



Arbejdsgiverforening for taxibranchen
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse

Tlf. 38 71 80 00
Fax 38 71 83 00

Vanløse 6. juni 2014
J.nr. 2014-063

Ændringer i taxiloven – et nyt taxierhverv

Efter betænkning nr. 1542 fra "Udvalget om erhvervsmæssig befordring i personbiler" kom i efteråret 2013 og regeringens vækstpakke, som kom i maj i år, er vi nu blevet bekendt med, at ministeriet arbejder med en ny "taxilov" som ministeren blandt andet annoncerede på den konference ATAX sammen med andre interessenter på området afviklede i marts 2014.

Vi er blevet bekendt med hovedindholdet af det arbejde, der pt. pågår i ministeriet.

Dette har gjort os meget bekymrede på branchens og erhvervets vegne, men også på publikums vegne, hvorfor vi hermed fremsender nogle af vores bekymringer i hovedtræk.

Taxidækning i hele Danmark – en fortid i den nye taxilov

Med fjernelse af antalsbegrænsningen, den geografiske begrænsning i tilladelsen og serviceforpligtelsen, er det vores opfattelse i ATAX, at taxidækningen udenfor de større byer, reelt bortfalder.

Der vil ikke være et forretningsmæssigt grundlag for at drive taxivirksomhed i tyndtbefolkede områder og slet ikke på hverdage.

Der vil måske være dækning i weekenderne, hvor der så til gengæld er risiko for, at der vil være flere vogne til stede end der er reelt kørselsbehov. Dette vil indebære en meget lav indtjening for vognmænd og chauffører, hvorfor det forretningsmæssige incitament vil forsvinde og ligeså taxierne.

Overkapacitet i større byer i weekenderne

De påtænkte liberaliseringstiltag vil formentligt betyde, at der vil opstå en lang række "lykkeriddere", der vil forsøge sig med taxivirksomhed baseret på weekendkørsel i de større byer.

Konsekvensen heraf vil betyde faldende indtægt og dårlig økonomi i taxivirksomhederne, hvilket på sigt, dels vil betyde en lang række konkurser og lukninger, samt en forringelse af vognparken, da der ikke vil være økonomi til at forny og udskifte vognparken.

Samtidig er der en risiko for at chaufførerne vil køre længere tid for at holde deres indtjening, hvilket har såvel trafiksikkerhedsmæssige som arbejdsmiljømæssige problemstillinger.

En samlet konsekvens er en betydelig ringere kundeservice.

Udenlandske selskaber med udenlandsk arbejdskraft

Som lovgivningen er i dag, skal taxivirksomhed drives som personligt eget selskab i et geografisk afgrænset område.

Med muligheden for at udenlandske selskaber kan etablere sig med kørselskontorer i Danmark, vil vi kunne komme til at se en omfattende social dumping med østeuropæisk arbejdskraft uden regulerede arbejdsforhold, som vi har været vidne til i byggebranchen gennem en årrække.

Det vil ikke fremme kundeservice og kundetilfredshed og en sund taxibranche.

Taxameterkørsel og kørsel på kontrakt

Kørsel via et kørselskontor, tænkes udført efter taxameter eller efter forudgående skriftlig kontrakt.

Der er imidlertid intet i den tænkte lovgivning, der vil forhindre indehaveren af en universaltilladelse, der driver sin forretning som en nuværende OST tilladelse i at etablere en website eller en sms tjeneste, hvor han kan indgå konkrete skriftlige kontrakter om eksempelvis en enkelt tur fra Brønshøj til lufthavnen. Prisfastsættelsen vil være ugennemskuelig for kunden og da bilen ikke er indrettet med taxameter vil risikoen for ikke beskattet indtjening være til stede.

Samtidig etableres der en ugennemskuelig konkurrencesituation mellem de indehavere af universaltilladelser, der er tilmeldt et kørselskontor, og de som ikke er.

Privat transport mod betaling

Som vi forstår tankerne i det arbejde der pågår i ministeriet, så arbejder man også med at åbne op for muligheden for, at private kan komme til at udføre persontransport mod betaling.

Det vil, efter vores opfattelse, åbne op for mange problemstillinger, hvor blot betaling uden skatteindeholdelse, problematiske forsikringsforhold og risikoen for kriminel organisering, er nogle af dem.

Hvorfor så maksimaltakster

Hvis målet med en kommende lovgivning er liberalisering og konkurrence udsættelse, hvor markedet skal være med til at regulere udbud, efterspørgsel og pris, hvorfor så en maksimaltakst.

Hvis man ønsker liberaliseringen, må man vel også tage konsekvensen og frigive prisdannelsen.

Det må være vognmændenes ret at udbyde til den pris, man kan aftale med kunden i hvert enkelt tilfælde, ganske som det er op til købmanden, kiosken og supermarkedet at vælge, hvad prisen for halvanden liter sodavand skal være.

Kunden vælger jo selv om han/hun vil drikke sodavand eller køre i taxi eller offentlige kollektive transportmidler.

Ændringer i taxiloven – et afviklet taxierhverv

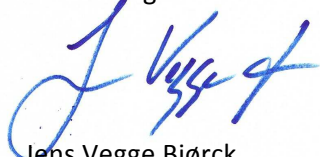
Danmark har i dag et i store træk velfungerende taxierhverv, måske det bedste i Europa.

Vi har en god og miljøvenlig vognpark, maksimaltakster der beskytter forbrugerne, en kørselspligt der sikrer dækning i hele Danmark, afregnings- og kontrolsystemer i bilerne der sikrer en reel virksomhedsdrift, en branche der arbejder på at egenregulering, hvor ordnede arbejdsforhold og overenskomstdækning af medarbejderne er i fremdrift og en formodning om et erhverv, der gennem skattebetalinger med til at bidrage positivt til den fælles danske samfundsøkonomi.

Jo - der er problemer, i sær i tyndtbefolkede områder, hvor uregulerede OST tilladelser til underbetaling og på andre konkurrencevilkår presser de regulerede og overenskomstdækkede taxivirksomheder. En tendens vi også er begyndt at se i de større byer.

Vi må imidlertid udtrykke vores bekymring for, at man, via de påtænkte nye tiltag, ikke skaber et nyt taxierhverv i Danmark, men afvikler taxierhvervet i Danmark.

Med venlig hilsen



Jens Vegge Bjørck

Direktør

Mobil 22 22 22 03

jvb@dta-taxi.dk