

Konkurrencestyrelsen
Nyropsgade 30
1780 København V.
Att.: Anne Fjordgaard Jensen

Den 21. april 2008

Konkurrenceredegørelsen 2008 – konkurrencen i taxierhvervet (kapitel 3)

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATD) har ved mail af 11. april 2008 fra Konkurrencestyrelsen modtaget udkast til kapitel 3 om konkurrence i taxierhvervet i høring.

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark takker for muligheden for at komme med bemærkninger til kapiteludkastet og ønsker at fremføre følgende;

Kapiteludkastet indeholder gode beskrivelser af en række forhold inden for det danske taxierhverv, herunder den konkurrencemæssige betydning af reguleringen af taxierhvervet og de udenlandske erfaringer med deregulering af taxierhvervene i Sverige og Nederlandene.

Det står imidlertid klart, at kapiteludkastet som helhed ville stå bedre, hvis de konkurrencemæssige analyser og vurderinger også inddrager taxierhvervets rolle som en del af det offentlige transportsystem både i og uden for byområderne og betydningen af den kørselspligt, som fremgår af § 34 i taxibekendtgørelse nr. 220 af 31. marts 2000 (med senere ændringer frem til den 1. januar 2007).

1. Branchens deltagelse i udvalgsarbejdet

Konkurrencestyrelsen opstiller en række hovedkonklusioner og anbefaler, at der nedsættes et udvalg, som skal komme med forslag til en eventuel modernisering af reguleringen af taxierhvervet.

Det anbefales, at der i udvalgsarbejdet bl.a. inddrages spørgsmål om lettere adgang for vognmænd til at etablere sig, ophævelse af eller lempelse af prisreguleringen, differentierede maksimaltakster og forskellige prisklasser for taxier (A-, B-, og C-taxier), frivillig tilslutning til bestillingskontorer samt en omlægning af frikørselsordningen.

HTS
Handel, Transport & Service
Sundkrogsvej 20
Postboks 2698
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

De nævnte spørgsmål for udvalgsarbejdet, den omfattende regulering af taxierhvervet samt erhvervets udvikling tilsiger klart, at også branchen inviteres til at deltage i udvalgsarbejdet.

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark stiller sig gerne til rådighed for deltagelse i udvalgsarbejdet.

2. Konkurrencestyrelsens kundeundersøgelse 2007

Kapiteludkastet bygger på Konkurrencestyrelsens kundeundersøgelse for 2007. Undersøgelsen bygger på 26 spørgsmål, som er stillet til 78 kommuner og Storkøbenhavns Taxinævn om taximarkedet. Svarprocenten angives til at være 66 procent blandt kommunerne.

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark efterlyser flere oplysninger om kundeundersøgelsen, herunder offentliggørelse af spørgsmål og svar for branchens organisationer forud for offentliggørelse af Konkurrenceredegørelsen 2008.

De stillede spørgsmål og ikke mindst svarene kan være med til at give et billede af grundlaget for Konkurrencestyrelsens analyser og konklusioner og bør derfor være en del af det materiale, som branchens organisationer har haft mulighed for at se og kommentere på forhånd.

I den forbindelse ønsker DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark at sætte spørgsmål ved ét af de stillede spørgsmål fra kundeundersøgelsen, som er gengivet i kapiteludkastets figur 3.16 (på side 38). Spørgsmålet lyder som følger;

“Når du selv betaler turen, vil du så køre hyppigere i taxi, hvis prisen er 15 procent billigere end i dag, men kvaliteten er lavere (fx en mindre bil, men hvor sikkerheden stadig er i orden)”.

Det er problematisk, at formuleringen af det stillede spørgsmål ikke giver mulighed for at se, om der svares (1) på den del af spørgsmålet, som handler om 15 procent billigere taxier, (2) på den del af spørgsmålet, som handler om lavere kvalitet/mindre biler eller om (3) svaret rent faktisk afspejler begge dele af spørgsmålet.

På trods af denne usikkerhed omkring de afgivne svar på spørgsmålet konkluderer Konkurrencestyrelsen, at “billigere taxier vil skabe en øget efterspørgsel, idet hver tredje kunde vil køre mere i taxi, hvis taxien er billigere og til gengæld mindre luksuriøs” (jf. side 6 og 38 samt figur 3.16).

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark finder på den baggrund ikke, at Konkurrencestyrelsen har det fornødne sikre grundlag for nå frem til den beskrevne konklusion.

Konkurrencestyrelsen opfordres til at rette op på denne usikkerhed om kundeundersøgelsens resultat (figur 3.16) enten ved at foretage en ny

spørgeundersøgelse (med mere klart formulerede spørgsmål) eller ganske enkelt at tage denne del kundeundersøgelsen ud af kapiteludkastet.

3. Konkrete bemærkninger til kapiteludkastet

Frikørselsordningen

Konkurrencestyrelsen anfører (side 39 og boks 3.9), at frikørselsordningen giver taxivognmændene incitament til at anvende dyre og luksuriøse biler, fordi dyrere biler subsidieres mere end billige biler.

Konkurrencestyrelsens overvejelser omkring de dyre biler går udelukkende på bilernes niveau for komfort. Det bør ligeledes indgå i styrelsens analyse og overvejelser, at bl.a. øget sikkerhed ved bilerne, arbejdsmiljø for taxichaufførerne og særlige miljøvenlige løsninger også bidrager til, at bilernes købspris er højere.

Dertil kommer, at taxivognmændenes valg af biler også hænger sammen med bl.a. muligheder for service og værkstedsbesøg 24 timer i døgnet alle ugens dage. Denne udvidede service tilbydes alene af de store bilmærker, herunder Mercedes, og er helt afgørende for taxivognmænd.

Opdeling af taxier i kategorier (A-, B- og C-taxier)

Konkurrencestyrelsen har overvejelser om differentiering af maksimaltaksterne og indførsel af forskellige prisklasser for taxier (A-, B- og C-taxier). Formålet er ifølge Konkurrencestyrelsen at gøre det nemmere for kunderne at gennemskue en taxis pris og kvalitet.

Bestillingskontorerne skal i så fald kunne tage imod bestillinger i forskellige priskategorier og fordele de bestilte ture ligeligt inden for hver prisklasse.

Det er tvivlsomt, om en opdeling af taxier i kategorier vil give den ønskede effekt for kunderne. Opdeling af taxier i flere kategorier vil derimod føre til øget ventetid for kunderne i situationer, hvor fx den ønskede klasse B-taxi ikke befinder sig i kundens område og skal kaldes til, mens en klasse C- eller A-taxi er på vej tilbage fra kundens område efter at have sat en anden kunde af.

Kommuners fastsættelse af antal taxier

Konkurrencestyrelsen anfører (side 21), at kommunerne regulerer taxi-erhvervet og antallet af taxier ud fra information fra erhvervet selv.

Dette synspunkt stemmer imidlertid ikke overens med de parametre for kommunens fastsættelse af antal taxier, som fremgår af Konkurrencestyrelsens tabel 3.4 (side 18).

Teksten i kapiteludkastet bør derfor tilrettes i overensstemmelse med procentangivelser for de forskellige parametre for kommunernes vurderinger, som er angivet i tabel 3.4.

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark er bekendt med høringssvaret fra Dansk Taxi Råd og kan støtte de synspunkter, som er fremført af Dansk Taxi Råd. Organisationerne er endvidere bekendt med høringssvaret og de fremførte synspunkter fra Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (CAT).

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark stiller sig naturligvis til rådighed for eventuelle spørgsmål eller yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Svane', is written over a light gray dotted rectangular background. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Michael Svane
Direktør