

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

23. januar 2007

jhs

jhs@danskerhverv.com

SaB - Dansk Erhverv foretræde vedrørende taxilovgivningen den 11. januar 2007

Ved SaB's foretræde for Trafikudvalget den 11. januar 2007 blev der stillet diverse spørgsmål som formanden anmodede om, blev besvaret skriftligt.

Idet vi først og fremmest skal takke udvalget for lydhørhed og interesse om de emner, SaB fremlagde, skal vi hermed besvare spørgsmålene, idet SaB og Dansk Erhverv naturligvis står til rådighed med yderligere materiale og besvarelser, hvis udvalget eller medlemmer af udvalget skønner det nødvendigt.

SaB's opfattelse af udfordringer i taxibranchen:

- * Tilgængelighed,
- * Kvalitet og
- * Konkurrenceevne - bl.a. overfor sygetransport

Den danske taxilovgivning stammer grundlæggende fra midten af 70'erne og har efter vores opfattelse behov for en opdatering.

Lovgivningens udgangspunkt er, at et taxibestillingskontor har ganske lave etableringsomkostninger og derfor kan drives som andelvirksomhed. Der er ikke givet mulighed for drift af taxi- og bestillingskontorvirksomhed i selskabsform.

Branchens nuværende dagligdag er præget af investeringer til 2-cifrede million beløb, herunder taxametre, satellitstyringssystemer, overvågningskameraer med videre. Opsamling til investeringer i denne størrelsesorden foretages mest effektivt i anparts- eller aktieselskabsform og ikke i det nuværende regi, hvor virksomhederne hvert år ved regnskabsafslutning i princippet bør udbetale hele årets overskud - eller indkræve det eventuelle underskud - og starte på en frisk næste år.

I hvert fald i København oplever taxibranchen - på linje med resten af samfundet - store demografiske problemer. De få større virksomheder, der findes ejes typisk af vognmænd i 60-erne eller 70-erne. Da bevillingerne er knyttet til vognmanden bortfalder disse ved dennes tilbagetræden.

Det betyder at virksomhederne ikke gives mulighed for at foretage generationsskifter, inddrage udefrakommende investorer eller for den sags skyld børsnotere sig som det er normalt i alle andre danske erhvervsgrøne.

Småt er hverken dårligt eller godt, og det er stort heller ikke. Da man ikke giver mulighed for drift af virksomheder i længere end ét arbejdsliv får taxibranchen ikke mulighed for at danne en normal erhvervsstruktur, hvor der findes både store og små virksomheder såvel som nye og gamle. Samtidig hænger den oparbejdede erfaring og kultur i en succesfuld virksomhed på indehaverens hjerteslag og åndedrag og kan forsvinde med ét slag, hvis denne falder væk på grund af ulykker, sygdom eller lignende.

Denne manglende kontinuitet og opsplitningen i små, nye enheder giver anledning til uregulerede og utrygge arbejdsforhold for medarbejderne, dårlig udnyttelse af taxierne, dårligere kundebejening.

Indførelse af mulighed for drift af taxivirksomhed i selskabsform vil medføre en konsolidering af branchen på vognmands- og bestillingskontorniveau, større professionalisme, flere langtidsansatte chauffører og dermed bedre opfyldelse af arbejdsmiljøkrav og overenskomster, miljøkrav samt bedre udnyttelse af driftsmidlerne, bedre kundebejening på alle tider af døgnet og endelig mindre fusk og sorte penge.

Paralleltakster

Danske taxametre er pt. typisk indrettet således, at de tæller ventetidstakst indtil taxien når en hastighed på 30-35 km/t. Herefter tæller taxametret kun kilometertakst, hvilket betyder at: Dobbelt hastighed = dobbelt indtjening pr. time.

Dette har en uheldig færdselssikkerhedsmæssig konsekvens idet det animerer chaufførerne til at køre hurtigt.

Samtidig tæller taxametrene således at den korteste rute ubetinget giver den billigste pris. Det betyder at taxierne efter et meget naturligt krav fra kunden ikke altid benytter den mest fordelagtige rute. I stedet for eksempelvis at vælge en omfartsvej, vælges en direkte rute igennem et bycenter, hvilket ikke er til fordel for fremkommeligheden i bykerne.

Erfaringer fra udlandet viser, at et såkaldt Paralleltakst-system vil løse begge disse problemer. systemet virker ved, at kilometertakst og ventetidsdelene tæller hele tiden og medfører at chaufføren med god samvittighed kan tage en omfartsvej uden dermed at fordyre turen idet den bliver tidsmæssigt kortere end en tur gennem bykerne. Samtidig har chaufføren ikke nogen fordel ved at køre hurtigt idet turens tidsmæssige udstrækning også vil have betydning for betalingen.

Vi skal understrege, at Færdselsstyrelsen har oplyst, at lovgivningen allerede giver mulighed for indførelse af paralleltakster. Der er blot ikke noget konkurrencemæssigt incitament til at indføre det for virksomhederne.

Taxi er offentlig transport

Det er SaB's opfattelse, at taxier er en del af den offentlige transport, idet vi supplerer og føder dem med passagerer. Når en person eller familie eksempelvis beboende i en bykerne beslutter at fravælge den offentlige transport begynder de ikke at køre taxi – de køber en bil. Det er et faktum som vi gerne ser afspejlet i lovgivningen – og hos lovgiverne.

SaB

SaB er en sammenslutning af bestillingskontorer, der blev oprettet i foråret 2006. Pt. består foreningen af 2 medlemmer: Taxamotor A/S og Amager-Øbro Taxi. Dermed repræsenterer foreningen ca. 1/3 af de kørende taxier i københavnsområdet og dermed 15 % af alle danske taxier.

SaB er medlem af Dansk Erhverv, hvor undertegnede er ansat bl.a. som sekretariatschef for SaB. Dansk Erhverv er en fusion pr. 1. januar 2007 mellem det tidligere HTSI og Dansk Handel og Service med 20.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheorganisationer.

Med venlig hilsen
SaB/Dansk Erhverv



Jesper Højte Stenbæk
Sekretariatschef