

Konkurrencestyrelsen
Nyropsgade 30
1780 København V

København, den 15. april 2008
J.nr. 1184-TW

Nærværende er sendt pr. mail samt alm. brev.

1. Overordnede bemærkninger

Kapiteludkastet indeholder mange gode beskrivelser og analyser af taxierhvervet.

Men mens udkastet indeholder en grundig analyse af konkurrencehensynet, så mangler udkastet fuldstændig en beskrivelse og analyse af de andre hensyn, som reguleringen af taxierhvervet og så skal tilgodese. Vigtigst af alle hensyn mangler en beskrivelse og analyse af hensynet til "en tilfredsstillende betjening af offentligheden". Det betyder, at kapiteludkastets reguleringsanalyse bliver partiel, og at kapiteludkastets anbefalinger kommer til at bygge på en alt for snæver forståelse af taxierhvervets rolle og betydning.

Desuden mangler en egentlig effektivitetsanalyse af taxierhvervet. Det er således på ingen måde sandsynliggjort, at kapiteludkastets anbefalinger kan føre til bedre betjening i form af lavere takster, kortere ventetid og bedre kvalitet end tilfældet er i dag. Erfaringerne fra Sverige og Holland stikker i alle mulige retninger og giver ikke et entydigt billede af, hvordan reguleringen af taxierhvervet i Danmark bør se ud. Alt tyder i øvrigt på, at en sammenligning af fx kundetilfredsheden og takstniveauet for taxierhvervet i Danmark synes at falde ud til Danmarks fordel.

Forudsætningen for kapiteludkastets anbefalinger til ændret regulering af taxierhvervet er derfor ikke til stede. Det vil kræve, at det kan dokumenteres, at taxierhvervets samfundsmæssige effektivitet kan forbedres i form af "en forbedret betjening af offentligheden" (bedre forsyning, lavere takster, bedre service og bedre kvalitet), og at det kan ske ved gennemførelse af kapiteludkastets anbefalinger. Det er ikke dokumenteret. Og det vil kræve egentlige systematiske og kvantitative benchmarkanalyser af fx omkostninger, takster, service, ventetider, taxitæthed, kvalitet og forbrugertilfredshed med andre lande og andre reguleringsformer. Der er efter Dansk Taxi Råds opfat-

telse risiko for at gennemførelse af kapiteludkastets anbefalinger vil kunne ødelægge et velfungerende taxierhverv, som det vil tage år at genopbygge.

Kapiteludkastets anbefalinger om mere intensiv og differentieret prisregulering falder heller ikke i tråd med det fælles ønske om mindre regulering af taxierhvervet.

Når dette er sagt, er det Dansk Taxi Råds ønske, at taxierhvervet til stadighed kan forbedre betjeningen af offentligheden, og at gældende regler løbende tilrettes, så det bliver muligt. Hensynet til en tilfredsstillende betjening af kunderne og deres behov er målet i denne proces. Konkurrencen er kun et middel.

2. En tilfredsstillende betjening af offentligheden

Det fremgår af taxilovens § 2, stk. 2, at kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden. Det fremgår desuden af § 34 i taxibekendtgørelse nr. 220, at føreren af en taxi har pligt til at udføre kørsel inden for landets grænser med det antal passagerer, som køretøjet er godkendt til at befordre. Der er pligt til at medtage blinde eller svagtseende personer med førerhund. Kørslen skal foregå uden ophold og omveje.

Taxierhvervet er således en del af den offentlige trafik og er pålagt en lovmæssig kørepligt. Kørepligten indebærer, at også ture, der ikke er rentable skal gennemføres. Det kan fx være korte ture, ture med lang fremkørselsafstand og kørsel på vagter, hvor der er ringe kapacitetsudnyttelse. En sådan kørepligt kan være byrdefuld, men nødvendig for at sikre en tilfredsstillende betjening af offentligheden.

Inden for andre offentlige forsyningsområder findes der også universelle serviceforpligtelser, de såkaldte USO'er. Det gælder fx på energiområdet, teleområdet og postområdet. Reguleringen af disse områder er nøje afstemt herefter, så de ekstrabyrder, som serviceforpligtelserne indebærer modsvares af rettigheder, der kompenserer for byrderne, fx i form af konkurrencebegrænsende enerettigheder og takstregulering.

På andre områder bliver de offentlige serviceforpligtelser kompenseret af koncessioner eller eneretter. Det gælder fx på busområdet og senest ved den af Konkurrencerådet givne tilladelse til en 10 års eneret på dagligvarehandel i Ørestad Syd. Koncessionerne og eneretterne har her angiveligt til formål at sikre en forretningsmodel og varetagelsen af de samfundsmæssige serviceforpligtelser.

Det ville være forløsende, hvis kapiteludkastet havde inddraget sådanne erfaringer fra andre brancher med obligatoriske serviceforpligtelser, og havde gennemført mere nuancerede analyser af pligter og rettigheder. De gældende konkurrencebegrænsende reguleringer af taxierhvervet har ikke til formål at beskytte erhvervet eller forhindre konkurrence, men at sikre en tilfredsstillende betjening af offentligheden og kompensere for de byrder, som erhvervet er pålagt.

Begrundelsen for kørepligten og maksimalprisreguleringen er blandt andet at tilgodese hensynet til den offentlige betjening, forbrugerhensyn og kontrolhensyn. Pligten til at tilslutte sig et bestillingskontor er blandt andet at sikre, at det er nemt og billigt at få fat på en taxi og at opnå bedre kapacitetsudnyttelse og dermed lavere takster. Og antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning er blandt andet indført for at sikre forsyningen med taxi i alle områder og på alle tidspunkter.

Reguleringernes primære formål er således at fremme en tilfredsstillende betjening af offentligheden og ikke at begrænse konkurrencen unødvendigt.

3. Effektiviseringspotentialet

Formålet med konkurrenceloven er at fremme en effektiv samfundsmæssig ressourceanvendelse gennem virksom konkurrence. Virksom konkurrence er således et middel og ikke et mål; Men det er et mål at fremme en samfundsmæssig ressourceanvendelse, dvs. sikre "en tilfredsstillende betjening af offentligheden" (høj kapacitetsudnyttelse, lave omkostninger og takster, høj service og kvalitet og kort ventetid).

På den baggrund burde kapiteludkastet indeholde en grundig analyse og dokumentation af mulige effektivitetsforbedringer. En sådan analyse kunne omfatte beregninger af, hvad "prisen" vil være for at forbedre kapacitetsudnyttelsen og taxitætheden, for at nedbringe omkostningerne og taksterne og for at sikre service og kvalitet på et mere tilfredsstillende niveau. Konkurrencestyrelsens kundeundersøgelse og branchens egne undersøgelser tyder på pæn kundetilfredshed og indikerer ikke et voldsomt effektiviseringsbehov, men Dansk Taxi Råd er enig i, at dette ikke er tilstrækkelig dokumentation for at effektiviteten i form af bedst mulig betjening af offentligheden i bredeste forstand ikke kan forbedres yderligere.

Desuden burde kapiteludkastet indeholde en analyse af, om ophævelse af antalsbegrænsningen vil fjerne incitamentet til at udføre taxikørsel i tyndt befolkede områder, om fuldstændig ophævelse af tilslutning til bestillingskontor vil medføre ringere kapacitetsudnyttelse, længere ventetid og hø-

jere takster og om mere intensiv prisregulering vil fremme effektiviteten. Henvisningerne til erfaringerne fra Sverige og Holland er ikke entydige eller overbevisende.

4. Anbefalingerne

Det er Dansk Taxi Råds opfattelse, at de gennemførte analyser ikke på nogen måde dokumenterer, at gennemførelse af Konkurrencerådets anbefalinger vil føre til en mere tilfredsstillende betjening af offentligheden. Konkurrencerådets anbefalinger vil i den foreliggende alene udgave sikre, at konkurrencen skærpes, - men efter alt at dømme på bekostning af en tilfredsstillende betjening af offentligheden.

For Dansk Taxi Råd er det derfor glædeligt, at Folketinget løbende har bekræftet gældende taxiregulering, senest ved de ændringer der fulgte i kølvandet på kommunalreformen. Disse ændringer er endnu ikke udmøntet, men Dansk Taxi Råd forventer fremover betydelig større administrativ og regulatorisk smidighed i forbindelse med de nye storkommuners administration af taxireguleringen.

Når disse regler er udmøntet, og resultatet kan bedømmes, kan der være behov for igen at se på taxilovgivningen. Dansk Taxi Råd foreslår derfor, at overvejelserne om ændring af taxireguleringen afventer en sådan bedømmelse.

Men Dansk Taxi Råd er overbevist om, at gennemførelse af Konkurrencerådets anbefalinger med stor sikkerhed vil medføre højere takster, ringere service, lavere kvalitet og ringere forsyning i yderområder. Der er derfor god grund til at analysere disse forhold ordentlig igennem og få analyseret og dokumenteret, hvorledes taxierhvervet fremover kan yde en mere tilfredsstillende betjening af offentligheden (fremme effektiviteten) inden der iværksættes yderligere skridt. Det tjener alles interesser, at taxireguleringen hviler på et solidt grundlag.

Specifikke bemærkninger

Tabel 3.1 på side 9: Beskrivelsen kunne med fordel suppleres med tal for taxitætheden i EU9 og udvalgte byer uden for Danmark.

Side 9: Sammenligningen af taxierhvervets omsætning i Storkøbenhavn med HT's og DSB's omsætning i samme område er uden note henvisning. Det er tvivlsomt om den er korrekt. Under alle omstændigheder bør sammenligningen i begge tilfælde ske på grundlag af omsætningen inklusive offentlige tilskud.

Side 9 og 10: DTR har ikke modtaget spørgsmålene i den gennemførte kommuneundersøgelse og i den gennemførte kundeundersøgelse og kan derfor ikke forholde sig til spørgsmålenes og besvarelsernes relevans. DTR opfordrer Konkurrencestyrelsen til at udlevere spørgsmål og besvarelser inden offentliggørelsen.

Side 10 og 11: DTR mener, at momsfrigtagelsen og frikørselsordningen skal ses i lyset af, hvad der gælder for andre offentlige transportformer som busser og tog, så konkurrenceneutraliteten de offentlige transportformer imellem kan tilgodeses. Konkurrencestyrelsen opfordres til at sammenligne afgiftsfrigtagelserne med anden offentlig transport.

Side 15: Kapiteludkastet ser helt væk fra, at taxierhvervet er pålagt en offentlig service forpligtelse i form af kørepligt. Forpligtelsen kunne passende være beskrevet grundigt på side 15, idet en tilfredsstillende betjening af offentligheden i høj grad hviler på denne forpligtelse.

Side 15: Der mangler beskrivelse af andre reguleringer med betydning for taxierhvervets effektivitetsforhold. Fx ville det være naturligt, at kommunalreformens konsekvenser for administrationen af taxilovgivningen var beskrevet tillige med miljøregler, arbejdsmiljøregler og færdselslovgivning.

Side 18: Kapiteludkastet indsnævrer effektivitetsbegrebet til privatøkonomisk effektivitet og bygger ikke på det bredere samfundsøkonomiske effektivitetsbegreb, hvor fx hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden kan komme ind.

Det lægges desuden til grund, at "virksom konkurrence på et marked fremmer effektivitet og innovation på et marked". Dette gælder ikke undtagelsesfrit og er måske årsagen til kapiteludkastets alt for snævre analyser og forkerte anbefalinger.

Side 19: Antalsbegrænsning kan som nævnt være med til at sikre en minimumsomsætning pr. vogn og dermed en rimelig grad af betjening også i tyndere befolkede områder.

Side 25 øverst: Her bør kommunalreformen og dens betydning for maksimalprisreguleringen, antalsreguleringen og reguleringen af bestillingskontorer omtales og vurderes.

Side 27 + side 32 øverst: Det bør fremgå, at produktivitetsstigningerne er begrænsede inden for taxierhvervet og kan blive negative som følge af stigende miljø- og trængselsproblemer og som følge af lavere kapacitetsudnyttelse fx ved bortfald af pligt til tilslutning til bestillingskontor.

Side 35: Dansk Taxi Råd vurderer, at der er stordriftsfordele forbundet med drift af bestillingskontorerne, og at det trækker i retning af færre bestillingskontorer. Der kan derfor ventes samarbejder på tværs af kommunegrænser og fusioner snarere end en stigning i antallet af bestillingskontorer.

Side 36-38: Frikørselsordningen blev indført i 1976 for at sikre en stabil og sikker taxivognpark. Målet er efter Dansk Taxi Råd opfattelse det samme i dag. Dansk Taxi Råd finder det overordentligt vigtigt, at branchen har en vognpark, der er driftssikker og som sikrer et godt arbejdsmiljø for vore chauffører. Derudover er det vor opfattelse, at kunderne har en forventning om en vis kvalitet og standard i vognparken, hvilket også fremgår af Konkurrencestyrelsens kudeanalyse i kapitlet s. 13.

Hvad angår boks 3.9 henvises der til branchens egne oplysninger. Dansk Taxi Råd kan ikke genkende disse tal, hvorfor vi må stille os tvivlene over for rigtigheden af indholdet i boks 3.9.

Side 38-39: Spørgsmålet om miljøforurening bør ikke løses via konkurrenceforvridende reguleringer, men ved regler, der i enhver henseende er konkurrenceneutrale. Der er ikke nødvendigvis proportionalitet mellem en taxis størrelse og dens forureningsgrad.

Side 41: Forslaget om A, B og C taxier lægger op til unødigt detailregulering med offentlige konkurrenceforvridninger til følge.

Side 42: Bestillingskontorerne er forpligtede til at sikre døgnbetjening året rundt. Der er desuden kørepligt. Det medfører en byrde i form af pligt til også at køre ture, der er urentable fx ture i tyndt befolkede egne og ture på trafiksvage tidspunkter om natten, hvor der lav kapacitetsudnyttelse. Denne byrde er nemmere at løfte for et bestillingskontor end for en fritstående vognmand uden for bestillingskontor. Byrden bør naturligvis kompenseres.

Med venlig hilsen

Dansk Taxi Råd

Trine Wollenberg

direktør