



Konkurrencestyrelsen
Att. Anne Fjordgaard Jensen
Nyropsgade 30
1780 København V

KL's høringssvar om Konkurrenceredegørelse 2008, kapitel 3 – konkurrencen i det danske taxierhverv

KL finder den meget korte høringsfrist problematisk, da den gør det vanskeligt at behandle kapitel 3 tilstrækkeligt grundigt i en høring.

KL har følgende mere generelle bemærkninger til det udsendte høringsmateriale:

KL har generelt det indtryk, at vi i Danmark har en velfungerende taxiordning.

KL går ud fra, at Konkurrencestyrelsens redegørelse kun er et element af flere, der skal indgå i Transportministeriets videre overvejelser omkring reguleringen af markedet.

Overordnede samfundsmæssige hensyn og problemstillinger

Ved en endelig beslutning om, hvorvidt og i givet fald hvordan branchen skal reguleres på anden måde end i dag, er det en svaghed ved redegørelsen, at den alene tager udgangspunkt i et hensyn til den frie konkurrence. Der er mange andre hensyn, der bør inddrages i en sådan beslutning, fx problemer med trængsel på vejene, krav om reduktion af CO₂-udledningerne fra transportsektoren, betjening af yderområder og af svage kundegrupper. De udfordringer, som samfundet står over for lige i øjeblikket, kræver en strategisk helhedsplanlægning, hvis problemerne skal løses. Set i den sammenhæng, er det slet ikke sikkert, at en helhedsløsning giver plads til/muliggør en kraftig stigning i antallet af taxier.

Måske et eksisterende/øget befordringsbehov skal løses på anden vis, eksempelvis ved en styrkelse af den kollektive trafik.

Den 11. april 2008

Jnr 10.00.00 P22
Sagsid 000191958

Ref MSE
mse@kl.dk
Dir 3370 3376

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/4

Strukturreformen

Når man gennemfører en undersøgelse af et erhvervs konkurrencesituation lige før (der nævnes tal i kapitlet fra 2006) og lige efter en stor strukturel reform i Danmark, bør man i ministeriet ligeledes være meget opmærksom på de omvæltninger, som branchen har undergået i den forbindelse, når man skal til at drage konklusioner på baggrund af undersøgelsen.

Når det skal vurderes, hvordan erhvervet mest hensigtsmæssigt reguleres, bør det desuden tillægges vægt, at der for tiden finder en stor kompetenceudvikling sted hos kommunale medarbejdere og beslutningstagere nu hvor strukturreformen er gennemført, og alle kommuner er vendt/er ved at vende tilbage til ”normal drift”.

Kan markedet overhovedet sættes fri?

KL vil desuden gerne understrege vigtigheden af den konklusion, som fremgår af styrelsens redegørelse, nemlig, at de enkelte virkninger af en modernisering i et vist omfang er indbyrdes afhængige af hinanden og derfor bør betragtes samlet. Det bør desuden tillægges vægt, at det fremgår af redegørelsen, at markedet i sit udgangspunkt ikke fungerer optimalt (særligt s. 29-30 - markedet er ikke gennemskueligt), hvorfor Konkurrencestyrelsen anbefaler *ikke* at sætte markedet fuldstændigt frit.

Udvalgsarbejde

Det fremgår, at Konkurrencestyrelsen anbefaler en modernisering i en vis udstrækning af erhvervet og at styrelsen i forlængelse heraf foreslår, at man nedsætter et udvalg. Hvis der nedsættes et udvalg, går KL ud fra, at KL og kommunerne inddrages i dette udvalgsarbejde.

KL er indstillet på at være med til at undersøge, hvorvidt der skulle være konkrete problemer eller uhensigtsmæssigheder i lovgivningen af taxierhvervet, som bør løses, selvom KL ikke kan støtte en frisætning af markedet.

KL's specifikke bemærkninger:

Antalsbegrænsning og tilslutningspligt

I dag fastsætter den enkelte kommunalbestyrelse antallet af taxier i kommunen og udsteder tilladelser til taxikørsel. Taxikørsel er geografisk begrænset.

Ophæver man antalsbegrænsningen som foreslået i redegørelsen, vil det utvivlsomt føre til en øget tilgang af vognmænd. Hvis kommunerne fandt dette hensigtsmæssigt, vil kommunen dog allerede inden for gældende lovgivning kunne opnå dette. Det synes Konkurrencestyrelsen at overse betydningen af i sin redegørelse.

Generelt er maksimalantallet nøje overvejet og har været det, siden kravet om bevilling blev indført. Formålet er at sikre en høj standard af såvel personel som materiel af hensyn til kunderne.

Vælger man at ophæve det geografiske princip, bør det overvejes grundigt, hvem man peger på som myndighed i forhold til administration af lovgivningen, idet kommunen kun kan operere inden for sit eget geografiske område.

Ændres taxiloven i overensstemmelse med redegørelsen, vil taxier blive bragt uden for kommunal indflydelse, og taxier som en del af den kollektive trafik til befordring af svage kundegrupper såsom handicappede vil forsvinde. Det er meget vigtigt for KL, at den del af den kollektive trafik, der vedrører de svage kundegrupper, ikke ødelægges.

Der synes også at være andre mere konkrete problemer med forslagene i redegørelsen. I hvilket omfang har et bestillingskontor(/en vogmand) i den nye struktur pligt til at udføre transporter? Ex. En person, der bor 15 km uden for byen, hvor bestillingskontoret er beliggende, skal 5 km i modsat retning. Vil bestillingskontoret uden en sådan pligt tage en sådan tur? Hvis ikke, hvordan sikres kunden en god service, når markedet som udgangspunkt ikke fungerer optimalt/er uigennemsigtig (redegørelsens s. 29-30)?

Maksimaltakster

KL kan generelt støtte ideen om at etablere incitamenter til at differentiere udbuddet af køretøjer i relation til miljøbelastning (filtre, støj, km/l, CO₂ belastning).

Hvordan disse incitamenter nærmere skal udformes, kan KL ikke på nuværende tidspunkt sige nærmere. Det vil kræve en mere tilbundsående undersøgelse af for, imod og hvordan. Det fremgår ikke af redegørelsen, hvilket grundlag kundeundersøgelsen har, og dermed om det er tilstrækkeligt stort til at kunne bære de anførte konklusioner. Det fremgår heller ikke tydeligt af redegørelsen, hvem der i givet fald skulle fastsætte maksimalpriserne og hvem der skal kontrollere overholdelse af reglerne.

Såfremt man ændrer det nuværende system, skal man dog være opmærksom på, at det kan være til skade for betjeningen af kunderne i yderområder og på skæve tidspunkter, idet maksimaltaksterne, som de er indrettet i dag, giver mulighed for at opretholde den slags kørsel. Man bør undersøge, om det ikke i en ny incitamentstruktur kunne lade sig gøre at fastholde disse parametre.

Det bør desuden sikres, at en øget konkurrencesituation reelt gør priserne mere gennemsigtige? Markedet jo netop karakteriseret ved ikke at fungere

optimalt som udgangspunkt (ikke pga. reguleringen), jf. redegørelsens s. 29-30.

Myndighedsstruktur

Det fremgår generelt ikke af redegørelsen, hvilke organer der er udset til at være myndighed på området (stat, region, kommune) og hvem der skal foretage kontrollen med vognmænd, der ikke er tilsluttet et bestillingskontor.

Kontrollen vil alt andet lige blive sværere at gennemføre, hvis tilslutningspligten ophæves. Dette vil give incitament til snyderi, og dermed reelt ulige konkurrence på området.

KL finder det problematisk, at redegørelsen slet ikke forholder sig til, hvilke organer, der skal have hvilke opgaver og risikoen for den ulige konkurrence, som man har set det i Sverige.