For bestillingskontorer, der har særskilt godkendte takster, tillige oplysning om disse