

## Talepapir til foretræde for Folketingets trafikudvalg den 29. oktober 2009

Deltagere:

Tommy Nielsen, Aulum, medlem af bestyrelsen for Økonomisk Forening for Persontransport.

Gunner Frost, Ulfborg, formand for Økonomisk Forening for Persontransport

Benny Jensen, næstformand Dansk Taxi Råd

Vi vil gerne indlede med et uddrag af en brancheanalyse af taxierhvervet, der på nuværende tidspunkt er under udarbejdelse. Af brancheanalysen fremgår, at 55 % af den kørsel som taxierhvervet udfører, er social kørsel, altså kørsel med ældre, handicappede og skolebørn og udgør således en væsentlig del af taxibranchens eksistensgrundlag. De 55 % er et gennemsnit af taxibranchen, men det er vor klare opfattelse, at tallet er højere, når der alene ses på taxier, der fungerer i landkommunerne.

Den sociale kørsel er typisk blevet varetaget af en kommune, der har udbudt kørselsopgaven og som taxierhvervet har haft kontrakt på at udføre. Men sådan er det ikke mere. Vi oplever i hvert fald, at kommunerne i større og større omfang vælger at overlade kørslen til et af de regionale trafikselskaber som herefter udbyder opgaven.

Når trafikselskaberne udbyder den sociale kørsel udbydes det typisk som det vi kalder samordnet kørsel. Den samordnede kørsel er pga. en meget bred definition i loven, rutekørsel.

Når der er tale om rutekørsel kan tre typer af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring byde på opgaven:

- Taxier, der har tilladelse i henhold til taxiloven
- Busser, der har tilladelse i henhold til busloven
- EP-tilladelser, der er tilladelser med hjemmel i Lov om trafikselskaber.

### Eksistensen af EP-tilladelser

Det er netop eksistensen af EP-tilladelserne, som truer taxierhvervet og som gør, at vi mener, at Trafikudvalget bør se på, hvilke konsekvenser det får for taxierhvervet og ikke mindst for servicering af borgerne.

En EP-tilladelse uddeles af Færdselsstyrelsen og kan alene anvendes til udførelse af kørsel for et trafikselskab. Til EP-tilladelsen kan være tilknyttet et hvilket som helst køretøj, men det er typisk en personbil, der anvendes som f.eks. en SEAT Altea.

### **Ulige konkurrencevilkår**

En vognmand med en EP-tilladelse og en vognmand med en taxitilladelse konkurrerer således om den samme kørsel men langt fra på lige vilkår, der sikrer at prissætningen kan ske i lige konkurrence. Et par eksempler er:

- En taxi har i henhold til taxiloven en forpligtelse til at servicere borgerne på alle tider af døgnet - En EP-tilladelse har ingen serviceforpligtelser
- En taxi er omfattet af miljø og energiklasse krav - Et køretøj beroende på en EP-tilladelse er ikke omfattet af miljøkrav, ligesom trafikselskaberne heller ikke stiller krav til køretøjernes miljøegenskaber i udbudsmaterialet
- En taxi bliver i nærmeste fremtid forpligtet til at have videoovervågningsudstyr i bilen og skal derudover opfylde en lang række tekniske krav som f.eks. kontroltæller og taxameter- Der er ingen tekniske krav til en EP-tilladelse
- En taxi skal betale registreringsafgift - En EP-tilladelse kan køre på et køretøj uden afgift.

Ovennævnte bevirker, at konkurrencen ikke sker på lige vilkår og at EP-tilladelse byder ind med en langt lavere pris end taxierne.

### **Incitamentet til at drive en taxiforretning forsvinder**

Når taxierhvervet skal konkurrere på så ulige vilkår for så væsentlig del af ens kørselsgrundlag, nemlig 55 %, så forsvinder incitamentet til at være taxivognmand. Vi ser desværre en klar udvikling, der betyder at flere og flere taxivognmænd ophører med sin taxiforretning for alene at have EP-tilladelse, idet der er langt færre forpligtelser knyttet til den tilladelse. Det er specielt en udvikling vi ser ske i de mindre provinsbyer og tyndtbefolkede områder, fordi en taxiforretning i disse områder er beroende på fast offentlig kørsel.

## Konsekvensen når taxien forsvinder

Når taxierne bliver færre eller helt forsvinder, forsvinder også serviceforpligtelsen til at udføre kørsel for borgere på alle døgnets timer. Det betyder længere ventetider for borgerne eller i værste fald, at man slet ikke kan få en taxi i bestemte områder. Da taxien for mange mennesker er det eneste mulige transportmiddel, f.eks. for handicappede og ældre eller blot for folk uden bil og som bor i områder med meget dårlig kollektiv trafik, er det katastrofalt, hvis taxien forsvinder. Uden en velfungerende taxiservice er der også en øget risiko for spirituskørsel samt vold og hærværk i nattelivet.

Vi mener reelt, at hvis taxien forsvinder, går det ud over den samlede kollektive transport, fordi taxien ikke længere er tilstede til at forbinde andre transportformer eller til at fylde ud, hvor der ikke er andre muligheder for borgerne.

## Hvad skal gøres?

Vi mener, at trafikudvalget bør se på trafikselskabslovens definition af rutekørsel og ikke mindst se på om det er rimeligt, at EP-tilladelser skal eksistere i sin nuværende form, der reelt medfører, at man konkurrerer på ulige vilkår og som kan betyde taxiens død. En EP-tilladelse bør efter vor opfattelse alene defineres til køretøjer, der er indrettet til mere end 9 passagerer.

## Bilag:

Graf over fordeling af kørselstyper.