



# nr. 1542 fra erhvervsmæssig i personbiler



# Kronologisk fortegnelse over betænkninger

## 2010

- 1513 Betænkning om optagelse og protokollering af forklaringer i straffesager
- 1514 Betænkning om farlige hunde
- 1515 Betænkning om det videnskabetiske komitesystem i Danmark
- 1516 Betænkning om offentlige myndigheders offentliggørelse af kontrolresultater, afgørelser mv.
- 1517 Beretning om elektronisk aftaleindgåelse og handel
- 1518 Betænkning om ægtefælleskifte
- 1519 Betænkning om revision af dødsboskifteloven
- 1520 Betænkning om huseftersynsordningen
- 1521 Betænkning om insiderhandel
- 1522 Reform af den civile retspleje VI
- 1523 Betænkning om en fremtidig statsadvokatorordning

## 2011

- 1524 Betænkning om revision af hundeloven
- 1525 Betænkning om konkurskarantæne
- 1526 Betænkning om tilhold, opholdsforbud og bortvisning
- 1527 Provstestillingen og provstiets funktion
- 1528 Betænkning om revision af reglerne om forkyndelse

## 2012

- 1529 Betænkning om PET og FE
- 1530 Reform af den civile retspleje VII
- 1531 Straffudmåling - samspillet mellem lovgiver og domstole
- 1532 Betænkning om indsamlinger
- 1533 Kommunale udgiftsbehov og andre udligningsspørgsmål
- 1534 Straffelovrådets betænkning om seksualforbrydelser
- 1535 Gennemførelse af direktivet om bekæmpelse af forsinket betaling i handelstransaktioner
- 1536 Aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)

## 2013

- 1537 Ministrenes særlige rådgivere - et serviceeftersyn
- 1538 Afsættelse af borgmesteren og forberedelse af byrådsmøder
- 1539 Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden
- 1540 Gennemførelse af direktivet om forbrugerrettigheder
- 1541 Rapport fra tværministeriel arbejdsgruppe om revision af de danske visumregler

**Betænkning fra udvalg om  
erhvervsmæssig befordring i  
personbiler**



# Indhold

<b>0. Sammenfatning og anbefalinger .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Indledning.....</b>	<b>10</b>
1.1 Kommissorium.....	10
1.2 Udvalgets opgaver.....	10
1.3 Udvalgets sammensætning.....	13
<b>2. Den erhvervmæssige personbefordring i Danmark.....</b>	<b>15</b>
2.1 Hvad omfatter den erhvervmæssige personbefordring?.....	15
2.2 Statistik belysning af den erhvervmæssige personbefordring.....	18
2.3 Limousinekørsel.....	25
2.4 Sygetransport.....	26
2.5 Tilladelser til offentlig servicetrafik (tidligere EP-tilladelser) .....	26
<b>3. Regulering .....</b>	<b>27</b>
3.1 Indledning.....	27
3.2 Tilladelser – fælles bestemmelser .....	28
3.3 Regler for taxier .....	31
3.4 Regler for limousinekørsel .....	43
3.5 Regler for sygetransport .....	44
3.6 Regler for offentlig servicetrafik.....	45
<b>4. Samspelet mellem de forskellige reguleringsmekanismer.....</b>	<b>46</b>
4.1 Indledning.....	46
4.2 Antalsbegrænsningen, den geografiske begrænsning og rådighedsforpligtelsen .....	47
4.3 Antalsbegrænsning og personligt drevne virksomheder.....	50
4.4 Antalsbegrænsning og maksimaltakster .....	51
4.5 Bestillingskontorer og tilslutningskravet.....	54
4.6 Bestillingskontorer og maksimaltakster .....	56
4.7 Begrænsning i anvendelse af køretøj og rådighedsforpligtelsen .....	57
4.8 Det decentrale princip og antalsbegrænsning/geografisk begrænsning .....	58
4.9 Kommuner og regioners trafikindkøb.....	58
4.10 Samspil mellem særlige skatte- og afgiftsregler og sikkerhed i taxier.....	60
<b>5. Offentlig indkøbt trafik .....</b>	<b>61</b>
5.1 Kommuner og regioners indkøb af trafik.....	61
5.2 Flextrafik .....	65
5.3 Kommunale indkøb af trafik .....	90
<b>6. Praxis i kommunerne .....</b>	<b>94</b>
6.1 Indledning.....	94

6.2	Spørgeskemaundersøgelse i kommunerne.....	94
6.3	Casebeskrivelse af udvalgte kommuner .....	106
<b>7.</b>	<b>Taxibetjening, tilgængelighed og brugertilfredshed .....</b>	<b>133</b>
7.1	Indledning.....	133
7.2	Taxitilgængelighed: Antallet af taxier i kommunerne .....	133
7.3	Forbrugernes opfattelse af kvaliteten i taxibetjeningen .....	145
7.4	Klager over taxibetjeningen .....	151
<b>8.</b>	<b>Løn- og arbejdsvilkår for chauffører .....</b>	<b>155</b>
8.1	Indledning.....	155
8.2	Aflønningsforhold for chauffører.....	155
8.3	Arbejds miljø for chauffører.....	166
<b>9.</b>	<b>Erfaringer fra udlandet .....</b>	<b>169</b>
9.1	Baggrund.....	169
9.2	Det internationale spørgeskema .....	169
9.3	Erfaringer med ændret taxiregulering fra Sverige og Holland.....	179
<b>10.</b>	<b>Universaltilladelse .....</b>	<b>189</b>
10.1	Universaltilladelse .....	189
10.2	Afgrænsning af universaltilladelse.....	192
10.3	Konsekvenser for den øvrige regulering på taxiområdet.....	203
10.4	Implementering af en universaltilladelse .....	206
10.5	Skitser til en model.....	207
<b>11.</b>	<b>Kørselskontorer .....</b>	<b>212</b>
11.1	Indledning.....	212
11.2	Forudsætninger .....	212
11.3	Generelle overvejelser om konkurrenceregulering af kørselskontorer. ....	213
11.4	Modelskitser for en regulering af kørselskontorer.....	219
<b>12.</b>	<b>Sammenfatning .....</b>	<b>233</b>
12.1	Udviklingstendenser og sektorens udfordringer og muligheder .....	234
12.2	De centrale aktører i sektoren.....	241
12.3	Taxibetjeningen i byen og på landet .....	248
12.4	Den teknologiske udvikling i sektoren.....	252
12.5	Arbejdsvilkår for medarbejderne.....	253
12.6	Overordnede målsætninger for branchens udvikling – Afbalancerede hensyn	255
12.7	Muligheder for en bedre lovgivning.....	256
12.8	Overgangsordninger .....	281
12.9	Teknologikommission .....	281

# 0. Sammenfatning og anbefalinger

Udvalget om erhvervmæssig personbefordring har gennemgået og analyseret den erhvervmæssige persontransport med køretøjer med mindre end 9 personer, dvs. taxilovens område, der omfatter almindelig taxikørsel, offentlig service-tilladelser, sygetransport og limousinekørsel.

Den omfattende udredning viser, at den almindelige taxi er en central del af det samlede transportsystem. Taxien løser således en lang række vigtige transportopgaver for både privatpersoner, virksomheder og offentlige serviceinstitutioner. For nogle mennesker er taxien i praksis helt afgørende for, at man kan deltage i almindelige dagligdags aktiviteter.

Samfundsøkonomisk og miljømæssigt er den almindelige taxi også en hensigtsmæssig transportform i de rejserelationer og på de tidspunkter af døgnet, hvor der ikke er grundlag for f.eks. kollektiv transport i form af busser eller tog. Sygetransporter og offentlig service trafik løser ligeledes vigtige samfundsmæssige opgaver, der har stor betydning for den enkelte borger.

Det er derfor vigtigt, at den samlede sektor får mulighed for fortsat at udvikle sig i forhold til de mange behov, den opfylder i samfundet. Sektoren står imidlertid overfor en række udfordringer.

Der er i dag tale om en usædvanligt omfattende og kompleks regulering på området med komplicerede tilladelsessystemer, og for den almindelige taxi geografiske begrænsninger for den enkelte vognmand og adgangsbegrænsninger, som kan gøre det svært for nye virksomheder at komme ind på markedet, og som hindrer, at dygtige vognmandsvirksomheder kan vokse. Reguleringen er oprindeligt udformet for at sikre en vis tilgængelighed til taxier i hele landet og forbrugerbeskyttelse.

Reguleringen bidrager i dag til at begrænse fleksibiliteten på det samlede marked for erhvervmæssig personbefordring og sætter begrænsninger for sektorens udvikling og den dygtige vognmands mulighed for at betjene kunderne og udvikle forretningen. Der er derfor behov for at skabe en større dynamik på markedet, ligesom det vil være en fordel generelt at forenkle reguleringen i lighed med udvik-

lingen i andre dele af transportområdet som helhed. Der er således grundlæggende behov for en modernisering af den omfattende regulering.

Gennemgangen viser imidlertid også, at de enkelte elementer i den komplekse regulering ikke kan ses isoleret fra hinanden. Hvis man ændrer ét element i reguleringen, vil det kunne få konsekvenser for effekten af andre dele af reguleringen. En reform af området kræver derfor varsomhed og omtanke. Svaret på udfordringerne er ikke blot at afskaffe hele den eksisterende regulering uden videre. Det viser også erfaringerne fra udlandet. Konklusionen er, at der er behov for at gå til den fremtidige regulering med helt nye og gennemtænkte vinkler, der ikke hverken blot justerer de eksisterende regler eller er en blind liberalisering, der ikke tager højde for de særlige forhold, der gør sig gældende på taxiområdet.

Sektoren er under forandring. Nye teknologier får stadig større betydning og miljøkrav har gjort vognparken mere grøn. Samtidig har udviklingen i den kollektive trafik og det stigende bilejerskab i Danmark betydning for markedet. Dertil kommer, at mange vognmænd har været økonomisk udfordrede i de senere år under finanskrisen.

Kundekredsen er stadig mere opdelt, og den "traditionelle" taxikørsel, hvor en kunde præjer en vogn på gaden eller bestiller en tur hos bestillingskontoret, betyder relativt mindre for mange vognmænd. I store dele af landet er kommuner, regioner og trafikselskaber storkunder i tilknytning til den offentlige velfærds-service, og de udgør for mange vognmænd halvdelen af den samlede omsætning. Samtidig har større private virksomheder ofte faste betjeningsaftaler med bestillingskontorene. Dette bør afspejles i en fremtidig taxilov.

Hensynet til brugerne, herunder også brugere med særlige behov, spiller en central rolle i forhold til reguleringen af branchen.

Gennemgangen af området har på den baggrund givet anledning til følgende overvejelser og konklusioner:

- Der er behov for en forenkling og modernisering af hele taxilovgivningen i lighed med de moderniseringstiltag, der er gennemført indenfor andre dele af transportsektoren i de seneste par årtier. Taxisektoren skal have bedre rammer for at kunne udvikle sig og løse de mange vigtige opgaver.



- Det foreslås at indføre en tidssvarende *universaltilladelse*, som erstatter det nuværende komplicerede tilladelsessystem med separate tilladelser til henholdsvis almindelig taxikørsel, sygetransporter, limousinekørsel og offentlig service trafik.
- En universaltilladelse vil kunne medføre en reel regelforenkling og være en naturlig ramme for at løse den samlede regulering, herunder for en afskaffelse af antalsbegrænsningen og en lempelse af de geografiske begrænsninger, som den enkelte vognmand oplever. En universaltilladelse kan udformes på flere måder, og der skal tages stilling til, hvor vidtgående den skal være. Udvalget har udarbejdet en række modeller til belysning af mulighederne.
- Samtidig kan sektorens udvikling som helhed styrkes ved at give en anderledes og stærkere rolle til *bestillingskontorerne*. Ved at tage udgangspunkt i bestillingskontorerne kan de blive en central og stærk aktør i en fremtidig regulering, som blandt andet kan være med til at sikre implementeringen af nye teknologier, en rimelig betjening i hele landet, og at et mindre reguleret marked ikke fører til uholdbare tilstande på markedet. Samtidig skal adgangen til at oprette og drive et bestillingskontor ændres.
- Indførelsen af en egentlig universaltilladelse og tildelingen af en stærkere rolle til bestillingskontorerne vil tilsammen være en nøgle til at modernisere regulering af taxibranchen. Udvalget har opstillet og beskrevet forskellige konkrete modeller for både universaltilladelsen og bestillingskontorernes rolle, og foreslår, at der på den baggrund udarbejdes en grundig beskrivelse af en eller flere robuste modeller, som kan drøftes politisk.
- Virksomhedsformen på taxiområdet skal gøres fleksibel, så den ikke som i dag begrænses til kun at bestå af personligt ejede virksomheder. Det vil, sammen med afskaffelsen af antalsbegrænsningen, give et bedre grundlag for vækst og innovation hos den enkelte virksomhed.
- Der er betydelig fokus på taxibetjeningen i tyndt befolkede områder. Udvalget har derfor haft grundige drøftelser af problemstillingen og forskellige modeller til håndtering af udfordringerne.
- Det kan ikke dokumenteres, at der er et generelt problem med betjening af tyndt befolkede områder i landet som helhed, men der synes at være udfordringer med tilgængeligheden af taxier i visse områder. Der er derfor behov for øget opmærksomhed om de muligheder, der findes indenfor den eksisterende lovgivning, men der er også grundlag for implementering af nye målrettede instrumenter.

Der findes ikke én samlet model, som indenfor realistiske økonomiske rammer kan garantere et bestemt niveau for taxibetjeningen i alle dele af landet på alle tidspunkter af døgnet. Men der er en række instrumenter, som kan tages i anvendelse for at forbedre forholdene lokalt i de områder, hvor der er særlige udfordringer og problemer.

Udvalget skal herefter pege på følgende:

- Øget anvendelse af takstinstrumentet, således at takstfastsættelsen i kommuner med særlige udfordringer i højere grad tilgodeser betjeningen af tyndt befolkede områder. Der findes allerede i dag en række muligheder inden for lovgivningen, men der kan være behov for f.eks. bedre rammer for lokale forsøgsordninger, som er tilpasset de lokale behov for udfordringer.
- Nye stærkere kørselskontorer skal kunne bidrage til at sikre en rimelig service i det område, de betjener. Udvalget foreslår adgang til oprettelse af såkaldte kørselskontorer, der kan drives i selskabsform, selv kan være indehavere af tilladelser og selv kan byde på adgang til kørsel inden for bestemte geografiske rammer. Kontoret forpligter sig derigennem også til at betjene området indenfor på forhånd fastsatte rammer.
- I særlige tilfælde, hvor en kommune eller dele af kommunen ikke taxibetjenes, kan der – undtagelsesvist - åbnes mulighed for en koncessionsmodel, hvor kommunen får mulighed for at tilbyde en lokal koncession til vognmænd eller bestillingskontorer, som vil betjene området, hvis markedet ikke selv kan løse opgaven. Det skal sikres, at en sådan model ikke er hindrende for konkurrencen, og den bør derfor godkendes af Trafikstyrelsen først.
- En væsentlig del af branchens forretningsområde består af kørsel for offentlige myndigheder. Det er vigtigt, af bl.a. udgiftspolitiske hensyn, at en ændring i lovgivningen ikke fører til en svækkelse af konkurrencen om de offentlige kørselsopgaver.
- Der er flere eksempler på gode samarbejdsmodeller mellem den enkelte kommune og de lokale vognmænd. Det er vigtigt, at der i de enkelte kommuner er opmærksomhed på taxiernes betydning for det lokale transportsystem, herunder en systematiseret dialog mellem kommunen og vognmændene.
- Det er vigtigt, at der i en fremtidig regulering sikres en god forbrugerbeskyttelse med klar klageadgang og effektive sanktionsmuligheder, der kan omfatte en styrkelse af adgangen til f.eks. at suspendere føreres mulighed for at udføre kørsel i en kortere eller længere periode, en forbedring af de eksisterende

klagemuligheder, en landsdækkende klagemulighed eller ved oprettelse af et egentligt klagenævn.

- Det er et vigtigt hensyn, at mennesker med et handicap med en ny regulering ikke får forringet deres muligheder for at få opfyldt deres særlige transportbehov. En ændret regulering bør eksempelvis ikke medføre en u hensigtsmæssig indskrænkning af adgangen til køretøjer med lift, mv. Det gælder både i forhold til de lovpligtige kørselsordninger og i forhold til at skabe en høj tilgængelighed i øvrigt som almindelige kunder på taxiområdet.
- Det er vigtigt at sikre gode arbejdsvilkår for medarbejdere i branchen – herunder i forhold til lønvilkår, hvor det skal stå helt klart, hvilke regler der gælder, herunder at typen af kørsel er afgørende for aflønningsformen og ikke tilladelsesformen. Det anbefales derfor bl.a. som følge af den seneste dom på området, at reglerne præciseres i lovgivningen.
- Der er en markant teknologisk udvikling i taxibranchen, og der er ingen tvivl om, at dette får stadigt større betydning for sektoren, herunder både kundebetjeningen og de tekniske krav til taxierne. Det er vigtigt, at lovgivningen, herunder ny lovgivning, ikke er en barriere for den teknologiske udvikling i branchen. Udvalget foreslår, at der nedsættes en teknisk arbejdsgruppe om branchens teknologi med deltagelse af branchen, myndighederne og forbrugerne.
- I forbindelse med en fremtidig ændring af reguleringen bør spørgsmålet om den skatte- og afgiftsmæssige behandling af køretøjer indgå som et element. Det anbefales tillige, at uddannelseskravene i forbindelse med indførelsen af en universaltilladelse i videst muligt omfang harmoniseres på tværs af kørselstyper.
- Det skal afklares, hvorledes der efter en lovændring kan følges op på, om det nye lovgrundlag opfylder de målsætninger, der var formålet med ændringen af reguleringen.
- Der er i forbindelse med indførelse af en ny regulering behov for en rimelig overgangsordning. Alle nye tilladelser vil blive udstedt som universaltilladelser. Ved udløb af allerede udstedte tilladelser udstedes universaltilladelser, hvis vognmanden opfylder kravene herfor.

# 1. Indledning

## 1.1 Kommissorium

Der har i en længere periode været en efterspørgsel i den transportpolitiske debat efter at se samlet på persontransportlovgivningen. Det udspringer dels af et ønske om at sikre et rimeligt serviceniveau i hele landet, dels af et ønske om at sikre lige konkurrencevilkår for kørsel på de forskellige tilladelsestyper. Endvidere ønskes en mere effektiv konkurrence inden for serviceerhvervene.

Der nedsættes på den baggrund et udvalg, som skal undersøge, hvordan der kan skabes et stærkt personbefordringserhverv til gavn for forbrugere, erhvervet og det offentliges indkøb af kørsel.

Udvalgets arbejde skal resultere i konkrete forslag til en ændring af taxiloven, som samlet set tilgodeser et rimeligt serviceniveau for forbrugeren, mulighed for en fleksibel forretningsdrift for erhvervet og et hensigtsmæssigt offentligt indkøb af kørselsopgaver. Forslagene skal tage højde for en fortsat høj forbrugerbeskyttelse, minimering af skattesnyd og rimelige rammer for taxibetjening i yderområder.

En forudsætning for udvalgets arbejde er, at resultaterne skal være økonomisk neutrale for det offentlige.

## 1.2 Udvalgets opgaver

På baggrund af de drøftelser, der har været blandt aktørerne på området i en længere periode op til og under behandlingen af lovforslaget om ændring af taxiloven (L 78), samler udvalgets opgaver sig om tre temaer:

### 1.2.1 De forskellige tilladelsestyper og rammevilkår

Der skal ses på muligheden for en samordning og ligestilling af de forskelligeartede vilkår, som de forskellige tilladelsestyper er underlagt, herunder muligheden for en fleksibel forretningsdrift på tværs af taxi, limousine, sygetransport og offentlig servicetrafik.

På den baggrund skal udvalget bl.a.:

- Undersøge hensigtsmæssigheden af også at inddrage buskørselsområdet i udvalgets arbejde, herunder hvilke fordele og ulemper det eventuelt ville medføre.
- Undersøge muligheden for en mere fleksibel forretningsdrift på tværs af taxi, limousine, sygetransport og offentlig servicetrafik, herunder afgiftsspørgsmål.
- Se på rammevilkårene for taxi, herunder antalsbegrænsning, geografisk begrænsning, rådighedsforpligtelse og mulighed for organisering i selskabsform med henblik på eventuelt at indføre en ”universaltilladelse”.
- Se på muligheden for at fastsætte obligatorisk tilslutning til et bestillingskontor, således at reguleringens genstand bliver bestillingskontorerne i stedet for som i dag den enkelte vognmand. Det skal overvejes, om der herved vil være et større incitament til at imødekomme forbrugerne og servicere markedet bredt – både geografisk og rådighedsmæssigt – samt om der kan opnås en øget konkurrence mellem bestillingskontorer med henblik på billigere tilslutningsafgifter.
- Se på muligheden for en differentiering af maksimaltaksten for at fremme en priskonkurrence mellem aktørerne, herunder se på en beskyttelse af forbrugeren f.eks. via en klar skiltning af prisniveauet på køretøjerne.
- Beskrive de forskellige måder, hvorpå trafikselskaberne samt regioner og kommuner udbyder kørsel på, og hvilke konsekvenser de har for kørselsmarkedet, herunder dynamikken på markedet.
- Undersøge administrationsomkostningerne i forbindelse med trafikselskabernes kørselskoordination, herunder se på mulighederne for at minimere og effektivisere disse. Der skal i den forbindelse også ses på mulighederne for anvendelse af ny teknologi.

### 1.2.2 Serviceniveau

Regeringen ønsker et Danmark i balance, hvor mulighederne for at bo og skabe vækst og erhvervsudvikling skal være gode i hele landet. Således skal der også være gode rammer for at imødekomme borgernes forskelligartede transportbehov, uanset hvor man bor.

Derfor skal taxilovgivningen give gode rammer for betjening af både byer og udkantsområder.

Der er fra flere sider blevet påpeget en nedgang i landtaxier, hvilket giver problemer for forbrugere og erhvervet på landet. En del af faldet kan imidlertid tilskrives kommunalreformen, som har medført, at flere taxier er blevet tilsluttet et bestillingskontor og således ikke betragtes som landtaxier længere. Endvidereses taxiproblematikken at være en del af den samlede konjunkturændring i udkantsområderne, som blandt andet skyldes forandringer i erhvervsstrukturen, befolkningssammensætningen samt koncentration af erhverv og bosætning i og omkring de større byer.

Der skal derfor ses på spørgsmålet om, hvordan der på balanceret vis kan sikres et rimeligt serviceniveau i sektoren, herunder i landdistrikterne.

Der skal i den forbindelse også ses på andre virkemidler end lovgivning, f.eks. at se nærmere på hensigtsmæssige løsninger, som kommuner eller erhvervet allerede anvender i dag.

På den baggrund skal udvalget bl.a.:

- Se på, hvordan der kan sikres en passende tilgængelighed af taxier, herunder geografisk.

Udarbejde et idékatalog til betjening af landdistrikterne, som kan anvendes inden for lovgivningens rammer, f.eks. via takstinstrumentet.

### 1.2.3 Arbejds- og lønvilkår for chauffører

Taxiloven indeholder – ligesom busloven – en bestemmelse om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Ved udtrykket ”pågældende kollektive overenskomster” forstås de kollektive overenskomster, der afspejler det niveau, der generelt er i branchen.

Taxiområdet har både landsdækkende og lokale overenskomster, og disse har så forskellige vilkår, at det ikke er muligt at fastsætte en såkaldt branchestandard på taxiområdet.

Endvidere ses en tendens hen imod at anvende provisionsbaserede taxioverenskomster for chauffører, der kører på tilladelser til offentlig servicetrafik, uanset at chaufføren ikke har indflydelse på fastlæggelse af hverken opgavemængden eller størrelsen af omsætningen.

På den baggrund skal udvalget bl.a.:

- Se på mulighederne for at forbedre ovenstående situation, f.eks. ved at se på hvem aftaleparterne er i forbindelse med aftaler om overholdelse af arbejds- og lønvilkår.
- Se på aflønning af chauffører, som kører offentlig servicetrafik med henblik på at sikre en timeløsløsning i modsætning til en provisionsaflønning.

### 1.3 Udvalgets sammensætning

Claus Baunkjær, formand for udvalget

Lena Nielsen, Danske Handicaporganisationer

Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv

Per Henriksen, Dansk Industri

Trine Wollenberg, Dansk Taxi Råd

Dorthe Nøhr Pedersen, Trafikselskaberne i Danmark

Steen Bundgaard, Danske Busvognmænd

Tina Pedersen, Fagligt Fælles Forbund

Allan Andersen, 3F Transportgruppen

Ejner Larsen, Centralforeningen for Taxiforeninger i Danmark

Jens Vegge Bjørck, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening

Tommy Jensen, Arbejdsgiverforeningen for taxivognmænd i Danmark

Frida Gisladóttir, Taxinævnet i Region Hovedstaden

Morten Rix-Møller, Brancheforeningen for Forretningslimousiner

Mads Mølgaard Braüner, Forbrugerrådet

Erling Friis Poulsen, Kommunernes Landsforening

Johan Nielsen, Danske Regioner

## 14. | Betænkning fra udvalg om erhvervmæssig befordring i personbiler

Allis Ougaard og Joel Nielsen, Skatteministeriet

Uffe Andreasen, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter

Jacob Schaumbug-Müller, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Tine Lund Jensen, Transportministeriet

Keld Ludvigsen og Niels Remmer, Trafikstyrelsen

### **Sekretariatet:**

Kirstine Rødgaard Madsen, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Marianne Winther og Lis Caspersen, Trafikstyrelsen

Erik Toft, Transportministeriet

Udvalget har holdt 12 møder fra efteråret 2012 til sommeren 2013.



## 2. Den erhvervsmæssige personbefordring i Danmark

### 2.1 Hvad omfatter den erhvervsmæssige personbefordring?

Erhvervsmæssig personbefordring er en økonomisk aktivitet, hvis hovedformål er produktion af transportydelser med henblik på afsætning på et marked mod betaling.

Der foregår erhvervsmæssig produktion af transportydelser med fly-, bus-, tog- og færge og personbiler. Det, der karakteriserer taxitrafikken er, at den normalt er skræddersyet til den enkelte kundes behov mens den øvrige erhvervsmæssige trafik primært er indrettet på at betjene mere ensartede behov blandt en større gruppe af brugere. Over for den erhvervsmæssige personbefordring står produktion af transportydelser til eget forbrug primært med personbiler.

Udviklingen i den samlede transport kan opgøres på forskellige måder, men en opgørelse fra Danmarks Statistik viser, at den samlede erhvervsmæssige transport målt ved antallet af personkilometer er vokset med 16 pct. i de seneste 20 år og udgør knap 20 pct. af den samlede persontransport, jf. tabel 2.1.

Tabel 2.1 | Udviklingen i det samlede transportarbejde

				Ændring (pct.)	Andele (pct.)		
	1991	2001	2011		1991	2001	2011
mio. personkm	1991	2001	2011	1991 – 2011	1991	2001	2011
Erhvervsmæssig	12.704	14.059	14.712	+16	18	19	19
Ikke erhvervsmæssig	56.534	59.439	64.158	+13	82	81	81
I alt	69.238	73.498	78.870	+14	100	100	100

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, PKM1

Målt efter det udførte transportarbejde udgør taxikørslen ca. 2,5 pct. af det samlede erhvervsmæssige persontransportarbejde i Danmark. I 2011 svarer det samlede transportarbejde til, at hver dansker i gennemsnit kørte omkring 70 km med taxi om året.

## 2.1.1 Regulering af erhvervmæssig personbefordring

Buskørslen og den øvrige erhvervmæssige personbefordring er i betydeligt omfang reguleret gennem EU. Reguleringen af taxikørslen er derimod fortsat et nationalt anliggende i hele Europa.

Taxiloven i Danmark omfatter den erhvervmæssige personbefordring med personbiler. Formelt defineres erhvervmæssig personbefordring i taxibekendtgørelsens § 1, stk. 1, på følgende måde:

- kørsel med personer uden en nærmere tilknytning til den person, der udfører eller lader kørslen udføre,
- kørsel, der udføres mod vederlag, dvs. at der tages betaling for kørslen eller
- kørsel, der udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

*Taxiloven* omfatter erhvervmæssig personbefordring i køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet. Der er fire tilladelsestyper for erhvervmæssig personbefordring indenfor taxiloven: taxitilladelse, limousinetilladelse, tilladelse til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik:

*Taxitilladelse* udstedes af kommunalbestyrelsen og giver ret til at udføre taxikørsel. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området - den såkaldte antalsbegrænsning.

*Limousinetilladelse* udstedes af kommunalbestyrelsen og kan kun anvendes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale, f.eks. repræsentationskørsel, bryllupskørsel og lignende kørsel i køretøjer med særlig indretning, udstyr og lignende. Kommunalbestyrelsen vurderer behovet for den ansøgte kørsel inden for kommunen. Denne form for kørsel kan også udføres af en taxi.

*Sygetransporttilladelse* udstedes af kommunalbestyrelsen og giver ret til befordring af personer henvist til sundhedsfaglig behandling og personer, der på grund af sygdom eller handicap er afskåret fra eller kun med besvær kan benytte

almindelige befordringsmidler, herunder taxi. Der er ingen antalsbegrænsning for sygetransporttilladelser. Denne form for kørsel kan også udføres af en taxi.

*Tilladelse til offentlig servicetrafik* udstedes af Trafikstyrelsen og giver ret til at udføre offentlig servicetrafik (almindelig rutekørsel) for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber. Der er ingen antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik. Denne form for kørsel kan også udføres af en taxi.

Erhvervmæssig personbefordring omfatter i medfør af *busloven* rutekørsel og anden form for buskørsel end rutekørsel. Kørslen skal udføres i et dansk indregistreret køretøj, som er indrettet til befordring af mere end ni personer, føreren medregnet.

*Busloven* opererer med en enkelt tilladelsestype, nemlig tilladelse til erhvervmæssig buskørsel. Hvis virksomheden derudover ønsker at udføre rutekørsel, dvs. regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst tre kørselsdage og mindst én gang om ugen, kræves til tilladelse til rutekørsel i henhold til trafikselskabsloven eller kontrakt med et trafikselskab omfattet af trafikselskabsloven.

Den erhvervmæssige personbefordring på vej er i sig selv et vigtigt erhverv og en central del af det samlede transportsystem i Danmark. En effektiv persontransport er med til at forene målet om høj mobilitet med målene om en effektiv transportsektor, en sikker trafikafvikling og et bedre miljø.

### **Aktører og myndigheder på taxiområdet m.v.**

Inden for taxiloven består erhvervet af vognmænd og chauffører, som har et indbyrdes arbejdsgiver-/arbejdstager forhold. Endvidere er der bestillingskontorer, som koordinerer taxikørslen for vognmændene. Hertil kommer brugerne af serviceydelse, som tilbydes af personbefordringserhvervet – det er privatpersoner, erhvervsdrivende og myndigheder.

De relevante myndigheder på området er kommuner, regioner og staten. Rollefordelingen er således, at kompetencen ifølge taxiloven ligger hos kommunerne og hos fælleskommunale myndigheder, herunder Taxinævnet i Region Hovedstaden.

Kommunerne og Taxinævnet udsteder således taxitilladelser, udsteder førerkort til taxichauffører, godkender bestillingskontorer, fører tilsyn med indehavere af tilladelser og godkendelser i henhold til loven og tilbagekalder tilladelser og godkendelser i henhold til loven.

Kommuner og regioner indkøber transportydelse enten selv eller via trafikelskaber, som ejes af kommuner og regioner.

Trafikstyrelsens opgaver i henhold til loven er, at udstede bestemmelser, og at afgive vejledende udtalelser om, hvorledes lovgivningen skal anvendes. Trafikstyrelsen har – bortset fra enkelte forhold - ikke myndighedsbeføjelse på taxiområdet. Herudover udsteder Trafikstyrelsen tilladelser til offentlig servicetrafik.

Tilsynet med området ligger hos den myndighed, der udsteder den pågældende tilladelse.

### Boks 2.1 | Den nuværende taxilov

LBK nr. 107 af 30. januar 2013 med tilhørende bekendtgørelser (nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel mv., nr. 1176 af 12. december 2011 om energi- og miljøkrav, nr. 967 af 12. oktober 2009 om erhvervmæssig befordring af personer i køretøjer, som de pågældende råder over, nr. 1740 af 22. december 2006 om ændring af bekendtgørelse om særlige krav til taxier mv. og nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier mv.).

## 2.2 Statistik belysning af den erhvervmæssige personbefordring

Ved erhvervmæssig persontransport forstås her tog, bus og taxitrafikken.

I 2011 var der ca. 19.000 fuldtidsbeskæftigede inden for den del af persontransporterhvervet som vedrører rutebuskørsel, taxi og turistkørsel i Danmark, jf. tabel 2. Ifølge denne opgørelse udgør taxikørsel godt 6.000 fuldtidsbeskæftigede. Antallet af fuldtidsbeskæftigede på taxiområdet er forøget med i alt 2,7 pct. fra 2006 til 2011.

Tabel 2.2 | Fuldtidsbeskæftigede indenfor taxi og bus 2006 - 2011

Fuldtidsbeskæftigede	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Ændring fra 2006-2011 (pct.)
Rutebuskørsel	9.470	10.180	10.097	10.227	10.091	9.900	4,5
Taxikørsel	5.955	6.052	5.989	6.171	6.194	6.113	2,7
Turistkørsel	3.290	3.347	3.174	3.256	3.344	3.302	0,4
I alt	18.715	19.579	19.433	19.654	19.629	19.315	3,2

Kilde: Statistikbanken, ERH 17

Det svagt stigende antal fuldtidsbeskæftigede inden for taxikørslen er sket samtidig med, at der er sket en tilbagegang i antallet af arbejdssteder og i antallet af jobs jf. tabel 2.3:

Tabel 2.3 | Taxikørsel – Udvikling i antal af job og antal af fuldtidsbeskæftigede

	Indeks 2006=100						
	2006	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Antal fuldtidsbeskæftigede	5.955	100	102	101	104	104	103
Arbejdssteder ultimo november	2.984	100	100	96	96	90	82
Job ultimo november	12.636	100	100	88	87	83	81
Antal taxier	5.499	100	102	102	103	101	97

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, ERH 17 og BIL11

Deltidsbeskæftigelsen er faldet på taxiområdet, men i forhold til andre dele af persontransporterhvervet er den stadig betydelig. Antallet af job i forhold til antallet af fuldtidsbeskæftigede ligger i 2011 på 0,6 i taxierhvervet, på 0,8 i turistbuskørslen og på over 0,9 i tog-og bustrafikken.

Målt efter omsætning udgjorde taxikørslen 22pct. af den samlede omsætning inden for det landbaserede persontransporterhverv i 2010. Før finanskrisen lå andelen på over 25 pct.

Tabel 2.4 | Omsætning i personbefordringserhvervet (mia.kr. årets priser)

Omsætning (mia. kr. årets priser)	2006	2007	2008	2009	2010
Tog- og bustrafik	18,1	18,0	22,0	23,2	23,5
Taxikørsel	4,9	5,1	5,4	5,1	5,3
I alt	23,0	23,1	27,4	28,4	28,8
Andel taxi (procent)	27%	28%	24%	22%	22%

Kilde: Danmarks Statistik, særkørsel på den generelle firmastatistik

Udviklingen i de senere år skal tolkes med forsigtighed, herunder i lyset af finanskrisen. Men nedgangen i taxiernes andel af den samlede omsætning kan hænge sammen med at efterspørgslen efter taxikørsel er mere indkomstfølsom end efterspørgslen efter kollektiv trafik.

Tabel 2.5 nedenfor viser en nærmere beskrivelse af udviklingen i omsætningen og det økonomiske resultat i taxierhvervet baseret på en særkørsel på Danmarks Statistiks generelle firmastatistik.

Tabel 2.5 | Omsætning i taxierhvervet (mio. kr. årets priser)

	2006	2007	2008	2009	2010
Omsætning	4.853,0	5.130,8	5.389,1	5.135,1	5.291,4
Omsætning pr taxi	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0
Løn og pension	1.941,4	2.000,5	2.206,8	2.094,5	2.142,6
Ordinært resultat	854,1	849,6	721,9	785,6	852,4
Anlægsaktiver	1.777,7	1.882,5	1.940,6	1.872,5	1.702,6
Investeringer netto	235,2	269,1	233,1	184,3	114,9
Antal firmaer	3.099	3.098	3.118	2.957	2.801

Kilde: Danmarks Statistik, særkørsel på den generelle firmastatistik

Tabel 2.6 viser udviklingen i det ordinære resultat i procent om omsætningen.

Tabel 2.6 | Resultat i forhold omsætning i personbefordringserhvervet

<b>Ordinær resultat/omsætning</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Taxi	18%	17%	13%	15%	16%
Tog- og bustrafik	9%	7%	5%	5%	-1%

Kilde: Danmarks Statistik

Det ordinære resultat udgør godt 15 pct. af omsætningen i taxierhvervet mod omkring 5 pct. i den øvrige personbefordring. En del af forklaringen på denne forskel kan formentlig findes i at mange taxier køres af vognmændene selv.

Omsætningen pr. taxi er formentlig højere i Hovedstadsområdet end i resten af landet og varierer typisk efter, om det alene er vognmanden, der kører bilen eller om chauffører og vognmænd i fælleskab kører taxien.

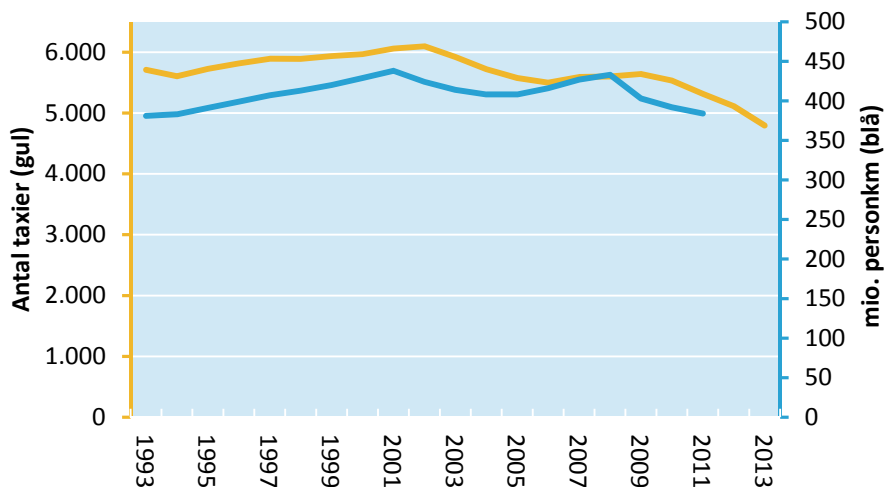
Tabel 2.7 | Gennemsnitlig omsætning for en taxi i Storkøbenhavn 2006 – 2011 (kroner)

	<b>Chaufførbetjent taxi</b>	<b>Vognmandsbetjent taxi</b>
2011	1.142.390	514.408
2010	1.157.150	522.054
2009	1.047.000	488.000.
2008	1.124.000	514.000.
2007	1.148.000	533.000
2006	1.088.346	516.400.

Kilde: Taxinævnet i Region Hovedstaden

Med trafikarbejdet opgøres det antal kilometer, som de forskellige transportmidler tilbagelægger i en periode. Med transportarbejdet opgøres til gengæld det antal kilometer, henholdsvis personer eller gods tilbagelægger. Trafikarbejdet udtrykker derfor, hvor stor "belastningen" fra trafikken er på infrastrukturen, mens transportarbejdet siger noget om, hvor meget personer transporterer sig.

Figur 2.1 | Antal taxier og transportarbejdet med taxi



Siden 1993 har det udførte persontransportarbejde med taxi varieret - i store træk svarende til konjunkturudviklingen. Taxikørslen ligger på omkring 1 pct. af det samlede transportarbejde i Danmark.

Antallet af taxier har på tilsvarende vis som persontransportarbejdet været præget af konjunkturerne. Fra 2009 til 2013 er antallet af taxier faldet med 15 pct., svarende til en absolut nedgang på knap 850 biler.

### Boks 2.2 | Opgørelse af antallet af køretøjer

#### Taxi

Der findes to kilder til opgørelsen af antallet af taxier. Den ene kilde er Det Digitale Motorregister (DMR). Da beskatningen af taxier baseres på optagelse i DMR vurderes det, at opgørelsen af antallet af taxier giver et retvisende billede på baggrund af denne kilde. Fordelen er endvidere, at Danmarks Statistik månedligt opgør antallet af taxier.

Den anden kilde er antallet af tilladelser udstedt af kommunerne. Da der er en udnyttelsespligt svarer antallet af tilladelser til antallet af taxier. Denne kilde har den fordel i forhold til DMR, at man kan se, hvor i landet taxierne bliver brugt. Der er tale om spørgeskemaundersøgelse, og i de to tilfælde hvor



Trafikstyrelsen har fået foretaget sådan en, har der været problemer med kommuner, der ikke har svaret.

I rapporten bruges Danmarks Statistiks oplysning om antallet af taxier når det gælder udviklingen i det samlede antal taxier, medens Trafikstyrelsens spørgeskemaundersøgelser bruges, når det handler om den geografiske fordeling af tilladelser.

### **Sygetransport**

Antallet af personbiler, der anvendes til sygetransport opgøres i DMR. Da der ikke eksisterer en udnyttelsespligt af udstedte tilladelser bliver oplysninger om antallet af tilladelser ikke brugt.

### **Køretøjer til offentlig servicetrafik/EP køretøjer**

Antallet af køretøjer, der anvendes til denne type af kørsel fremgår ikke af DMR. Antallet af tilladelser bruges som indikator for antallet af vogne der bruges til denne form for kørsel. Da der ikke er en udnyttelsespligt for disse tilladelser, er de opgivne tal for antallet af tilladelser en overgrænse i forhold til antallet vogne, der reelt udfører denne form for kørsel.

I 2011 svarer det samlede transportarbejde til, at hver dansker i gennemsnit kørte omkring 70 km med taxi om året. De tilsvarende tal for tog – og bustrafikken var at hver dansker transporterede sig 1.200 km med tog og 1.200 km med bus. Taxi benyttes i sagens natur normalt til de kortere rejser.

Bruttoindtjeningen pr. personkilometer udgjorde i 2010 ca. 13 kr. pr. personkilometer i taxitrafikken og godt 1,5 kr. pr. personkilometer i bus og togtrafikken under ét.

Tabel 2.8 | Taxitæthed pr. 10.000 indbyggere

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Ændring 2008-13
Region Hovedstaden	14,12	14,23	13,66	13,22	12,69	11,99	-15
Region Sjælland	9,75	9,73	9,35	8,84	8,29	7,29	-25
Region Syddanmark	7,93	7,74	7,73	7,31	7,08	6,56	-17
Region Midtjylland	7,36	7,32	7,46	7,25	7,10	6,62	-10
Region Nordjylland	9,00	8,99	8,87	8,26	7,81	7,07	-21

Kilde: Danmarks Statistik

Antallet af taxier pr. indbygger varierer mellem de forskellige regioner. Hovedstadsregionen har den højeste taxitæthed, jf. tabel 2.8.

Det gennemsnitlige antal taxier pr. taxifirma har i perioden 2006 – 2010 ligget under 2. I 2006 lå det gennemsnitlige antal på 1,77 og i 2010 var det steget til 1,98 biler pr. firma. Der er med andre ord tale om en branche med mange små firmaer.

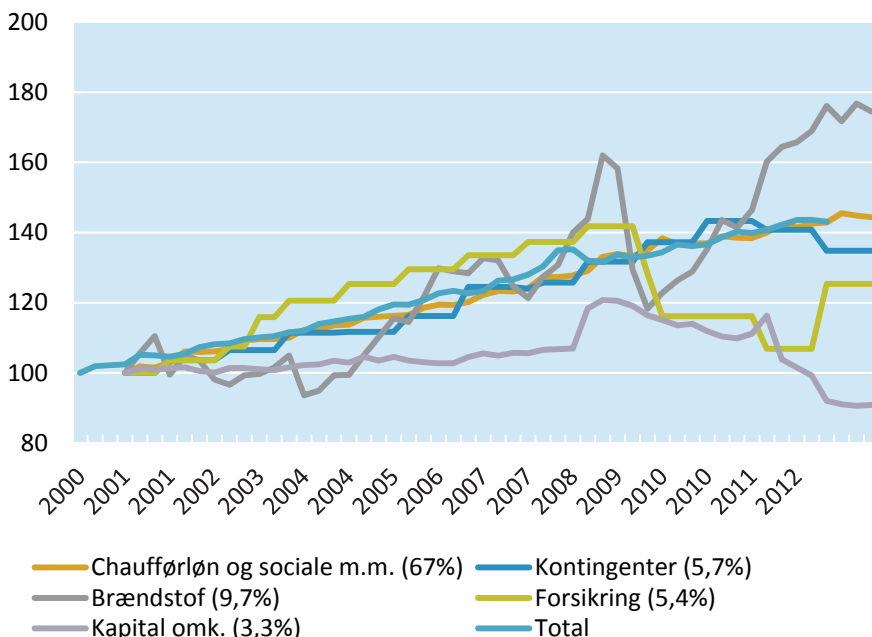
### 2.2.1 Indeks for taxierhvervets omkostningskomponenter

Danmark Statistik har siden år 2000 beregnet et særligt taxiindeks for erhvervets omkostninger, som mange steder bliver brugt til regulering af makismaltaksterne. Sammensætningen af taxiindekset fremgår af tabel 2.9 nedenfor, mens udviklingen i de enkelte hovedkomponenter fremgår af den efterfølgende figur.

Tabel 2.9 | Sammensætning af taxiindekset

<b>Omkostning</b>	<b>Vægt i totalindeks</b>
<b>Løn og sociale</b>	<b>67,30%</b>
Chaufførløn og sociale m.m.	67,30%
<b>Bilens direkte omkostninger</b>	<b>27,20%</b>
Kontingenter	5,70%
Reserve dele og tilbehør	3,20%
Vedligeholdelse og reparation	3,20%
Brændstof	9,70%
Forsikring	5,40%
<b>Øvrige omkostninger</b>	<b>2,20%</b>
<b>Kapital omk.</b>	<b>3,30%</b>

Figur 2.2 | Udvikling i elementer i taxiindekset



## 2.3 Limousinekørsel

Der er pr. 1. januar 2012 udstedt ca. 350 tilladelser til limousinekørsel. Nedenstående oversigt viser antallet af limousinetilladelser på landsplan<sup>1</sup> i perioden 2009-2012:

Tabel 2.10 | Antal tilladelser til limousinekørsel

2009	2010	2011	2012
287	293	335	352

Antallet af tilladelser til limousinekørsel er steget hvert år siden 2009. Den samlede stigning fra 2009 til 2012 udgør knap 23 pct., svarende til en absolut stigning på 65 biler. I samme periode er det samlede antal taxier som nævnt faldet.

## 2.4 Sygetransport

Nedenstående oversigt viser udviklingen i antallet af tilladelser til sygetransport på landsplan.

Tabel 2.11 | Personbiler til sygetransport

2009	2010	2011	2012	2013
908	879	856	890	913

Kilde: Statistikbanken.dk/BIL8

Der findes flest tilladelser til sygetransport i kommunerne under Taxinævnet Region Hovedstaden. Herefter følger Helsingør og Odense. I de resterende kommuner med tilladelser er antallet af tilladelser 10 eller derunder, mens der er 29 kommuner, der ikke har udstedt tilladelser til sygetransport. Der er ikke nogen udnyttelsespligt, som for taxier, hvorfor der er uoverensstemmelser mellem, hvor mange tilladeler, der er udstedt, og hvor mange biler, der lever brugt til sygetransport.

I kommuner uden tilladelser til sygetransport, dækkes kørslen af virksomheder, der har hjemadresse i en anden kommune. Det er muligt, når der ikke er nogen geografisk begrænsning på tilladelserne.

## 2.5 Tilladelser til offentlig servicetrafik (tidligere EP-tilladelser)

Offentlig servicetrafik med personbiler er den kørsel der udføres i kontrakt med trafikskaber. Der findes særlige tilladelser udstedt af Trafikstyrelsen, som alene giver ret til denne kørsel.

Pr. 1. januar 2013 var der udstedt i alt 1.086 af den slags tilladelser, som udelukkende kan bruges til kontraktkørsel med trafikskaber.

Kontraktkørsel med trafikskaber sker i Flextrafik, som er trafikskabernes betegnelse for individuelt tilrettelagte kørselsordninger.

Tilladelsesmæssigt er Flextrafik kørsel almindelig rutekørsel og omfatter trafikskabernes kørsel for kommuner og regioner (den sociale kørsel), den individuelle handicapkørsel og åben kørsel (dvs. at kørslen er åben for alle borgere efter bestilling – en "flectur"). De tre former for kørsel koordineres af trafikskaberne. Almindelig rutekørsel er reguleret af lov om trafikskaber.

## 3. Regulering

### 3.1 Indledning

Erhvervsmæssig personbefordring med personbiler har siden 1970'erne været underlagt en forholdsvis detaljeret regulering i lovgivningen og i regler udstedt i medfør af lovgivningen. I 1974 blev der ved en ændring af færdselsloven indført en antalsbegrænsning samt krav om drift af virksomhed i personligt regi. Derudover måtte hyrevogne alene anvendes til hyrevognskørsel. I 1978 overgik reguleringen fra færdselsloven til en ny lov om hyrevognskørsel, hvorved erhvervet blev reguleret ved selvstændig lov. Den nuværende lov om taxikørsel mv. stammer fra 1998. I denne lov blev antalsbegrænsning og virksomhedsform videreført, og der blev indført adgangskrav (krav til faglige kvalifikationer, økonomi og vandel) til vognmænd og krav til førere.

Reguleringen omfatter krav til udøverne af erhvervet, krav til køretøjer, krav til takster, regler for beskatning af køretøjer m.m.

I lovgivningen<sup>2</sup>skelnes der mellem 4 typer af erhvervsmæssig personbefordring: taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik. Langt hovedparten af de personbiler, der udfører erhvervsmæssig personbefordring udfører taxikørsel, jf. tabel 1:

Tabel 3.1 | Antal personbiler godkendt til erhvervsmæssig personbefordring

	<b>Taxikørsel</b>	<b>Limousine-kørsel</b>	<b>Sygetransport</b>	<b>Offentlig servicetrafik</b>
1/1 - 2013	4.795	352	918	1.086
1/1 - 2009	5.643	287	964	

Kilde: Danmarks Statistik og Trafikstyrelsen

For de 4 typer af kørsel findes der i dag et fælles sæt af regler. Derudover gælder der en række særlige regler for hver af de 4 typer af kørsel.

<sup>2</sup> Lov om taxikørsel § 1 stk.1

Formålet med dette kapitel er at beskrive hovedstrukturen i den lovmæssige regulering af området herunder at tilvejebringe et overblik over fællestræk og forskelle i reguleringen af de 4 typer af erhvervmæssig personbefordring.

Nedenfor gennemgås først de fælles regler, hvorefter de særlige regler omtales for hver enkelt kørselstype. Hovedvægten er lagt på taxiområdet, da de særlige regler for denne type af kørsel er særlig omfattende.

De grundlæggende regler om erhvervmæssig persontransport med personbil findes i lov om taxikørsel.

Ud over bestemmelserne i taxiloven er den erhvervmæssige personbefordring underlagt en række øvrige krav. Dette gælder eksempelvis skatte- og afgiftsregler, tekniske krav til køretøjernes indretning samt energi- og miljøkrav.

Den erhvervmæssige personbefordring med personbiler er undtaget fra kørehviletidsreglerne, der alene gælder for lastbiler og busser.

## 3.2 Tilladelser – fælles bestemmelser

Som nævnt opererer taxiloven med 4 forskellige typer af erhvervmæssig personbefordring med personbiler. I loven fastsættes at disse 4 typer af kørsel kræver tilladelse<sup>3</sup>. Tilladelse til taxikørsel og limousinekørsel gives af kommunalbestyrelsen i det område, hvor kørslen skal foregå, medens staten (Trafikstyrelsen) meddeler tilladelse til offentlig servicetrafik<sup>4</sup>. Tilladelse til sygetransport gives af den kommune, hvori virksomheden er hjemmehørende.

Med hensyn til kommunalbestyrelsens tilladelseskompetence indeholder loven en bestemmelse om, at denne beføjelse samt de øvrige kompetencer loven tillægger kommunalbestyrelsen kan overføres til et kommunalt fællesskab<sup>5</sup>. Loven åbner tillige en mulighed for, at Transportministeren kan træffe bestemmelse om

---

<sup>3</sup> Ibid

<sup>4</sup> Ibid, §2 stk.1

<sup>5</sup> Ibid § 2a

”kommunernes pligt til at oprette, udvide deltagerkredsen eller tilslutte sig kommunale fællesskaber”<sup>6</sup>. Denne beføjelse er delegeret til Trafikstyrelsen.

Denne bestemmelse giver en udstrakt frihed til, at kommunerne kan indrette sig fleksibelt, efter f.eks. den ”naturlige” aktionsradius for de forskellige typer af kørsel eller ud fra ønsket om at professionalisere administrationen af lovgivningen.

### Boks 3.1 | Kommunale fællesskaber

Den kommunale styrelseslovs § 60 giver mulighed for at kommunerne kan indgå i kommunale fællesskaber. Denne mulighed foreligger også for så vidt angår administrationen af den erhvervsmæssige persontransport.

De kommunale fællesskaber betragtes som en art specialkommuner, der har en i forhold til de deltagende kommuner selvstændig offentligretlig kompetence til løsning af de opgaver, hvortil kompetencen er blevet overført fra de deltagende kommuner. Er der oprettet et selvstændigt styrelsesorgan for fællesskabet, er det udgangspunktet, at den kommunale styrelseslovs regler finder anvendelse på reguleringen af de interne forhold i fællesskabet.

Det er derfor udgangspunktet, at medlemmerne af styrelsesorganet i kommunale fællesskaber vælges af og blandt medlemmerne af de deltagende kommunalbestyrelser

Kommunalbestyrelsen vil imidlertid efter den kommunale styrelseslovs § 17, stk. 5, kunne overlade hverv til andre end kommunalbestyrelsesmedlemmer. Det antages dog at være en forudsætning herfor, at kommunalbestyrelsen har instruktionsbeføjelse over for de repræsentanter, der udpeges til styrelsesorganet for det kommunale fællesskab, uanset at disse ikke er medlemmer af kommunalbestyrelsen.

Aktuelt er denne mulighed udnyttet i Region Hovedstaden, hvor regionens 28 kommuner er samlet under Taxanævnet for Region Hovedstaden. Endvidere er der et fælles taxinævn i Aabenraa og Sønderborg Kommuner.

De fælles betingelser for at få udstedt en tilladelse er indeholdt i taxilovens § 3. Vognmanden skal være:

---

<sup>6</sup> Ibid § 14 a

- bosiddende her i landet eller være omfattet af Den Europæiske Unions regler om etablering og arbejdskraftens frie bevægelighed m.m.
- være myndig og ikke under værgemål
- ikke være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs
- ikke have betydelig gæld til det offentlige
- have økonomisk grundlag for at drive virksomheden forsvarligt
- ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden
- i faglig henseende er kvalificeret og ville kunne udøve virksomheden i overensstemmelse med god skik inden for branchen

Disse krav er indholdsmæssigt parallelle til de krav, der stilles for at få tilladelse til at udføre erhvervsmæssig befordring med busser.

Tilladelser efter taxiloven kan gives for et tidsrum op til 10 år. Tilladelsen skal udnyttes af den, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvist overgå til andre. Indehaveren af en tilladelse skal endvidere følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster<sup>7</sup>.

Den myndighed, der har meddelt en tilladelse, skal føre tilsyn med, at betingelserne for meddelelsen af tilladelse fortsat er til stede. I modsat fald kan tilladelsen tilbagekaldes.

De beskrevne bestemmelser kan også se som en slags fælles adgangskrav til erhvervet for personbefordring med personbiler. Der er tale om et sæt grundlæggende betingelser, der gælder for taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik. Forskellen mellem de forskellige kørselstyper består i, hvem der er den tilladelsesudstedende myndighed, dvs. hvilken myndighed, der har ansvaret for at kontrollere, at lovens betingelser for at udstede tilladelser er opfyldt. Endvidere er der forskel på tilladelsens anvendelsesmuligheder.

---

<sup>7</sup> Ibid § 5



### 3.3 Regler for taxier

Taxikørsel defineres ikke nærmere i loven eller i bestemmelser udstedt i medfør af loven ud over taxalovens generelle definition af erhvervmæssig personbefordring.

I praksis udfører taxier forskellige typer af kørsel. Man kan skelne mellem:

- a) Gadeture, hvor kunden præjer en taxi på gaden
- b) Holdepladsture, hvor kunden kontakter en taxi på en særlig holdeplads for hyrevogne
- c) Telefon/app bestilte ture, hvor kunden bestiller en taxi på forhånd
- d) Kontraktkørsel

#### 3.3.1 Kørsel på grundlag af aftale.

##### **Antalsbegrænsning**

Den enkelte kommune (eller kommunale fællesskab) fastsætter antallet af tilladelser i kommunen. Antallet fastsættes ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden indenfor myndighedens område<sup>8</sup>. Der er således ikke faste grænser for antallet af tilladelser, og antallet beror derfor alene på kommunens skøn.

Taxitilladelser udstedes på grundlag af forudgående offentlig bekendtgørelse om, at der er en eller flere ledige tilladelser til fordeling.<sup>9</sup>

Taxitilladelser skal tildeles den eller de ansøgere, som skønnes bedst egnet. Ved udøvelsen af dette skøn, skal den enkelte kommune bl.a. lægge vægt på den erfaring, som ansøgeren har opnået ved tidligere virksomheden indenfor erhvervmæssig personbefordring.

Der er således tale om et skøn, hvor kommunerne – ud over at skulle tage hensyn til omfanget af relevant erfaring – kan fastsætte andre supplerende kriterier for tildeling af tilladelser.

---

<sup>8</sup> Ibid § 2 stk. 2

<sup>9</sup> Bekendtgørelse om taxikørsel § 10

### **Geografisk begrænsning**

Den enkelte taxivirksomheds udførelse af kørselsopgaver er underlagt en række geografiske begrænsninger.

Som udgangspunkt må en taxi alene udføre opgaver med begyndelses- og afslutningspunkt i den kommune eller det område, som er reguleret af et fælleskommunalt taxiområde, hvor tilladelsen er udstedt – den såkaldte geografiske begrænsning. Ligeledes kan kommunale taxiholdepladser alene benyttes af lokale taxier.

En taxi kan dog også udføre opgaver med begyndelsespunkt i den kommune eller det område, hvor tilladelsen er udstedt, og med afslutningspunkt i en anden kommune. Taxien skal umiddelbart efter afslutning af en sådan opgave vende tilbage til "hjemkommunen". En taxi må således ikke udføre interne kørsler i forlængelse af turen til den pågældende kommune eller område, eller foretage kørsler mellem to eller flere kommuner uden for den kommune, hvor den er hjemmehørende.

En taxi kan også udføre telefonbestilte kørselsopgaver med begyndelsespunkt uden for den kommune, hvor tilladelsen er udstedt, hvis opgaven afsluttes i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt.

En taxi kan endvidere udføre kørsel i andre kommuner, som er led i større kørselsopgaver, hvis der foreligger en forud indgået skriftlig aftale.

Kommunalbestyrelsen har mulighed for i en taxitilladelse at fastsætte forskellige vilkår, herunder om fortrinsvis betjening af nærmere bestemte geografiske områder. Dette gøres bl.a. for "landtaxier", der undtages fra pligten til at tilslutte sig et bestillingskontor, men så til gengæld skal betjene et nærmere geografisk område.

Kommunalreformen medførte større kommuner. Taxireguleringen er den samme, men omfatter nu større enheder. Uden ændringer af lovgivningen i øvrigt blev den eksisterende geografiske begrænsning mindre omfattende.

Når taxier kører offentlig servicetrafik, dvs. almindelig rutekørsel for trafikskaber under Flextrafik, gælder der ingen geografiske begrænsninger. Det samme gælder, når taxier udfører sygekørsel.

### 3.3.2 Virksomhedsform

Taxivirksomhed kan kun udføres i personligt regi<sup>10</sup>, og der kan ikke udstedes tilladelser til selskaber, foreninger mv. eller til flere personer i forening (interessentskab).

Inden for andre dele af den erhvervsmæssige transport, f.eks. lastbiler og busser, findes der ikke en tilsvarende begrænsning i virksomhedsformen. F.eks. må man gerne drive buskørselsvirksomhed i både personligt regi og i selskabsform. Der er således tale om en helt særlig begrænsning inden for taxiområdet, som ikke ses andre steder.

En taxitilladelse skal udnyttes af den person, som har fået tildelt tilladelsen. Kravet om personlig udnyttelse er endvidere suppleret med et udtrykkeligt forbud mod hel eller delvis overdragelse af taxitilladelser. Trafikstyrelsen kan i visse tilfælde give dispensation herfor, f.eks. ved ægtefælles død.

#### *Boks 2: Hovedelementer i den juridiske virksomhedsform*

- Taxivirksomhed kan kun udføres i personligt regi
- En taxitilladelse skal udnyttes af den person, som har fået tildelt tilladelsen
- Der er forbud mod hel eller delvis overdragelse af taxitilladelser
- Ingen begrænsning for sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik – virksomheden kan drives både i personligt regi og i selskabsform

### 3.3.3 Bestillingskontor

Godkendelse af bestillingskontorer og kommunale beføjelser.

---

<sup>10</sup> Taxiloven § 3

Taxivognmænd i kommuner med 10 eller flere taxier skal i medfør af taxiloven oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor, og har ifølge loven som udgangspunkt pligt til at være tilsluttet.

Oprettelse og drift af et bestillingskontor forudsætter godkendelse fra den kommune, hvor bestillingskontoret ønskes oprettet.

En godkendelse er betinget af, at bestillingskontoret har en godkendt ansvarlig leder, som opfylder lovens adgangskrav for indehavere af taxitilladelser, og at vilkårene for de tilsluttede vognmænd er fastsat i en kommunalt godkendt vedtægt, der er udarbejdet på grundlag af Trafikstyrelsens standardvedtægt for bestillingskontorer.

Vedtægten for bestillingskontorer indeholder bl.a. regler om:

- Betaling af månedligt a conto bidrag
- Indbetaling af depositum
- Regler for ligelig fordeling af turene
- Ledelsens mulighed for udarbejdelse af vagtplaner og andre ordensforskrifter
- Regler for disciplinærbod

Et bestillingskontor godkendes med op til 10 år ad gangen. Ved udløb af gyldighedsperioden forlænges godkendelsen for en ny 10-årig periode, hvis bestillingskontoret fortsat opfylder betingelserne, jf. nedenfor.

Et bestillingskontor kan på grundlag af godkendelse fra de pågældende kommuner betjene to eller flere tilgrænsende kommuner og dermed have taxitilladelser fra flere kommuner tilknyttet.

En kommune kan midlertidigt eller for et ubegrænset tidsrum fritage en taxitilladelse fra tilslutningspligten. Muligheden blev sat ind i lovgivningen for at fastholde kommunernes muligheder for at tilvejebringe og fastholde en tilfredsstillende kundebetjening også efter kommunalreformen.

En kommune kan, hvis det skønnes foreneligt med hensynet til kundebetjeningen i kommunen, tillade, at der oprettes flere bestillingskontorer i kommunen. En kommune kan tilsvarende nægte at godkende af yderligere bestillingskontorer. Kommunens opgave er at sikre en tilfredsstillende kundebetjening, hvilket afhænger af et konkret skøn i det enkelte tilfælde, der foretages af kommunen.

I kommuner med ét bestillingskontor og med 20 eller flere taxier kan 10 taxivognmænd eller derover dog kræve kommunalbestyrelsens godkendelse af oprettelsen af ét yderligere bestillingskontor. Der skal være tale om vognmænd, og det er således ikke nok, hvis der er 10 vogne fordelt på færre vognmænd.

### **Bestillingskontorers ansvarsområder**

Bestillingskontorets hovedopgave er døgnet rundt at modtage og formidle bestillinger på taxikørsel.

Taxier tilsluttet et bestillingskontor skal være afmærket med kontorets navn og telefonnummer, og bestillingskontorer fremstår i praksis overfor omverdenen som selvstændige virksomheder, som udfører kørslen for kunderne.

Taxivognmænd tilsluttet et bestillingskontor kan ikke selv modtage og udføre forudbestillinger på kørsel udenom bestillingskontoret og dermed tilrettelægge kundebetjeningen eller f.eks. anvende andre teknologiske løsninger end dem, som bestillingskontoret har valgt.

Ifølge taxilovgivningen skal et bestillingskontor etablere en vagtordning, som kommunalbestyrelsen kan pålægge de tilsluttede tilladelsesindehavere at følge. Vagtordningen skal af bestillingskontoret tilrettelægges således, at bestilling på kørsel hurtigst muligt kan efterkommes på enhver tid af døgnet.

Bestillingskontorerne har i medfør af taxilovgivningen visse sanktionsmuligheder over for vognmænd. Der kan være tale om midlertidig udelukkelse fra at modtage bestillinger, pålæggelse af disciplinærbod eller eksklusion.

Bestillingskontoret opererer under kommunalbestyrelsens tilsyn forstået på den måde, at kommunen har pligt til at føre tilsyn med hvorvidt, bestillingskontorerne lever op til de betingelser, som loven stiller.

Herudover har kommunen afgørelseskompetence i visse af bestillingskontorets beslutninger såsom, hvorvidt en radiolukning har været berettiget, og om størrelsen af driftsbidraget i de situationer, hvor klager er en vognmand, som ikke samtidig er medejer af bestillingskontoret.

### **Organisering**

Det fremgår ikke af lovgivningen, hvordan et bestillingskontor skal være organiseret. Derfor kan bestillingskontorer have forskellig form for ejerkræds.

Typisk er bestillingskontoret organiseret så det ejes af en forening af vognmænd. Vognmændene, der samtidig er tilsluttet bestillingskontoret, har således dannet en forening, der har til formål at oprette og drive et bestillingskontor. Foreningen betegnes for det meste som "den økonomiske forening".

Der er alene en tilslutningspligt og –ret til bestillingskontoret. Den enkelte vognmand er ikke forpligtet til at være medlem af foreningen. Ifølge Dansk Taxi Råd udgør de vognmænd, som alene er medlemmer af bestillingskontoret, et mindretal - formentlig omkring 10 pct.

Et bestillingskontor kan principielt også være ejet af en enkeltperson, et anparts-selskab eller et aktieselskab.

Hvor det enkelte bestillingskontor tidligere havde egen telefoncentral med eget personale, er der nu en tendens til at bestillingskontorer indgår i større samarbejder med andre bestillingskontorer. Samarbejdet er et teknisk og administrativt samarbejde, hvor der sker fælles indkøb af trafikdirigeringsanlæg, pasning af telefoncentralen fra ét sted samt fælles administration af kontokørsel m.v.

I de fleste af de allerede etablerede samarbejder, bibeholdes bestillingskontorets identitet (ofte Kommunens navn efterfulgt af TAXA) således, at det er de lokale taxivognmænd bag den lokale økonomiske forening, der fortsat har tilladelsen til at drive bestillingskontor. For eksempel har Frederikshavn Taxas Økonomiske Forening indgået en aftale med Amager-Øbro Taxi om servicering af bestillingskontoret og taxierne i Frederikshavn, hvor bestillingskontoret fortsat ejes af den økonomiske forening.

I enkelte andre tilfælde er tilladelsen til at drive bestillingskontor overdraget til en anden taxiforening, som det er sket da Kolding Taxa og Krone Taxi overdrog tilladelsen til at drive bestillingskontor til Taxa 4x35.

Endelig er der også sket fusioner mellem bestillingskontorer inden for samme tilladelsesområde. Disse fusioner er primært sket i Hovedstadsområdet, hvor der i dag er 4 bestillingskontorer.

### **Omkostninger**

Generelt kan omkostningerne ved at være tilsluttet et bestillingskontor deles op i fire kategorier:

- Et indskud eller depositum til bestillingskontoret
- En månedlig pladsleje eller driftsbidrag til bestillingskontoret
- Et indskud til den økonomiske forening (frivilligt)
- Et månedligt kontingent til den økonomiske forening (frivilligt)

Herudover opererer enkelte bestillingskontorer med en forrentning af indskuddet.

Prisen for at være tilsluttet et bestillingskontor ligger på mellem 6.000 – 10.000 kr. pr. bil pr. måned.

Der er en tendens til, at det samlede driftsbidrag/pladsleje per tilladelse er lavere, jo flere bevillinger, der er tilsluttet bestillingskontoret.

I forhold til en årlig omsætning på omkring 1.000.000 kr., som er typisk for en taxi, udgør omkostninger til pladsleje m.m. op til små 10 pct. af den samlede omsætning. Det er en væsentlig del af baggrunden for, at der de seneste år er sket en væsentlig udvikling i samarbejdet mellem bestillingskontorene for derigennem at nedbringe omkostningerne via stordriftsfordele.

### **Fakta om bestillingskontorer**

Der er i alt 58 bestillingskontorer i Danmark. En undersøgelse gennemført af Trafikstyrelsen i 2012 viser, at 75 % af det samlede antal taxivogne er tilmeldt et bestillingskontor.

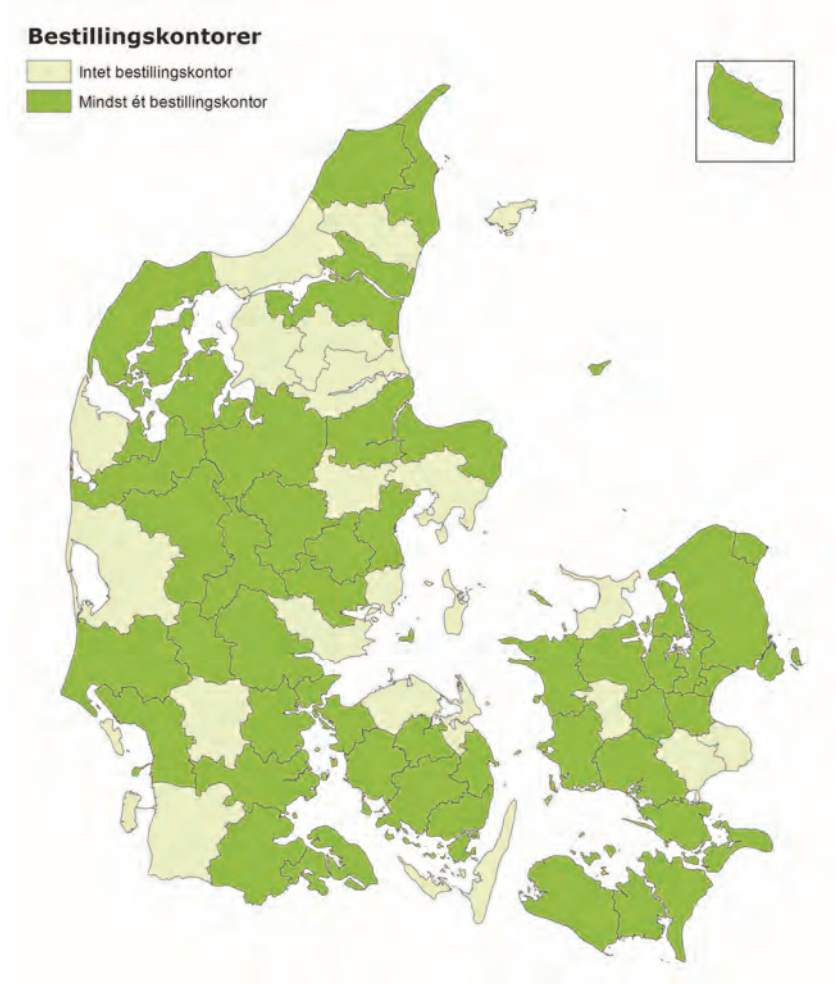
Der er stor variation mellem kommunerne i forhold til tilmeldingsgraden. Flere storbykommuner, herunder Aarhus, Aalborg, Kolding og Randers Kommune, har en tilmeldingsgrad på 100 %, men for de øvrige kommuner er der ikke umiddelbart en sammenhæng mellem urbaniseringsgrad og tilmeldingsgrad. Dette skyldes hovedreglen om, at en kommune med 10 eller flere tilladelser har en tilmeldingspligt.

I hele Region Hovedstaden er der en tilmeldingsgrad på 100 %, hvilket hænger sammen med, at der er etableret kommunalt fællesskab om forvaltning af taxikørslen.

En oversigt over, hvilke områder i Danmark, der er "dækket" af et bestillingskontor, er vist i nedenstående



Figur 3.1 | Bestillingskontorer i de danske kommuner (og kommunale fællesskaber)



### 3.3.4 Rådighedsforpligtelse

For at sikre en målsætning om en tilfredsstillende publikumsbetjening omfatter taxiloven krav om, at taxivognmænd i kommuner med 10 taxier og derover skal oprette og tilslutte sig et bestillingskontor, som døgnet rundt modtager og forde-  
ler bestillinger på taxikørsel. Det betyder i praksis, at bestillingskontoret har mu-

lighed for at udarbejde vagtordninger, der fordeler betjeningspligten mellem vognmændene, og dermed give mulighed for at sikre mere rimelige arbejdsvilkår.

I kommuner uden bestillingskontorer kan taxivognmændene indgå aftale om telefonvagsordninger, som – på linje med bestillingskontorer - sikrer en tilfredsstillende taxibetjening døgnet rundt.

I kommuner uden bestillingskontorer, hvor der er problemer med at fastholde en tilfredsstillende taxibetjening, kan kommunalbestyrelsen pålægge taxivognmændene at etablere en af kommunalbestyrelsen godkendt telefonvagsordning, der sikrer en tilfredsstillende betjening i hele døgnet. Hvis ordningen ikke overholdes, kan en kommune foretage en politianmeldelse, der kan føre til en bøde.

Der er endvidere krav om, at føreren af en taxi har pligt til at udføre kørsel fra hvilket som helst sted i den kommune, der har udstedt tilladelsen.

### 3.3.5 Takster

Maksimaltakster for taxikørsel, takster for timebetaling og eventuelle tillæg til maksimaltaksterne fastsættes af de enkelte kommuner.<sup>11</sup>

Systemet med kommunalt fastsatte maksimaltakster betyder, at der ikke kan opkræves højere takster end maksimaltaksterne og tillæg til taksterne, som er godkendt af den pågældende kommune. Der kan konkurreres på takster, så længe taksterne ligger under maksimaltaksterne.

Prisen for taxikørsel er erfaringsmæssigt typisk identisk med maksimaltaksterne, når der er tale egentlig taxikørsel.

Fastsættelsen af maksimaltakster sker erfaringsmæssigt i dialog mellem kommunerne og taxierhvervet på grundlag af opgørelser over udviklingen af erhvervets omkostninger, bl.a. på baggrund af oplysninger fra Danmarks Statistiks prisindeks. Taksterne er som udgangspunkt beregnet på grundlag af antallet af kørte km, kørselens tidsmæssige varighed eller en kombination heraf.

---

<sup>11</sup> Bekendtgørelsens § 28

Maksimaltakster fastsættes i form af takstregulativer, som typisk omfatter følgende former for takster:

- Kørsel i dagtimer
- Kørsel i nattetimer
- Kørsel i dagtimer på søn- og helligdage
- Kørsel i nattetimer på søn- og helligdage
- Tillæg for kørsel til en forud angiven adresse (bestillingsgebyr)
- Tillæg for transport af cykler, barnevogne og anden bagage anbragt udenpå taxien

Hjælp i forbindelse med op- og nedbæring af bagage.

Der fastsættes endvidere typisk forhøjede takster for kørsel i taxier indrettet til mere end fire passagerer eller for kørsel i større taxier med særlig indretninger og udstyr, f.eks. lift, som er særligt indrettede til befordring af kørestole.

Loven omfatter et udtrykkeligt forbud mod fastsættelse af særlige maksimaltakster for brug af lift for kørestole. Loven omfatter derimod ikke et forbud mod højere maksimaltakster for kørsel i større taxier med særlig indretninger og udstyr, f.eks. lift. Dvs. at der gerne må tages højere priser for anvendelse af køretøjer med lift, men ikke for brug af liften.

For at sikre passagererne størst mulig gennemsikuelighed i takstfastsættelsen, skal taxier indvendigt være forsynet med et opslag om, at taxien medbringer en oversigt over de kommunalt fastsatte maksimaltakster.

Taxikørsel skal som udgangspunkt udføres med aktiveret taxameter, og der må ikke forlanges højere betaling end taxametret viser.

Betaling for taxikørsel kan afregnes på anden måde end ved brug af taxameter, hvis kørslen udføres som led i større kørselsopgaver, som er aftalt i forud indgåede skriftlige aftaler.

For den kørsel, der udføres af taxier på kontrakt for kommuner og trafikskoler er der som en del af kontrakten normalt aftalt en pris, som normalt ligger under taksterne for, hvad en tilsvarende kørsel afregnet efter maksimaltaksterne ville have kostet.

Maksimaltaksterne bruges primært, når der er tale om den enkelte forbruger, f.eks. når en privat kunde skal køres hjem efter en glad aften i byen. Maksimaltaksterne fraviges i nedadgående retning, når der er tale om større kunder, som i kraft af et defineret kørselsomfang formår at forhandle sig frem til en rabat. Dog ses der en stigende tendens til, at den almindelige forbruger også kan opnå rabat. Flere bestillingskontorer opererer således med rabat til pensionister (seniorkort) eller lufthavnsture. Der ses således en øget konkurrencemæssig udvikling i forhold til turens pris. Denne udvikling vil formentlig fortsætte i positiv retning for kunden.

### 3.3.6 Miljøkrav samt krav til indretning og udstyr af køretøjet

Siden september 2009 har der været krav til nye taxiers brændstofforbrug. Reglerne vurderes en gang årligt og tilpasses i forhold til udviklingen af nye bilers brændstofforbrug.<sup>12</sup>

Senest er reglerne justeret i marts 2012, således at en almindelig ny taxi skal opfylde energiklasse B, hvilket betyder, at en almindelig taxi skal køre mindst 15,4 km pr. liter med benzinbiler og 17,3 km pr. liter med dieslbiler.

Der er i dag meget detaljerede tekniske regler for taxier, f.eks. bestemmelser om taxametre, kontrolapparater, taglygter, bagagebærer m.v. Disse regler er fastsat i en særlig bekendtgørelse<sup>13</sup>

Der er således regler for:

- godkendelse og indretning m.v. af taxier, limousiner og biler til sygetransport
- taxameter, kontrolapparat og plombering m.v.

---

<sup>12</sup> Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

<sup>13</sup> Bekendtgørelse om særlige krav til taxier mv.

- taglygte, friskilt, kommunikationsradio, tilladelsesnummerplade og påskrifter m.v.
- trafikbøger/printerudskrift og
- taxameterkontrollanter

Ud over kravene indeholdt i den nævnte bekendtgørelse har kommunerne mulighed for i et særligt kørselsreglement at fastsætte yderligere krav til taxiers indretning og udstyr.<sup>14</sup>

### 3.3.7 Registreringsafgift

Registreringsafgiften for taxier er 0 pct. op til 230.000 kr. af den afgiftspligtige værdi, og herefter 70 pct. En taxi kan overgå til privatkørsel uden registreringsafgift, hvis taxien har kørt mindst 3 år og mindst 210.000 km heraf mindst 97.000 besatte km, eller mindst 2 år og 250.000 km, heraf mindst 115.000 besatte km. Ellers skal de afgiftsberigtiges som en almindelig personbil fraregnet restværdien af den betalte 70. pct. afgift.<sup>15</sup>

Kørestolstaxier er fritaget for registreringsafgift<sup>16</sup>. Bilerne kan ikke overgå til anvendelse som almindelig personbil uden betaling af registreringsafgift.

## 3.4 Regler for limousinekørsel

En limousinetilladelse giver ret til befording af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale, f.eks. repræsentative formål, bryllupskørsel og lignende lejlighedsvis kørsel i køretøjer med en særlig indretning, udstyr eller lignende<sup>17</sup>.

For limousiner skal kommunen foretage en behovsvurdering, hvilket svarer til antalsbegrænsningen, der gælder for taxier. Endvidere gælder der principielt en geografisk begrænsning som for taxier.

---

<sup>14</sup> Taxiloven § 13 stk. 2

<sup>15</sup> Registreringsafgiftsloven § 6a

<sup>16</sup> Registreringsafgiftsloven § 2 stk.1 nr. 15

<sup>17</sup> Bekendtgørelse om taxikørsel § 1 stk. 2

Herudover gælder der for limousinekørsel, at der ikke er:

- krav om tilslutning til bestillingskontor
- ingen rådighedsforpligtelse
- intet takstregulativ

Registreringsafgift for denne type af biler udgør 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten. En limousine kan overgå til privatkørsel uden registreringsafgift, hvis vognen har kørt mindst 3 år og mindst 125.000 km heraf mindst 112.000 besatte km, eller mindst 2 år og mindst 150.000 km, heraf mindst 135.000 besatte km. Ellers skal de afgiftsberigtiges som en almindelig personbil fraregnet restværdien af den betalte 20. pct. afgift.

### 3.5 Regler for sygetransport

Tilladelse til sygetransport giver ret til befordring af personer henvist til sundhedsfaglig behandling, personer, der på grund af sygdom eller handicap er afskåret fra eller kun med besvær kan benytte almindelige befordringsmidler, herunder taxi. Herudover transport af donorer ved sygdoms- og ulykkestilfælde.

I modsætning til taxikørsel kan tilladelse til sygekørsel meddeles aktieselskaber og anpartsselskaber.

For sygetransport gælder der:

- ingen antalsbegrænsning
- ingen geografisk begrænsning
- ingen begrænsninger i virksomhedsform
- intet krav om tilslutning til bestillingskontor
- ingen rådighedsforpligtelse
- intet takstregulativ

Der stilles de samme miljøkrav til køretøjer, der anvendes til sygetransport som for taxier<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Vogne til sygetransport beskattes som vogne til limousinekørsel. Dog kan vogne, der anvendes til sygekørsel ikke frikøres. Det vil sige, at de ved overgangen til anvendelse som almindelig personbil skal afgiftsberigtiges som almindelig personbil fraregnet restværdien af den betalte afgift.

### 3.6 Regler for offentlig servicetrafik

Tilladelse til offentlig servicetrafik giver ret til at udføre offentlig servicetrafik (almindelig rutekørsel) for et trafikskab omfattet af lov om trafikskaber.<sup>19</sup>

Den offentlige servicetrafik svarer til den såkaldte flextrafik, der omfatter a) trafikskabernes kørsel for kommuner og regioner (den sociale kørsel), b) den individuelle handicapkørsel og c) åben kørsel (dvs. at kørslen er åben for alle borgere efter bestilling – en "flextur"). De tre former for kørsel koordineres af trafikskaberne. Almindelig rutekørsel er reguleret af lov om trafikskaber.

Den individuelle handicapkørsel er en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelsehandicap har behov for hjælpemidler og som følge heraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Ordningen omfatter kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål – mindst 104 enkeltture pr. år. Taksten må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikskabet. Ordningen reguleres ved lov om trafikskaber og er ikke omfattet af kommissoriet for udvalgets arbejde.

I modsætning til taxikørsel, men i lighed med sygetransport, kan tilladelse til offentlig servicetrafik meddeles aktieselskaber og anpartsselskaber.

For offentlig servicetrafik gælder der ingen antalsbegrænsning. Der er til gengæld krav om en kontrakt med et trafikskab for at udnytte tilladelsen. Der stilles ikke krav om tilslutning til et bestillingskontor i taxiforstand, idet kørslen er bestemt af trafikskabet.

Registreringsafgift for denne type biler er 0 kr. Bilerne kan ikke overgå til anvendelse som almindelig personbil uden betaling af registreringsafgift.

---

<sup>19</sup> Lov om Taxikørsel § 2 stk. 5

## 4. Samspillet mellem de forskellige reguleringsmekanismer

### 4.1 Indledning

Taxiområdet er af forskellige grunde tæt reguleret, jf. kapitel 3. Der er i reguleringen lagt vægt på at varetage en række trafikpolitiske, forbrugerpolitiske og erhvervmæssige hensyn.

Reguleringen omfatter adgangskrav til erhvervet, begrænsninger i antallet af taxier, geografiske begrænsninger, maksimaltakster, begrænsninger i valget af virksomhedsform, krav om tilslutning til fælles bestillingskontorer, rådighedsforpligtelse, særlige skatte- og afgiftsregler samt en række tekniske krav samt særlige energi- og miljømæssige krav til taxier m.v. Hertil kommer den øvrige regulering af erhvervet f.eks. vedrørende arbejdsmiljø og færdselsloven.

Samtidig er taxierhvervet direkte berørt af en række beslægtede lovgivningsområder: Lov om trafikselskaber, busloven m.v., der i større og mindre grad indvirker på konkurrencesituationen inden for taxiområdet samt har stor betydning for taxiers markedsandel af den samlede persontransport. Den individuelle kørselsordning for bl.a. mennesker med handicap indgår i lov om trafikselskaber. Dog fastsættes det i taxiloven, at kommunalbestyrelsen i en taxitilladelse kan fastsætte vilkår om benyttelse af biler over en vis størrelse (storbiler) eller med særlig indretning.

Reguleringen af taxierhvervet er betydeligt mere detaljeret end inden for den øvrige erhvervmæssige person- og godsbefordring og indeholder elementer såsom maksimaltakster, begrænsning i virksomhedsform m.m., som ikke kendes inden for den øvrige erhvervmæssige transportaktivitet.

I bogen "Taxiøkonomi" fra 2012 karakteriserer økonomiprofessorerne Michael Møller og Hans Chr. Nielsen reguleringen af taxierhvervet på følgende måde: *"Taxierhvervet er et af de mest regulerede erhverv i Danmark. Offentlige myndigheder bestemmer reelt, hvorledes erhvervsstrukturen skal være, dvs. om virksomhederne skal være små eller store. Offentlige myndigheder bestemmer*



*også det maksimale antal taxier. Det er vanskeligt at forstå, hvorfor en person, der anses kvalificeret til at være vognmand, ikke kan nedsætte sig som vognmand, og det er vanskeligt at forstå, hvorfor en vognmand ikke kan have 15 biler, hvis han vil det. Det er vanskeligt at forstå, hvorfor en taxivirksomhed ikke må sælges. Det er også vanskeligt at forstå, hvorfor offentlige myndigheder vil blande sig i, hvor mange taxier der er. Det gør man ikke på restaurationer. Der er i det hele taget mange ting, der giver anledning til undren.”* Regulering kan være en nødvendighed på en række områder for at nå bestemte samfundsbegrundede mål, som kan række udover hensynet til økonomisk effektivitet i snæver forstand. Men den omfattende regulering af taxierhvervet indebærer, at der er behov for at vurdere omfanget og indholdet af reguleringen i forhold til de målsætninger, man ønsker at fremme, jf. også kommissoriet for nærværende udvalgsarbejde. Det er i den sammenhæng en selvstændig pointe, at de enkelte reguleringsmekanismer ikke kan ses isoleret. Der er et samspil mellem flere af dem, som søges belyst i dette kapitel.

## 4.2 Antalsbegrænsningen, den geografiske begrænsning og rådighedsforpligtelsen

I dette afsnit belyses samspillet mellem den antalsmæssige begrænsning, tilladelsens geografiske afgrænsning samt kravet om en rådighedsforpligtelse.

Den geografiske begrænsning i tilladelsen i kombination med begrænsningen i antallet af tilladelser inden for den enkelte kommune kan påvirke forsyningssikkerheden for kunderne og indtægtsgrundlaget for taxivognmændene inden for den enkelte kommune.

En situation med antalsbegrænsning som eneste reguleringsmekanisme kunne isoleret set føre til, at vognmændene kun kørte, når den enkelte kørsel gav overskud for dem. Derfor har antalsbegrænsningen i praksis været kombineret med et krav om, at taxivognmændene også, i princippet, skal stå til rådighed hele døgnet for at sikre en tilfredsstillende betjening. Der er ikke tale om et eksplicit lovkrav, men loven åbner mulighed for, at kommunalbestyrelsen kan pålægge en bevillingshaver at ”deltage i de foranstaltninger til fremme af en passende betjening af offentligheden, som kommunalbestyrelsen pålægger bestillingskontoret at etablere” (§10 stk. 1).

Tilknytning til et bestillingskontor eller telefonvagtordninger indebærer, at de pågældende taxivognmænd i princippet kan fordele rådighedsforpligtelsen og et eventuelt overskud eller underskud mellem sig. Ifølge oplysninger fra Kommunernes Landsforening har det imidlertid i mange tilfælde vist sig vanskeligt at sikre i praksis trods bestillerkontorenes formelle beføjelser i forhold til taxivognmændene.

Hvis antalsbegrænsningen ikke var ledsaget af geografisk begrænsning, kunne taxierne forventes at koncentrere sig om at betjene de mest lukrative områder med den største efterspørgsel, hvad enten de lå indenfor eller udenfor deres kommune, herunder eksempelvis større byområder i nabokommuner. Der ville på den måde være en risiko for, at kun økonomisk attraktive områder med mange kunder blev betjent, mens mindre attraktive områder indenfor tilladelseskommunen ikke bliver betjent i det ønskede omfang.

Hvis der var en antalsbegrænsning uden en rådighedsforpligtelse, kunne man tilsvarende risikere, at der kun var taxibetjening på de indtjeningsmæssige mest attraktive tidspunkter og geografiske steder.

Såfremt der i en periode ikke udstedes nye tilladelser i en kommune, kan en sådan antalsbegrænsning føre til, at vognmænd står i kø for at få en tilladelse. Det er bl.a. tilfældet i Storkøbenhavn. Det kan svække nye vognmænds mulighed for at komme ind på markedet og reducere det samlede antal taxier.

Men antalsbegrænsningen kan også have den effekt, at den reducerer konkurrencen og dermed øger den enkelte tilladelseshavers økonomiske grundlag for også at betjene kunder i yderområderne og på mindre attraktive tidspunkter af døgnet, herunder i den situation, hvor takstfastsættelsen ikke i sig selv giver tilskyndelse til at betjene de mindre lukrative dele af markedet. Det er den tankegang, der også var grundlaget for den tidligere postregulering, hvor Post Danmark havde en eneret til at befordre breve under 50 g mod en pligt til at sikre en landsdækkende postservice til alle landets adresser inden for en enhedstakst.

Forestillede man sig, at der ikke var en kommunal geografisk begrænsning, ville konsekvensen være, at der var større områder at arbejde indenfor udover kommunen. Hvis der var tale om større områder, kunne det give mulighed for, at bestillingskontoret i større omfang kan koordinere ture og køretøjer, og dermed

mindske tomkørsel og øge effektiviteten, fordi der er flere kunder og køretøjer at arbejde med.

En antalsbegrænsning vil dog i områder uden bestillingskontor mindske muligheden for en sådan øget koordinering, idet antalsbegrænsningen sætter en grænse for, hvor store vognmandsfirmaerne kan blive. Dette skyldes, at reguleringen fastholder den grundlæggende erhvervsstruktur med mange små virksomheder – modsat bus- og lastbilerhvervet, som i højere grad fungerer på markedsvilkår.

Taxivognmændene kan således dække et større område, hvis der ikke er en geografisk begrænsning, men de enkelte vognmandsvirksomheder vil fortsat være små, hvis ikke de samtidig kan få yderligere taxitilladelser.

Ved særligt store begivenheder af begrænset tidsmæssig varighed, f.eks. statsbesøg, store internationale konferencer og lignende større arrangementer, hvor efterspørgslen efter taxi- og limousinekørsel ikke kan dækkes af taxier og limousiner i kommunen, kan kommunalbestyrelsen godkende, at kørsel i forbindelse med sådanne arrangementer udføres uden tilladelse til taxi- eller limousinekørsel.

Større geografiske områder ville også kunne give mulighed for en større koncentration af viden og erfaring hos den tilladelsesudstedende myndighed.

Når der er mange små markeder, kan det således være sværere at udligne, hvis der er meget efterspørgsel et sted og for lidt et andet. På den anden side giver antalsbegrænsningen netop mulighed for virksomhederne til at vinde det tabte ind fra lavsæsoner. I den forstand kan man tale om en balance mellem hensynet til kunderne og hensynet til virksomhederne.

Erfaringerne viser også, at taxierne orienterer sig mod de lokaliteter, hvor efterspørgslen er størst. Jo større de afgrænsede områder er, jo mere udtalt må denne tendens formodes at være, hvilket kan stride mod ønsket om at sikre en rimelig betjening i mere tyndtbefolkede områder, hvor efterspørgslen er mere spredt. Det er derfor relevant at overveje hvilke incitamenter for taxivognmændene, der kan understøtte et fortsat ønske om at sikre en rimelig dækning geografisk og tidsmæssigt af disse områder. I Aalborg er der eksempelvis indført en model, der med afsæt i en forsikringslignende ordning giver de vogne, der tager ture til

yderområder og på ydertidspunkter en ekstra bonus, idet taksterne her anvendes som instrument til at nå målsætninger i forhold til udkantsbetjeningen

Samlet set repræsenterer kombinationen af antalsbegrænsning, geografisk begrænsning og rådighedsforpligtelse en ganske kraftig regulering af erhvervet med konsekvenser i forhold til bl.a. konkurrencen. På den anden side er der en sammenhæng mellem disse tre reguleringsmekanismer, som gør, at man ikke kan vurdere dem isoleret i forhold til hinanden.

### 4.3 Antalsbegrænsning og personligt drevne virksomheder

Der er et krav om, at taxivirksomheder alene kan drives i personligt regi og ikke i selskabsform. Endvidere er en tilladelse personlig og kan ikke overdrages.

Det er usædvanligt, at man har et erhverv, hvor man har så omfattende begrænsninger i både adgangen til erhvervet (antalsbegrænsningen), og hvordan man indretter sin virksomhed. I den forstand synes samspillet mellem de to krav ret voldsomt.

Kravet om begrænsning i virksomhedsform skal ses i sammenhæng med udformningen af antalsbegrænsningen, hvor tilladelserne er ikke omsættelige. Hvis begrænsningen i virksomhedsformen ikke fandtes, kunne der være en risiko for, at taxitilladelser så godt som aldrig blev ledige, og det ville blive stort set umuligt at komme ind på markedet. Tilladelser kan i den gældende lovgivning som udgangspunkt ikke overdrages, hvorfor det ikke er muligt at løse problemet via opkøb af en eksisterende vognmandsvirksomhed.

Når der er tale om personligt drevne virksomheder, vil tilladelsen blive ledig, når vognmanden ikke længere ønsker at være vognmand, idet vognmanden ikke kan overdrage tilladelsen til en anden. Herved kan tilladelsen af den tilladelsesudstedende myndighed udstedes til allerede eksisterende vognmænd eller nye vognmænd. Der er dog mulighed for under særlige omstændigheder at gøre undtagelser herfra. Eksempelvis kan det tillades, at en ægtefælle, der gennem længere tid har deltaget i virksomheden, får lov at overtage taxitilladelsen efter sin afdøde mand eller hustru.

Det er vanskeligt at planlægge vækst for branchens virksomheder, idet antalsbegrænsningen i kombination med fravær af mulighed for overdragelse af tilladelser medvirker til stivheder, hvor det kan være vanskeligt at udvide de enkelte virksomheder, som man kender det indenfor andre dele af erhvervslivet, herunder andre dele af transporterhvervet.

Såfremt der blev indført fri adgang til virksomhedsform, ville der næppe i særligt stort omfang blive frigivet tilladelser, så længe tilladelserne ikke er omsættelige, og der fortsat opereres med en antalsbegrænsning. Det ville kunne medføre, at taxierhvervet blev placeret på relativt få hænder, hvilket i tilfælde af ophør af virksomheden kunne medføre, at et helt område ville kunne stå uden taxibetjening, og at forsyningssikkerheden dermed ville kunne blive påvirket.

De to forhold hænger således tæt sammen, og en eventuel ophævelse af antalsbegrænsningen ville derfor også betyde, at det ikke længere af hensyn til dynamikken på markedet vil være nødvendigt med begrænsningen i virksomhedsformen.

Konsekvensen af den eksisterende dobbeltregulering kan bl.a. være, at vognmændene mangler muligheder for og incitamenter til at udvikle deres forretning størrelsesmæssigt. Der vil dog fortsat være mulighed for at udvikle deres forretning ved aktivt at indgå i samarbejdet omkring bestillingskontorerne og/eller indgå i samarbejder med andre vognmænd. Derved kan taxivirksomhederne i nogen udstrækning kompensere for de mangler, der følger af, at den enkelte virksomheds størrelse typisk er ret begrænset.

#### 4.4 Antalsbegrænsning og maksimaltakster

Hensigten med antalsbegrænsningen og maksimaltakster har sandsynligvis – det fremgår ikke direkte af loven – været såvel forsyningssikkerhed som forbrugerbeskyttelse, således at der var et passende udbud af taxier til en godkendt og gennemskuelig pris i den enkelte kommune. Der skal således ifølge taxiloven være tale om en tilfredsstillende betjening også i yderområder og på ydertidspunkter til en rimelig pris (takstloftet). Det er ikke nærmere defineret, hvad der ligger i lovens begreb "tilfredsstillende", eller hvorfor det nødvendiggør en regulering særlig på taxiområdet, når udbuddet af en lang række andre ydelser fastlægges uden regulering.

Det er ikke helt klart, hvorfor det skulle være nødvendigt med antalsbegrænsning og maksimaltakster for at sikre en rimelig indtjening i stedet for almindelige markedsmekanismer ligesom inden for andre erhverv, men antalsbegrænsningen virker alt andet lige i retning af at forbedre indtjeningen for tilladelseshaverne, mens maksimaltaksterne alt andet lige har den modsatte virkning. Begrænsningerne virker i retning af, at de vognmænd, som har en tilladelse, ikke er interesseret i, at kommunen udbyder flere tilladelser, idet det vil medføre en større konkurrence.

De to reguleringer hænger sammen på den måde, at hvis maksimalpriserne bliver for lave, vil vognmanden ikke sikres en tilstrækkelig stor indtjening, og antallet af taxier vil blive reduceret. Hvis priserne bliver for høje, vil kunderne ikke efterspørge taxier, og taxierne vil af den grund blive reduceret. I den forstand er det op til den enkelte kommunalbestyrelse at finde en passende balance mellem antallet af taxitilladelser og niveauet for maksimaltakster.

I et frit marked, hvor prisen er fleksibel og hvor udbud og efterspørgsel får lov til at tilpasse sig uden regulering fra det offentlige, ville markedet i teorien selv finde en ligevægt, hvor den fleksible pris ville sikre, at udbud og efterspørgsel matchede hinanden - den mængde ydelser forbrugeren efterspørger til prisen ville netop være lig den mængde som branchen ønskede at udbyde til den gældende pris.

Lægger man maksimaltaksten i et punkt, hvor maksimalprisen er forholdsvis lav i forhold til markedsligevægtsprisen, synes det umiddelbart at være en fordel for kunderne. Men hvis det omvendt ikke kan honorere vognmandens omkostninger vil resultatet være, at der ikke er taxier nok til at imødekomme efterspørgslen – uanset hvilket antal tilladelser kommunen har stillet til rådighed.

Sættes taksten omvendt for højt i forhold til markedsligevægtsprisen, vil det umiddelbart give vognmanden en god indtjening på de ture, han kører, men en del af kunderne vil ikke ønske at betale den (for) høje pris og falder dermed bort.

Samfundsmæssigt mister man noget i begge tilfælde. I den første situation ville kunderne have været villige til at betale lidt mere mod, at der rent faktisk var en taxi til rådighed – og taxierne ville have kørt, hvis der var en lidt højere pris.

I det sidste tilfælde ville det have været en fordel, at prisen blev sænket, så der var flere kunder at køre med. Det er selvfølgelig en mulighed, når der alene sættes en maksimal prisgrænse og ikke en minimumspris. Men hvis antalsbegrænsningen samtidig gør, at konkurrencen er begrænset, er det ikke givet, at vognmanden har nogen motivation til at sænke prisen, selvom vognmandens omkostninger kunne dækkes ved den lavere takst.

Hvis antalsbegrænsningen blev ophævet kunne man forvente, at indtjeningsgrundlaget for erhvervet således ville stige under forudsætning af, der blev konkurreret på pris og kvalitet og afhængigt af, hvor påvirkelig efterspørgslen er af sådanne ændringer i servicen. Erfaringerne fra de lande, hvor der er sket en ophævelse af antalsbegrænsningen, er ikke entydige på dette punkt, jf. notat om internationale erfaringer med taxiregulering.

Maksimalpriser er usædvanlige i dagens Danmark, og det har omkostninger i forhold til konkurrencen på et marked, hvis der ikke konkurreres på prisen.

Inden for den kollektive personbefordring anvendes faste priser dog i vid udstrækning. I stigende grad arbejdes der med en prisdifferentiering af disse "faste" priser efter rejsetidspunkt, efter kundegruppe og efter kvalitet.

Det er bemærkelsesværdigt, at både priser og adgangen til markedet reguleres på taxiområdet. Forklaringen kan dog være, at der er tale om en slags koncessioneret virksomhed uden fri adgang til markedet. Desuden kan begrænsningen skyldes et ønske om at beskytte forbrugeren, idet taxisituationen adskiller sig fra andre køb ved, at taksterne er mere komplicerede/sammensatte end en pris på en anden forbrugsvarer. Endvidere er forbrugeren ofte i en situation, hvor der ikke er tid til at sammenligne priser, fordi man skal hurtigt til sit mål. Formålet med maksimalprissystemet er således også at sikre gennemsigtigheden for den enkelte forbruger. Endvidere sikres tryghed for forbrugeren ved for eksempel, at prisen er ens for alle, hvorved forbrugeren ikke skal bekymre sig om at betale for meget.

Kommunalbestyrelsens opgave kunne i teorien være at fastsætte en pris og en mængde, som er fornuftig i forhold til markedet. Baggrunden for reguleringen må antages at være, at man politisk ikke har ønsket den rent markedsmæssige løsning, eller at markedet på dette område ikke hidtil har kunnet løse opgaven.

Ofte forsøges imperfektioner på et marked løst ved at indføre supplerende incitamenter til fremme af rationel adfærd – jf. eksempelvis omtalen ovenfor af ”Aalborg-modellen”.

## 4.5 Bestillingskontorer og tilslutningskravet

I dag er der krav om, at en vognmand skal være tilknyttet et bestillingskontor, hvis der er 10 eller flere taxitilladelser i kommunen. Kommunen kan dog under visse betingelser give dispensation, hvilket der dog ses en mindre og mindre tendens til.

Det er usædvanligt – men ikke ukendt – at man kan tvinge selvstændige erhvervsdrivende til at tilknytte sig et samarbejde med en vis økonomisk forpligtelse, f.eks. i form af en månedlig udgift til driftsomkostninger til bestillingskontoret.

Formålet med bestillingskontorerne er først og fremmest at sørge for, at kunderne kan rette henvendelse til bestillingskontoret, hvis de ønsker at bestille en taxi. Fordelen for kunden er, at han ved at ringe til ét nummer, da kommer i kontakt med alle de taxier, der er tilknyttet bestillingskontoret, og at bestillingskontoret blandt de taxier, der er til rådighed, kan udpege den taxi, der befinder sig tættest på kunden. Det skal sammenlignes med en situation, hvor kunden selv skulle finde numre på taxier i området og selv søge den taxi, der var tættest på. Andre formål er at bidrage til at håndtere den tidligere omtalte rådighedsforpligtelse samt at sikre en ligelig fordeling af ture, og dermed et bedre indtægtsgrundlag for vognmændene.

Der er en selvstændig problematik i, at bestillingskontorerne er en samling af konkurrerende virksomheder. Fordelingen af kørsel mellem disse virksomheder vil i praksis sjældent opleves som helt ”retfærdig”, og fordelingen af ture mellem eksempelvis land- og bytaxier kan give anledning til konflikter.

Hensigten med tilslutningspligten er at bidrage til, at bestillingskontorer har mulighed for at fastholde forsyningsikkerhed, service og orden indenfor branchen. Tilslutningspligten kan således understøtte bestillingskontorerens mulighed for f.eks. at sikre kunderne en døgnbetjening og sikre de tilsluttede vognmænd et indtægtsgrundlag, idet bestillingskontorerne er forpligtet til at fordele bestillin-



ger ligeligt blandt de tilsluttede vognmænd. Herudover kan bestillingskontorerne benytte sig af en række stordriftsfordele. Endelig kan tilslutningspligten have den effekt, at den kan bidrage til at sikre orden i erhvervet ved instruktion og derved fastholde et vist niveau og selvjustits. Erfaringerne er dog ikke entydige på dette område.

Uden tilknytningskravet ville det alt andet lige være vanskeligere at sørge for en effektiv udnyttelse af vognparken i et givet område og det ville kunne medføre et mere fragmenteret marked, som det ville blive sværere at udøve kontrol med, idet bestillingskontorene ikke længere vil kunne udstede sanktioner f.eks. i forbindelse med, at en vognmand ikke overholder bestillingskontorets vedtægter. Endvidere ville der være taxivirksoheder, som udviste dårlig adfærd pga. manglende selvjustits, som ville overveje adfærden mere, når man er en del af et fællesskab og har en risiko for at få sanktioner fra bestillingskontorerne. Det ville medføre en øget tilsynsopgave for den tilladelsesudstedende myndighed, som formentlig ville være vanskelig at udføre i praksis.

Hvis tilknytningskravet blev ophævet, ville vognmænd fortsat kunne tilmelde sig et bestillingskontor på frivillig basis, fordi de kunne se en interesse heri. Hvis kravet blev fastholdt og måske endda strammet, således at dispensationsadgangen blev ophævet eller reduceret, ville vognmænd i yderområder, som i dag har dispensation, også blive tilknyttet et bestillingskontor. Hermed kunne de få mulighed for at få andel i de mere attraktive ture i byerne, og man ville være flere om at dele de mindre attraktive ture i yderområderne. Det kunne føre til en bedre udnyttelse af vognene og mindre administration.

Men for den vognmand, der i dag ikke er tilknyttet et bestillingskontor vil en sådan stramning i sagens natur ikke kunne opfattes som en gevinst, hvis han allerede i dag kunne vælge at være tilknyttet det lokale bestillingskontor, men aktivt har valgt ikke at være det.

Hvis der ikke er pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor, sparer vognmændene den omkostning, der betales til bestillingskontoret for at være tilsluttet. Den enkelte vognmand vil endvidere have mulighed for mere egenhændigt at styre sin egen forretning, og udnytte det lokalkendskab vognmanden har til det geografiske område, der er knyttet til hans tilladelse.

En stramning af tilslutningskravet – og dermed pligten til at bidrage økonomisk til bestillingskontorets drift - vil yderligere understrege behovet for at det sikres, at de enkelte bestillingskontorer er omkostningseffektive.

Hvis der opstod flere bestillingskontorer i et område, kunne der formentlig også komme mere konkurrence mellem bestillingskontorerne. Det kunne føre til lavere omkostninger ved at være tilsluttet et bestillingskontor, idet bestillingskontorerne formentlig vil konkurrere om at få taxier tilsluttet - til gavn for effektiviteten på taxiområdet og for den enkelte taxivognmand. Det er en udvikling, som løbende er sket i Hovedstadsområdet, og som er intensiveret i kølvandet på den økonomiske krise.

I praksis er flere konkurrerende bestillingskontorer i dag kun realistisk i de større byområder. I store dele af landet vil dette ikke være muligt med de nuværende geografiske afgrænsninger.

Uden for Hovedstadsområdet har der været en tilsvarende udvikling i gang med henblik på at reducere omkostningerne i de enkelte taxivirksomheder ved at minimere omkostningerne til bestillingskontoret. Denne udvikling har været drevet af de store bestillingskontorer, som ved at udnytte stordriftsfordele og moderne informations- og kommunikationsteknologi har kunnet tilbyde vognmændene i en kommune at blive tilsluttet bestillingskontoret til en lavere pris og/eller en bedre service. Det er sandsynligt, at denne intensiverede konkurrence mellem bestillingskontorer vil fortsætte.

## 4.6 Bestillingskontorer og maksimaltakster

I de fleste kommuner er der i dag kun ét bestillingskontor, hvor langt størsteparten af kommunens taxier er tilsluttet. Det betyder i praksis, at de kommunalt fastsatte maksimaltakster bruges af alle vognmænd.

Det gælder dog ikke i de tilfælde, hvor kunden eksempelvis har lavet en aftale med vognmanden om en fast pris, eller hvor bestillingskontoret tilbyder rabatter for loyale kunder (f.eks. Aalborg taxa loyalitetskort). Virksomheder med et stort taxiforbrug har i mange tilfælde aftalt en fast rabat (op til 10-20 pct.) i forhold til maksimaltaksten. Endvidere finder der en prisdifferentiering (faste priser for bestemte ture, seniorkort) sted i mindre skala flere steder.

Hvis maksimaltaksterne ikke i praksis var bindende, ville det give mulighed for øget konkurrence på priserne, og dermed måske både lavere og højere priser eller mere differentieret kvalitet med dertil hørende forskellige priser. Det ville imidlertid også indebære en række ulemper, herunder at kunden ikke ville blive tilstrækkelig beskyttet. Prisen spiller en vigtig rolle i de fleste forbrugsvalg. Ved telefonbestilling af en taxi vil man med fleksible priser have mulighed for at undersøge prisen og træffe sit valg på et oplyst grundlag. Ved en gadetur vil kunden først skulle stoppe taxien og spørge sig for, eller ved køtur i lufthavnen vandre op og ned langs rækken af taxier for at finde en pris der passer til den konkrete tur. Når maksimaltaksterne i praksis bliver en slags faste takster er det med til at skabe en gennemsigtighed i markedet og mindske forbrugerens søgeomkostninger.

Hvis der var flere bestillingskontorer samtidig med, at maksimaltaksterne blev fastholdt, kunne der være mulighed for øget konkurrence mellem bestillingskontorerne imellem med f.eks. forskellige kvalitets- og prisniveauer. Det kan være nødvendigt netop at have sådanne forholdsvis enkle prisprincipper, så prisstrukturen er til at gennemskue for kunden.

## 4.7 Begrænsning i anvendelse af køretøj og rådighedsforpligtelsen

I dag må man ikke anvende et køretøj til al slags erhvervmæssig personbefordring – bortset fra taxier. Eksempelvis må man ikke anvende et køretøj, der udfører kørsel på grundlag af en tilladelse til offentlig servicetrafik eller sygetransport, til taxikørsel om aftenen. Man må omvendt dog gerne anvende en taxi til offentlig servicetrafik og sygetransport.

Baggrunden for disse restriktioner skal formentlig findes i, at sygetransport og offentlig servicetrafik ikke er underlagt de særlige begrænsninger, som taxier er, herunder eksempelvis rådighedsforpligtelse, antalsbegrænsning, geografisk begrænsning og begrænsning i virksomhedsform. Det er dog påpeget i forbindelse med udvalgets arbejde, at der er set eksempler på limousinetilladelser, der tilsyneladende anvendes til andet formål end det, som er grundlaget for tilladelsen.

Hvis disse begrænsninger ophæves, vil der kunne udføres blandet kørsel med det samme køretøj, f.eks. et køretøj med tilladelse til offentlig servicetrafik om mor-

gen og om eftermiddagen og så taxikørsel om aftenen og i weekenden. Eller en sygetransportvirksomhed eller limousinevirksomhed kunne anvende sit køretøj også til offentlig servicetrafik og taxikørsel.

## 4.8 Det decentrale princip og antalsbegrænsning/geografisk begrænsning

I medfør af det såkaldte decentrale princip er det i dag den enkelte kommune, der udsteder taxitilladelse, sygetransporttilladelse og limousinetilladelse. Det er derimod Trafikstyrelsen, som udsteder tilladelse til offentlig servicetrafik. Tilsynet med vognmændene udføres af den myndighed, som har udstedt tilladelsen. Antalsbegrænsningen hænger nøje sammen med det decentrale princip, idet det lægges til grund at vurderingen af, hvad der er en tilfredsstillende betjening af den enkelte kommune, alene hensigtsmæssigt kan træffes lokalt.

Hvis man lempede på det decentrale princip og ophævede antalsbegrænsningen måtte det overvejes, hvordan den fremtidige tilladelsesudstedelse skulle finde sted, både i forhold til, om der skal være færre typer tilladelse, og om udstedelsesopgaven eksempelvis skal samles hos færre enheder.

## 4.9 Kommuners og regioners trafikindkøb

Afhængigt af geografisk område udgør indtjeningen fra offentlige betalte kørselsopgaver (flextrafik, skolekørsel, lægekørsel og meget andet) ca. 50 pct. af den samlede omsætning i taxibranchen. Kommunerne er således ikke alene reguleringsmyndighed i forhold til bl.a. antallet af tilladelse og maksimalprisen, men også storkunde i forhold til taxibranchen.

Kommuner og regioner har som udgangspunkt et ønske om billige trafikindkøb i forbindelse med offentlige kørselsopgaver. Taxivognmændene har et ønske om bedre muligheder for indtjening.

Kommuner benytter sig i stigende grad af udbud af offentlige kørselsopgaver - som f.eks. transport af børn til specialundervisning eller ældre, der skal til genoptræning - enten via kommunale udbud eller via trafikelskabernes udbud. Endvidere har flere kommuner fokus på at øge effektiviteten ved at koordinere

trafikindkøb ét sted i kommunen og dermed skabe et større overblik i stedet for at have det fordelt på flere områder.

Taxierhvervet har gjort opmærksom på, at denne udvikling betyder, at taxier mister en stor del af deres indtægter fra de offentlige kørselsopgaver. Her kan antalsbegrænsningen visse steder have haft en begrænsende effekt på taxiers mulighed for at deltage i udbud, men gennem koordinering på tværs af flere vognmænd er det mange steder lykkedes at sikre den volumen og fleksibilitet i tilbuddet, som efterspørges af kommunerne.

I det omfang taxier presses ud af markedet for offentligt betalte kørsler, kan det blive sværere at få en taxi i weekenderne eller ved højtiderne. Dette kan især gøre sig gældende i landområderne og de mindre og mellemstore provinsbyer.

Reguleringen af taxierhvervet er primært begrundet i at kunne tilfredsstille efterspørgslen efter den "klassiske" taxikørsel, dvs. telefonbestilte ture og gadeture, og ikke det offentliges indkøb af trafik. Det skal overvejes, om ændringer af taxilovgivningen kan løse udfordringen helt eller delvist, eller om eventuelle løsninger skal findes andetsteds.

Forskellene mellem "klassisk" taxikørsel og kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik ligger reguleringsmæssigt i, at taxier er undergivet antalsbegrænsning, geografisk begrænsning, virksomhedsformbegrænsning, maksimaltakster, tilslutningspligt og en rådighedsforpligtelse. Dertil kommer, at taxier er væsentlig reguleret i forhold til udstyr, kontrolapparater og afmærkning. Det er offentlig servicetrafik ikke. Køretøjer, der anvendes til offentlig servicetrafik, er til gengæld reguleret således, at vognene ikke må anvendes til anden form for kørsel.

Forestillede man sig, at muligheden for at få tilladelser til offentlig servicetrafik blev fjernet uden ændringer af reguleringen i øvrigt, kunne der alt andet lige være en risiko for, at der var mindre konkurrence i forbindelse med trafikselskabernes udbud og dermed, alt andet lige, stigende priser. Vurderingen af dette forhold må bl.a. bygge på en vurdering af de praktiske erfaringer, herunder en vurdering af aftaler om løn- og arbejdsforhold.

En række af forholdene har ikke noget med taxilovgivningen som sådan at gøre. F.eks. kan biludnyttelsen være dårlig, fordi kørsel til læge foregår i samme tidsrum som skolebørnene skal køres i skole. Endvidere samarbejder kommunen ofte ikke med bestillingskontorer om trafikstyring, og taxier samarbejder ofte ikke med trafikselskabernes bestillingssystem.

## 4.10 Samspil mellem særlige skatte- og afgiftsregler og sikkerhed i taxier

Køretøjer til taxikørsel er afgiftsmæssigt langt lempeligere stillet end almindelige personbiler. Dertil kommer, at taxien kan videresælges uden yderligere afgift, når den er "frikørt", jf. kapitel 3.

De lave afgifter på taxier og frikørselsordningen bidrager således til, at taxivognparken består af relativt nye biler af høj kvalitet, da der er et incitament til at sælge bilen, når den er frikørt samtidig med, at den kan indkøbes med en billige- re afgift. Dette understøtter en meget sikker bilpark ad frivillighedens vej, men den skattemæssige begunstiggelse indebærer også et mindre provenu for staten.

På den anden side medfører indretnings- og udstyrskravene til taxier, at disse biler bliver relativt dyrere end biler generelt – herunder biler, der kan godkendes til offentlig servicetrafik, og dermed er i konkurrence med taxier. Samtidig er det en faktor, at taxierhvervet konkurrerer direkte med en række offentlige transporttilbud i form af tog, busser og servicetrafik.

## 5. Offentlig indkøbt trafik

### 5.1 Kommuner og regioners indkøb af trafik

Kommunernes og regionernes indkøb af trafik har en afgørende betydning for den erhvervsmæssige personbefordring, da en stor del af kørselsgrundlaget udgøres af offentlig kontrakter.

Eksempelvis foregår kørsel på grundlag af en OST-tilladelse udelukkende i kontrakt med det offentlige. Det samme gælder i vid udstrækning for sygetransport, men her er der nogle få udbydere såsom Falck, der giver borgerne mulighed for at tegne et privat abonnement på sygetransport.

Erhvervsmæssig personbefordring på grundlag af en taxitilladelse er fordelt på gadeture, bestillinger samt kontrakter med det offentlige og private virksomheder. Andelen af de offentlige kørsler i vognmændenes samlede omsætninger varierer i forhold til urbaniseringsgrad. I udkantkommuner kan de offentlige kørsler således udgøre op til 80 pct. af omsætningen, mens de kun står for ca. 15 pct. af omsætningen i storbykommuner.

I modsætning til de øvrige tilladelsestyper udføres kørsel på grundlag af en limousinetilladelse primært efter bestillinger og private kontrakter. Limousinekørsel i offentlig regi sker således kun sjældent i forbindelse med besøg af en udenlandsk delegation og lignende.

#### 5.1.1 Lovkrav til kommuner og regioner

Kommuner og regioner er i henhold til lovgivningen forpligtet til at tilvejebringe kørsel til borgere, der af den ene eller anden grund er begrænset i deres muligheder for at benytte sig af den almindelige kollektive trafik. Derfor har den kommunale og regionale kørsel en mere individuel karakter end den øvrige personbefordring, som indgår i den samlede offentlige transport.

Den regionale befordring omfatter patientbefordring, mens den kommunale kørsel strækker sig over flere kørselsområder, heriblandt kørsel til læge, genoptræning, dagcenter, skolekørsel, specialundervisning, integrationsprogrammer, sær-

lige dags-, klub- og samværstilbud samt beskæftigelse og aktivering for ikke-forsikrede. A-kasserne medvirker også til varetagelsen af sidstnævnte, da de blandt andet yder tilskud til befordring af dagpengemodtagere, der deltager i vejledning/opkvalificering, virksomhedspraktik mv.

De enkelte befordringsordninger er reguleret i forskellige love, hvorfor der nedenfor gives to eksempler på, hvilke lovgivningsmæssige rammer der er for den kommunale og regionale befordring.

1) *Kørsel af ældre til dagcenter mv.* er en kommunal opgave, som reguleres i servicelovens paragraf 79, stk. 1. Heraf fremgår det, at kommunalbestyrelsen kan iværksætte eller give tilskud til generelle tilbud med et aktiverende eller forebyggende sigte. Hertil skal kommunalbestyrelsen fastsætte retningslinjer for, hvilke persongrupper der kan benytte sig af disse tilbud.

2) *Den siddende patientbefordring* varetages af de danske regioner. Rammerne for denne befordringsordning fremgår af sundhedslovens paragraf 171, stk. 1, der bestemmer, at regionsrådet yder befordring eller befordringsgodtgørelse til personer, der har ret til vederlagsfri sygehusbehandling. Befordringen eller befordringsgodtgørelsen ydes til behandling på regionale sygehuse og private institutioner samt på andre sygehuse efter de af sundhedsministeren fastsatte regler herom.

Som det fremgår af de to eksempler har lovreguleringen af befordringsordningerne en generel karakter. Kommuner og regioner kan således selv bestemme, hvordan kørslen udbydes og koordineres. Endvidere kan kommuner og regioner i varierende grad mindske efterspørgslen på den offentlige befordring. Fx fremgår det af ovenstående bestemmelse i serviceloven, at kommunerne har mulighed for at reducere antallet af persongrupper, der kan opnå godtgørelse af befordring til og fra tilbud med et aktiverende eller forebyggende sigte såsom et dagcenter.

### 5.1.2 Kommuners og regioners direkte befordringsudgifter

Konsulentfirmaet Deloitte har i rapporten "*Kortlægning og analyse af befordringsordninger*" udgivet d. 12. januar 2012, foretaget en opregning af danske



kommuner og regioners direkte befodringsudgifter i 2009<sup>20</sup>. Dette vil sige, at administrative omkostninger ikke indgår i opregningen.

Deloitte's kortlægning af kommunernes og regionernes direkte befodringsudgifter er den mest præcise, der foreligger på nuværende tidspunkt. Derfor vil der blive gjort brug af rapportens tal i dette afsnit.

Tabel 5.1 | Direkte befodringsudgifter i 2009

Befodringsordninger	Opregnede udgifter i mio. kr.	Andel i pct.
Siddende patientbefodrning	708	20
Liggende patientbefodrning	222	6
Lægekørsel	126	3
Genoptræning	99	3
Individuel handicapkørsel	221	6
Skolekørsel	435	12
Specialundervisning for børn	921	26
Specialundervisning for unge/voksne	55	2
Integrationsprogrammer	1	0
Socialområdet – børn og unge med handicap	104	3
Socialområdet – udsatte børn og unge	65	2
Socialområdet – voksne med handicap	241	7
Varig nedsat funktionsevne	84	2
Dagcenterkørsel	301	8
Hjælpemidler	6	0
I alt	3.588	100

Kilde: Deloitte, "Kortlægning og analyse af befodringsordninger" (2012), "Bilag A. Udgifter fordelt på befodringsordninger" side 157

Tabel 5.1 viser kommunernes og regionernes direkte befodringsudgifter i 2009 fordelt på lovpligtige kørselsområder. Regionerne varetager den siddende og lig-

<sup>20</sup> Den metode, som Deloitte har anvendt til at opregne de kommunale og regionale udgifter på landsplan, fremgår af rapportens Bilag B, der starter på side 158

gende patientbefordring, mens kommuner har ansvaret for de øvrige kørselsområder. Udgifter til befordring af arbejdssøgende fremgår ikke af tabellen, da der her er tale om økonomisk tilskud og ikke offentlig indkøbt trafik som ved de øvrige kørselsområder.

Udover de lovpligtige befordringsordninger har kommunerne mulighed for at benytte sig af trafikselskabernes kørselsordning "Flextur", der fungerer som et behovsstyret supplement til den traditionelle kollektive trafik. De kommunale udgifter til Flextur vil blive gennemgået i afsnit 5.2.7.

Tabellen viser, at regionerne med deres ansvar for siddende og liggende patientbefordring står for ca. 26 pct. af de samlede direkte befordringsudgifter. På det kommunale område er det især specialundervisning for børn, skolekørsel og dag-centerkørsel, der udgør de tunge udgiftsposter.

Regeringen og kommunerne indgik d. 13. juni 2013 aftale om kommunernes økonomi for 2014. Heri indgår, at der skal frigøres 100 mio. kr. i 2014 stigende til 430 mio. kr. i 2017 gennem effektiviseret kørselstilrettelæggelse og -planlægning m.v. Beløbet svarer til det potentiale, der fremgår af Deloitte-rapporten.

Kommunerne forventes at realisere gevinsterne gennem en række forskellige tiltag. Blandt disse kan nævnes følgende:

- Effektivisering i eget regi gennem f.eks. udbud på tværs af ordninger, bedre kørselsplanlægning, mere systematisk opfølgning og øget brug af ledelsesinformation og tværgående fokus og organisering i organisationen.
- Øget brug af trafikselskaberne til varetagelse af befordringsopgaverne.
- Justering af serviceniveau både for så vidt angår adgang til ydelsen/kørslen og serviceniveauet i selve kørslen.

Desuden kan indsatserne i de to først nævnte tiltag kombineres.

## 5.2 Flextrafik

### 5.2.1 Præsentation

Kommunerne og regionerne vælger i varierende grad at benytte sig trafikskaberne kørselsordning "Flextrafik", der grundlæggende går ud på at trafikskaberne varetager udbuddet og koordinering af den offentlige befordring. Nedenfor vil det blive beskrevet, hvad Flextrafik er, hvordan systemet fungerer i praksis, i hvilket omfang det anvendes på landsplan, og hvorledes det kan tænkes at påvirke konkurrencen og incitamentsstrukturen blandt vognmænd.

### 5.2.2 Lovgrundlag

Trafikskaberne i deres nuværende form blev stiftet i 2007 i henhold til lov om trafikskaber. I lovens paragraf 1, stk. 1 bestemmes det, at trafikskaberne er offentlige virksomheder, der har kommuner og regioner indenfor deres respektive geografiske områder som obligatoriske deltagere. Helt konkret er der seks trafikskaber, som omfatter Nordjyllands Trafikskab (NT), Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Movia og BAT.

I lov om trafikskabers paragraf 5, stk. 1 fremgår det, at trafikskaberne skal varetage opgaver for deltagere indenfor offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel med bus eller lokalbaner. Desuden bestemmer paragraf 5 stk. 1, at trafikskaberne har pligt til at tilvejebringe handicapkørsel for bevægelseshæmmede, der ikke kan anvende bus eller tog. Endvidere omfatter trafikskaberne opgaver i henhold til lovens paragraf 5, stk. 2, samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikskabers geografiske områder. Dette gælder dog ikke offentlig servicetrafik, der krydser grænsen til Movias område.

Loven om trafikskabers paragraf 5, stk. 3 bestemmer, at et trafikskab efter aftale med en kommune eller region kan varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning. Det drejer sig blandt andet om, at kommuner og regioner i henhold til lov om sygesikring og lov om social service har en forpligtelse til at køre borgere til behandling på sygehuse, praktiserende læger, genoptræning mv. Her har kommuner og regioner mulighed for at visitere en borger til kørsel, hvilket oftest vil foregå med taxi eller minibus.

### 5.2.3 Hvad er Flextrafik?

#### **Kørselskoordinering**

Med undtagelse af BAT anvender alle trafikselskaber begrebet "Flextrafik" som samlebetegnelse for al den kørsel, de koordinerer. Helt konkret foretager trafikselskaberne kørselskoordinering for kommuner og regioner. Ved at samle kørselskoordineringen i et system skaber trafikselskaberne et overblik over den samlede kørselsmængde, og giver mulighed for at kørslerne kan koordineres på tværs af administrative grænser mellem kommuner og mellem kommuner og regioner.

Udviklingen af Flextrafik har været tilskyndet af den forholdsvis høje forekomst af tomkørsel i faste kørselsruter i især tyndt befolkede områder samt den omkostningsfulde alenekørsel i den kommunalt visiterede befordring og i handicapkørselsordningen. Flextrafik søger at tage højde for disse problemer, da det som behovsstyret trafiksystem kun udfører den kørsel, der er bestilt.

For at gøre det billigst muligt for det offentlige at varetage den varierende efterspørgsel, koordineres individuelle kørsler, som foregår fra bestemte steder på bestemte tidspunkter, for at sikre, at flest mulige passagerer kører med den samme vogn. Jo flere kørsler der indgår i Flextrafik, desto nemmere er det således at koordinere, da der via en vis grad af omvejskørsel kan opnås en høj samkørselsgrad.

#### Boks 5.1 | Definition af begreber

**Flextrafik:** Samlebetegnelse for den kørsel der koordineres af trafikselskaberne

**Trafikselskab:** Lovbestemt offentligt selskab med kommuner og regioner indenfor sit geografiske område som obligatoriske deltagere.

**PLANET:** IT-system der understøtter trafikselskabernes køreplanlægning og køreoptimering.

**Operatør:** Samlebetegnelse for taxier og minibusvognmænd der udfører kørsel, som er udbudt af trafikselskaberne.

**BUM-model:** Praksis baseret på en klar rollefordeling hvor trafikselskaberne bestiller og operatører udfører.

**Samkørsel:** Ved samkørsel forstås at to eller flere passagerer på hele eller dele af deres individuelle tur kører sammen i samme vogn. Ved samkørsel opnås en bedre kapacitetsudnyttelse af vognparken.

**Kædekørsel:** Ved kædekørsel forstås at en vogn umiddelbart efter at have sat en passager af på ét sted, tager en ny passager op på afsætningsstedet og starter en ny tur. Kædekørsel minimerer tomkørsel.

Et af kerneelementerne i trafiksselskabernes kørselskoordinering er IT-systemet PLANET, der understøtter køreplanlægning og køroptimering. PLANET-systemet beregner automatisk, hvilken vogn der på et givent tidspunkt er billigst. Beregningerne er baseret på priserne på de vogne, der er til rådighed på det givne tidspunkt, vognenes tilgængelighed, det ønskede afhentnings- eller leverings-tidspunkt samt afhentnings- og leveringsadresse. Det vil sige, at jo flere kørsler der indsat i PLANET-systemet, desto nemmere er det at koordinere den samlede kørsel. Trafiksselskaberne har således en stordriftsfordel ift., hvis enkelte vognmænd skulle koordinere deres kørsel.

Trafiksselskaberne er løbende i dialog med udviklerne bag PLANET-systemet for at sikre, at IT-systemet tilpasser sig trafiksselskabernes behov.

### Ansvarsfordeling

Trafiksselskabernes Flextrafik opererer efter principper fra en såkaldt "BUM-model", hvor trafiksselskaberne *bestiller*, og private operatører *udfører*. Der er således tilstræbt en klar rollefordeling, da trafiksselskaberne modtager bestillinger på ture fra kommuner og regioner, hvorefter de planlægger og udsender turene til operatørerne, mens operatørerne har ansvaret for at tilvejebringe vognmateriel og personale til at udføre kørslen. Denne rollefordeling har til formål at sikre, at trafiksselskaberne ikke konkurrerer om den kørsel som de selv planlægger. Operatørerne er derfor kun i konkurrence med andre operatører, når de byder ind på kørsler, der er sat i udbud. En af hensigterne er, at trafiksselskaberne har en neutral rolle, da de alene fordeler kørslen mellem de operatører, som byder ind.

Afregningen af kommuner, regioner og operatører, som deltager i Flextrafik, varetages ligeledes af trafiksselskaberne. Af den grund behøver operatørerne ikke

opretholde en administration for at kunne afregne kommuner og regioner, hvorfor operatørerne alt andet lige har mere tid til at koncentrere sig om den bestilte kørsel.

Endelig har trafikelskaberne ansvaret for forsyningssikkerheden i Flextrafik. Det vil sige, at trafikelskaberne skal sikre, at der eksempelvis er det nødvendige antal liftvogne til at udføre kørsel for kørestolsbrugere, og der findes nødvendige tekniske hjælpemidler såsom trappemaskiner, transportstole mv.

#### 5.2.4 Kørselsordninger i Flextrafik

Trafikelskaberne udbyder fem forskellige kørselsordninger, som opfylder de krav, der stilles i lov om trafikelskaber, jævnfør afsnit 5.2. De fem kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel.

##### Boks 5.2 | De 5 kørselsordninger i Flextrafik

- Handicapkørsel
- Flextrafik Rute
- Patientbefordring
- Kommunalt visiteret kørsel
- Flextur

Priserne på de enkelte kørselsordninger i Flextrafik varierer mellem trafikelskaberne. Endvidere er der forskel på, hvor mange kommuner indenfor trafikelskabernes respektive geografiske områder, der har valgt at benytte sig af trafikelskabet til at koordinere den pågældende kørsel.

For hver kørselsordning vil der nedenfor blive opstillet et Danmarkskort, der viser, hvor mange kommuner der har ladet trafikelskaberne varetage planlægningen af den pågældende kørsel. Dette vil dog ikke være tilfældet ved gennemgangen af handicapkørsel, da trafikelskaberne i henhold til lov om trafikelskaber har pligt til at tilvejebringe individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. afsnit 2. Derudover opererer trafikelskabet på Bornholm med et andet system end de øvrige trafikelskaber. Derfor vil kørselskoordineringen på Bornholm blive beskrevet i et særskilt afsnit.

## Handicapkørselsordning

Handicapkørselsordningen er fritidskørsel for bevægelseshæmmende, som ikke er i stand til at benytte sig af traditionel kollektiv trafik. Det kan for eksempel være kørsel til familie, venner, fritidsinteresser og kulturelle aktiviteter.

For at blive medlem af handicapkørselsordninger skal man henvende sig til sin kommune, som sørger for at man bliver visiteret til kørslen. I henhold til lov om trafikselskabers paragraf 11, stk. 2, pkt. 1 skal den individuelle handicapkørsel som minimum skal omfatte 104 enkelture årligt. Desuden fastslår paragraf 11, stk. 4, at taksterne for den individuelle handicapkørsel ikke må være væsentlig højere end den øvrige kørsel, som trafikselskabet varetager.

Muligheden for at få visiteret ekstra ture afhænger af, hvilken kommune man bor i. Endvidere er der forskel trafikselskabernes priser pr. km og hvorvidt de kræver medlemsgebyr. Dette fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 5.2 | Priser for handicapkørsel

	Movia	Fynbus	Midttrafik	Sydtrafik	NT	BAT
Årligt medlems-gebyr	300 kr.	455 kr.	Ikke medlemsgebyr	Ikke medlemsgebyr	400 kr.	300 kr.
Grundtakst	24 kr.	25 kr.	30 kr.	39 kr.	29 kr.	Ingen
Pris pr. km <sup>21</sup> .	2,4 kr.	2,5 kr.	3 kr.	3 kr.	2,7 kr.	2,5 kr.

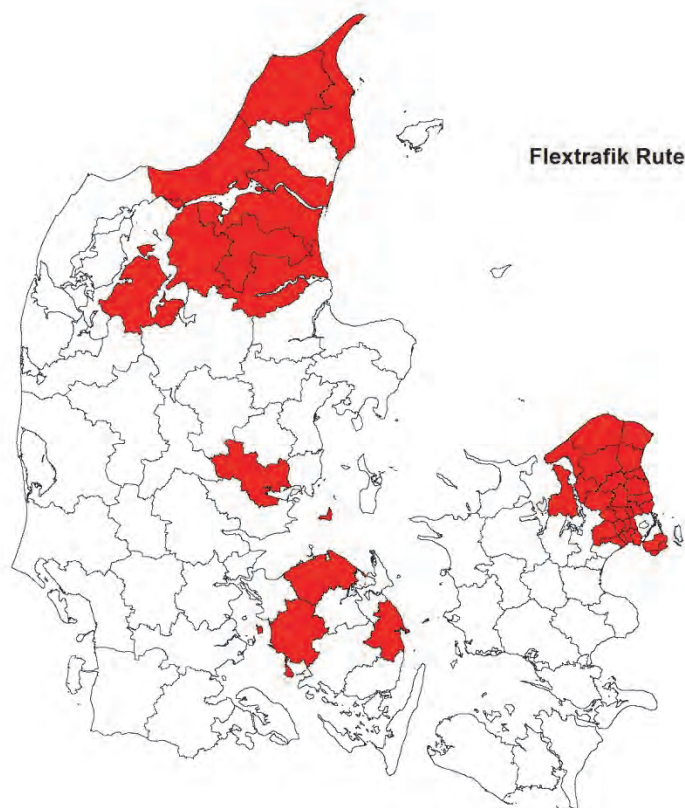
## Flextrafik Rute

Flextrafik Rute omfatter kørsel, der udføres for borgere, som har fysiske eller psykiske handicap, som gør, at de ikke er i stand til at anvende traditionel kollektiv trafik. Kørslen er kendetegnet ved at foregå indenfor faste rammer for så vidt angår afhentningstidspunkter, chauffører og problemer med medpassagerer og placering i bussen.

<sup>21</sup> Trafikselskaberne har forskellige grænser for, hvor mange km. man skal have kørt, før taksten og eventuelle takstforhøjelser træder i kraft.

Flextrafik Rute inkluderer blandt andet kørsel af personer med fysisk og psykisk handicap til dag- og aftentilbud, kørsel af specialskoleelever til og fra hjem, skole og SFO samt kørsel til og fra aflastningsinstitutioner.

For at deltage i Flextrafik Rute skal man visiteres til kørselsordningen af sin kommune. Da kørslen planlægges i faste ruter på bestemte tidspunkter, vil der ofte være flere brugere af ordningen, der kører sammen.



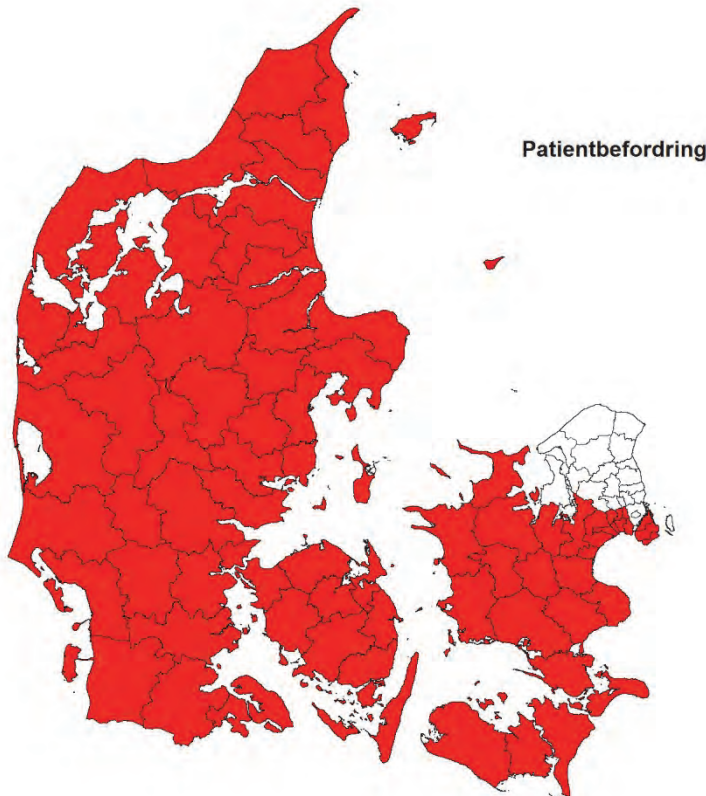
Figuren ovenfor viser, at det kun er en mindre del af de danske kommuner, der benytter sig af Flextrafik Rute, og at de kommuner, der har valgt at lade trafikelskaberne varetage den faste rutekørsel hovedsageligt befinder sig i Region Nordjylland og Region Hovedstaden. Det skyldes, at rutekørslen før 2007 blev varetaget af amterne, og her var det især NT og Movia, der var aktive ift. at få rutekørs-



len under deres udbud. I Nordjylland varetog NT rutekørselsopgaven allerede inden strukturreformen trådte i kraft i 2007, mens Københavns og Frederiksborg Amt havde indgået kørselskontrakter med lokale vognmænd om den samlede kørsel, der skulle videreføres efter strukturreformen. Kommunerne i Region Hovedstaden valgte at samle kørslen i fælles regi med henblik på at lade Movia overtage udbuddet og administrationen af rutekørslen.

### **Patientbefordring**

Patientbefordring er en kørselsordning for personer, der er ramt af sygdom, og som ikke har mulighed for at benytte den traditionelle kollektive trafik for at komme på sygehuset.

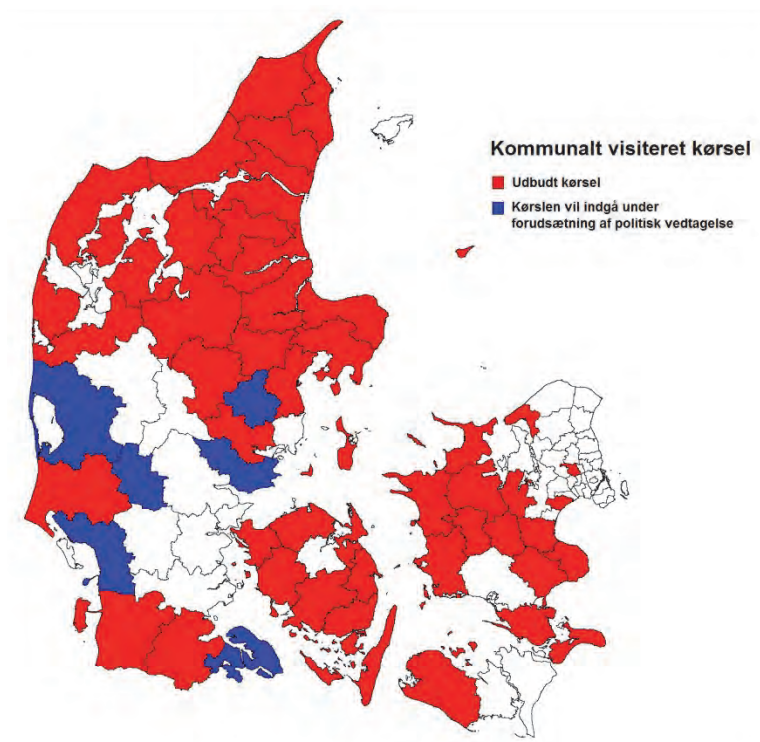


Det er den pågældende region, der visiterer kørslen og som bestiller kørslen via Flextrafiks planlægningssystem. Systemet har et integreret CPR-register, som gør at navn og adresse automatisk kommer frem. Der er også oprettet et internetbaseret bestillingsmodul, der giver læger og sygeplejersker mulighed for at bestille hjemkørsel til de udskrevne patienter.

Figuren nedenfor viser, at det alene er Region Hovedstaden, der ikke i fuldt omfang benytter sig af trafikkselskabernes tilbud om patientbefordring. Forklaringen på dette er, at Region Hovedstaden har valgt at udbyde 80 pct. af kørslen, og at Falck har vundet udbuddet. Patientbefordringen hos både Hvidovre, Glostrup og Amager Hospital bliver udbudt og koordineret af Movia.

### Kommunalt visiteret kørsel

Kommunalt visiteret kørsel er en ordning, som er rettet mod borgere, der skal til læge eller speciallæge, og som ikke er i stand til at benytte sig af traditionel kol-



lektiv trafik. Det kan også dreje sig om borgere, der skal til dagcentre, genoptræning, kommunale sundhedscentre og specialskoler, jævnfør kommunernes forpligtelser i henhold til sundhedsloven og loven om social service, jævnfør afsnit 2. Desuden indgår skolekørsel også i ordningen.

For at opnå stordriftsfordele vil brugerne af den kommunalt visiterede kørsel ofte køre sammen med andre, der af forskellige årsager bliver befordret via trafik-selskabets flextrafiksystem.

Kommunerne kan vælge at give trafik-selskaberne ansvaret for at udbyde kørslen og for at stille deres planlægnings- og bestillingssystem til rådighed. Kommunerne varetager dog selv visitationen og bestiller kørslen via Flextrafiks bestillingssystem.

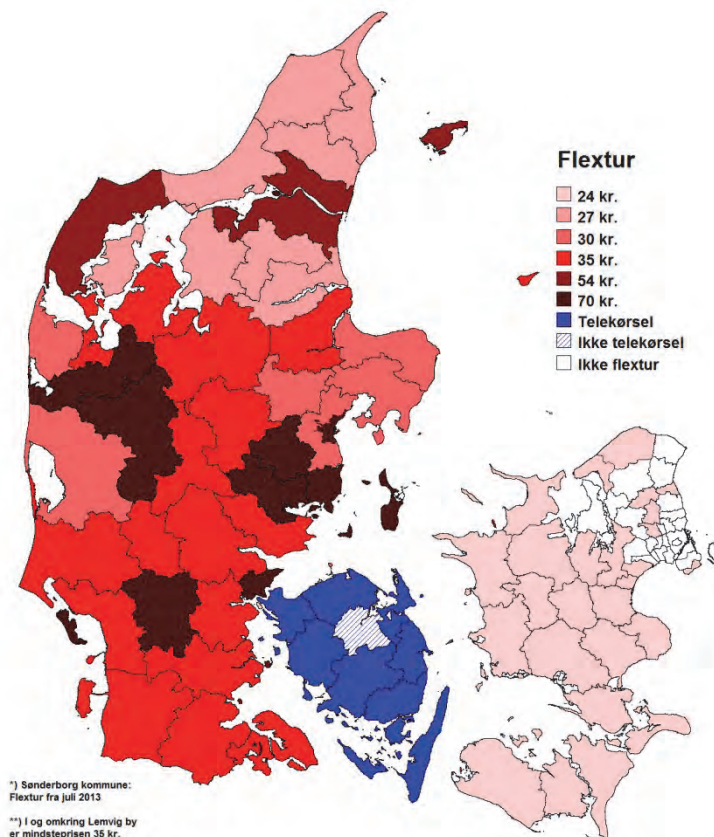
Af figuren ovenfor fremgår det, at en overvejende del af de danske kommuner har valgt at benytte sig af trafik-selskabets tilbud om at udbyde og planlægge den kommunalt visiterede kørsel. Det er primært kommunerne i hovedstadsområdet, der endnu ikke har tilsluttet sig løsninger trafik-selskaberne på dette kørselsområde. Dette er historisk betinget, da HUR Trafik ikke tilbød nogen løsninger til kommunerne på dette område.

## **Flextur**

Flextur fungerer som et supplement til den traditionelle kollektive trafik og foregår fra adresse til adresse. Modsat de øvrige kørselsordninger er det ikke et krav for at benytte sig af ordningen, at man er begrænset i sine muligheder for at gøre brug af den traditionelle kollektive trafik.

Flextur kan ikke karakteriseres som almindelig buskørsel, da der ikke er nogen fast køreplan. Brugeren bestemmer, hvor og hvornår denne ønsker at køre. Det er dog et krav, at kørslen foregår i eller mellem kommuner, der tilbyder Flextur. Eksempelvis er det ikke muligt at bestille en Flextur fra Vordingborg til Næstved Kommune, jf. nedenstående figur.

Flextur kan også foregå med taxi, men kan ikke betegnes som taxikørsel, da der typisk vil være flere passagerer med i bilen, som er ikke er del af den samme gruppe.



Mindsteprisen i Flextur varierer ift. hvor meget støtte den pågældende kommune giver til Flextur.

Ovenstående figur giver en oversigt over mindsteprisen for Flextur i de enkelte kommuner. I de fynske kommuner er der ikke angivet nogen mindstepris. Det skyldes, at Fynbus anvender kørselsordningen "Telekørsel" i stedet for Flextur. Vilkårene for turen er de samme som i Flextur, men der er også mulighed for at anvende periodekort, uddannelseskort samt gyldige DSB-kort og billetter ved betaling.

I de kommuner indenfor Movias område, hvor der ikke gives kommunal støtte, er der ikke Flextur. Omvendt er der Flextur i alle jyske kommuner, selvom det

ikke er alle kommuner, der giver støtte til det. Det skyldes, at trafiksselskaberne i Jylland i sin tid valgte at indføre Flextur for kommuner indenfor deres område. I de kommuner, hvor der ikke gives støtte til Flextur, kommer prisen dog op på det samme niveau som almindelig taxikørsel, hvor det sjældent forekommer i praksis, at en borger vælger at benytte sig af Flextur i disse kommuner.

Tabel 5.3 | Prisen og vilkår i Flextur på tværs af trafiksselskaber

	<b>Movia</b>	<b>Fynbus</b>	<b>Sydtrafik</b>	<b>Midttrafik</b>	<b>Nordjyllands Trafikselskab</b>
Pris/ km udover mindstepris	6 kr. (der er 5 eller 10 km inkluderet i min. prisen afhængig af kommunen)	Ingen	3,5, 5 eller 7 kr. afhængig af kommune	4, 7 eller 14 kr. afhængig af kommune	3,5, 5 eller 12 kr. afhængig af kommune
Pris for at krydse områder/kommuner	Ingen	40 til 60 kr.	Kun muligt i nogle kommuner. Km prisen stiger da fra 3,5 til 5 kr. fra start til slut	14 kr./km fra start til slut <sup>22</sup>	54 kr. i min. pris og 12 kr./km fra start til slut
Bestillingstid	Senest 2 timer før afhentning	Senest 1-2 timer før afhentning afhængigt af den kommune man befinder sig i	Senest 2 timer før afhentning	Senest 2 timer før afhentning	Senest 2 timer før afhentning
Ventetid	Højst 15 minutter senere end aftalt afhentningstidspunkt	Højst 20 minutter senere end aftalt afhentningstidspunkt	Højst 15 senere end aftalt afhentningstidspunkt	Højst 20 minutter senere end aftalt afhentningstidspunkt	Højst 15 minutter senere end aftalt afhentningstidspunkt
Tidsrum for kørslen	06.00 - 23.00	Angiver ikke tidsrum for kørslen, men der kan ringes til bestillingscentralen fra 07.00 – 21.00	Varierer efter kommune. Fx Varde: 07.00 -20.00 Aabenraa: 07.00 -24.00	06.00 - 24.00	06.00 - 23.00

<sup>22</sup> Ved nogle kommunegrænser indenfor Midttrafik område er der dog såkaldte "venneaftaler", hvorfor prisen kommer ned på 7 eller 4 kr.

Det fremgår af figuren, at det hovedsageligt er kommuner med tættere bebyggede områder, der endnu ikke har tilvalgt Flextur, da Københavns og Odense Kommune ikke har hhv. Flextur og telekørsel, mens Århus by og Ålborg Kommune har en mindstepris på henholdsvis 70 kr. og 54 kr. Det skyldes, at mulighederne for at blive transporteret fra adresse til adresse med den almene kollektive trafik er bedre i tættere beboede områder, hvorfor behovet for Flextur er tilsvarende mindre.

Nedenstående tabel viser de vilkår, der gælder udover mindsteprisen hos de enkelte trafikskaber. Det fremgår af skemaet, at det hovedsageligt er takststrukturen, der varierer mellem trafikskaberne, mens vilkårene for bestillings- og ventetid samt tidsrummet for kørslen er nogenlunde de samme.

Tabel 5.3 viser de nuværende takster. På længere sigt er takststrukturen reguleret i lov om trafikskabers paragraf 6a, stk. 6, der fastslår, de takster, som trafikskaberne fastsætter, i gennemsnit ikke må stige mere end løn- og prisudviklingen.

### **Kørselsordning på Bornholm**

På Bornholm opererer trafikskabet BAT, der, som beskrevet tidligere, ikke anvender begrebet "Flextrafik" som betegnelse for den kørsel, trafikskabet koordinerer. BAT udbyder derimod kørselsordningen "HandyBAT", der ligesom Flextrafik foregår fra dør til dør. HandyBAT er således en samlebetegnelse ligesom Flextrafik, men i modsætning til Flextrafik omfatter HandyBAT ikke kommunalt visiteret kørsel, fast rutekørsel og patientbefordring.

Helt konkret er HandyBAT en kørselsordning, der er åben for alle passagerer, men ordningen er primært rettet mod borgere, der er begrænsede i deres muligheder for at benytte sig af den almindelige buskørsel. Det afspejler sig i, at almindelige brugere betaler en takst på 7,50 kr. pr. km, mens brugere, der bor mere end 3 km fra en af de regionale busruter, betaler 5 kr. pr. km. Desuden betaler pensionister, der bor mere end 1,5 km fra en af de regionale busruter, samt personer med handicap, kun 2,5 kr. pr. km. Endelig er det et generelt vilkår, at man skal betale et årligt abonnement på 300 kr. for at kunne benytte sig af HandyBAT.

Bornholm tilhører Region Hovedstaden, hvorfor patientbefordringen varetages af Falck, der, som beskrevet i afsnit 4.3, har vundet udbuddet.

### 5.2.5 Tilladelsestyper

De fem kørselsordninger, der udbydes i trafiksselskabernes flextrafiksystem, kan udføres af vognmænd med forskellige typer af tilladelser.

Vognmænd med en taxi-, bus, eller OST-tilladelse opfylder betingelserne for at udføre kørsel indenfor de fem ordninger, der indgår i Flextrafik. En del vogne er udstyret med det nødvendige materiel til at medbringe brugere med kørestol samt sikre transport af personer i kørestole ad trapper.

Sygevogne må derimod kun udføre patientbefordring. Da loven fastslår at syge-tilladelser kun må bruges til befordring af personer, der er ramt af sygdom, kan disse vogne ikke bruges i den koordinerede kørsel.

Generelt gøres der ikke brug af syge- og limousinetilladelser i Flextrafik, da disse er specifikke og derfor ikke kan bruges til forskellige typer af kørsel.

### 5.2.6 Kørselsomfang fordelt på tilladelsestyper

I dette afsnit redegøres for kørselsomfanget indenfor Flextrafik fordelt på taxi-, bus samt EP- og OST-tilladelser.

Taxi- og bustilladelser vil indgå som særskilte kategorier, mens EP- og OST-tilladelser vil blive slået sammen til en kategori. Det skyldes, at EP-tilladelser i forbindelse med ændringen af taxiloven i 2011 flyttet fra busloven til taxiloven. Ved samme lejlighed blev betegnelsen ændret fra EP-tilladelser til "tilladelser til offentlig servicetrafik" – heraf forkortelsen "OST-tilladelser".

EP-tilladelserne er således løbende blevet erstattet af OST-tilladelser. Helt konkret var der pr. 1. januar 2013 udstedt 451 OST-tilladelser til 88 virksomheder og 635 EP-tilladelser til 185 virksomheder.

Kørselsomfanget er opgjort i antal rejser og i den totale rejsetid inklusiv service målt i minutter.

Ydermere præsenteres information om nettoomkostningerne ved de enkelte kørselsordninger i Flextrafik. Nettoomkostninger er defineret som trafiksselskabernes

omkostninger til vognmændene, hvilket vil sige, at brugernes egenbetaling ikke indgår i opgørelsen.

Gennemgangen bygger på data leveret af FlexDanmark, som er Trafikselskabernes fællesorganisation. Al kørsel i Flextrafik indgår således i de data, der fremgår af tabellerne, med undtagelse af kørslen på Bornholm, da BAT ikke er en del af FlexDanmark. Desuden indgår Movias kørselsordning "Flextur Rute" ikke i datamaterialet. Kørselsomfanget indenfor denne ordning vil derfor bliver præsenteret i en særskilt tabel.

Tabellerne viser således trafikselskabernes samlede kørselsomfang indenfor Flextrafik. De bagvedliggende data viser derimod kørselsomfanget for hvert enkelt trafikselskab. Heraf fremgår det, at det hovedsageligt er Nordjyllands Trafikselskab, der benytter sig af bustilladelser, mens Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus anvender kun i begrænset omfang anvender denne tilladelsestype. Movia bruger derimod kun bustilladelser i deres kørselsordning Flextrafik Rute.

Tabel 5.4 viser kørselsomfanget for skolerejser, der skal forstås som fast rutekørsel til og fra almindelige skoler, specialskoler og institutioner, der hører under skolesystemet. Tabellen viser, at det primært er bus- og EP-tilladelser, der bruges til skolerejser, bus-tilladelser også bruges i forholdsvis høj grad indenfor dette kørselsområde.

Tabel 5.4 | Skolerejser

Tilladelsestype	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Nettoomk. (kr.)	Andel i pct.
Taxi	389.607	36	7.716.837	40	50, 255 mio.	38
Bus	139.406	13	2.248.518	12	19,054 mio.	14
EP/OST	547.631	51	9.543.814	49	63,078 mio.	48
I alt	1.076.644	100	19.509.169	100	132,388 mio.	100



Tabel 5.5 viser udelukkende kørselsomfanget for Movias kørselsordning Flextrafik Rute, som ikke indgår i opgørelsen af skolerejser. Den faste rutekørsel i Flextrafik Rute omfatter kørsel til og fra specialinstitutioner, lukkede værksteder mv. Det fremgår, at den faste rutekørsel næsten udelukkende varetages af bus- og EP-tilladelser.

Den lave andel af taxikørsel skyldes, at der i det storkøbenhavnske område traditionelt har været taxikørsel på en anden måde end det har været tilfældet uden for Storkøbenhavn. Det har ikke i overvejende grad været et krav, at man kan levere alsidig transport – dvs. 4-8 personer – da store dele af kørslen i Storkøbenhavn udgøres af alenekørsel.

Endvidere har der ikke været et incitament til at udbyde større sæt af vogntyper, da der ved siden af taxierhvervet er sket en fremvækst af minibusforretninger. Eftersom Falck i mange år har været den eneste større leverandør af patientbefordring, og da der i en længere periode har været amtskontrakter med større busvognmænd såsom VIFA, VBT og HB, har det været svært for taxivognmændene at indtræde på markedet for alsidig transport.

Tabel 5.5 | Flextrafik Rute hos Movia

Til.type	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Net.omk. (mio. kr)	Andel i pct.
Taxi			1.350.833	8	11,1	7
Bus/EP			14.773.974	92	157,7	93
I alt	1.152.118	100	16.124.707	100	168,8	100

Det fremgår af tabel 5.6, at kørslerne i Flextur samt den kommunalt visiterede kørsel er nogenlunde ligeligt fordelt mellem taxi- og EP-tilladelser. Bus-tilladelser anvendes derimod kun i meget begrænset omfang indenfor dette kørselsområde.

Tabel 5.6 | Flexitur og kommunalt visiteret kørsel

Til.type	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Net.omk. (mio. kr)	Andel i pct.
Taxi	439.466	54	7.445.775	51	58,2	52
Bus	38.328	5	1.004.125	7	6,9	6
EP/OST	333.321	41	6.026.060	42	45,8.	41
I alt	811.115	100	14.475.960	100	110,9	100

Tabel 5.7 viser, at patientbefordringen i overvejende grad varetages af taxi-tilladelser og EP/OST-tilladelser, mens bustilladelser stort set ikke bruges indenfor dette kørselsområde.

Tabel 5.7 | Patientbefordring

Til.type	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Net.omk. (mio. kr)	Andel i pct.
Taxi	746.053	59	31.610.176	60	223,9	59
Bus	25.302	2	1.011.261	2	8,3	2
EP/OST	496.845	39	20.392.044	38	146,0.	39
I alt	1.268.200	100	53.013.481	100	378,2	100

Det fremgår af tabel 5.8, at der er en nogenlunde lige fordeling mellem taxi- og EP-tilladelser i forhold til varetagelsen af handicapkørslen. Ligesom ved patientbefordring står bus-tilladelserne kun for 2 pct. af den samlede kørsel indenfor handicapkørselsområdet.

Tabel 5.8 | Handicapkørsel

Til.type	Antal rejser	Andel i pct.	Total rejsetid inkl. service (min.)	Andel i pct.	Net.omk. (mio. kr)	Andel i pct.
Taxi	382.432	54	9.385.699	52	76,7	52
Bus	15.316	2	375.643	2	3,2	2
EP/OST	313.661	44	8.350.100	46	67,6	46
I alt	711.409	100	18.111.442	100	147,5	100

Tabel 5.9 viser andelen af rejser indenfor kørselsområdet "skolerejser", som er gennemført med mere end 1 passager. Det fremgår af tabellen, at der indenfor alle tre tilladelsestyper er en meget høj andel af samkørsel indenfor dette område, hvilket naturligvis hænger sammen med, at det i den faste rutekørsel til og fra skolesystemet er sjældent, at der kun er én passager.

Tabel 5.9 | Andel samkørsel i Skolerejser

Til.type	Samkørsel målt i antal rejser	Alenekørsel målt i antal rejser	Antal rejser i alt	Andel samkørsel i pct.
Taxi	372.167	17.440	389.607	96
Bus	131.392	8.014	139.406	94
EP/OST	532.421	15.210	547.631	97
I alt	1.035.980	40.664	1.076.644	96

Tabel 5.10 viser, at samkørslen udgør en mindre del af den samlede kørsel indenfor Flextur og den kommunalt visiterede kørsel, end det er tilfældet indenfor skolerejser.

Tabel 5.10 | Andel samkørsel i Flextur og kommunalt visiteret kørsel

Til.type	Samkørsel målt i antal rejser	Alenekørsel målt i antal rejser	Antal rejser i alt	Andel samkørsel i pct.
Taxi	351.739	87.727	439.466	80
Bus	33.562	4.766	38.328	88
EP/OST	302.645	30.676	333.321	91
I alt	687.946	123.169	811.115	85

Tabel 5.11 viser, at andelen af samkørsel ift. patientbefordring er højere end ved Flextur og kommunalt visiteret kørsel.

Tabel 5.11 | Andel samkørsel i Patientbefordring

Til.type	Samkørsel målt i antal rejser	Alenekørsel målt i antal rejser	Antal rejser i alt	Andel samkørsel i pct.
Taxi	643.623	102.430	746.053	86
Bus	22.985	2.317	25.302	91
EP/OST	473.319	23.526	496.845	95
I alt	1.139.927	128.273	1.268.200	90

Det fremgår af tabel 5.12, at handicapkørsel er det område, hvor der opnås mindst samkørsel. Dog ligger samkørslen forholdsvis højt, da det er hele 81 pct. af den samlede kørsel indenfor handicapområdet, der udgøres af samkørsel.

Tabel 5.12 | Andel samkørsel i handicapkørsel

Til.type	Samkørsel målt i antal rejser	Alenekørsel målt i antal rejser	Antal rejser i alt	Andel samkørsel i pct.
Taxi	277.859	104.573	382.432	73
Bus	12.867	2.449	15.316	84
EP/OST	284.568	29.093	313.661	91
I alt	575.294	136.115	711.409	81

Samlet set viser datamaterialet fra FlexDanmark, at taxierne med undtagelse af skolerejser er den tilladelsestype, der varetager den største del af kørslen i Flextrafik. Bustilladelser anvendes derimod i meget begrænset omfang.

Desuden fremgår det af tallene, at langt hovedparten af kørslen i flextrafik foregår med mere end én passager i vognen. Andelen af samkørsel varierer dog mellem kørselsområder, således at andelen af samkørsel er mindre indenfor handicapkørsel, kommunalt visiteret kørsel og Flextur, hvor kørslen i højere grad skal varetage nogle individuelle behov.

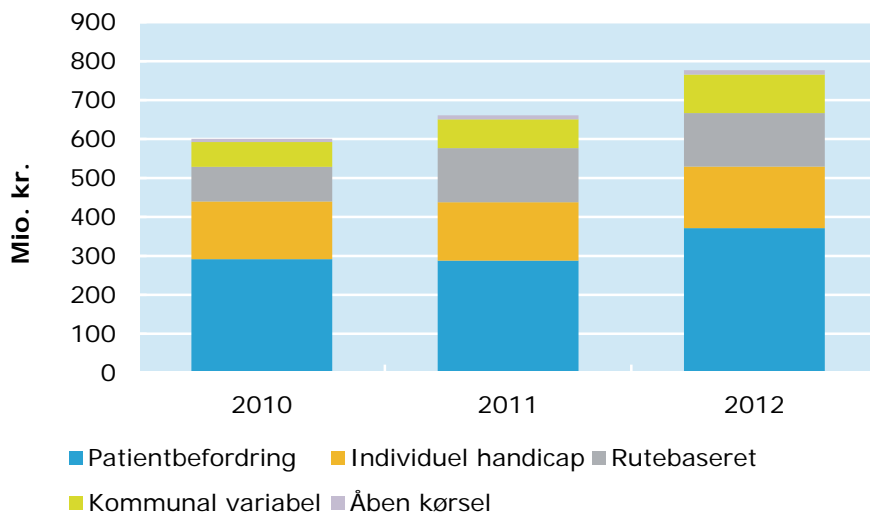
### 5.2.7 Omkostninger ved Flextrafik

I perioden 2010-2012 er den samlede trafikportefølje i trafikselskaberne steget. Helt konkret er det samlede turantal hos trafikselskaberne vokset fra 4,3 mio. til 5,7 mio. i perioden. Det er især patientbefordringen og Flextur, der har oplevet en markant stigning i turantallet.

Konkret har stigningen i trafikselskabernes portefølje betydet, at de kommunale og regionale udgifter direkte til trafikselskabernes kørselsordninger, hvilket vil sige eksklusiv administration og egenbetaling, er vokset fra 814 mio. kr. til 1.126 mio. kr.

Nedenstående figur illustrerer, hvordan de direkte kørselsudgifter til Flextrafik fordeler sig på de fem tilhørende kørselsordninger. Kategorien "Åben kørsel" dækker over Flextur.

Figur 5.1 | Udgifter i trafiksselskaberne, ekskl. administration og egenbetaling



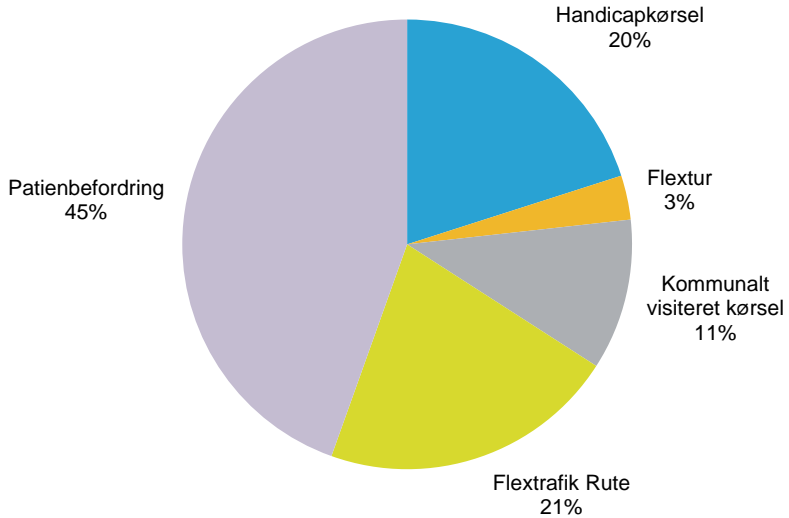
Kilde: FlexDanmark, Fynbus og Movia

Figuren viser, at det hovedsageligt er patientbefordring, der som følge af tilgangen af ture har forårsaget den samlede udgiftsstigning. På trods af, at der også er sket en stigning i kørselsomfanget i Flextur, udgør denne kørselsordning fortsat en marginal del af de samlede omkostninger ved Flextrafik.

Nedenstående figur viser procentfordelingen af kommunernes og regionernes samlede direkte udgifter til Flextrafik i 2012. Andelen af udgifterne til Flextrafik Rute skal tages med et forbehold, da der er en vis variation i forhold trafiksselskabernes afgrænsning af den faste rutekørsel.

Movia udbyder Flextrafik Rute, som inkluderer kørsel af elever til specialskole samt kørsel af personer med fysisk og psykisk handicap til dag- og aftentilbud, jf. afsnit 5.2.4.2. Hos Nordjyllands Trafiksselskab er normal skolekørsel også en del af den faste rutekørsel i Flextrafik. Hos Fynbus dækker den faste rutekørsel i Flextrafik udelukkende over specialskolekørsel, mens tallene for rutekørslen i Midttrafik kun inkluderer normalt skolekørsel. Sydtrafik udbyder på nuværende tidspunkt ikke fast rutekørsel i Flextrafik.

Figur 5.2 | Kommuner og regioners direkte udgifter til Flextrafik i 2012



Kilder: Movia, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab

Figuren viser, at patientbefordring næsten udgør halvdelen af kommunernes og regionernes direkte udgifter til Flextrafik. Patientbefordringen indgår i Flextrafik i hele landet med undtagelse af Region Hovedstaden, hvor 80 pct. af patientbefordringen varetages af Falck, jf. afsnit 5.2.4.3. Helt konkret udgjorde Region Hovedstadens direkte udgifter til patientbefordring i Movia i 2012 7.658.859 kr., mens regionens direkte udgifter til den del af patientbefordringen, som Falck har varetaget, var på 99.025.572 kr.

Det er således en relativt stor del af de regionale udgifter til patientbefordring, som ikke indgår i de samlede direkte udgifter til Flextrafik. Konkret ville de direkte udgifter til patientbefordring udgøre 50 pct. af de samlede udgifter, hvis hele patientbefordringen i Region Hovedstaden indgik i Movias Flextrafiksystem.

Derudover viser figuren, at Flextrafik Rute og handicapkørsel hver især står for ca. en femtedel af udgifterne, mens kommunalt visiteret kørsel og især Flextur kun udgør en marginal del af de samlede direkte udgifter til Flextrafik.

### 5.2.8 Kontraktmodeller i Flextrafik

Udgangspunktet for de kontrakter, der indgås indenfor de kørselsordninger, som er omfattet af flextrafiksystemet er, at der er tale om behovsstyret trafik, hvorfor trafikelskaberne ikke kender den efterspørgsel, som de skal levere vognkapacitet til at udføre. Kørslerne varierer imidlertid mht. karakter og kørselsmængden på givne tidspunkter. Derfor anvender trafikelskaberne tre typer af kontraktmodeller i deres udbud af Flextrafik; *variabel kørsel*, *garanteret kørsel* og *rutekørsel*. De tre kontraktmodeller vil blive gennemgået nedenfor.

#### **Variabel kontrakt**

Under den variable kontrakt bestemmer operatøren, hvor mange vogne, der skal stilles til rådighed, og i hvilket tidsrum vognene skal udføre kørsel for trafikelskabet. Operatøren har derfor frihed til at indlægge pauser og privatrejser på vognene, hvormed vognmanden kan opnå kørsel for trafikelskabet i forbindelse med tomkørsel til eller fra egen privatrejse.

Operatøren er forpligtet til at udføre de kørsler, som trafikelskabet disponerer til den pågældende, hvis vognen er åben i trafikelskabets planlægningssystem. Trafikelskabet er derfor ikke forpligtet til at betale for andet end den udførte kørsel, ligesom der ikke betales for ledig tid på vognene, hvis den ledige tid ikke indgår i planlægningssystemet.

Ulempen for vognmanden ved denne kontrakttype er, at den pågældende har vanskeligt ved at forudse og beregne sit eget indtægtsgrundlag, da trafikelskabet konstant tilpasser kørselsplanlægningen. Dette skal dog ses ift. vognmandens mulighed for at åbne og lukke sine vogne og indlægge privatrejser.

#### **Garanteret kontrakt**

I den garanterede kontrakt er operatøren i høj grad bundet af de vilkår, som trafikelskabet udstikker. Trafikelskabet meddeler operatøren, hvilke dage og tids-



rum, den pågældende skal stille sine vogne til rådighed. Desuden er operatøren forpligtet til at udføre den kørsel, som denne er blevet pålagt af trafikselskabet.

I modsætning til den variable kontrakt er der ikke mulighed for at indlægge privatejser, og operatøren er ligeledes forpligtet til at udføre kørslen med en vogn-type og med de tekniske hjælpemidler, som der er givet tilbud på. Til gengæld er operatøren garanteret en fast indtægt, da trafikselskabet er forpligtet til at betale operatøren for 7-12 timers rådighed om dagen, uanset om trafikselskabet planlægger kørsel på operatørens vogne.

### **Rutekontrakt**

I rutekontrakten er operatøren forpligtet til at tilvejebringe transport for den institution, hvis rutekørsel den pågældende har vundet i forbindelse med udbuddet. Rutekontrakten er relevant ift. specialinstitutionsområdet, hvor der er særlige krav til kørselens udførelse, og hvor brugerne ikke må koordineres med andre brugere udenfor institutionen.

Trafikselskaberne anvender imidlertid ikke alle den samme model for rutekontrakten. Der er derfor forskel på operatørens handlefrihed i den faste rutekørsel, alt efter hvilket trafikselskab, der har udbudt kørslen.

Hos Movia overlades planlægning af rutekørslen typisk til den operatør, der har vundet udbuddet, mens trafikselskabets rolle er begrænset til at foretage stikprøve af kørselsplanlægning for at sikre, at den lever op til selskabets krav.

Movias hovedopgave i denne kontrakttype er derfor at sikre et godt samarbejde med operatøren og forklare kommunen, hvordan kørslen foregår.

I modsætning til Movia fastlægger både NT og Midttrafik rutekørslen i samarbejde med det lokale, kommunale kørselskontor. Helt konkret udarbejdes der en køreplan, der beskriver kørslen fra stop til stop. Køreplanen fungerer også som beregningsgrundlag, der bygger på omvendt fakturering.

FynBus anvender nogenlunde den samme model for den faste rutekørsel som Nordjyllands Trafikselskab og Midttrafik, men adskiller sig ved at bruge et særskilt integreret centersystem. FynBus fastlægger kørselsplanerne med udgangs-

punkt i den kommunale visitation af borgere, hvorefter trafikskabet udsender kørslen fra stop til stop til vognmændene.

Sydtrafik udbyder på nuværende tidspunkt ikke fast rutekørsel.

### 5.2.9 Særligt forhold vedr. taxivognmænds indgåelse af kontrakter

Den måde som taxilovgivning er indrettet på, på nuværende tidspunkt gør, at det er bestillingskontorerne og ikke de enkelte vognmænd, der indgår kontrakter med blandt andre trafikskaberne om forskellige typer af kørsel. Desuden må taxivognmændene ikke byde uden om deres økonomiske forening, da denne ejer taxivognmændenes produktion. Tilslutningspligten svækker således taxivognmandens incitament til at drive sin egen forretning, da vognmanden kun har mulighed for at agere selvstændigt ift. gadeture.

Der er tale om en fortolkning af taxilovens paragraf 10 og 11, der fastsætter bestemmelser for bestillingskontorer. Disse bestemmelser er uddybet i kapitel 4 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012. Heraf bestemmes det i paragraf 18, stk. 6, at vilkårene for taxitilladelsesindehaverens tilslutning til bestillingskontoret skal findes i en vedtægt udarbejdet i overensstemmelse med den i bilag 3 indeholdte standardvedtægt, og at vedtægten skal godkendes af kommunalbestyrelsen. I disse lokale vedtægter kan der typisk stå, at det ikke er tilladt for tilladelsesindehavere at indgå aftaler om udenom bestillingskontoret. Desuden fremgår det af bekendtgørelsens kapitel 7 paragraf 35, stk. 3, at føreren af en taxi, der er tilsluttet et bestillingskontor, ikke må udføre bestillinger på kørsel udenom bestillingskontoret, hvor køretøjet skal afhente kunden på et bestemt sted.

På den ene side kan denne regulering anses for at være restriktiv, men på den anden side skal reglerne ses ift., at et bestillingskontor skal kunne regne med at være i stand til at levere vogne til de kunder, der henvender sig. Når al kørsel foregår via bestillingskontoret opnås der en effektiv udnyttelse af vognparken og en høj leveringsikkerhed. Af disse grunde har Flextrafik også fastsat stramme regler på området, således at en vognmand ikke kan melde fra, hvis den pågældende vogn er tilmeldt en bestemt kørselsopgave og er påbegyndt et vognforløb.

### 5.2.10 Konkurrenceudsættelse via udbud

I Deloitte-rapporten fra 2012, som der henvises til i afsnit 5.1.2, er hovedformålet at kortlægge og analysere de kommunale og regionale befordringsordninger med henblik på at fastslå, på hvilke områder der er muligheder for at opnå besparelser. Rapporten kommer blandt andet ind på, hvilke besparelser kommuner og regioner kan opnå ved at benytte sig af trafikselskabernes tilbud om at udbyde og planlægge den kommunale og regional befordring.

Deloitte-rapporten fremhæver, at trafikselskaberne opnår lavere priser pr. vognminut (antal minutters kørsel med en eller flere visiterede borgere), end når kommunerne selv varetager de pågældende befordringsordninger. Ifølge rapporten kan 2-4 pct. af prisforskellen forklares med, at vognmændene i de egenstyrede kommuner har visse administrationsomkostninger. Som beskrevet i afsnit 5.2.3.2 varetager trafikselskaberne netop en del af de administrative opgaver for at vognmændene kan koncentrere sig om deres kørselsopgaver. Den primære forklaring på prisforskellen består dog i, at trafikselskaberne tilvejebringer systematisk konkurrence og et samlet udbud på tværs af ordningen, hvormed vognmanden får større sikkerhed for en høj kapacitetsudnyttelse.

Til gengæld peger Deloitte-rapporten på, at trafikselskaberne i gennemsnit ikke opnår en ligeså høj kørselskoordinering målt i samkørselsgrad, hvilket vil sige at de egenstyrede kommuner gennemsnitligt befordrer flere borgere pr. vogn end trafikselskaberne. Som forklaring peger rapporten på, at kommunerne har udviklet en kontraktmodel, der indebærer en incitamentsstruktur, som giver vognmændene en tilskyndelse til at forøge samkørselsgraden.

Samlet set vurderes det i rapporten, at trafikselskaberne kan opnå udgiftsreduktion ved at forbedre samkørselgraden, mens kommunerne kan reducere deres udgifter til befordring ved at opnå lavere kørselspriser via et mere konkurrencepræget udbudssystem.

Endelig fremhæver Deloitte-rapporten, at regionerne i højere grad end kommunerne har centraliseret deres befordringsopgaver i et kørselskontor. Dette har givet regionerne bedre forudsætninger for at håndtere leverandørerne professionel og udvikle deres udbudsforretning. Derudover har centralisering af befordringsopgaverne muliggjort koordinering af kørsels på tværs af enheder og ordninger,

hvormed regionerne har opnået en højere samkørselsgrad og kapacitetsudnyttelse. Blandt regionerne er der således en tendens til en sammenhæng mellem centraliseringsgrad og kilometerpris, men denne sammenhæng observeres ikke umiddelbart blandt kommunerne.

## 5.3 Kommunale indkøb af trafik

### 5.3.1 Effektivisering af den kommunale kørsel

Af blandt andet Deloitte er det blevet kortlagt, at der mulighed for at spare penge i den kommunale befordring. Derfor har der de senere år i stigende grad været fokus på effektiviseringer, bedre kørselsplanlægning og justering af serviceniveauet.

En væsentlig del af besparingspotentialet i den kommunale befordring består i muligheden for at optimere koordineringen af kørslen, således at vognen udnyttes bedst. Desuden kan der opnås besparelser ved i højere grad at konkurrenceudsætte den kommunale kørsel. Dette kan ske ved kommunale udbud eller ved at lade trafikselskaberne varetage udbuddet af den kommunale befordring.

Det er forskelligt, i hvor grad de enkelte kommuner selv varetager udbuddet og koordineringen af deres befodringsordninger via et kommunalt kørselskontor, eller overlader opgaven til trafikselskaberne. I dette afsnit vil det derfor blive af-dækket, hvordan kørslerne fordeler sig mellem kommunale udbud, kommunal kørsel ved brug af egne vogne og udbud i trafikselskaberne.

### 5.3.2 Varetagelse af den kommunalt visiterede kørsel

I forbindelse med arbejdet i udvalget om erhvervsmæssig personbefordring har Trafikstyrelsen udsendt et spørgeskema til kommunerne vedrørende blandt andet den kommunale trafikplanlægning. De indkomne besvarelser er efterfølgende blevet behandlet i COWI-rapporten "*Taxianalyse – behandling af interviewskemaer*", som blev udgivet d. 12. april 2013.

I dette afsnit vil der blive gjort brug af rapporten data vedrørende kommunernes varetagelse af den sociale kørsel, der i dette kapitel er blevet omtalt som kommunalt visiteret kørsel. Helt konkret vil det blive gennemgået, hvor stor en andel af den sociale kørsel, der koordineres og udbydes i henholdsvis trafikselskaberne,

kommunale udbud og ved brug af de pågældende kommuners egne køretøjer samt de enkelte kommuner samlede udgifter til den sociale kørsel.

De kommuner, der indgår i undersøgelsen, er delt op efter følgende kategorier:

1. Kommuner i hovedstadsområdet
2. Kommuner med en storby
3. Kommuner med bestillingskontor
4. Kommuner uden bestillingskontor

Tabel 5.13 viser, at der blandt kommunerne i Hovedstadsområdet er forholdsvis stor forskel på, hvilke ordninger der bruges til at udbyde og koordinere den sociale kørsel. Især Ishøj og Halsnæs Kommune skiller sig ud ved have en høj andel af den sociale kørsel, der varetages ved henholdsvis kørsel i eget regi og i trafik-selskabet.

Tabel 5.13 | Fordeling af de samlede udgifter til sociale kørsler i kommuner i hovedstadsområdet

Kommune	Trafiksel-skab	Kommuna-le udbud	Kørsel i eget regi	Penge til social kørsel i mio. kr.
Brøndby	33 %	60 %	7 %	15,0
Halsnæs	75 %	20 %	5 %	11,0
Helsingør	55 %	45 %	0 %	-
Høje-Taastrup	47 %	52 %	1 %	29,0
Ishøj	45 %	10 %	45 %	10,3

Af tabel 5.14 fremgår det, at de kommuner i undersøgelsen, der har en storby, næsten udelukkende varetager den sociale kørsel via kommunale udbud. Her-ning Kommune adskiller sig ved udelukkende at gøre brug af kommunale udbud, mens Odense og Roskilde Kommune anvender trafik-selskabet i moderat omfang. Kun Roskilde Kommune foretager social kørsel ved brug af egne køretøjer.

Tabel 5.14 | Fordeling af de samlede udgifter til sociale kørsler i kommuner med en storby

Kommune	Trafiksel- skab	Kommuna- le udbud	Kørsel i eget regi	Penge til social kørsel mio. kr.
Herning	0 %	100 %	0 %	13,0
Odense	13 %	87 %	0 %	98,0
Roskilde	9 %	88 %	3 %	33,0

Tabel 5.15 viser, at de kommuner i undersøgelsen, som har et bestillingskontor, i overvejende grad varetager den sociale kørsel via kommunale udbud. Skanderborg Kommune adskiller sig fra de øvrige kommuner i kategorien ved slet ikke at bruge trafiksel-skabet, og varetage 35 pct. af den sociale kørsel ved brug af brug af egne køretøjer. Desuden er det værd at bemærke, at Nyborg Kommune i langt højere grad end de øvrige kommuner benytter sig af trafiksel-skaber til at udbyde og koordinere den sociale kørsel.

Tabel 5.15 | Fordeling af de samlede udgifter til sociale kørsler i kommuner med et bestillingskontor

Kommune	Trafiksel- skab	Kommuna- le udbud	Kørsel i eget regi	Penge til social kørsel mio. kr.
Faaborg-Midtfyn	38 %	62 %	0 %	21,5
Kalundborg	24 %	76 %	0 %	17,2
Køge	0 %	90 %	10 %	22,0
Nyborg	61 %	26 %	13 %	26,9
Ringsted	-	-	-	10,0
Skanderborg	0 %	65 %	35 %	8,0
Struer	-	75 %	-	-
Varde	9 %	92 %	0 %	13,1
Viborg	8 %	92 %	0 %	-
Vordingborg	28 %	72 %	<1 %	14,7
Aabenraa	25 %	75 %	0 %	35,0

Tabel 5.16 viser, at variationen ift. hvilke ordninger kommuner uden et bestillingskontor vælger at bruge til at udbyde og koordinere den sociale kørsel. Eksempelvis bruger Jammerbugt Kommune næsten udelukkende trafikelskabet, mens Lemvig Kommune varetager hele 61 pct. af den sociale kørsel ved brug af egne køretøjer. Syddjurs Kommune benytter sig derimod næsten udelukkende af kommunale udbud.

Tabel 5.16 | Fordeling af de samlede udgifter til sociale kørsler i kommuner uden et bestillingskontor

Kommune	Trafiksel-skab	Kommunale udbud	Kørsel i eget regi	Penge til social kørsel mio. kr.
Guldborgsund	30 %	60 %	10 %	2,0
Jammerbugt	95 %	0 %	5 %	-
Lejre	33 %	67 %	0 %	11,0
Lemvig	39 %	0 %	61 %	0,6
Mariagerfjord	0 %	40 %	60 %	3,8
Nordfyns	46 %	50 %	4 %	-
Odder	15 %	85 %	0 %	
Odsherred	-	-	-	2,8
Samsø	100 %	0 %	0 %	0,2
Syddjurs	15 %	75 %	10 %	22,5
Vejen	0 %	100 %	0 %	23,0

## 6. Praksis i kommunerne

### 6.1 Indledning

De vilkår, som taxikørsel og den øvrige erhvervmæssige personbefordring med mindre biler står over for, er ikke ens over hele landet. By- og bosætningsmønstre, befolkningstæthed, bilejerskab, infrastruktur og den erhvervmæssige aktivitet varierer således mellem forskellige områder af Danmark.

Dertil kommer, at kommunerne har valgt at tilrettelægge vilkårene for og tilbudet om erhvervmæssig befordring forskelligt afhængigt af de nævnte objektive vilkår og den lokale politiske prioritering.

Kommunernes direkte instrumenter i forhold til taxiområdet består umiddelbart i at kommunerne fastsætter antallet af tilladelser, fastsætter prisstrukturen samt regulerer tilslutningen til bestillingskontorer.

Men derudover påvirker kommunen taxiområdet gennem tilrettelæggelsen af og politik for indkøb af en række lovpligtige kørselsordninger.

### 6.2 Spørgeskemaundersøgelse i kommunerne

#### 6.2.1 Indledning

Med henblik på at tilvejebringe en oversigt over kommunernes disponering af den erhvervmæssige personbefordring med mindre biler har Trafikstyrelsen udsendt et spørgeskema til samtlige kommuner og til Taxinævnet i Region Hovedstaden vedrørende administrationen af taxilovgivning.

Der er modtaget svar fra 55 kommuner samt svar fra Taxinævnet i Region Hovedstaden, som omfatter 28 kommuner.

COWI har behandlet svarene fra kommunerne og fra Taxinævnet.

For at sikre overblik over tilkendegivelserne har COWI inddelt svarene i følgende kategorier:



**Kategori 1:** Kommuner i Region Hovedstaden (6 besvarelser)

Brøndby, Halsnæs, Helsingør, Herlev, Høje Taastrup og Ishøj.

**Kategori 2:** Kommuner med byer over 40.000 indbyggere (9 besvarelser)

Herning, Horsens, Næstved, Odense, Roskilde, Silkeborg, Vejle, Aalborg og Aarhus.

**Kategori 3:** Andre kommuner med bestillingskontor (20 besvarelser)

Assens, Billund, Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Hjørring, Holbæk, Holstebro, Kalundborg, Køge, Norddjurs, Nyborg, Ringsted, Skanderborg, Struer, Varde, Viborg, Vordingborg og Aabenraa.

**Kategori 4:** Andre kommuner uden bestillingskontor (20 besvarelser)

Favrskov, Faxe, Guldborgsund, Jammerbugt, Kerteminde, Langeland, Lejre, Lemvig, Læsø, Mariagerfjord, Nordfyns, Odder, Odsherred, Rebild, Ringkøbing-Skjern, Samsø, Syddjurs, Tønder, Vejen og Thisted

Tabel 6.1 viser en oversigt over det gennemsnitlige antal tilladelser pr. kommune i de tre kategorier samt totalt i Hovedstadsregionen.

Tabel 6.1 | Oversigt over det gennemsnitlige antal bevillinger pr. kommune (dog totalt i Region Hovedstaden). Bemærk, at ubesatte bevillinger indgår og at det reelle gennemsnitlige antal taxier derfor er lavere

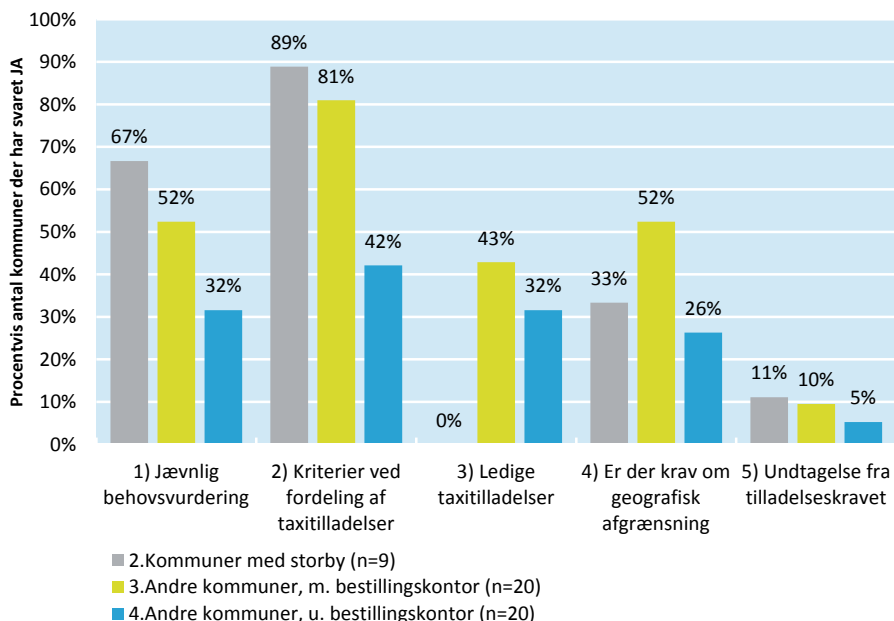
Kategori	Taxitilladelser 2010	Taxitilladelser 2013	Limousinetilladelser 2010	Limousinetilladelser 2013	Sygeporttilladelser 2010	Sygeporttilladelser 2013
Kategori 1: Taxinævnet i Region H	2.304	2.056	106	115	-	802
Kategori 2: Kommuner med store byer	125	103	4	4	4	4
Kategori 3: Andre, med bestillingskontor	34	28	3	3	2	2
Kategori 4: Andre, uden bestillingskontor	25	23	2	5	2	2

For kategori 1 gælder, at de er underlagt Taxinævnet i Region Hovedstaden. Disse kommuner har derfor ikke skullet svare på alle spørgsmål, kun spørgsmål vedrørende kommunens samlede trafikplanlægning.

## 6.2.2 Behov og fordeling af tilladelser

Kommunerne (kategorierne 2-4) er blevet spurgt til deres fremgangsmåde i forhold til vurdering af behov for taxikørsel, samt til fordeling af taxitilladelser. Nedenstående søjlediagram, Figur 3.1, viser en sammenfatning af besvarelser, der vedrører behovsvurdering og taxitilladelser.

Figur 6.1 | Sammenfatning af besvarelser vedrørende behov og fordeling af tilladelser i kommunerne i kategorierne 2-4



**Spm. 1: Behovsvurdering**

*Foretages der jævnligt – f.eks. årligt - en vurdering af behovet for taxi- og limousinekørsel (dvs. antallet af taxier og limousiner) i kommunen?*

Behovet for bevillinger vurderes generelt i samarbejde mellem kommunerne og taxibranchen, når der er ansøgninger om tildeling af bevillinger, eller når bevillinger er blevet ledige, og behovsvurderingen udføres oftest på grundlag af taxibranchens efterspørgsel efter bevillinger.

Ved limousinetilladelser foretages der oftest en behovsafdækning, idet ansøgerne skal dokumentere et behov.

Enkelte kommuner har formaliseret samarbejdet med taxibranchen og afholder et eller to årlige, møder, hvor bl.a. bevillingsantallet drøftes.

Der foretages således oftere behovsvurdering i kommuner med store byer (kategori 2 - 67 %) end andre kommuner (kategori 3 - 52 % og kategori 4 - 32 %).

**Spm. 2: Kriterier ved fordeling**

*Anvender kommunen objektive kriterier ved fordeling af ledige taxitilladelser?*

Flere kommuner supplerer taxilovgivningens obligatoriske adgangsbetingelser med en konkret vurdering af ansøgernes kvalifikationer på grundlag af klager og andre oplysninger om ansøgernes hidtidige virke - herunder bl.a. "servicemindedhed" - inden for taxibranchen.

Nogle landkommuner har fastsat kriterier om, at vognmænd højst må have et nærmere fastsat antal bevillinger. Enkelte landkommuner modtager generelt så få ansøgninger, at der ikke er behov for at vælge mellem flere konkurrerende ansøgere.

### **Spm. 3: Ledige tilladelser**

*Har kommunen inden for de sidste 3 år haft problemer med at afsætte ledige taxitilladelser?*

Der har kun været ledige tilladelser i kommuner under 40.000 indbyggere med bestillingskontorer og i mindre kommuner uden bestillingskontorer.

Hovedårsagen til den manglende efterspørgsel efter taxitilladelser er den økonomiske afmatning, som gør det vanskeligt at drive taxivirksomhed i de pågældende kommuner.

Assens Kommune (kategori 3) skriver, at de ikke har fået nogen ansøgere på grund af kravet om tilslutningspligt til et bestillingskontor. Der er desuden kommuner i kategori 4, som har afvist ansøgere, fordi de ikke lever op til lovgivningen.

### **Spm. 4: Krav om geografisk afgrænsning**

*Har kommunen udnyttet muligheden for at fastsætte vilkår om, at taxitilladelser fortrinsvis skal betjene et nærmere bestemt geografisk område, jf. taxiloven § 13, stk. 1, 3?*

Der er primært kommuner uden større byer, som fastsætter krav om geografisk afgrænsning.

Der er generelt to typer af krav:

1. Taxier, der opererer inden for de gamle kommunegrænser og som fortsat er begrænset til disse områder (Silkeborg og Næstved Kommuner).
2. Taxier, som er begrænset til et defineret landdistrikt, som i Ringkøbing-Skjern, hvor alle taxier er geografisk begrænsede.

Krav om geografisk afgrænsning skyldes som oftest ønsker fra vognmænd, samt at kravene har været der længe og ikke er fjernet. I nogle af de geografisk store kommuner er der desuden et politisk ønske om at opretholde kravet (Jammerbugt Kommune, kategori 4).

**Spm. 5: Undtagelse fra tilladelseskravet**

*Har kommunen siden 1. januar 2010 undtaget fra tilladelseskravet i forbindelse med større arrangementer, jf. § 13 i taxibekendtgørelsen?*

Mindre end 10 % af kommunerne har siden 2010 benyttet adgangen til at undtage fra tilladelseskravet.

Kun Samsø og Bornholms Kommuner har kommenteret besvarelsen. Samsø Kommune har en undtagelse under Samsø Festivalen, og Bornholms Kommune har dispenseret i forbindelse med folkemødet på Bornholm i både 2012 og 2013.

**6.2.3 Takster****Spm. 6: Kriterier for maksimaltakster**

*Har kommunen faste kriterier, der lægges til grund ved fastsættelse af maksimaltakster for taxikørsel?*

Cirka halvdelen af kommunerne har kriterier til fastsættelse af maksimaltakster. Af kommentarerne fremgår det, at der generelt benyttes to metoder til regulering af taksterne; indeksregulering som følger taxiindeks fra Danmarks Statistik (som udarbejdes i samarbejde med Taxinævnet i Region Hovedstad) eller regulering af takster på baggrund af udviklingen i nabokommunen.

I alle kommunerne med en stor by (kategori 2) sker reguleringen efter taxiindekset.

I kategorierne 3 og 4 benyttes enten indeksregulering eller regulering på baggrund af nabokommunen. Det er ikke altid klart, hvilket udgangspunkt der benyttes for indeksreguleringen. Eksempelvis har Holstebro Kommune (kategori 3) svaret, at de ikke selv kender udgangspunktet.

Vordingborg Kommune (kategori 3) skriver, at maksimaltaksterne reguleres op med prisindekset, men at der de seneste to år ikke er blevet reguleret, da der ikke er et markedsgrundlag.

I Billund Kommune (kategori 3) tages der stilling til ændrede takster efter anmodning fra taxivognmændene.

### **Spm. 7: Stigning i maksimaltakster**

*Har der været gennemført forhøjelser af maksimaltaksterne i 2012?*

Det har ikke været muligt at kvantificere besvarelsenerne, det kan imidlertid siges generelt, at taxiindekset er steget fra indeks 140,8 i 4. kvartal 2011 til 143,1 i 4. kvartal 2012<sup>23</sup>, og dette svarer til en stigning på 1,6 %. Indekset faldt dog 0,3 % i 4. kvartal i 2012.

Den reelle prisændring i en kommune afhænger imidlertid af udgangspunktet i pågældende kommune. Desuden er det forskelligt, hvornår og hvor ofte kommunerne regulerer taksterne, så de 1,6 % er ikke gældende for alle kommuner, selv om de benytter indeksregulering.

Nedenfor gives eksempler på stigningernes størrelse:

Mariagerfjord Kommune (kategori 4) har ikke objektive kriterier for fastsættelse af maksimaltakster. Taksterne er her steget 6 %.

I Kalundborg Kommune indeksreguleres efter 3. kvartal tal for taxi-indekset, svarende til 2,7 % i 2012.

I Hovedstadsområdet er den samlede stigning angivet til 2,4 %. Dog er tallet summen af stigningen for de enkelte takst kategorier, hvorfor stigningen for en given tur vil være lavere.

## **6.2.4 Bestillingskontorer**

### **Spm. 8: Bestillingskontorer**

*Er der bestillingskontor i kommunen?*

I kategori 2 kommunerne har alle kommuner bestillingskontorer, og alle taxier er generelt tilknyttet disse. Det varierer, hvor mange bestillingskontorer, der er i kommunen, typisk et til to.

I kategori 3 kommuner (andre kommuner med bestillingskontor) er der naturligvis bestillingskontorer i alle kommuner. Der er flere eksempler på kommuner

---

<sup>23</sup> År 2000 = indeks 100.

med flere bestillingskontorer, typisk grundet de gamle kommuner. I Frederikshavn Kommune (kategori 3) er der eksempelvis to kontorer grundet de gamle kommunegrænser. Efter sammenlægningen er vognmænd begyndt at skifte fra et kontor til det andet.

**Spm. 9: Bestillingskontorer der betjener flere kommuner**

*Har kommunen i samarbejde med en eller flere andre kommuner godkendt et fælles bestillingskontor, der betjener et fælles kørselsområde?*

Region Hovedstaden er et samlet fælles område, som betjenes af fire konkurrerende bestillingskontorer, der – bortset fra Bornholms Regionskommune – dækker alle kommuner i regionen.

Bestillingskontorerne i Region Hovedstaden modtager og formidler tillige bestillinger på taxikørsel til taxier med hjemsted i en lang række andre kommuner landet over.

Roskilde og Lejre kommuner er ligeledes et fælles taxiområde, som betjenes af et bestillingskontor, der modtager og formidler bestillinger på taxikørsel til taxier med hjemsted i Roskilde, Lejre og Køge kommuner.

Aabenraa Kommune (kategori 3) arbejder på oprettelse af et fælles taxinævn og fælles kørselsområde for Sønderborg og Aabenraa Kommuner.

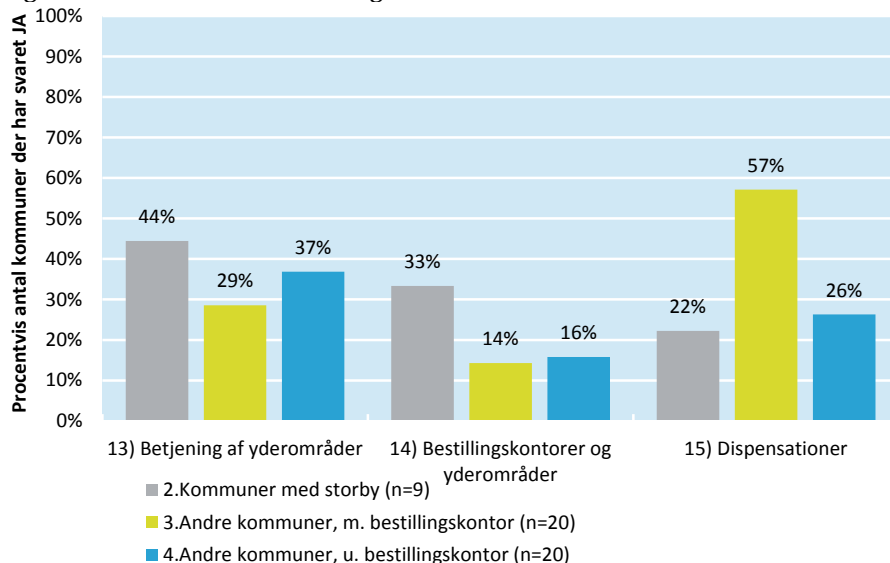
Lejre og Odder Kommuner (kategori 4) har indgået aftaler med nabokommuner, da de ikke har mange bevillinger selv.

## 6.2.5 Udkantsområder og dispensationer

Kommunerne i kategorierne 2-4 er blevet spurgt om dækning i udkantsområder. Desuden er dispensationer medtaget i nedenstående afsnit, da disse som oftest relaterer til taxibetjening af landdistrikter.

En sammenfatning af besvarelserne er vist i figur 6.2:

Figur 6.2 | Sammenfatning af besvarelser vedrørende udkantsområder og bestillingskontorer i kommunerne kategorierne 2-4



### Spm. 13: Betjening i yderområder

*Har taxibetjening af kommunens yderområder været drøftet i kommunalbestyrelsen eller andet stående udvalg indenfor de seneste 3 år?*

18 kommuner har svaret "ja" til at betjeningen af yderområder har været drøftet i kommunen, mens kun én kommune har kunnet dokumentere det.

Flere kommuner har fremhævet, at dialog med taxierhvervet giver den bedste betjening.

For kategori 2 henviser Herning Kommune som den eneste til referat, der er vedlagt i Bilag 3.

For kommunerne i kategorierne 3 og 4 fremgår det af kommentarer, at der er gennemført drøftelser uden referat, dog er der ikke gennemførte initiativer. Eksempelvis overvejer Holbæk Kommune (kategori 3) at oprette et samarbejde mellem landtaxi og bestillingskontoret i kommunen.



Blandt kommunerne, der svarer "nej" til spørgsmålet, angives forskellige årsager hertil. Aarhus Kommune nævner, at årsagen er, at der ikke har været behov for sådanne drøftelser, da der ikke er problemer med betjening af kommunens ydreområder, og ikke har været det i adskillige år. Roskilde Kommune angiver, at der er kørepligt i ydreområderne, og at taxibetjeningen af disse områder derfor ikke har været drøftet.

**Spm. 14: Bestillingskontorer og yderområder**

*Har kommunen vurderet, om bestillingskontorer bidrager til at forbedre betjeningen af yderområder?*

Fire ud af ni kommuner i kategori 2 har svaret ja.

Aarhus Kommune vurderer, at der ikke har været problemer med dækningen i udkantsområder, da de ikke har modtaget klager. I Aalborg Kommune er der gennemført en garantiordning, der sikrer en minimumsbetjening ved kørsel i yderområder. Silkeborg Kommune har haft problemer med at få bestillingskontorets biler til at køre i yderområder, hvor taxier med dispensation kører.

For kategorierne 3 og 4 ses, at få kommuner har vurderet, om bestillingskontorer forbedrer betjeningen. Kommentarerne viser, at bestillingskontorerne dækker landområderne i et nødvendigt omfang.

Assens Kommune (kategori 3) har kommenteret, at yderområder betjenes bedre, hvis alle taxier er med i et bestillingskontor.

**Spm. 15: Dispensationer**

*Har kommunen siden 2006 givet dispensation for tilslutning til et bestillingskontor?*

Silkeborg og Herning Kommuner har givet dispensation. Silkeborg Kommune har givet dispensation til to vognmænd, der allerede havde dispensation med begrundelse i, at kommunen ikke har modtaget klager fra deres geografiske område. Herning Kommune har givet dispensation for at sikre dækning i landområdet.

I kategorierne 3 og 4 skyldes dispensationerne oftest, at taxivognmænd har fået lov til at benytte samme områdebegrænsning som før kommunesammenlægningen.

Det fremgår af kommentarerne, at der generelt lyttes til vognmændene og at kommuner efterlever disses ønsker.

I Favrskov Kommune (kategori 4) er der oprettet et taxiudvalg i stedet for et bestillingskontor, så taxivognmændene kan tale sammen.

Enkelte kommuner har specifikke grunde til at give dispensationer. Vordingborg Kommune (kategori 3) har dispensationer gældende for Møn og Præstø. Mariaferfjord Kommune (kategori 4) er geografisk stor og har beholdt en struktur fra før kommunesammenlægningen, uden bestillingskontor. Dog er det en betingelse, at alle vognmænd deltager i en telefonvagtordning med henblik på bedst mulig dækning og dækning på alle tider af døgnet.

### 6.2.6 Ønsker til konkrete forenklinger af lovgivningen på taxiområdet

#### **Spm. 16: Har kommunen ønsker til konkrete forenklinger af lovgivningen på taxiområdet?**

Flere kommuner mener, at de geografiske områder for bestillingskontorer bør udvides, eksempelvis til regionsniveau (Ringsted Kommune). Dette vil give mere fleksibilitet for taxierne og bedre muligheder for at tage langture, når taxierne alligevel kører Flextrafik (Aabenraa Kommune).

Aabenraa Kommune foreslår desuden, at bestillingskontorer skal forpligtes til at oprette en gensidig forsikringsordning mod "dårlige ture", således at ture med lang fremkørsel og lille indtjening bliver attraktive.

### 6.2.7 Særligt vedrørende Taxinævnet i Region Hovedstaden

Taxinævnet er en fælleskommunal myndighed for de 28 kommuner i Storkøbenhavn og Nordsjælland. Taxinævnet administrerer over 2.000 bevillinger og er således den vigtigste enkeltaktør. Taxinævnet har besvaret spørgeskemaet detaljeret. I nedenstående er nogle af hovedpointerne fra besvarelsen fremhævet, og der henvises desuden til den fulde besvarelse, som kan ses af Bilag 2.

Med henblik på at sikre en tilfredsstillende publikumsbetjening gennemfører taxinævnet en behovsvurdering på grundlag af kvantitative og kvalitative data.

Nævnet indsamler således data (den s.k. "endetals-undersøgelse"), hvor ca. 400 vognmænd udfylder et forholdsvis omfattende skema over bl.a. antal ture, indtægter, kørte kilometer, chaufførløn- og arbejdstider.

Herudover indhenter nævnet data fra bestillingskontorerne om antal gade- og telefonure, og noterer endvidere klager om mangelfuld tilgængelighed indenfor det geografiske område. Data fra Danmarks Statistik indgår også i behovsvurderingen (for eksempel udviklingen i samfundsøkonomien - konjunkturændringer). Behovsvurderingen sker således ud fra et samlet skøn, hvor drøftelsen af situationen med bestillingskontorerne og chaufførerne er én af de faktorer, der er med i behovsvurderingen.

Taxinævnet mener desuden, at kommunerne bør have flere sanktionsmidler, og at bestillingskontorerne bør have sanktionsmuligheder over for tilsluttede vognmænd for at kunne holde "orden i eget hus".

### **Behov og fordeling af tilladelser**

Taxitilladelser vurderes ud fra efterspørgslen og ønsker fra branchen. Ved limousinetilladelser foretages der også en behovsafdækning, idet ansøgeren skal dokumentere et kørselsbehov.

Bevillinger fordeles ud fra anciennitet og derefter, om der er klager eller andet, som gør, at ansøger ikke er lige så kvalificeret som de andre (vandelsvurdering).

Der har ikke været ledige taxitilladelser siden 2007.

### **Bestillingskontorer og udkantsområder**

I Region Hovedstaden er der fire bestillingskontorer. Der er én vognmand med én taxi, som ikke har tilslutningspligt af historiske grunde.

Bestillingskontorer i Region Hovedstaden virker på tværs af kommunerne indenfor Taxinævnets område. Desuden skriver Taxinævnet, at nogle af bestillingskontorerne i Region Hovedstaden reelt hjælper og driver bestillingskontorer i andre dele af landet i form af trafiklogistik og telefonbesvarelser/formidling af ture.

Alle bestillingskontorer har en ejerforening, som ejes af vognmændene.

Taxinævnet skriver, at de meget sjældent modtager information omkring brug af disciplinærbod og voldgift. Det er derimod Taxinævnets indtryk, at en del uenigheder bliver løst internt for at undgå eventuelt myndighedsproblemer på et senere tidspunkt.

## 6.3 Casebeskrivelse af udvalgte kommuner

Med henblik på at få et konkret billede af, hvorledes kommunerne har valgt at tilrettelægge vilkårene for- og tilbuddet om erhvervmæssig befordring, har Trafikstyrelsen drøftet forholdene med relevante medarbejdere i Lejre, Lolland, Kolding, Aalborg, Varde og Køge kommuner. I det følgende beskrives indretningen af den erhvervmæssige personbefordring i disse kommuner.

### 6.3.1 Lejre Kommune

Oplysningerne stammer primært fra et møde den 14. januar 2013 mellem Lejre Kommune, Transportministeriet og Trafikstyrelsen.

Fra Lejre Kommune deltog udviklingskonsulent Camilla Sparre Rügge, fagkoordinator Helle Lagersted Jørgensen, projektleder Roar Lindholt Andersen, Søren Bloch Andersen, Transport og befordring, og planlægger Niels Rolf Jacobsen.

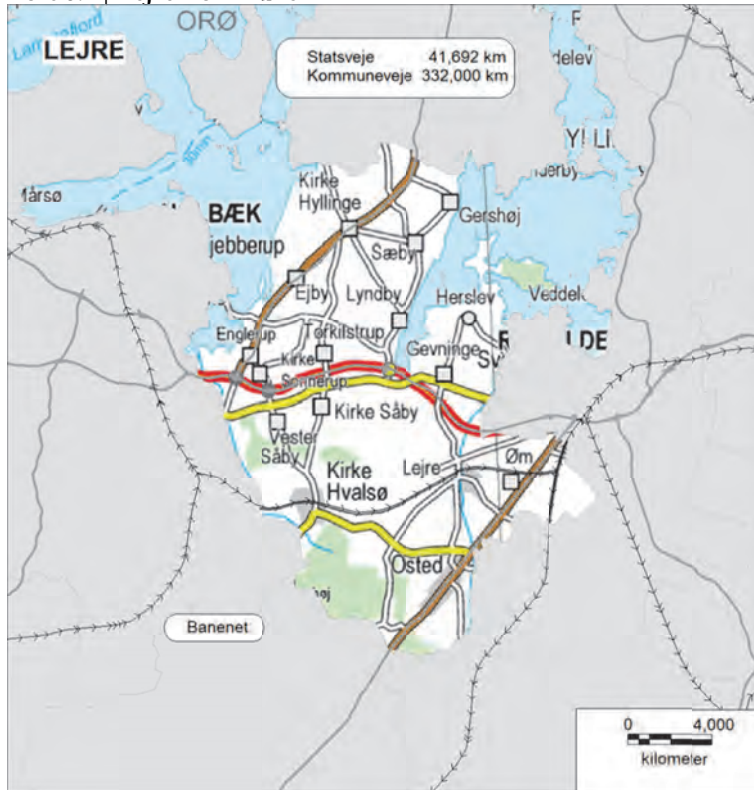
Oplysningerne stammer videre fra et møde den 29. januar 2013 mellem Taxa Selandia, Transportministeriet og Trafikstyrelsen. Fra Taxa Selandia deltog bestyrelsesformand og taxivognmand Ole Palsberg og direktør Hans Okholm Vejrup.

Lejre kommune er en landkommune med et areal på 240 km<sup>2</sup> og ca. 27.000 indbyggere. Den største by i kommunen er Hvalsø, som har 3.941 indbyggere. 80 pct. af familierne i Lejre Kommune har bil mod 60 pct. på landsplan.

Beskatningsgrundlaget pr. indbygger var på ca. 177.000 kr. i 2012, hvilket var 10 pct. højere end landsgennemsnittet.

Roskilde er den nærmeste større by, som tilbyder de faciliteter (indkøb, uddannelse, hospital m.m.), der ikke findes i Lejre Kommune. Rejsetiden med bil til Roskilde er ca. et kvarter og med kollektiv trafik op til en halv time fra de fleste steder i kommunen.

## Kort 6.1 | Lejre Kommune



Lejre Kommune ligger tæt på Hovedstadsområdet. Der er kun 35 minutter til København fra Lejre Station og der er normalt to tog i timen. Rejsetiden er den samme med bil. 71 % af de beskæftigede borgere har arbejdssted uden for kommunen.

På undervisnings- og institutionsområdet driver kommunen pt. bl.a. 10 folkeskoler, 27 børneinstitutioner samt tre institutioner på ældreområdet.

Kommunen har hverken gymnasier eller tilsvarende ungdomsuddannelser, som ligger i niveau over folkeskolen. Kommunens unge pendler derfor typisk til uddannelsessteder i Roskilde og Holbæk kommuner.

### *Kollektiv Trafik*

Der er 21 busruter i kommunen med tilsammen 50.706 køreplantimer i 2012 /2013. Af disse er 4 lokale ruter. 14 ruter er delt med nabokommunerne, og 3 ruter er regionalt finansierede.

Kommunen bruger ca. 28 mio. kr. årligt på køb af kollektiv bustrafik hos Movia. Disse udgifter er fordelt med ca. 10 mio. kr. til de lokale ruter, ca. 17,5 mio. kr. til ruterne delt med nabokommunerne og ca. 0,5 mio. kr. til de regionale ruter.

### *Flextur*

Indbyggerne i Lejre har adgang til åben Flextur i tidsrummet fra kl. 06.00 til kl. 23.00. Prisen er 24 kr. for en tur på op til 5 km. Der betales herefter 6 kr. pr. yderligere km.

### *Kommunale kørsler*

Det skønnes, at 67 % af de kommunale kørselsopgaver udbydes af kommunen, og at 33 % udbydes via Movia. De årlige udgifter til kommunale kørselsopgaver skønnes at andrage 10– 12 mio. kr.

### *Tilladelser og tilslutningspligt*

Tabel 6.2 | *Antal tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring*

	<b>Taxier</b>	<b>Limousiner</b>	<b>Sygetransportbiler</b>
<b>1. januar 2007</b>	9	0	0
<b>1. januar 2013</b>	10	0	0

Seks taxier er omfattet af tilslutningspligten, mens 4 taxier er fritaget.

### *Bestillingskontor*

Den 9. juni 2009 godkendte Trafikstyrelsen etableringen af et fælles bestillingskontor, som betjener Lejre og Roskilde Kommuner.

Seks taxier er tilsluttet bestillingskontoret, mens fire taxier, fordelt blandt tre vognmænd, ved dispensation er fritaget for tilslutningspligten. Disse taxier er samtidig geografisk begrænsede til at betjene områder, der svarer til de kommuner, som før kommunalreformen i 2007 havde udstedt tilladelserne. Disse fire taxier er omfattet af en kommunen godkendt vagtplan.

Taxier fra de to kommuner tilknyttet bestillingskontoret må således udføre kørsel i det fælles kørselsområde Roskilde og Lejre kommuner. Betjeningen af Lejre borgernes behov for egentlig taxikørsel foregår således med 62 taxier, hvilket alt andet lige øger systemets kapacitet og skulle gøre ventetiden ved telefonbestilling kortere.

Bestillingskontoret Roskilde Taxa ejes af en økonomisk forening, som omfatter 44 taxivognmænd.

Driftsbidraget for tilslutning til bestillingskontoret Roskilde Taxa er for 2013 fastsat til 102.000 kr. pr. taxi. Der betales tillige et etableringsgebyr på 3.000 kr. pr. taxi og et etableringsgebyr til 1.000 kr. til virksomheden Taxa Selandia.

Ved tilslutning til den økonomiske forening skal der betales et indskud på 57.750 kr. pr. taxi.

Den økonomiske forening, som ejer bestillingskontoret Roskilde Taxa, ejer i forening med bestillingskontoret Køge Taxas økonomisk forening virksomheden Taxa Selandia, som modtager og formidler bestillinger på kørselsopgaver til taxier tilsluttet disse bestillingskontorer. Taxa Selandia stiller endvidere taxameterudstyr m.v. til rådighed for de tilsluttede taxier, ligesom virksomheden står for markedsføring, kontraktforhandling m.v.

Taxa Selandia omfatter i alt 84 taxier, heraf 62 taxier fra Roskilde og Lejre Kommuner og 22 taxier fra Køge Kommune. Disse taxier fremtræder ens med samme farver, logo, mv. ligesom chaufførerne er uniformerede.

### *Takster og omsætning*

Taxierne har en gennemsnitlig årlig omsætning på 900.000 kr. Omsætningen er skønmæssigt ligeligt fordelt mellem kørsel efter kontrakter med offentlige myndigheder og virksomheder om større kørselsarrangementer og gadgeture.

Betaling for taxikørsel afregnes på grundlag af de kommunalt fastsatte maksimaltakster, som trådte i kraft den 28. oktober 2012. Maksimaltaksterne reguleres på grundlag af Danmarks Statistiks taxiindeks.

Maksimaltaksterne er i hovedsagen differentieret efter størrelsen af køretøjet, efter ugedag og tidspunkt på døgnet. For kørsel på hverdage mellem 6 -18 betales for kørsel med indtil 4 passagerer 45 kr. i grundtakst og 13,75 pr./ km.

### *Løn- og arbejdsvilkår*

Chaufførerne er ansat og aflønnede på grundlag af overenskomst mellem Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening og 3F. Lønnen udgør i alt 56,25 % af omsætningen ved taxikørsel.

### *Service/ Klager*

Taxa Selandia opererer ikke med klare servicemål som f.eks. en nærmere angivet maksimal ventetid på forudbestilte taxier. Det skyldes primært, at taxierne betjener et større geografisk område med meget vekslende befolkningstæthed.

Lejre Kommune vurderer, at taxibetjeningen er tilfredsstillende, idet kommunen ikke har modtaget klager. Kommunen gennemfører med mellemrum – og senest i 2011 – kvaliteten af taxibetjeningen.

### *Særlige træk ved den erhvervmæssige personbefordring i Lejre*

Som følge af at Lejre og Roskilde kommuner fungerer som et samlet taxiområde, er indbyggerne i Lejre Kommune sikret en tilfredsstillende taxibetjening. Taxivognmændene i Lejre Kommune er samtidig sikret et betydeligt større markedsområde og dermed et bedre indtjeningsgrundlag, hvilket reducerer den økonomiske sårbarhed ved svigtende efterspørgsel i hjemkommunen.



Tilslutningen til det fælles bestillingskontor øger samtidig mulighederne for at få andel i kontraktkørsel og dermed et bredere forretningsgrundlag.

Det er tidligere blevet overvejet at etablere et fælles taxinævn som, ud over Lejre og Roskilde kommuner, skulle omfatte et antal tilgrænsende kommuner. Disse planer blev imidlertid opgivet, da det skønnedes, at et sådant tiltag hverken kunne bidrage med effektiviseringer eller med administrative besparelser.

### 6.3.2 Lolland Kommune

Oplysninger nedenfor stammer primært fra et møde den 18. januar 2013 mellem Lolland Kommune og Trafikstyrelsen. I mødet deltog fra Lolland kommune souschef Miriam Helsing og trafikplanlægger Annette Carlsson. Desuden deltog Bjarne Jensen, taxivognmand og formand for bestillingskontoret Taxa Lolland.

Kort 6.2 | Lolland Kommune



Lolland Kommune er en udkantskommune med et areal på 881,9 km<sup>2</sup> og ca. 45.000 indbyggere. Nakskov med ca. 14.000 indbyggere og Maribo med ca. 6.000 indbyggere er de største byer i kommunen. Herudover bor ca. 9.000 indbyggere i mindre bysamfund. Som følge af kommunens arealmæssige størrelse er der ca. 1.400 km veje i kommunen.

Ca. 60 % af familierne i kommunen har bil, hvilket svarer til landsgennemsnittet. Beskatningsgrundlaget pr. indbygger var på ca. 145.000 kr. i 2012. Kommunens indbyggere er således typisk ikke højtlønnede, og et større antal indbyggere er enten lavtlønnede eller modtager offentlige tilskud i større omfang.

Kommunen er ramt af finanskrisen, af faldende befolkningstal og af øgede sociale forpligtelser.

Den manglende økonomiske vækst i kommunen har bl.a. medført stærkt faldende ejendomspriser. Et større antal boliger er således blevet forladt og er dermed udsat for hurtigt forfald. Navnlig kommunens yderområder bærer præg af tomme boliger i stærkt forfald. Det skønnes, at ca. 3.500 ejendomme er så ringe, at de bør fjernes.

Kommunen har samtidig - med henblik på at opretholde og udvikle en række landsbyamfund - afsat midler til konkrete aktiviteter og projekter.

Kommunen omfatter 2 gymnasier, 4 folkeskoler, der tilsammen omfatter 15 afdelinger, som tidligere var selvstændige enheder, 25 daginstitutioner, som omfatter børnehaver, integrerede institutioner, selvejende institutioner, udvidet SFO og private institutioner.

På ældreområdet omfatter kommunen 16 centre med plejeboliger med omsorgs- og servicefunktioner samt personale svarende til beboergruppernes behov.

### *Kollektiv trafik*

Der er 59 busruter i kommunen med tilsammen 86.210 køreplantimer i 2012/2013. Af disse er 56 lokale linjer, 2 linjer er delt med nabokommuner og 1 linje er regionalt finansieret.

Lollandsbanen betjener kommunens bysamfund med ½- times togdrift i dagtimerne.

Kommunen anvender ca. 70 mio. kr. årligt på at købe kollektiv bustrafik hos Movia. Disse udgifter er fordelt med ca. 40 mio.kr. til åben skolebuskørsel, med ca. 25 mio. kr. til lukket kontraktkørsel og med ca. 5 mio. kr. til kørsel med elever.

### *Flextur*

Åben Flextur blev i august 2012 indført i Lolland Kommune. Movia fastsætter takst for kørsel med kollektiv trafik i kommunen. Kørsel med Flextur koster 24 kr. for kørsel indenfor en radius af 10 km i kommunen. Prisen er herefter 6 kr. pr. km.

Der skal betales kontant ved brug af Flextur, og rejsehjemmel udstedt af Movia kan således ikke benyttes. Der kan dog betales med Dankort, når der bestilles via internettet eller app.

På Fejø og Femø stiller kommunen gratis telebuskørsel til rådighed.

### *Tilladelser og tilslutningspligt*

Tabel 6.3 | Antal tilladelser til erhvervmæssig personbefordring

	<b>Taxier</b>	<b>Limousiner</b>	<b>Sygetransportbiler</b>
<b>1. januar 2007</b>	27	14	4
<b>1. januar 2013</b>	20	14	4
<b>1. marts 2013</b>	15	14	4

Ved kommunalreformen blev 7 taxier midlertidigt fritaget for tilslutningspligten og blev i stedet pålagt vilkår om geografisk afgrænsning, der svarer til det område, som den udstedende kommune omfattede før kommunalreformen.

Perioden for fritagelse for tilslutningspligten udløb den 1. januar 2013, og kommunen påregner, at 5 taxitilladelser bliver afleveret til kommunen, idet indehaveren af økonomiske årsager ikke ønsker at blive tilsluttet bestillingskontoret.

En taxi med hjemsted på Femø er nu permanent undtaget fra tilslutningspligten, idet den er pålagt vilkår om geografisk begrænsning til Femø.

Kommunen har ikke overblik over omfanget og arten af benyttelsen af limousinerne. Kommunen antager, at limousinerne i stort omfang bruges til kørselsopgaver, som bør udføres af taxier.

#### *Bestillingskontor*

Bestillingskontoret Taxa Lolland omfatter pt. 12 taxier fordelt blandt 5 vognmænd. Pr. 1. april 2013 tilsluttes yderligere to vognmænd med hver én tilladelse. Bestillingskontoret ejes af en økonomisk forening, som omfatter samtlige taxi-vognmænd tilsluttet bestillingskontoret.

Ved tilslutning til bestillingskontoret skal der indbetales et depositum på 10.000 kr. pr. taxi, og den månedlige tilslutningsafgift er pt. 7.000 kr. pr. taxi.

Tilslutning til den økonomiske forening forudsætter et indskud på 10.000 kr. pr. taxi og et løbende månedligt kontingent på 10 kr. pr. taxi.

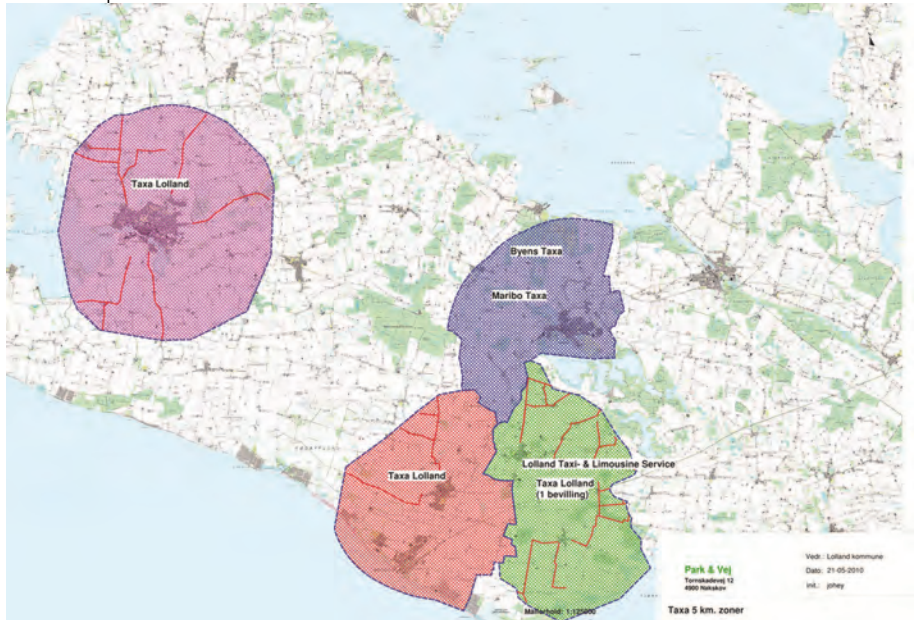
Den daglige drift af bestillingskontoret forestås af Randers Taxa, og bestillingskontoret bruger et bookingsystem til håndtering af bestillinger og fordeling af kørsel blandt kontorets taxier, hvor alle bestillinger udsendes via dataforbindelse til taxierne.

#### *Takster og omsætning*

Betaling for taxikørsel afregnes på grundlag af kommunale maksimaltakster, som trådte i kraft den 1. december 2011. Ved regulering af maksimaltakster bruges Danmarks Statistiks taxiindeks.

Efter opfordring fra bestillingskontoret har Lolland Kommune siden da undladt at regulere maksimaltaksterne. Bestillingskontoret mener, at takststigninger vil have en negativ effekt på efterspørgslen efter taxikørsel.

## Kort 6.3 | Takstzoner i Lolland Kommune



Det kommunale takstregulativ opererer med en opdeling af kommunen i særlige takstzoner, hvorved taxikørsel, som udelukkende udføres udenfor disse zoner, er belagt med et såkaldt "tomkørselstillæg" på 100 kr. udover den ordinære kilometertakst.

De tilsluttede taxier har en gennemsnitlig årlig omsætning på ca. 900.000 kr., hvoraf ca. 60 % af omsætningen skyldes kørsel for offentlige myndigheder og institutioner. Taxierne har i gennemsnit en belægningsprocent på 32.

#### *Løn- og arbejdsvilkår*

De tilsluttede vognmænd beskæftiger 19 ansatte chauffører, som på grundlag af en lokal overenskomst provisions aflønnes med 50 % af den indkørte omsætning plus feriepenge i henhold til lovgivningen.

Et ikke oplyst antal afløsere er endvidere tilknyttet vognmændene.

Der er ikke uniformspligt for førere af taxier tilsluttet bestillingskontoret, men der gælder en uskreven regel om, at førere – ud over at være velsoignerede – skal være iført grå benklæder og jakke. Ansatte chauffører, der er uniformerede, får dækket 50 % af udgifterne til indkøb af uniform.

### *Service/Klager*

Bestillingskontoret har oplyst, at der i gennemsnit går mindre end 10 minutter fra en taxi bestilles, til den er fremme ved afhentningsstedet. I spidsbelastningsperioder skal der dog påregnes en ventetid på ca. 20 minutter.

Såfremt det ved bestilling oplyses, at kunden skal nå en bestemt tog- eller busafgang, vil bestillingskontoret efter det oplyste være behjælpelig med at fastsætte afhentningstidspunktet, og kunden vil blive holdt skadesløs som følge af forsinkelser, der tilskrives taxien. Dette gælder dog ikke forbindelse med nedsat fremkommelighed som følge af vinterføre og forhold, der skyldes force majeure.

Bestillingskontoret har ikke fundet det nødvendigt at indføre særlige vagtordninger og interne kompensationsordninger med henblik på at sikre, at bestillinger på kørsel i kommunens yderområder bliver udført.

Efter det oplyste har bestillingskontoret ikke på noget tidspunkt haft problemer med chaufførers adfærd.

Bestillingskontoret har alligevel nedsat et særligt udvalg, som behandler kundeklager. Klageudvalget har efter det oplyste kun modtaget meget få klagesager i løbet af de seneste år, som alle har drejet sig om betalings spørgsmål.

Lolland Kommune har oplyst, at samarbejdet med taxierhvervet i kommunen fungerer upåklageligt, og at kommunen således kun for længere tid siden har modtaget meget få klager over taxibetjeningen. Disse klager skyldtes øget ventetid som følge af reduktion af antallet af taxier i kommunen efter kommunalreformens ikrafttræden.

Kommunen er ikke bekendt med problemer i forbindelse med taxibetjeningen af kommunens yderområder.

*Taxiloven*

Kommunen efterlyste en langt mere klar og håndterbar definition af limousinebegrebet.

*Særlige træk ved den erhvervsmæssige personbefordring i Lolland Kommune*

Før kommunalreformen var antallet af taxier meget højt i forhold til indbyggerantallet.

Antallet af taxier, der er begrænset til betjening af områder, som svarede til de kommuner, der indgik i Lolland Kommune pr. 1. januar 2007, er tillige stærkt faldende. Det skyldes dels, at den økonomiske krise har ramt kommunen og området i det hele taget meget hårdt, dels at disse taxier har været fritaget for tilslutningspligten i en 5 årig periode.

Flere taxivognmænd har således efter det oplyste tilkendegivet, at de ikke har økonomisk grundlag for at tilslutte sig til bestillingskontor, hvorfor de enten har reduceret virksomheden eller er ophørt.

### 6.3.3 Kolding Kommune

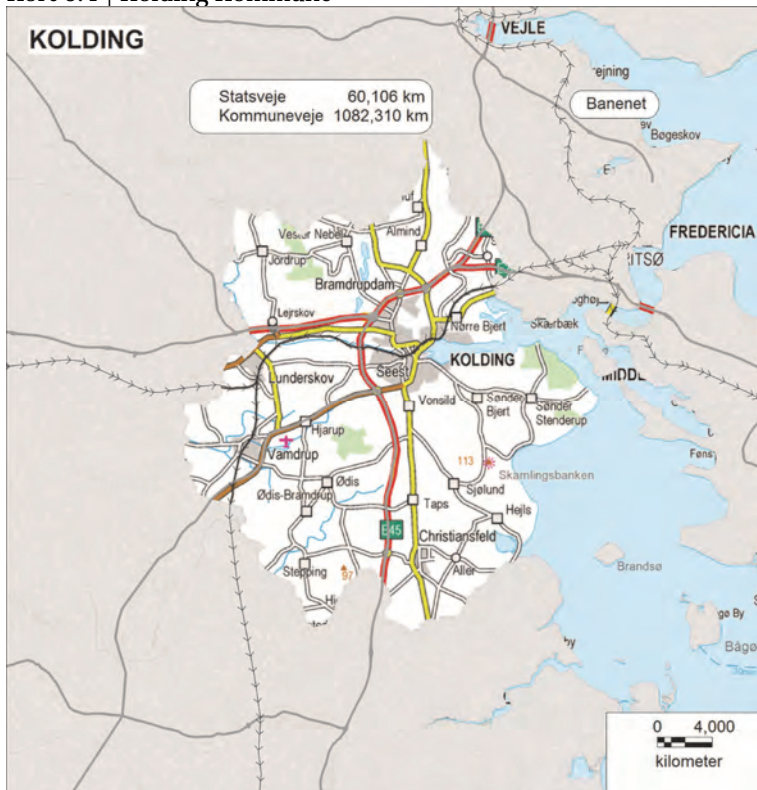
Oplysningerne nedenfor stammer primært fra et møde mellem Trafikstyrelsen og Kolding Kommune den 24. januar 2013. I mødet deltog fra Kolding Kommune Dorthe Glerup Jensen og Susanne Jensen fra By- og Udviklingsforvaltningen.

Kolding Kommune en købstadskommune med et areal på 604,5 km<sup>2</sup> og ca. 90.000 indbyggere. Kolding By er med ca. 58.000 indbyggere det største bycenter i kommunen. Ca. 17.000 indbyggere bor i 7 mindre bycentre, og ca. 15.000 indbyggere bor uden for bymæssig bebyggelse.

Kommunen er med en befolkningstæthed på 148 indbyggere pr. km<sup>2</sup> således tættere befolket end Lejre kommune med 112 indbyggere og langt tættere befolket end Lolland Kommune med 51 indbyggere pr. km<sup>2</sup>. Ca. 67 % af familierne i kommunen har bil, hvilket ligger over landsgennemsnittet. Beskatningsgrundlaget pr. indbygger var ca. 156.000 kr. i 2012. mens kommunens udgifter pr. indbygger var ca. 78.000 kr.



### Kort 6.4 | Kolding Kommune



Kommunen omfatter en afdeling af Syddansk Universitet, to gymnasier, en række uddannelsescentre, hvor der tilbydes VUC-, handel-, håndværk- og andre mellem- og længere uddannelser, Designskolen Kolding, 21 folkeskoler og 47 daginstitutioner, som omfatter børnehaver, integrerede institutioner, selvejende institutioner, udvidet SFO og private institutioner.

På ældre området omfatter Kommunen 15 centre med plejeboliger med omsorgs- og servicefunktioner.



### *Kollektiv trafik*

Sydtrafik har oplyst, at der er 28 busruter i kommunen med tilsammen 94.888 køreplantimer/år i køreplanåret 2012/2013. Af disse 28 busruter er de 7 bybusser med 67.140 køreplantimer.

Der kører 7 regionalt finansierede ruter i Kolding Kommune. Tilsammen udgør køreplantimerne i Kolding Kommune for disse ruter årligt 33.140 timer.

Kommunen betjenes af DSB med nord- og sydgående passagertog og af øst - vestgående togforbindelser fra København til Esbjerg.

Kolding Kommune gennemskæres af den nord- sydgående motorvej samt af en motorvej, som forbinder kommunen med Esbjerg.

### *Flextur*

Indbyggerne i Kolding By har adgang til åben Flextur i tidsrummet fra kl. 06.00 til kl. 23.00. Prisen er minimum 35 kr. for en tur på op til 5 km. Der skal herefter betales 7 kr. pr. yderligere km.

### *Kommunale kørsler*

De kommunale kørselsopgaver udbydes dels via Sydtrafik, dels via kommunale udbud, og taxierhvervet i kommunen har således opnået kontrakter på udførelse af kørselsopgaver i henhold til service- og sociallovgivningen, skolekørsel m.v.

Der foreligger ingen oplysninger om omfanget af kommunens samlede udgifter til indkøb af personbefordring, og kommunen har i denne forbindelse oplyst, at der i løbet af 2013 bliver oprettet et kontor, som skal stå for indkøb af kommunens befordringsydelse.

*Tilladelser og tilslutningspligt*

Tabel 6.4 | Antal tilladelser til erhvervmæssig personbefordring

	<b>Taxier</b>	<b>Limousiner</b>	<b>Sygetransportbiler</b>
<b>2. januar 2007</b>	82	17	0
<b>4. januar 2013</b>	75	8	0

Ved kommunalreformen blev samtlige taxier i kommunen omfattet af tilslutningspligten.

*Bestillingskontor*

Samtlige taxier i Kolding Kommune er tilsluttet bestillingskontoret Taxa 4x35.

Bestillingskontoret Taxa 4 x 35 i Kolding omfatter pt. 75 taxier, heraf 56 med plads til 4 passagerer, 5 med plads til 6 passagerer, 11 med plads til 7 passagerer og 3 taxier med plads til 7 passagerer. Taxierne ejes af 41 vognmænd.

Bestillingskontoret ejes af en økonomisk forening, som dels omfatter samtlige tilsluttede vognmænd, dels bestillingskontoret Taxa 4 x 35 i København.

Indtil 2011 blev Kolding Kommune betjent af taxier tilsluttet bestillingskontoret Krone Taxi og bestillingskontoret Kolding Taxa.

Ved tilslutning til bestillingskontoret Taxa 4x35, Kolding skal der indbetales et depositum på 35.450 kr. pr. taxi. Dette beløb omfatter dels sikkerhedsstillelse på 20.000 kr. for taxameter- og kommunikationsudstyr stillet til rådighed af bestillingskontoret, dels sikkerhedsstillelse svarende til 3 måneders tilslutningsafgift.

Der skal herudover betales en månedlig tilslutningsafgift på 5.975 kr. pr. taxi i 11 måneder om året. Juli måned er betalingsfri, idet en lang række vognmænd typisk holder ferie i denne måned. Tilslutningsafgiften skal indbetales ugentligt til bestillingskontoret.

Tilslutningsafgiften indekserreguleres med virkning fra den 1. april 2013.

Vognmænd tilsluttet den økonomiske forening betaler en personlig månedlig afgift på 127 kr. samt 19 kr. pr taxi. Betalingen indeksreguleres to gange årligt den 1. april og den 1. oktober. Afgiften betales ugentligt.

### *Takster og omsætning*

Taxierne har en gennemsnitlig årlig omsætning på ca. 1. mio. kr., hvor godt og vel 50 % af omsætningen indtjenes ved kørsel for offentlige myndigheder og institutioner. Taxier, som alene betjenes af vognmænd, har en forholdsmæssig mindre indtjening. Betaling for taxikørsel afregnes på grundlag af kommunale maksimaltakster, som trådte i kraft den 7. december 2012. Ved regulering af maksimaltaksterne bruges Danmarks Statistiks taxiindeks.

Som følge af kommunens struktur med Kolding by som hovedby og 3 mindre bysamfund i nærheden har bestillingskontoret indført et minimalprissystem, som sikrer vognmændene en passende omsætning/omkostningsdækning ved udførelse af mindre/korte kørselsopgaver i et af de mindre bysamfund, som typisk forudsætter tilkørsel fra Kolding by, der ikke dækkes af særskilt betaling i form af tilkørselsgebyrer.

Minimumsbetalingen for kørsel i taxier med plads til 4 personer er således på hverdage mellem kl. 06.00 og kl. 18.00 fastsat til 50 kr. Det svarer til starttaksten plus ca. 3,4 km kørsel. Køres der mere end 3,4 km, suppleres minimumsbetalingen med betaling pr. yderligere kørt km i henhold til kommunens maksimaltakster.

Minimumstaksten er 70 kr. for kørsel på hverdage mellem kl. 18.00 og kl. 06.00 og i weekender i taxier med plads til 4 passagerer og til 100 kr. for taxier med plads til mere end 4 passagerer.

### *Løn og arbejdsvilkår*

Ifølge Kolding Kommune aflønnes chauffører på grundlag af forskellige overenskomster, hvorved nogle chauffører aflønnes på provisionsbasis, mens andre aflønnes med timeløn.

### *Service/ Klager*

Kolding Kommune har den målsætning at sikre, at taxierhvervet til enhver tid kan betjene publikum tilfredsstillende. Kommunen bestræber sig derfor på at fastholde en tæt dialog med taxierhvervet.

Denne tætte dialog har efter kommunens vurdering bidraget til at forbedre kvaliteten i taxierhvervet, og kommunen har således kun modtaget ganske få kundeklager, som fortrinsvis angår tilfælde, hvor chauffører har nægtet at køre korte ture.

Kommunen vurderer, at kunderne får en høflig og professionel betjening, og at der er en høj grad af selvjustits inden for taxierhvervet, som bl.a. bidrager til forbedring af kundebetjeningen.

Efter kommunens vurdering har den økonomiske krise også bidraget til en forbedret kundebetjening. Der er således ikke problemer med taxibetjeningen af kommunens yderområder.

### *Taxiloven*

Kommunen finder ikke grundlag for at revidere taxiloven, som efter kommunens overordnede vurdering fortsat sikrer en tilfredsstillende kundebetjening.

En liberalisering af taxierhvervet vil efter kommunens vurdering forringe kundebetjeningen, og at lovens bærende principper, f.eks. beskytter maksimaltakstsystemet kunderne mod vilkårlig opkrævning af ublu priser i situationer med stærkt behov for taxikørsel.

Efter kommunens vurdering er der imidlertid på enkelte punkter behov for at justere loven. Kommunen finder således, at kommunerne bør have flere sanktionsmuligheder i forbindelse med overtrædelse af lovgivning, og at bestillingskontorene navnlig bør have mulighed for at pålægge chauffører sanktioner for forseelser, som ikke er omfattet af kommunens eller politiets tilsyn.

Ifølge kommunen bør der endvidere indføres adgang til at deponere taxitilladelser på grund af økonomiske forhold, ligesom der bør åbnes adgang til at overdra-

ge taxitilladelser. Kommunen efterlyser tillige klarere og mere håndterbare kriterier ved fordeling af taxitilladelser.

Kommunen understreger endelig, at taxierhvervet er udsat for urimelig konkurrence fra biler, der fungerer på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, da disse ikke er omfattet af tilslutningspligten, befordringspligt og fritaget for udgifter til anskaffelse og vedligeholdelse af taxametre og kontrolapparater.

#### *Særlige træk ved den erhvervsmæssige personbefordring i Kolding*

Som følge af kommunens geografiske udformning valgte kommunen ved kommunalreformen at indføre tilslutningspligt for samtlige taxier.

Kommunen blev indtil 2011 betjent af to konkurrerende bestillingskontorer. Det betød dels, at der blev opkrævet takster, som lå under de kommunalt fastsatte maksimaltakster, dels at begge bestillingskontorer - som følge heraf - havde store økonomiske problemer.

### 6.3.4 Aalborg Kommune

Oplysningerne stammer fra møder den 13. marts 2013 mellem Trafikstyrelsen og Aalborg Kommune og Aalborg Taxi a.m.b.a. Fra Aalborg Kommune deltog Knud Jacob Knudsen, Tina Kudsk og Helle Lundgreen, fra Aalborg Taxi a.m.b.a. deltog John Vanggaard og Gert Mark.

Aalborg Kommune en købstadskommune med et areal på godt 1.137.000 km<sup>2</sup> og med godt 200.000 indbyggere, heraf ca. 125.000 indbyggere i Aalborg By og Nørresundby. Ca. 30.000 indbyggere bor i 7 mindre bycentre, og ca. 45.000 indbyggere bor uden for bymæssig bebyggelse. Kommunen har en befolkningstæthed på 175 indbyggere pr. km<sup>2</sup>.

Ca. 57 % af familierne i kommunen har bil. Beskatningsgrundlaget pr. indbygger var ca.150.000 kr. i 2012, mens kommunens udgifter pr. indbygger var ca. 79.000 kr.

Kommunen omfatter bl.a. Aalborg Universitet med ca. 16.000 heltidsstuderende, 8 gymnasier og ungdomsuddannelsesinstitutioner, 50 folkeskoler, 14 fri- og privatskoler, en række uddannelsescentre, hvor der tilbydes VUC-, handel-, hånd-

værk- og andre mellemlange uddannelser samt 23 daginstitutioner. På ældreområdet råder kommunen over 162 større og mindre centre med plejeboliger med omsorgs- og servicefunktioner.

### Kort 6.5 | Aalborg Kommune



### Kollektiv trafik

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har oplyst, at der er 49 busruter i kommunen med tilsammen 351.385 køreplantimer i 2012.

Kommunen betjenes af Aalborg Lufthavn, der er landets 3. største lufthavn, og som i maj måned i år har været i drift i 75 år. Der er for tiden 16 daglige afgang fra lufthavnen til København samt 10 udenrigsruter. I 2012 betjente lufthavnen godt 1,3 mio. passagerer.

DSB betjener kommunen med nord- og sydgående passagertog, ligesom kommunen gennemskæres af den nord- sydgående motorvej, som nord for Limfjorden splittes op i en nordvest rettet gren, der ender i Hirtshals, og i en nordøst rettet gren, som ender i Frederikshavn, hvorved passagerer og gods, som afskibes og landes i disse byer, har hurtig og effektiv forbindelse mod syd.

### *Flexitur*

Indbyggerne i Aalborg har adgang til åben flexitur i tidsrummet fra kl. 06.00 - 23.00. Prisen er 12,00 kr. pr. km. og minimum 54,00 kr. Medrejsende betaler et tillæg på 1,75 kr. pr. km.

### *Kommunale kørsler*

Alle kommunale kørselsopgaver formidles gennem et centralt kørselskontor i kommunen, som bestiller alle kørselsopgaver via NT.

Det kommunale kørselskontor blev oprettet i 2010 for at rationalisere og effektivisere driften af de kommunale kørselsopgaver. De foreløbige erfaringer viser en reduktion af det totale kørselsomfang på ca. 10 % med en væsentlig økonomisk besparelse til følge. Reduktionen kan ifølge kommunen ikke tages som udtryk for et fald i efterspørgslen, men derimod som et resultat af effektiv kørselsadministration.

På nuværende tidspunkt foreligger der ikke oplysninger om omfanget af kommunens samlede udgifter til kørselsopgaver.

En begrænset del af de kommunale kørselsopgaver udføres med taxier. Det skyldes ifølge kommunen, at taxierhvervet kun råder over ca. 20 større køretøjer med specialindretning til befordring af gangbesværede passagerer.

### *Tilladelser og tilslutningspligt*

Der er som følgende af den økonomiske udvikling ikke blevet udstedt nye tilladelser til taxikørsel siden 2006, hvor der var 178 taxier. Antallet er herefter faldet til 137 som følge af ophør på grund af alder, helbredsforhold og ikke mindst økonomiske vanskeligheder, herunder bl.a. konkurser.

Tabel 6.5 | Antal tilladelser til erhvervmæssig personbefordring

	<b>Taxier</b>	<b>Limousiner</b>	<b>Sygetransportbiler</b>
<b>3. januar 2007</b>	150	0	0
<b>5. januar 2013</b>	137	0	0

Kommunen har tilkendegivet, at der vil blive uddelt tilladelser, hvis antallet af taxier falder til 135 eller derunder.

Ved kommunalreformen blev samtlige taxier i kommunen omfattet af tilslutningspligten. Selvom det udløste kraftige protester fra vognmænd fra kommuner uden bestillingskontorer, medførte det ingen konkurser eller virksomhedslukninger.

Indtil 2010 blev kommunen betjent af bestillingskontorene Aalborg Taxi og MiniCab. Aalborg Taxi A.m.b.a., som tillige ejer bestillingskontoret Aalborg Taxi, opkøbte i 2008 bestillingskontoret MiniCab.

I 2011 udliciterede Aalborg Taxi a.m.b.a. driften af bestillingskontoret til DanTaxi. Det betød, at bestillingskontoret Aalborg Taxi ophørte og blev afløst af DanTaxi. De tilsluttede taxier blev forsynet med samme logo og kendetegn i øvrigt som taxier tilsluttet DanTaxi i Region Hovedstaden, Aarhus, Randers, Aabenraa, Sønderborg, Korsør, Slagelse Bornholm, Vordingborg Nykøbing F., Nykøbing M, Viborg, Thisted, Silkeborg, Skive, Hjørring, Odder og Skanderborg.

De 137 taxier ejes af 97 vognmænd, hvoraf 90 tillige er tilsluttet Aalborg Taxi a.m.b.a.

Ved tilslutning til bestillingskontoret betales et indskud på 11.000 kr. pr. taxi og en månedlig afgift på 5.408 kr., som er fordelt over ugentlige betalinger på 1.352 kr.

Ved tilslutning til Aalborg Taxi a.m.b.a. betales et indskud på 25.972 kr. pr. taxi samt en månedlig afgift på 500 kr. pr. taxi. Vognmænd tilsluttet Aalborg Taxi a.m.b.a. er fritaget for at betale indskud til bestillingskontoret.



*Takster og omsætning*

Betaling for taxikørsel afregnes som udgangspunkt på grundlag af de kommunale maksimaltakster, som er gældende fra den 22. november 2012.

Der tilbydes en række rabat- og fordelsordninger til f.eks. pensionister og til personer, som ønsker at bruge taxier jævnlige, samt særlige takst- og betalingsbetingelser for kørsel på grundlag af aftaler om større kørselsordninger med virksomheder, myndigheder m.v.

For at sikre en tilfredsstillende taxibetjening af kommunens tyndtbefolkede yderområder indførte bestillingskontoret i samarbejde med kommunen i 2008 en garantiordning, som sikrer taxier, der udfører forudbestilte kørselsopgaver med udgangspunkt i en nærmere fastsat afstand fra Aalborg By, en minimumsomsætning på 300 kr. pr. kørselsopgave. Ordningen er frivillig og omfatter pt. 97 taxier.

Garantiordningen, som i daglig tale kaldes "Aalborgmodellen", er baseret på, at de omfattede vognmænd betaler 200 kr. om måneden pr. taxi til ordningen.

En taxi, som betjenes af både vognmand og chauffør(er), har en gennemsnitlig årlig omsætning på 1,1 – 1,2 mio. kr. Taxier, som udelukkende er vognmandsbetjente, har en gennemsnitlig årlig omsætning på ca. 600.000 kr.

*Løn og arbejdsvilkår*

Chauffører aflønnes efter en landsdækkende overenskomst med 3F, som sikrer en garantiløn på 138 kr. pr time. Der er uniformspligt for førere, og ansatte chauffører får gratis stillet en uniform til rådighed pr. år.

*Service/klager*

Kommunen har en tæt dialog med taxierhvervet. Der afholdes bl.a. et årligt dialogmøde mellem kommunen og repræsentanter for taxierhvervet, hvor der drøftes en række overordnede forhold.

Kommunen vurderer, at kunderne får en høflig og professionel betjening, og at der er en høj grad af selvjustits inden for erhvervet. Kommunen modtager kun ganske få klager over erhvervet.

Bestillingskontoret modtager ligeledes ganske få klager, og i løbet af det seneste år har bestillingskontoret efter det oplyste modtaget ca. 10 klager, som primært angår kørsel med for høj hastighed og betalings spørgsmål.

### *Taxiloven*

Kommunen finder ikke grundlag for revision af loven, og at loven fortsat giver et passende grundlag for en tilfredsstillende publikumsbetjening. Administrationen af loven bør derfor forblive i kommunerne, som har den nødvendige indsigt i lokale forhold.

Kommunen efterlyste samtidig bedre sanktions – og navnlig udelukkelsesmuligheder over for chauffører og vognmænd, som tilsidesætter loven og god skik inden for erhvervet.

Aalborg Taxi a.m.b.a. finder, at taxiloven sikrer et godt grundlag, og at lovgivningen fortsat skal administreres af kommunerne. Virksomheden efterlyste samtidig bestemmelser, som giver bestillingskontoret mulighed for at holde ”orden i eget hus.” Her tænkes især på bedre sanktionsmuligheder over for chauffører og vognmænd, som optræder ukollegialt og i det hele taget overtræder lovgivningen og god skik inden for erhvervet.

Aalborg Taxi a.m.b.a. finder ikke, at bestemmelserne om bod bidrager til bedre forhold i et bestillingskontor og efterlyste i stedet en mediatorordning til løsning af konflikter mellem bestillingskontorer og vognmænd.

### *Særlige træk ved den erhvervmæssige personbefordring i Aalborg*

Med indførelsen af ”Aalborgmodellen” har kommunen og taxierhvervet på et aftalemæssigt grundlag sikret en tilfredsstillende taxibetjening af kommunens tyndtbefolkede yderområder, hvor kørselsopgaverne - isoleret set - er underskudsgivende og dermed ikke attraktive med utilfredsstillende – eller ingen - publikumsbetjening til følge. Kommunen har ikke udstedt tilladelser til limousinekørsel, idet der efter kommunens opfattelse ikke er behov for disse tilladelser.

### 6.3.5 Køge Kommune

Afsnittet bygger primært på oplysninger fra Thomas Meier, Køge Kommune – Teknik og Miljøforvaltningen.

Kort 6.6 | Køge Kommune



Køge kommune er en købstadskommune med et areal på ca. 255 km<sup>2</sup> og ca. 58.000 indbyggere. Den største by i kommunen er Køge by med ca. 35.000 indbyggere, mens ca. 15.000 indbyggere er bosat i en række mindre bysamfund. Den øvrige del af befolkningen er bosat uden for bymæssig bebyggelse.

66 pct. af familierne i kommunen har bil. Dette svarer stort set til landsgennemsnittet på ca. 60 pct. Beskatningsgrundlaget var i 2012 ca. 163.00 kr. pr. indbygger, hvilket svarer til landsgennemsnittet.

Køge ligger ca. 40 km syd for København og er således en del af Hovedstadsområdet's erhvervsliv. Køge er velforsynet med motorvejs- og togforbindelser til hovedstaden, mod vest til Fyn og det tætbefolkede trekantsområde i Østjylland. Der er ligeledes gode trafikforbindelser mod syd. Der er endvidere færgeforbindelse til Bornholm.

54 pct. af de beskæftigede borgere arbejder udenfor kommunen, dvs. kommunen har 14.991 udpendlere.

Der er bl.a. 16 folkeskoler, et gymnasium, en handelsskole, en teknisk skole, en produktionshøjskole, en ungdomsskole og to specialskoler i kommunen. Kommunen driver endvidere bl.a. 12 institutioner på ældreområdet, som er suppleret med 4 institutioner med dagtilbud.

#### *Kollektiv trafik*

Køge Kommune budgetterer årligt med 35 mio. kr. i tilskud til kollektiv trafik indkøbt gennem Movia. Der er pt. 19 bustruter i kommunen.

#### *Flextur*

Indbyggerne i Køge Kommune har adgang til åben Flextur i tidsrummet fra kl. 06.00 til kl. 23.00. Prisen er minimum 24 kr. for en tur på op til 10 km. Der skal herefter betales 6 kr. pr. yderligere km.

Kommunens udgifter til Flextur andrag efter det oplyste pt. 40.000 kr. pr. måned. Kommunen forventer, at udgifterne stiger.

*Tilladelser og tilslutningspligt*

Tabel 6.6 | Antal tilladelser til erhvervmæssig personbefordring

	<b>Taxier</b>	<b>Limousiner</b>	<b>Sygetransportbiler</b>
<b>1. januar 2013</b>	26	1	3

22 taxier er tilsluttet bestillingskontoret Køge Taxa, mens fire taxier er fritaget for tilslutningspligten og betjener et geografisk afgrænset område.

*Bestillingskontor*

Bestillingskontoret Køge Taxa betjenes af virksomheden Taxa Selandia, der modtager og fordeler bestillinger på taxikørsel blandt de taxier, som er tilsluttet bestillingskontoret.

Bestillingskontoret Køge Taxa ejes af en økonomisk forening, der omfatter 17 taxivognmænd, som ejer samtlige taxier, der er tilsluttet bestillingskontoret Køge Taxi.

Der betales et samlet månedligt driftsbidrag på ca. 10.000 kr. pr. taxi for tilslutning til den økonomiske forening, til bestillingskontoret og til virksomheden Taxa Selandia.

Ved tilslutning til den økonomiske forening og til bestillingskontoret skal betales et indskud på 60.000 kr. pr. taxi.

Ud over at modtage og formidle bestillinger på kørselsopgaver til taxier tilsluttet bestillingskontoret Køge Taxa, stiller Taxa Selandia taxameterudstyr m.v. til rådighed for de tilsluttede taxier, ligesom virksomheden står for markedsføring, kontraktforhandling m.v.

Taxier tilsluttet bestillingskontoret Køge Taxa fremtræder med samme farver, logo, m.v. og chaufførerne er uniformerede som chauffører tilknyttet bestillingskontoret for Lejre og Roskilde kommuner.

### *Takster og omsætning*

Taxierne har en gennemsnitlig årlig omsætning på godt 900.000 kr. Omsætningen er skønsmæssigt ligeligt fordelt mellem kørsel efter kontrakter med offentlige myndigheder og virksomheder om større kørselsarrangementer og gadeture.

Betaling for taxikørsel afregnes på grundlag af de kommunalt fastsatte maksimaltakster, som trådte i kraft den 15. februar 2013. Maksimaltaksterne reguleres på grundlag af Danmarks Statistiks taxiindeks.

Maksimaltaksterne er i hovedsagen differentieret efter størrelsen af køretøjet, efter ugedag og tidspunkt på døgnet. For kørsel på hverdage mellem kl. 6 -18 betales for kørsel med indtil 4 passagerer 45 kr. i grundtakst og 13,75 pr./ km.

### *Service/ Klager*

Der opereres ikke med klare servicemål, f.eks. en nærmere angivet maksimal ventetid på forudbestilte taxier. Det skyldes primært, at taxierne betjener et større geografisk område med meget vekslende befolkningstæthed.

Køge Kommune vurderer, at taxibetjeningen er tilfredsstillende, idet kommunen gennemsnitligt modtager en klage årligt.

### *Løn- og arbejdsvilkår*

Chaufførerne er ansat og aflønnede på grundlag af overenskomst mellem Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening og 3F. Lønnen udgør i alt 56,25 % af omsætningen ved taxikørsel.

### *Særlige træk ved den erhvervmæssige personbefordring i Køge*

Tilslutningen af taxierne til virksomheden Taxa Selandia øger mulighederne for at få andel i kontraktkørsel og dermed et bredere forretningsgrundlag.

## 7. Taxibetjening, tilgængelighed og brugertilfredshed

### 7.1 Indledning

I dette kapitel belyses kvaliteten af taxibetjeningen, tilgængeligheden og brugertilfredsheden på taxiområdet, herunder udviklingen i de enkelte kommuner.

### 7.2 Taxitilgængelighed: Antallet af taxier i kommunerne

#### 7.2.1 Antal taxitilladelser fordelt på kommuner

En indikator for adgangen til privat taxikørsel er antallet af tilladelser udstedt af den enkelte kommune.

Tilbagegangen i det samlede antal tilladelser i de senere år skyldes den generelle samfundsøkonomiske situation. En undersøgelse foretaget for Trafikstyrelsen af konsulentvirksomheden Nielsen i 2010 konkluderer, at befolkningen i dag er mere tilbageholdende med at køre i taxi og betragter det i højere grad end tidligere som et luksusgode. Dertil kommer som nævnt i kapitel 2, at der er sket en vækst i antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

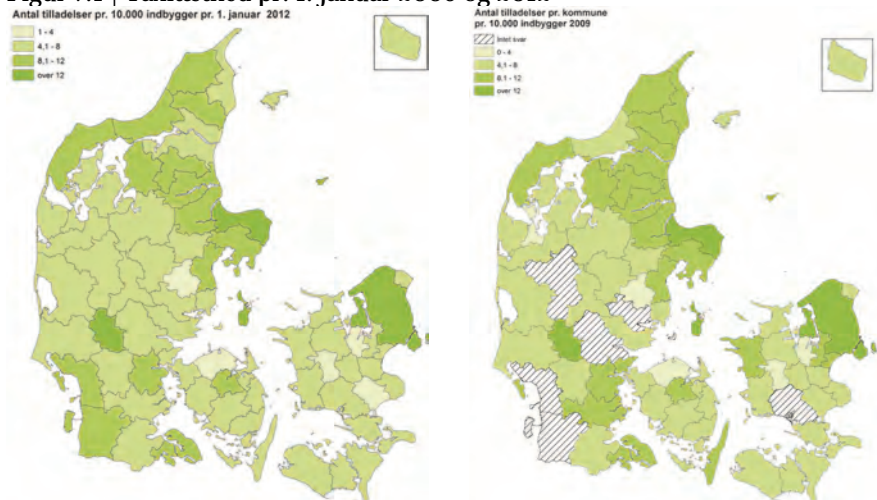
Næsten alle kommuner omfatter både byområder og landområder. Men der er forskelle i urbaniseringsgraden, dvs. hvor stor en andel af borgerne, der bor i byer. Udviklingen i de senere år tyder ikke på, at det primært er kommuner med en lav urbaniseringsgrad, der er ramt af et fald i antallet af taxier.

Figureerne nedenfor viser antal tilladelser pr. 10.000 indbyggere pr. 1. januar 2009 og 1. januar 2012.

Sønderjylland, Nordjylland og Region Hovedstaden har generelt det højeste antal tilladelser pr. indbygger, men overordnet er billedet, at der med få undtagelser er en forholdsvis jævn fordeling af taxier i landet målt pr. indbygger.

Den største tilbagegang i antallet af tilladelser pr. indbygger er sket på Sjælland, hvor Roskilde, Køge, Faxe, Slagelse, Kalundborg og Helsingør kommuner alle har færre tilladelser.

Figur 7.1 | Taxitæthed pr. 1. januar 2009 og 2012



Antallet af taxier i en kommune er imidlertid kun ét mål for den samlede taxibetjening i kommunen. Også andre og mere komplekse forhold spiller ind, herunder f.eks. ventetiden på og prisen for at køre i taxi. Dette er søgt belyst nærmere i en specialanalyse af udvalgte kommuner, herunder med henblik på at belyse forskelle i taxibetjeningen mellem byer og yderområder.

## 7.2.2 Specialanalyse af udvalgte kommuner

I dette afsnit præsenteres en specialanalyse baseret på data fra udvalgte kommuner med henblik på at belyse taxierne serviceniveau nærmere.

Analysen omfatter taxibetjeningen i Region Hovedstaden, Aalborg kommune, Silkeborg Kommune, Aabenraa Kommune, Guldborgsund Kommune og Thisted Kommune.



De udvalgte kommuner samt Region Hovedstaden repræsenterer de fire kommunekategorier, som der opereres med i COWI-rapporten "Taxianalyse: Behandling af interviewskemaer" fra april 2013:

Tabel 7.1 | Urbaniseringsgrad og bilejerskab i udvalgte kommuner

Kommune	Andel af befolkning i landdistrikter i pct.	Pct. familier i landdistrikter uden bil	Areal i km <sup>2</sup>
Aalborg Kommune	8,0	24,7	1.138
Silkeborg Kommune	15,8	22,6	857
Aabenraa Kommune	20,6	21,7	941
Guldborgsund Kommune	29,1	26,6	901
Thisted Kommune	31,1	21,8	1.096
Lands gennemsnit	17,8	26,1	438

Kilder: Kommunale nøgletal, Økonomi- og Indenrigsministeriet 2013  
Særkørsel hos Danmarks Statistik 2013

Tabel 7.1 viser, at der er en variation blandt de udvalgte kommuner i forhold til andelen af befolkningen, der har bopæl i landdistrikter. De fem kommuner har alle et areal, der er større end lands gennemsnittet. Taxiturene må derfor alt andet lige forventes at være længere end i kommuner, der arealmæssigt at tættere på lands gennemsnittet.

Med udgangspunkt i de udvalgte kommuner samt Region Hovedstaden er hovedformålet med nedenstående analyse at belyse forskellen mellem taxibetjeningen i byområder og landdistrikter i hverdage og i weekender på tværs af tidsrum. Helt konkret vil taxibetjeningen blive belyst på baggrund af data for taxikørslen blandt udvalgte vognmænd i pågældende kommuner i perioden 1. april – 30. april 2013.

Som mål for taxibetjeningen vil der blive taget udgangspunkt i henholdsvis kørselsmønstret, ventetiden og vægtet gennemsnitspris.

### **Kørselsmønstre i byområder og landområder**

Tabel 7.2 indeholder døgnfordelingen af turene. Nat/morgen er defineret som kl. 22.00-09.00, mens dagtimer refererer til tidsrummet kl. 09.00-22.00.

Opdelingen i by- og landområder er baseret på definitionen af en by som centrum og en radius på 12 km, hvad angår Silkeborg Kommune og Aalborg Kommune, mens der ved de øvrige kommuner opereres med en radius på 5 km. Datasættet for Regionen Hovedstaden er ikke delt op i by og land, da hele regionen er defineret som et byområde.

Tabellen giver således et indblik i, hvilke tidspunkter på døgnet, der er størst efterspørgsel på taxikørsel i de forskellige kommuner i henholdsvis by- og landområder.

Tablet 7.2 | Andel af taxiture fordelt på tidsrum (pct.)

	Hverdag				Weekend			
	Byområde		Landområde		Byområde		Landområde	
	Nat/morgen	Dag-timer	Nat/morgen	Dag-timer	Nat/morgen	Dag-timer	Nat/morgen	Dag-timer
Region Hovedstaden	30 %	70 %			72 %	28 %		
Aalborg Kommune	37 %	64 %	36 %	64 %	74 %	26 %	71 %	29 %
Silkeborg Kommune	20%	80 %	33 %	67 %	64 %	36 %	78 %	22 %
Aabenraa Kommune	29 %	71 %	25 %	75 %	78 %	22 %	61 %	39 %
Guldborgsund Kommune	20 %	80 %	25 %	75 %	60 %	40 %	67 %	33 %
Thisted Kommune	19 %	81 %	46 %	54 %	70 %	30 %	72 %	28 %

På tværs af kommuner viser tallene, at hovedparten af taxikørsel i hverdagen finder sted i dagtimerne, mens kørslen i weekenderne primært foregår i natte- og morgen timerne. Der er dog en vis variation mellem kommunerne.

### Ventetid

Nedenstående tabeller viser den gennemsnitlige ventetid om natten/morgenen og i dagtimerne for bestilte taxiture. Der skelnes her mellem nu-ture, der omfatter brugere som ønsker en taxi med det samme, og tidsbestilte ture, som dækker

over ture, der på forhånd er bestilt til et bestemt tidspunkt. Gadgeturene indgår således ikke i tabellerne.

Reaktionstiden er et mål for det gennemsnitlige antal sekunder, som det tog at finde en vogn til den bestilte tur. Fremkørselstiden refererer til den tid, der går fra taxichaufføren får turen til den pågældende starter taxameteret. Den gennemsnitlige ventetid kan således beregnes ved at lægge reaktionstiden sammen med fremkørselstiden.

De negative værdier ud for reaktionstiden for tidsbestilte taxiture betyder, at der i gennemsnit er fundet en vogn før det ønskede afhentningstidspunkt.

Tabel 7.3 | Ventetiden i Region Hovedstaden = Kategori 1: Kommuner i hovedstadsregionen

Ugedag	Område	Tidsrum	Reaktions-tid for nu-ture i sek.	Reaktions-tid for tidsbestilte i sek.	Gns. fremkørsel i sek. (både nu- og tidsture)	Gns. ventetid for nu-ture i sek.	Gns. ventetid for tidsture i sek.
<u>Hverdag</u>	Byområde	Nat/morgen	41	-644	334	375	-310
		Dagtimer	41	-527	286	327	-241
<u>Weekend</u>	Byområde	Nat/morgen	47	-642	303	350	-339
		Dagtimer	39	-578	286	325	-292

Kilde: Dantaxi

Tabel 7.3 viser ventetiden i Region Hovedstaden. Tabellen viser, at den gennemsnitlige ventetid er negativ for tidsbestilte ture, uanset hvornår kørslerne finder sted. Med andre ord kan man være sikker på, at vognen står klar, hvis man bestiller i god tid.

Desuden viser tabel 7.3, at den gennemsnitlige ventetid på nu-ture er kortere i dagtimerne end om natten/morgenen. Som det fremgår af tabellen er reaktionstiden nogenlunde den samme for begge tidsrum, hvorfor forskellen i ventetiden primært skyldes, at der er længere fremkørselstid om natten/morgenen.

Af tabel 7.4 fremgår ventetiden på taxikørsel i Aalborg Kommune. Tabellen viser, at den gennemsnitlige ventetid ved tidsbestilte taxiture ligesom i Region Hovedstaden er negativ ved samtlige kørsler. Det vil sige, at uanset, hvor og hvornår man skal afhentes, vil taxien være der til tiden, hvis man bestiller i god tid.

Desuden viser tabellen, at ventetiden på nu-ture er væsentlig højere i landområder end i byområder både i hverdagen og i weekenden. Det skyldes, at reaktions-tiden og fremkørselstiden for nu-ture er højere i landområderne.

Tabel 7.4 | Ventetiden i Aalborg Kommune = Kategori 2: Kommuner med en storby

Ugedag	Område	Tidsrum	Reaktions-tid for nu-ture i sek.	Reaktions-tid for tidsbestilte ture i sek.	Gns. fremkørsel i sek. (både nu- og tidsture)	Gns. ventetid på nu-ture i sek.	Gns. ventetid på tidsbestilte ture i sek.
<u>Hverdag</u>	Byområde	Nat/morgen	39	-483	236	274	-247
		Dagtimer	35	-452	241	276	-210
	Landområde	Nat/morgen	67	-1011	698	766	-313
		Dagtimer	78	-1217	802	880	-415
<u>Weekend</u>	Byområde	Nat/morgen	133	-473	222	354	-251
		Dagtimer	43	-458	248	291	-210
	Landområde	Nat/morgen	127	-1011	738	866	-272
		Dagtimer	120	-1018	842	962	-176

Kilde: Dantaxi, Aalborg

Tabel 7.5 viser, at den gennemsnitlige ventetid på tidsbestilte ture ligeledes er negativ for samtlige kørsler i Silkeborg Kommune. Desuden er den gennemsnitlige ventetid på nu-ture højere i landområder end i byområder, men forskellen er ikke ligeså markant som i Aalborg Kommune. Det skyldes, at forskellen i ventetid

primært er forårsaget af fremkørselstiden, mens reaktionstiden er nogenlunde den samme for by- og landområder.

Desuden viser tabel 7.5, at ventetiden generelt er højere i weekenden. Dette skyldes primært, at reaktionstiden er væsentlig længere i natte- og morgentimerne.

Tabel 7.5 | Ventetid i Silkeborg Kommune = Kategori 3: Andre kommuner med et bestillingskontor

Ugedag	Område	Tidsrum	Reaktionstid for ture i sek.	Reaktionstid for tidsbestilte ture i sek.	Gns. fremkørsel i sek. (både nu- og tidsture)	Gns. ventetid på ture i sek.	Gns. ventetid på tidsbestilte ture i sek.
<u>Hverdag</u>	Byområde	Nat/morgen	64	-444	272	336	-172
		Dagtimer	42	-540	255	297	-285
	Landområde	Nat/morgen	60	-907	448	508	-459
		Dagtimer	45	-1141	456	501	-685
<u>Weekend</u>	Byområde	Nat/morgen	166	-361	257	423	-104
		Dagtimer	41	-531	261	302	-271
	Landområde	Nat/morgen	179	-707	409	588	-298
		Dagtimer	57	-948	470	527	-478

Kilde: Dan Taxi, Silkeborg

Det fremgår af tabel 7.6, at Aabenraa Kommune adskiller sig fra ovenstående kommuner, da ventetiden ved tidsbestilte ture er tæt på nul i byområderne i hverdagen, mens værdien er positiv for landområderne. Det betyder, at der er ventetid på taxikørsel i landområderne i hverdagen, selvom taxituren bestilles i god tid.

I dagtimerne drejer det sig om lidt mere end et minut, mens ventetiden i gennemsnit kommer op på ca. 5 minutter i natte- og morgentimerne. I weekenden er der derimod ikke ventetid på tidsbestilte taxiture i hverken by- eller landområder.

Endvidere viser tabel 7.6, at der ligesom i Aalborg Kommune er en markant forskel i den gennemsnitlige ventetid på nu-ture mellem land- og byområder i Aabenraa Kommune.

Tabel 7.6 | Ventetid i Aabenraa Kommune = Kategori 4: Kommuner med et bestillingskontor

Ugedag	Område	Tidsrum	Reaktions-tid for nu-ture i sek.	Reaktions-tid for tidsbestilte ture i sek.	Gns. fremkørsel i sek. (både nu- og tidsture)	Gns. ventetid på nu-ture i sek.	Gns. ventetid på tidsbestilte ture i sek.
<u>Hverdag</u>	Byområde	Nat/morgen	53	-420	394	446	-27
		Dagtimer	52	-433	382	434	-51
	Landområde	Nat/morgen	87	-481	790	877	309
		Dagtimer	87	-672	746	834	74
<u>Weekend</u>	Byområde	Nat/morgen	61	-591	349	410	-241
		Dagtimer	59	-539	388	447	-151
	Landområde	Nat/morgen	84	-850	656	740	-194
		Dagtimer	92	-834	626	718	-208

Kilde: Dan Taxi, Aabenraa

Tabel 7.7 viser, at der ligeledes i nogle tilfælde er ventetid på tidsbestilte taxiture i Guldborgsund Kommune. I modsætning til Aabenraa Kommune forekommer ventetiden i byområderne i weekenden. I natte- og morgentimerne er den gennemsnitlige ventetid blot på 4 sekunder, men i dagtimerne vil man typisk skulle vente i 3 minutter på taxien, på trods af at turen er bestilt i forvejen.

Generelt skiller Guldborgsund Kommune sig ud i forhold til de øvrige kommuner i datasættet, da ventetiden på tidsbestilte ture er lavere i landområder end i byområder. Den gennemsnitlige ventetid på nu-ture er dog stadigvæk lavere i byområder.

Endelige er den gennemsnitlige ventetid generelt højere i weekenden end i hverdagen.

Tabel 7.7 | Ventetid i Guldborgsund Kommune = Kategori 4: Andre kommuner uden et bestillingskontor

Ugedag	Område	Tidsrum	Reaktions-tid for nu-ture i sek.	Reaktions-tid for tidsbestilte ture i sek.	Gns. fremkørsel i sek. (både nu- og tidsture)	Gns. ventetid på nu-ture i sek.	Gns. ventetid på tidsbestilte ture i sek.
<u>Hverdag</u>	Byområde	Nat/morgen	87	-240	232	319	-7
		Dagtimer	62	-292	245	307	-47
	Landområde	Nat/morgen	68	-1647	401	470	-1245
		Dagtimer	67	-680	423	491	-256
<u>Weekend</u>	Byområde	Nat/morgen	161	-246	250	411	4
		Dagtimer	154	-88	255	410	167
	Landområde	Nat/morgen	157	-1127	502	659	-625
		Dagtimer	150	-835	429	579	-406

Kilde: Dan Taxi, Guldborgsund

Det fremgår af tabel 7.8, at der ligesom i Guldborgsund og Aabenraa Kommune er tilfælde af gennemsnitlig ventetid på tidsbestilte taxiture i Thisted Kommune. Ventetiden forekommer i landområderne i hverdagen i både natte-, morgen og dagtimerne og ligger på ca. 6-6,5 minutter.

I weekenderne er det derimod i landområderne, at der er mindst ventetid. Helt konkret er taxien i princippet i gennemsnit på afhentningsstedet ca. 20 minutter før det bestilte tidspunkt.

Desuden viser tabel 7.8, at ventetiden på nu-ture er markant højere i landområder end i byområder i både hverdagene og weekenden.

Tabel 7.8 | Taxibetjening i Thisted Kommune = Kategori 4: Kommuner med et bestillingskontor

Ugedag	Område	Tidsrum	Reaktions-tid for nu-ture i sek.	Reaktions-tid for tidsbestilte ture i sek.	Gns. fremkørsel i sek. (både nu- og tidsture)	Gns. ventetid på nu-ture i sek.	Gns. ventetid på tidsbestilte ture i sek.
<u>Hverdag</u>	Byområde	Nat/ morgen	90	-505	285	375	-220
		Dagtimer	39	-566	278	317	-288
	Landområde	Nat/ morgen	258	-505	910	1168	405
		Dagtimer	165	-566	939	1104	373
<u>Weekend</u>	Byområde	Nat/ morgen	70	-747	234	304	-514
		Dagtimer	26	-529	260	286	-268
	Landområde	Nat/ morgen	183	-2212	970	1153	-1241
		Dagtimer	77	-1406	905	982	-501

Kilde: Dan Taxi, Thisted

Samlet set viser tabellerne, at det kun er i få tilfælde, at man som taxikunde vil opleve ventetid, hvis man bestiller taxituren til et bestemt tidspunkt. I Region Hovedstaden, Aalborg Kommune og Silkeborg Kommune var taxien i alle tilfælde være tilgængelige på det ønskede afhentningstidspunkt, hvis taxituren er bestilt i god tid.



I Aabenraa Kommune, Guldborgsund Kommune og Thisted Kommune forekom der ventetid selvom taxituren var bestilt i god tid. Der er således umiddelbart en sammenhæng mellem urbaniseringsgrad og ventetiden på tidsbestilte taxiture. Disse tre landkommuner adskiller sig med hensyn til, hvor og hvornår man kan forvente ventetid på tidsbestilte ture. Dette skyldes formentlig, at det er forskelligt, hvordan de lokale vognmænd har indrettet deres forretningsmodel.

Endvidere viser tabellerne, at der er forskel på ventetiden på nu-ture mellem by- og landområder. Den gennemsnitlige ventetid på nu-ture ligger i landområder ligger over den tilsvarende i byområder. Ventetiden kan være mere end dobbelt så stor i landområder som i byområder og er som hovedregel størst i weekenden. Uanset disse forskelle kan det konstateres, at den højest gennemsnitlige ventetid på en nu-tur i et landområde lå på omkring et kvarter og langt hovedparten af denne ventetid skyldes en længere fremkørselstid.

Hertil er der en variation mellem de udvalgte kommuner, da ventetiden på nu-ture er langt højere i landområderne end i byområderne i Aalborg Kommune, Aabenraa Kommune og Thisted Kommune, mens forskellen i ventetid er mindre omfattende i Silkeborg Kommune og Guldborgsund Kommune.

### **Gennemsnitsprisen for at køre i taxi**

Gennemsnitsprisen på taxikørsel på tværs af de udvalgte kommuner er kortlagt i tabel 7.9. Ligesom ved de øvrige tabeller skelnes der mellem by- og landområder samt taxikørsel i hverdagen og i weekenden.

Gennemsnitsprisen er ligeledes beregnet ud fra ovenstående definition af nat/morgen og dagtimer. Af den grund gøres der brug af et vægtet gennemsnit for taxikørslen, da taksterne varierer indenfor de to tidsrum, hvorfor gennemsnitsprisen skal beregnes i forhold til det antal ture, hvor en bestemt takst er blevet benyttet

Tabel 7.9 | Vægtet gennemsnitspris på taxikørsel (kroner)

	Hverdag				Weekend			
	Byområde		Landområde		Byområde		Landområde	
	Nat/morgen	Dagtimer	Nat/morgen	Dagtimer	Nat/morgen	Dagtimer	Nat/morgen	Dagtimer
Region Hovedstaden	183,11	175,03	-	-	162,47	155,20	-	-
Aalborg Kommune	187,96	172,23	430,67	314,46	153,01	167,44	261,57	309,04
Silkeborg-Kommune	143,08	147,10	173,89	202,96	127,67	115,91	152,40	156,48
Aabenraa-Kommune	149,42	182,80	268,37	268,87	153,99	126,54	229,69	222,71
Guldborgsund-Kommune	91,18	140,91	292,76	230,44	162,74	147,34	216,77	259,14
Thisted Kommune	162,25	184,82	445,07	411,70	134,96	137,42	278,86	357,94
Gennemsnit	169,50	167,15	322,15	285,69	149,14	141,64	227,86	261,06

Gennemsnittet for de udvalgte kommuner samt Region Hovedstaden viser, at den vægtede gennemsnitspris er højere i landområder end i byområder. Det er i sig selv ikke overraskende fordi landture formentlig typisk er længere end ture i byområder.

Desuden er der en forholdsvis stor forskel i den vægtede gennemsnitspris mellem nat/morgen og dagtimerne i landområderne, mens forskellen mellem de to tidsrum har mere marginal karakter i byområderne. For både by- og landområder gælder det, at prisen er højere i natte- og morgentimerne end i dagtimerne.

Tabellen viser, at prisen i nogle tilfælde er lavere i natte- og morgentimerne end i dagtimerne. I byområderne i hverdagen gælder dette eksempelvis for både Silkeborg Kommune, Aabenraa Kommune, Guldborgsund Kommune og Thisted Kommune. Alligevel er det samlede gennemsnit for prisen i denne kategori højere for natte- og morgentimerne end for dagtimerne. Dette skyldes, at der er tale om den vægtede gennemsnitspris, hvorfor Region Hovedstaden og Aalborg Kommune trækker gennemsnitsprisen op, da der gennemføres flere taxiture indenfor deres respektive geografiske områder end i de øvrige udvalgte kommuner.

Endvidere fremgår det af tabel 9, at den vægtede gennempris i Region Hovedstaden og Aalborg Kommune ligger over det samlede gennemsnit i både by- og landområder i hverdagen og i weekenden. Omvendt ligger Silkeborg Kommune under det samlede gennemsnit på samtlige punkter.

Blandt de sidste tre kommuner, der er karakteriseret ved en høj andel af befolkningen med bopæl i landdistrikter, er der variation i forhold til, hvorvidt prisen ligger over eller under det samlede gennemsnit. Thisted Kommune skiller sig ud ved at have høje vægtede gennemsnitspriser for taxiture i landområderne i hverdage.

### 7.3 Forbrugernes opfattelse af kvaliteten i taxibetjeningen

Et centralt hensyn, som varetages på taximarkedet, er hensynet til forbrugeren. Forbrugeren er omdrejningspunktet for serviceydelsen taxikørsel, idet ydelsen er til for dem. De væsentligste hensyn til forbrugeren tilstræbes at være:

*Forbrugerbeskyttelse:* forbrugeren skal kunne anvende alle taxier trygt og under sikre forhold. Endvidere skal det være muligt at identificere chaufføren og enkelt at klage over en utilfredsstillende behandling.

*Tilgængelighed:* det skal være muligt at få adgang til en taxi indenfor rimelig tid. Det gælder også for udkantsområder og i spidsbelastningsperioder som f.eks. helligdage, weekender og aftener i det omfang, det er muligt. Herudover skal særlige gruppers behov dækkes, f.eks. forældre med småbørn, der kræver særlige autostole, cykelbruger, der kræver beslag og kunder med synshandicap eller gangbesværede, der kan have brug for assistance.

*Serviceniveau:* forbrugeren skal kunne stole på, at en aftale om taxikørsel overholdes, og at der er en god skik i taxibranchen, f.eks. at der vælges den korteste/hurtigste rute, og at der køres forsvarligt. Endvidere skal bilen være ren og pæn.

*Lave og gennemskuelige priser:* priserne skal være gennemskuelige og forudsigelige. Forbrugerene bør ikke betale mere end højst nødvendigt for deres taxikørsel.

Herudover prioriteres en fortsat forbedring af taxierhvervets *miljøpåvirkning* gennem mere miljøvenlige biler.

Inden for de seneste ti år er der gennemført tre undersøgelser af, hvordan brugere ser på taxibetjeningen. Der er tale om:

- Undersøgelse fra Trafikstyrelsen (2010)
- Undersøgelse fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2008)
- Undersøgelse fra FØrbrugerrådet (2009)

Undersøgelserne er stikprøveundersøgelser, hvor man på et givet tidspunkt har spurgt et udvalg af befolkningen om deres syn på taxibetjeningen.

Da undersøgelserne ikke er af helt ny dato skal udsagnene i sagens natur tages med et vist forbehold for så vidt angår den aktuelle situation.

#### **Trafikstyrelsens forbrugerundersøgelse fra 2010 <sup>24</sup>**

I 2004 blev der på anledning af Trafikstyrelsen (dengang Færdselsstyrelsen) gennemført en undersøgelse om danskernes brug, opfattelse og vurdering af taxikørsel.

Herudover blev der i 2009 - på baggrund af ændringerne i taxiloven i 2006 i forbindelse med kommunalreformen - lavet en opfølgning på undersøgelsen fra 2004 for at se på, hvordan danskernes holdninger til taxi havde udviklet sig, når nu reformen og lovændringerne havde virket et stykke tid.

I undersøgelsen fra 2009 er der desuden særlig fokus på personer, der er bosiddende i tyndt befolkede områder. I 2009 er der 22 pct. af den danske befolkning, der har svaret, at de bor i disse områder.

Når taxibrugerne i 2009 vurderer den samlede taxipakke set i forhold til 5 år tidligere, er der 9 pct. der mener, at denne er bedre efter lovændringen og 66 pct., der mener at den er ligeså god som for 5 år siden. 16 pct. synes, at taxibetjeningen som helhed er blevet dårligere.

---

<sup>24</sup> Nielsen "Taxiundersøgelse for Færdselsstyrelsen" – april 2010

I de tyndt befolkede områder ses samme tendens med 9 pct., der synes, det er bedre, og 68 pct., der synes, det er på niveau.

Tabel 7.10 | Taxibrugernes vurdering 2009

Hvordan er "taxipakken" i forhold til for 5 år siden?	Bedre	Lige så god	Dårligere	Ved ikke
Alle taxibrugere	9 pct.	66 pct.	16 pct.	9 pct.
Tyndt befolkede områder	9 pct.	68 pct.	14 pct.	9 pct.

Undersøgelsen viser, at der ikke er forskel på, hvordan brugere i tyndt befolkede områder opfatter taxiservicen sammenlignet med taxibrugerne som sådan. Der er heller ikke i undersøgelsen tegn på, at servicen på landet er blevet forringet i forhold til servicen i landet i øvrigt.

Taxibrugerne er blevet bedt om at vurdere (på en skala fra 1 = meget utilfreds til 5 = meget tilfreds), hvor tilfredse de er med 11 forskellige parametre i forbindelse med taxikørsel.

Der ses en meget høj tilfredshed med en gennemsnitlig værdi på 4,0 eller derover på 10 af parametrene. Dette er en usædvanlig høj tilfredshed, især når man tager i betragtning, at undersøgelsen er foretaget, mens Danmark var påvirket af finanskrise.

Der er størst tilfredshed med:

- Bilens komfort (gennemsnit 4,4)
- Hygiejnen i bilen (4,33)
- Atmosfæren i bilen (4,28)

De parametre, der bliver vurderet lavest, er:

- Turens pris (3,51)
- Hastigheden (4,01)
- Ventetiden fra bestilling til bilen ankom (4,09)

– men også disse ligger højt.

Der er kun én af parametrene, der har ændret sig mere end de øvrige siden 2004, og det er chaufførens viden om lokalområdet, der er faldet fra 4,22 i 2004 til at være 4,05 i 2009. Tilfredsheden med denne parameter er meget afhængig af, hvor man er bosiddende, da brugere fra hovedstadsområdet har en gennemsnitlig tilfredshed på 3,85, mens personer bosiddende i tyndt befolkede områder har en gennemsnitlig tilfredshed på 4,30.

På spørgsmålet om, hvor mange minutter de ventede sidste gang, de bestilte en taxi, svarer 58 pct. af taxibrugerne, at de ventede mindre end 10 minutter fra taxien blev bestilt, til den var fremme. I tyndt befolkede områder er det 42 pct. og i landdistrikter er det nede på 37 pct. - men dette kan også skyldes, at taxien skal længere for at nå frem, ikke nødvendigvis, at de er længere om at reagere på opkaldet.

Det sidste understøttes af, at 77 pct. siger, at de ikke venter for længe på en taxi. I tyndt befolkede områder er det 73 pct., hvilket ikke er signifikant lavere end befolkningen som helhed. Landdistrikter ligger dog lavere med 62 pct., der siger, at de ikke venter for længe.

### **Forbruger- og Konkurrencestyrelsens undersøgelse fra 2008**

I forbindelse med Konkurrencedegørelsen 2008 foretog Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen også en kundeundersøgelse af taximarkedet. 1.000 personer i Danmark svarede på 25 spørgsmål om deres forbrug af taxi, tilfredshed, pris, ventetid og kvalitet samt ønsker om nye former for taxikørsel.

Undersøgelsen viste, at de danske taxikunder generelt var tilfredse med den ydelse, de fik, når de kørte i taxi. Kunderne gav ydelsen karakteren 4 på en skala fra 1 til 5, hvor 5 er den højeste karakter. Omkring 40 pct. af taxikunderne angiver dog at have haft en dårlig serviceoplevelse inden for det seneste år – eksempelvis på grund af chaufførens utilfredshed med at skulle køre en kort tur.

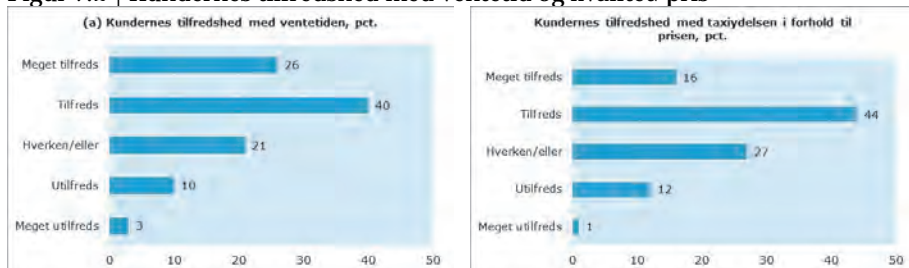
Den gennemsnitlige ventetid på en taxi blev opgjort til at være 10 minutter på landsplan. I Storkøbenhavn blev den gennemsnitlige ventetid opgjort til 8 minutter, mens den i landdistrikterne blev opgjort til 13 minutter.

Omkring 9 ud af 10 taxikunder angav, at de var tilfredse med ventetiden i forbindelse med deres sidst kørte taxitur inden for de seneste 3 måneder. 2 ud af 3

kunder var generelt tilfredse med ventetiden, jf. figur 7.2. Der er tilsyneladende ikke signifikant forskel på tilfredsheden mellem land og by.

Samlet set var 3 ud af 5 kunder tilfredse med forholdet mellem prisen og den samlede pakke (ventetid, service, sikkerhed, komfort, m.v.), når de kørte i taxi.

Figur 7.2 | Kundernes tilfredshed med ventetid og kvalitet/pris



Kilde: Konkurrencestyrelsens kundeundersøgelse, 2007, spørgsmål 14: "Hvor tilfreds er du generelt med ventetiden, når du har brug for en taxi?" og spørgsmål 16: "Hvis du tænker på den samlede pakke, du generelt får, når du kører i taxi (dvs. ventetid, service, sikkerhed, komfort), hvordan vurderer du så forholdet mellem prisen og den samlede pakke?"

Det samlede billede er således, at brugerne generelt oplever en god taxiservice, dog er tilfredsheden anelse mindre i landdistrikterne.

### Forbrugerrådes undersøgelse fra 2009

Forbrugerrådet gennemførte i april 2009 via deres forbrugerpanel en undersøgelse af taxikørslen i Danmark, dvs. den del af taxikørslen, som ikke køres i kontrakt med det offentlige.

Undersøgelsen er baseret på svar fra 855 repræsentativt udtagne danskere over 18 år, som blev spurgt om brug af taxikørsel gennem det seneste år, dvs. fra april 2008 til april 2009.

Af undersøgelsen fremgår det, at knap 60 pct. af befolkningen i løbet af et år bruger taxi, medens godt 40 pct. ikke har brugt taxi i det seneste år. Det fremgår endvidere af undersøgelsen, at 10 pct. af brugerne er højfrekvente brugere, dvs. som enten bruger taxi flere gange om ugen eller flere gange om måneden.

Når man har brug for en taxi bestiller 2/3 af brugerne taxien pr. telefon, mens kun hver 10. hyrer som oftest taxien på gaden. Små 20 pct. hyrer lige ofte pr. telefon eller på gaden.

Forbrugerpanelet

#### TABELOVERSIGT

Respondenter    Procent

##### Har du inden for de seneste 12 måneder kørt i taxi?

Ja	501	58,6%
Nej	350	40,9%
Ved ikke	4	0,5%
I alt	855	100,0%

##### Hvor ofte kører du i taxi?

Flere gang om ugen	9	1,8%
Flere gange om måneden	56	11,2%
Sjældent	436	87,0%
I alt	501	100,0%

##### Når du skal bruge en taxi, bestiller du da oftest pr. telefon eller hyrer du dem på gaden?

Jeg bestiller oftest pr. telefon	326	65,1%
Jeg hyrer dem oftest på gaden	55	11,0%
Jeg bruger begge former lige hyppigt	86	17,2%
Jeg bestiller dem sjældent/aldrig selv	28	5,6%
Ved ikke	6	1,2%
I alt	501	100,0%

##### Forestil dig at det blev muligt, at du kunne stille krav til hvilken type taxi, du ville benytte.

##### Hvilke af nedenstående muligheder ville du være mest interesseret i vælge?

Flerkunde taxier der, mod en lavere takst, samler passagerer op/sætter af undervejs	99	19,8%
Billigere bilmærker end de nuværende "Mercedes-typer" som taxi til lavere takst	192	38,3%
Miljøvenlige taxier til højere takst	80	16,0%
Større taxier som kan transportere flere personer til højere takst	30	6,0%
Taxier som det er lettere at komme ind/ud af, f.eks. højere modeller, modeller med omvendt doråbning, mod højere takst	35	7,0%
Ingen af ovenstående. Det nuværende udbud af taxier er tilfredsstillende	207	41,3%
I alt	501	100,0%

##### Har du inden for de seneste 12 måneder ønsket at klage over en taxitur?

Ja	35	7,0%
Nej	463	92,4%
Ved ikke	3	0,6%
I alt	501	100,0%

##### Klagede du over taxituren?

Ja, jeg klagede og fik ret	4	11,8%
Ja, jeg klagede, men fik ikke ret	1	2,9%
Ja, jeg har klaget, men afventer stadig afgørelsen	0	0,0%
Jeg synes, at det var for besværligt at klage	21	61,8%
Jeg ved ikke, hvor jeg skal klage	8	23,5%
I alt	34	100,0%



Hvis taxi-kørende kunne stille krav til, hvilken type taxi, de ville benytte, ville 40 pct ikke stille yderligere krav, men vælge en taxi svarende til de typer, der kører i dag. En svagt mindre andel, ville hellere benytte billigere bilmærker, hvis det kunne ske til lavere takster. Små 20 pct. vil mod en lavere takst foretrække taxier, som samler passagerer op/sætter passagerer af undervejs.

Undersøgelsesresultaterne fremgår i tabellen ovenfor.

## 7.4 Klager over taxibetjeningen

På taxiområdet er der ikke etableret nogen fast klagestruktur for brugerne af taxikørsel eller etableret et sæt rejseregler, der definerer de rejsendes rettigheder og pligter. Som det fremgår af undersøgelsen fra Forbrugerrådet er der knap 85 pct. af taxibrugerne, som har været utilfredse med en taxitur, som ikke klager enten fordi, de finder det er for besværligt, eller fordi de ikke ved, hvor de skal klage.

Taxiområdet står dermed i modsætning til den øvrige erhvervsmæssige personbefordring. For de EU regulerede områder er der for de enkelte transportmidler defineret et sæt passagerrettigheder. Herudover er der i tog- og den kollektive busstrafik indarbejdede strukturer som over for passageren både anviser, hvor og hvordan passageren kan klage, og hvordan klagen behandles.

Kravet om en tydelig afmærkning af vognnummer og ID for chaufføren kan siges at være en hel fundamental forudsætning for, at forbrugeren kan klage. Anvendelsen af taxametre som opsamler tidspunkt for bestilling, hvornår taxametret blev sat til, afslutningstidspunkt beløb m.m. er et datagrundlag, som de enkelte bestillingskontorer kan bruge ved håndtering af kundeklager, der omhandler sådanne målbare forhold.

De fleste bestillingskontorer har interne regler for, hvordan klager håndteres. De er dog ikke udmøntet i retningslinjer til forbrugeren for, hvordan selskabet håndterer klager og hvad klageren kan forvente.

Trafikstyrelsen spurgte i 2012 samtlige bestillingskontorer i landet om modtagne klager. 38 ud af de 58 bestillingskontorer i Danmark medvirkede i undersøgelsen. Samtlige af disse kontorer har modtaget klager over vognmænd eller priser fra taxikunder. Heraf angiver 21 kontorer årsagerne til klagerne.

Det samlede antal modtagne klager til bestillingskontorerne er faldet i løbet af de sidste tre år. Helt præcis har de medvirkende bestillingskontorer modtaget 381 færre klager fra 2009 til 2012. I 2009 modtog man 2622 klager, og i 2012 var antallet 2241. Tallene er dog behæftet med en stor usikkerhed, idet mange bestillingskontorer oplyser, at det angivne antal bygger på et skøn. Dette skyldes at mange bestillingskontorer hverken registrerer eller arkiverer modtagne klager.

Tabellen nedenfor viser derfor en oversigt over udviklingen i årsagerne.

Tabel 7.11 | Årsager til klager over vognmænd til bestillingskontorer

	<b>Lovovertrædelser</b>	<b>Farlig/ u hensigtsmæssig kørsel</b>	<b>Pris</b>	<b>Chaufførens generelle opførsel</b>	<b>Andet</b>
2009	260	180	608	619	281
2010	272	191	561	364	281
2011	269	185	538	529	272
Total	801	556	1707	1512	834

Kilde: Trafikstyrelsen

De hyppigste årsager til, at en taxikunde klager, er enten turens pris eller chaufførens generelle opførsel. Disse to årsager ser dog ud til at være faldende på bekostning af klager over overtrædelse af taxiloven eller færdselsloven samt farlig eller uhensigtsmæssig kørsel. Ændringerne er dog små, og der kan derfor ikke konkluderes noget sikkert om udviklingen.

I Hovedstadsområdet har Taxinævnet i Region Hovedstaden etableret en mulighed for at klage. Antallet af modtagne klager fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 7.12 | Antal kundeklager og indberetninger fra Taxiservice i Københavns Lufthavn i perioden 2003-2012

År	Antal kundeklager	Antal indberetninger	I alt
2012	85	563	648
2011	126	945	1071
2010	132	494	626
2009	114	431	545
2008	96	316	412
2007	84	490	574

Kilde: Taxinævnet i Region Hovedstaden

Kundeklagerne er ikke kategoriseret, men der er typisk tale om klager over chaufførens adfærd og kørsel.

Langt de fleste kommuner modtager ingen klager fra taxakunder. 31 kommuner ud af 71 angiver at de i 2012 har modtaget 0 klager. De kommuner, der har modtaget flest klager er Sønderborg og Århus, der begge har modtaget 15 klager fra kommunens borgere i 2012. Her er set bort fra kommunerne under Taxinævnet i Region Hovedstaden, hvor der er modtaget 119 klager fra borgerne i 2012.

Det mest almindelige antal ligger på mellem 1 og 3 klager årligt. Der er sket en lille stigning i det totale antal klager i løbet af de sidste 3 år, fra 202 stk. i 2009 til 217 stk. i 2012. Som årsag til klagerne angiver kommunerne typisk chaufførens opførsel, ventetid, samt at en bestilt taxaen ikke er kommet til aftalt tid eller slet ikke er kommet.

Tallene er dog behæftet med en hvis usikkerhed, idet mange kommuner oplyser, at det angivne antal bygger på et skøn, da mange ikke registrerer modtagne klager.



## 8. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører

### 8.1 Indledning

Af kommissoriet fremgår det, at udvalget skal analysere løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som udfører kørsel med tilladelse efter taxiloven, ved bl.a. at se på, hvem aftaleparterne er i forbindelse med aftaler om overholdelse af arbejds- og lønvilkår, og se på aflønning af chauffører, som kører offentlig servicetrafik med henblik på at sikre en timelønsløsning i modsætning til en provisionsaflønning.

I kapitlet er beskrevet aflønningsforhold for chauffører, herunder en beskrivelse af situationen i dag, gældende overenskomster på området og aktuel retspraksis, samt arbejdsmiljø for chauffører.

### 8.2 Aflønningsforhold for chauffører

Taxiloven indeholder bestemmelse om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Følgende fremgår således af taxilovens § 5, stk. 5:

*Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.*

Tilsvarende bestemmelser findes i busloven og godskørselsloven.

Følgende fremgår af forarbejderne til bestemmelsen:

*"Kravet om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, findes tilsvarende på bus- og godskørselsområdet. Sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning."*

### 8.2.1 Kammeradvokatens responsum fra 2007

Ved en ændring af taxiloven i 2006 i forbindelse med kommunalreformen, hvor der indførtes mulighed for at etablere kommunale fællesskaber, som kan administrere taxiloven i flere tilgrænsende kommuner, modtog Folketingets Trafikudvalg en henvendelse fra Chaufførernes Fagforening København, hvori det oplystes, at arbejdsgiverne benyttede underlødige overenskomster, der slet ikke var på niveau med de landsdækkende overenskomster.

På denne baggrund opfordrede Trafikudvalget transportministeren til at indhente en udtalelse fra Kammeradvokaten om begrebet kollektive overenskomster i taxiloven i lighed med Kammeradvokatens tidligere responsum om begrebet kollektive overenskomster i godskørselsloven og busloven.

Kammeradvokaten blev anmodet om et sådant responsum, der blev afgivet den 3. april 2007. Heri udtalte Kammeradvokaten: ”.. at der med formuleringen ” pågældende kollektive overenskomster” menes kollektive overenskomster, der afspejler det niveau, der generelt er i branchen.

Hvor det på gods- og busområdet i vidt omfang giver sig selv, at de landsdækkende overenskomster angiver branchens vilkår, er det ikke lige så indlysende, hvilket niveau, der generelt gælder for branchen på taxiområdet.”

For at afdække overenskomststrukturen på taxiområdet havde Kammeradvokaten modtaget oplysninger fra løn- og arbejdsgiverorganisationer på området om, hvilke kollektive overenskomster, der regulerede løn- og ansættelsesvilkår for taxichauffører. Kammeradvokaten konkluderede, at det ikke var muligt for ham på baggrund af de afgivne høringssvar fra lønmodtager- og arbejdsgiverorganisationerne på området at afgøre, hvad der var branche-standard på området. Taxiområdet havde på daværende tidspunkt både landsdækkende overenskomster og lokale overenskomster med meget forskellige vilkår vedrørende provisions- eller timeafklønning, garantibetaling, pension m.v.

Responsummet vedrørte kun aflønning af taxichauffører, der normalt var provisionslønnede, og således ikke aflønning af limousinechauffører og sygetransportchauffører, der normalt var timelønnede. Kørsel på grundlag af EP-tilladelser var ikke udbredt på daværende tidspunkt, og der var derfor ikke fokus på området.

## 8.2.2 Situationen i dag

I de senere år har der i forbindelse med den øgede brug af EP/OST-tilladelser været fokus på aflønning af chauffører, der udfører kørsel på grundlag af disse tilladelser. Der ses en tendens til, at disse chauffører aflønnes efter en provisionsbaseret taxioverenskomst og ikke en timelønsbaseret overenskomst. Trafikstyrelsen har i den forbindelse siden 2010 modtaget en række klager over indehavere af OST-tilladelser, der provisionsaflønner deres chauffører. Klagerne har anført at denne aflønningsform efter deres opfattelse ikke var i overensstemmelse med paragraf 5 stk. 5 i Taxiloven.

Trafikstyrelsen er ikke bekendt med klager over aflønning af taxichauffører, limousinechauffører eller sygetransportchauffører.

## 8.2.3 Gældende overenskomster på området

Følgende organisationer har i dag indgået landsdækkende overenskomst vedrørende kørsel omfattet af taxiloven:

### *Arbejdsgiverorganisationer:*

- ATAX (tidligere Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening)/Taxibranchens Arbejdsgivere
- Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark
- Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening
- Kristelig Arbejdsgiverforening

### *Arbejdstagerorganisationer:*

- 3F
- Kristelig Fagforening.

Udover de landsdækkende overenskomster findes der et antal lokale overenskomster, dvs. en overenskomst, der typisk dækker en enkelt kommune. Trafikstyrelsen har ikke kendskab til det nærmere antal.

### **De enkelte overenskomster**

- a) *Landsoverenskomsten 2012-2014 mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiver for Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F, Transportgruppen*

Overenskomsten gælder for visse former for buskørsel og for kørsel på grundlag af EP-tilladelse. EP-tilladelser efter busloven udstedes ikke længere og er erstattet af OST-tilladelser efter taxiloven. Allerede udstedte EP-tilladelser er gyldige indtil udløb.

Chaufføren er timelønnet (ugelønnet). Overenskomsten indeholder bl.a. bestemmelser om arbejdstid, overarbejdstidsbetaling, anciennitetstillæg, pensionsordning, søgnehelligdagsbetaling og løn ved sygdom.

*b) Provisionsoverenskomst 2012-2014 for taxichauffører i provinsen mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiver for Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F, Transportgruppen*

Overenskomsten gælder for al kørsel efter taxiloven – dog ikke kørsel i Storkøbenhavn.

Det aftales mellem chauffør og vognmand, om chaufføren skal være provisionslønnede og/eller timelønnet.

Efter 4 ugers uafbrudt ansættelse er chaufføren, der har valgt at være provisionslønnede, dog garanteret en mindstebetaling pr. time. Forskellen mellem den garanterede mindstebetaling for provisionslønnede og timelønnede chauffører udgjorde pr. 1. marts 2013 5 kr./time.

*c) Taxikørsel overenskomst 2012-2014 for taxichauffører mellem DI overenskomst I (ATD) og 3F, Transportgruppen*

Overenskomsten dækker al kørsel i henhold til taxiloven.

Kørsel i køretøj med tilladelse til taxikørsel aflønnes med provisionsløn. Provisionslønnede er dog garanteret en mindstebetaling, som ligger omkring 7 kr. under timelønnen for timelønnede chauffører.

Der ydes timeløn ved kørsel i limousine, kørsel i vogn med tilladelse til offentlig servicetrafik, kørsel i vogn med sygetransporttilladelse og ved lægevagtskørsel, såfremt kørslen foregår i køretøj, som ikke har tilladelse til taxikørsel.



Overenskomsten indeholder bl.a. bestemmelser vedr. garantibetaling for provisionslønnede, tillæg ved timeaf lønning, pensionsordning og løn under sygdom og barsel-/forældreorlov.

*d) Overenskomst 2012 mellem ATAX/TBA og 3F*

Overenskomsten dækker taxi, limousine, sygetransport og offentlig servicetrafik.

Det fremgår af overenskomsten, at provisionslønnen kørsel udelukkende kan ske i en vogn med taxitilladelse, og at beskæftigelse i vogn med tilladelse til offentlig servicetrafik, i limousine og i vogn med sygetransporttilladelse alene kan udføres på timeløn.

Fuldtidsbeskæftigede taxichauffører på provisionsløn er dog sikret en garantibetaling, der ligger omkring 7 kr. under de chauffører, der har valgt at være time-lønnede.

Overenskomsten indeholder herudover bl.a. bestemmelser om overtidsbetaling for provisionslønnede, overarbejde i forbindelse med timeløn, pensionsordning og løn under sygdom og barsel.

*e) Overenskomst mellem Kristelig Fagforening (KRIFA) og Kristelig Arbejdsgiverforening*

Hovedoverenskomsten indeholder flere fagoverenskomster bl.a. vedrørende transport. Transportfagoverenskomsten er gældende for medarbejdere, der udfører arbejde inden for gods- og persontransport.

Fagoverenskomsten indeholder bestemmelser om timeløn og om provisionsaf-lønning for taxichauffører. Hovedoverenskomsten indeholder bl.a. bestemmelser om pension, søgnehelligdagsbetaling og løn under sygdom.

*f) Lokale overenskomster*

Der findes et antal lokale overenskomster.

Et eksempel på en lokal overenskomst er NORTRA-overenskomsten, der er indgået mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA.

Overenskomsten omfatter chauffører ansat hos vognmænd, der er medlemmer af Vognmandsforeningen NORTRA, og som arbejder med taxikørsel samt specialkørsel for fælleskommunale trafikselskaber.

Chaufføren aflønnes med ren provision. Der ydes ikke pensionsbidrag eller løn under sygdom.

Trafikstyrelsen er ikke bekendt med, om andre lokale overenskomster har tilsvarende vilkår som NORTRA-overenskomsten.

Tabel 8.1 | Oversigt over de vigtigste punkter i overenskomsterne

	Dækningsområde	Aflønningsform	Pension	Løn under sygdom
ATAX/TBA – 3F	Al kørsel efter taxiloven	Taxikørsel: provisionsløn med garantibetaling eller timeløn Øvrige former for kørsel: timeløn	Ja	Ja
ATD – 3F	Al kørsel efter taxiloven	Taxikørsel: provisionsløn med garantibetaling eller timeløn Øvrige former for kørsel: timeløn	Ja	Ja
TA – turist – 3F	EP-kørsel	Timeløn	Ja	Ja
TA – taxi 3F	Al kørsel efter taxiloven, dog ikke kørsel i Storkbh.	Aftales mellem vognmand og chauffør.	Ja	Ja
KA -Krifaf	Arbejde inden for gods- og persontransport	Timeløn for persontransportchauffører og taxichauffører Provisionsløn for taxichauffører	Ja	Ja
NORTRA	Chauffører ansat hos vognmænd, der er medlemmer af NORTRA	Ren provisionsløn	Nej	Nej

### 8.2.4 Sammenfatning

De landsdækkende overenskomster på området åbner mulighed for, at chauffører, der kører vogne med en taxitilladelse, enten kan være timelønnede eller provisionsaflønnede med garantibetaling. Forskellen mellem timesatsen for timelønnede og provisionsaflønnede på garantibetaling udgør mellem 5 – 10 kr. i de timelønnedes favør.

For kørsel med vogne, der kører på basis af limousinetilladelse, en tilladelse til offentlig servicetrafik eller tilladelse til sygetransport er hovedreglen i disse overenskomster, at chaufførbetalingen sker på timebasis.

### 8.2.5 Færch-sagen

Der har verseret en retssag ved Vestre Landsret mod Trafikstyrelsen vedrørende aflønning af chauffører, der udfører kørsel på grundlag af OST-tilladelser.

Vognmand Jørn Færch, Aalborg, der er indehaver af OST-tilladelser, ville have Trafikstyrelsen til at anerkende, at han overholder kravet i taxilovens § 5, stk. 5, ved at følge en overenskomst for provisionslønnede taxichauffører. Trafikstyrelsens påstand var, at en sådan overenskomst ikke lever op til kravene i taxilovens § 5, stk. 5, når der er tale om kørsel på grundlag af OST-tilladelser.

Jørn Færch ønskede enten at følge NORTRA-overenskomsten eller KRIFA-overenskomsten for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører.

Vestre Landsret har ved dom afsagt den 18. april 2013 frifundet Trafikstyrelsen.

Flertallet (to dommere) udtaler:

*"Efter ordlyden af buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, sammenholdt med disse bestemmelser forarbejder må Trafikstyrelsen anses for at være berettiget til som led i administrationen af tilladelsessystemet at lægge vægt på, om de ansatte chauffører hos en vognmand har løn- og ansættelsesvilkår, der svarer til det generelle niveau på det pågældende område. Det fremgår således ikke af ordlyden, at man blot skal følge "en kollektiv overenskomst", men derimod, at man skal følge "de pågældende kollektive overenskomster". Det kan efter forarbejderne ikke antages at have været hensig-*

*ten med bestemmelserne, at efterlevelse af enhver kollektiv overenskomst på området, uanset hvor ringe den måtte stille chaufførerne, er tilstrækkeligt til at opfylde lovens krav. I så fald ville bestemmelserne næppe kunne opfylde deres formål.*

*Efter de for landsretten foreliggende oplysninger om de kollektive overenskomster, der gælder på området for den form for kørsel, der nu betegnes som offentlig servicetrafik, må det lægges til grund, at der generelt betales timeløn på området. Baggrunden herfor må antages at være, at chaufførerne ikke har indflydelse på tilrettelæggelsen og omfanget af kørslen og dermed størrelsen af deres indtjening i forbindelse med offentlig servicetrafik. I modsætning til, hvad der er tilfældet ved almindelig taxikørsel, har chaufførerne ikke mulighed for i ledige perioder mellem de tilrettelagte kørsler selv at opsøge kunder.*

*Anvendelse af en provisionsbaseret aflønning i forbindelse med offentlig servicetrafik indebærer en nærliggende risiko for, at chaufførerne for at opnå en tilfredsstillende indtjening påtager sig meget lange vagter til skade for færdselssikkerheden. Provisionsbaserede overenskomster vil endvidere kunne indebære en konkurrenceforvridning i forhold til de vognmænd, der anvender timeløn i forbindelse med offentlig servicetrafik. Dette gør sig i særlig grad gældende, hvis der ikke er fastsat bestemmelser om en garanteret mindsteløn.*

*Såvel NORTRA-overenskomsten som KRIFA-overenskomsten for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører er provisionsbaserede. NORTRA-overenskomsten indeholder endvidere ikke bestemmelser om en garanteret mindsteløn og svarer på en række andre punkter - herunder med hensyn til pension og løn i forbindelse med fravær på grund af sygdom m.v. - heller ikke til det generelle niveau på området.*

*Vi finder herefter ikke grundlag for at tilsidesætte Trafikstyrelsens vurdering, hvorefter hverken NORTRA-overenskomsten eller KRIFA-overenskomsten for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører i forbindelse med offentlig servicetrafik kan anses for at leve op til kravene i buslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5.”*

Mindretallet (én dommer) udtaler:

*"Bestemmelserne i buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, pålægger efter deres ordlyd indehaveren af en tilladelse at følge "de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster." De kollektive overenskomster på området indeholder ikke ens bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, og lovens ordlyd giver derfor anledning til tvivl om, hvilke løn- og arbejdsvilkår en indehaver af en tilladelse skal følge for at opfylde betingelserne for tilladelsen.*

*Jeg finder ikke, at forarbejderne til bestemmelserne, herunder forarbejderne til godsloven, giver det fornødne sikre grundlag for at antage, at det med bestemmelserne har været tilsigtet, at der, som anført af Trafikstyrelsen, skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan følges. Det bemærkes herved, at en sådan ordning indebærer, at en arbejdsgiver kan være tvunget til - i hvert fald delvist - at følge en anden overenskomst end den overenskomst, som hans organisation har indgået med en arbejdstagerorganisation, og en sådan indskrænkning i princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet må kræve klar lovhjemmel.*

*Jeg finder derfor, at det må lægges til grund, at bestemmelserne må forstås således, at indehaveren af en tilladelse opfylder betingelserne i henholdsvis buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, såfremt tilladelsesindehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i en af de kollektive overenskomster på området. Denne forståelse stemmer overens med Trafikministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 2973/1997, hvori det om taxilovens § 5, stk. 5, anføres, at denne bestemmelse alene indebærer, "at vognmanden skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en af de kollektive overenskomster, der måtte være indgået på taxiområdet." Det bemærkes herved også, at en sådan forståelse af bestemmelsen sikrer, at ansættelse på ikke-overenskomstmæssige vilkår undgås, og derved tilgodeses det formål om forbedring af konkurrenceforholdene og færdselssikkerheden, som omtales i forarbejderne. Endvidere får bestemmelsen ved en sådan forståelse et klart og entydigt indhold, som er bedst foreneligt med, at overtrædelse af bestemmelserne kan føre til tilbagekaldelse af tilladelsen og til straf.*

*Der er mellem parterne enighed om, at såvel overenskomsten mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA som overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening er kollektive overenskomster. På baggrund af det ovenfor anførte finder jeg, at Jørn Færch ved at efterleve en af disse overenskomster opfylder bestemmelserne i henholdsvis buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5.”*

Dommen slår fast, at chauffører, der udfører kørsel på grundlag af EP-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik, skal timelønnes, og at der på baggrund af de i sagen fremlagte overenskomster må lægges til grund, at der generelt betales timeløn på området for den form for kørsel, der betegnes som offentlig servicetrafik.

Dommen løser således de sager, hvor der har været problemer med vognmænd, der har provisionslønnede chauffører, som har udført Flextrafik på grundlag af EP-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik.

Dommen er anket til Højesteret. Ankesagen forventes afgjort i 2014. Anken har ikke opsættende virkning.

Det betyder, at Trafikstyrelsen fortsætter den hidtidige praksis med hensyn til godkendelse af aflønning af chauffører, der udfører kørsel på grundlag af EP-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik, indtil Højesteret eventuelt måtte komme til en anden afgørelse i sagen.

På grundlag af dommen konkluderer Trafikstyrelsen, at førere af limousiner og sygetransportkøretøjer, der heller ikke har indflydelse på tilrettelæggelsen af og omfanget af kørslen og dermed størrelsen af deres indtjening, skal timelønnes. Dette er i overensstemmelse med de landsdækkende overenskomster, som 3F har indgået for kørsel omfattet af taxiloven.

Landsretten har ikke taget direkte stilling til spørgsmålet om, hvorvidt offentlig servicetrafik kan foregå på grundlag af en taxitilladelse med provisionslønnede chauffører.

Overvejelser om den fremtidige praksis for aflønning af chauffører, der udfører kørsel på grundlag af universaltilladelser, bør fortsat forankres i de hensyn, som

danner grundlag for taxilovens § 5, stk. 5, nemlig at bidrage til og sikre sunde konkurrencevilkår og derved fremme færdselssikkerheden mest muligt via regler om arbejds- og hviletid samt lignende vilkår.

Det må set i lyset af den ”danske model” som udgangspunkt være en opgave for arbejdsmarkedets parter at sikre det grundlag gennem dialog og aftaler. I forbindelse med en lovændring, hvor der gives tilladelse til kørsel på grundlag af en universaltilladelse, skal det nærmere vurderes, om der er behov for præciseringer og eller supplerende tiltag. Her er det blandt andet vigtigt, at det står helt klart, at *typen* af kørsel er afgørende for aflønningen og ikke *tilladelsesformen*. Således kan man i dag alene provisionslønnes, hvis man selv har indflydelse på kørselsomfanget.

### 8.2.6 Afslutning

I takt med at størsteparten af området er dækket af landsdækkende overenskomster betyder det, at offentlig servicetrafik i større og større udstrækning rent faktisk bliver kørt med timeaflønnede chauffører. Garantibetalingen for provisionslønnede taxichauffører i disse overenskomster, som ligger lidt under satsen for timelønnede, betyder dog samtidigt, at i de tilfælde det foregår, vil konkurrencen dog være på nogenlunde lige vilkår.

Det er endvidere vigtigt, at der generelt er sikret nogenlunde ensartede arbejdsvilkår. Det har i udvalgets arbejde været nævnt, at der ikke p.t. er regler om pauser, hvil, m.v., og at det kunne være ønskværdigt for at sikre, at konkurrencen om kørslen foregår på fair og lige vilkår og for at fremme færdselssikkerheden.

Der er ikke som sådan i udvalgets arbejde identificeret store problemer med måden arbejdstiden forvaltes på indenfor de forskellige kørselstyper, men det har i udvalget været nævnt, at der ved en lovændring på området kunne overvejes om fastlæggelse af arbejdstidsregler, eks. køre- /hviletidsregler i lighed med reglerne på busområdet, kunne være et egnet redskab i den kørsel, der reguleres i taxiloven. Det må undersøges, hvordan det praktisk kan håndteres.

I forbindelse med en lovændring, hvor der gives tilladelse til kørsel på grundlag af en universaltilladelse, skal det nærmere vurderes, om der er behov for præciseringer eller supplerende tiltag, jf. kapitel 10 nedenfor. Her er det blandt andet

vigtigt, at det står klart, at typen af kørsel – ikke tilladelsesformen - er afgørende for aflønningen og at man alene kan provisions aflønnes, hvis man selv har indflydelse på kørselsomfanget.

Endvidere bidrager den allerede aftalte provisionsløn med garantibetaling i de forskellige landsdækkende overenskomster formentlig til at konkurrencen om den offentlige servicetrafik ikke er en "ublu" konkurrence på lønnen.

### 8.3 Arbejdsmiljø for chauffører

I forhold til chaufførers<sup>25</sup> arbejdsmiljø peger Arbejdstilsynet og det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA)<sup>26</sup> på følgende fokusområder, hvor chaufførerne er ekstra udsatte:

#### *Risiko for ulykker*

- Som chauffør er man udsat for risiko for ulykker i forbindelse med manuel håndtering af bagage samt risiko for at blive involveret i trafikulykker. Dette gælder især i stressede situationer.

#### *Psykisk arbejdsmiljø*

- Der er store krav til opmærksomhed fra chauffører, især ved kørsel i tæt bytrafik, og kombineret med et evt. tidspres øges det psykiske pres på chaufføren.
- Manglende social støtte som følge af meget alenearbejde, risikoen for overværelse af alvorlige trafikulykker samt vold og trusler fra passagerer påvirker det psykiske arbejdsmiljø.
- Taxichaufførernes arbejde er præget af skiftende arbejdstider og arbejde udenfor dagtimerne, hvilket er en fysisk og psykisk belastning
- En undersøgelse fra NFA viser, at 57, 9 % af de adspurgte chauffører oplever, at arbejdet har været en kilde til stress indenfor de seneste 2 uger.

---

<sup>25</sup> Chauffører omfatter bus- og taxichauffører, lokofører mv. De punkter, der er udvalgt fra Arbejdstilsynets undersøgelse, nævner specifikke eksempler på taxichauffører.

<sup>26</sup> Kilde: Arbejdstilsynet (2009): "Arbejdsmiljøvejviser 30: Transport af passagerer" og Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø(2012): "Arbejdsmiljø og –helbred 2012-20: Arbejdsmiljøet i tal".



### *Ergonomisk arbejdsmiljø*

- Chauffører arbejder i størstedelen af arbejdsdagen med kørsel i en fastlåst stilling. Dette er ensbetydende med ensidigt belastende og fysisk inaktivt arbejde, der medfører øget risiko for sygdom.
- Arbejdsstillingen og -bevægelser belastes ved uhensigtsmæssig indretning af førerplads eller dårlige af- og pålæsningsforhold af bagage i taxien.
- NFA konkluderer, at 67 % sidder ned mere end 3/4 af arbejdsdagen, mens 34 % bærer/løfter mindst 1/4 af arbejdstiden.

### *Støj*

- Generende støj fra passagerer, varme- og ventilationsanlæg og lignende påvirker arbejdsmiljøet for taxichauffører negativt.
- 41,7 % er udsat for forstyrrende støj mindst 1/4 af arbejdstiden ifølge NFA.

### *Indeklima*

- Varme, træk og ventilation kan ligeledes påvirke arbejdsmiljøet negativt.
- Undersøgelser har vist, at chauffører, herunder bus- og taxichauffører, har en større risiko for at udvikle kræftsygdomme som fx lunge- og blærekræft end gennemsnittet af de beskæftigede.

Rapporten fra Arbejdstilsynet fremtræder som en vejviser til bedre arbejdsmiljø på transportområdet. I rapporten peges der på problemerne, og der gives redskaber til, hvorledes virksomhederne kan arbejde videre med arbejdsmiljøproblemer.



## 9. Erfaringer fra udlandet

### 9.1 Baggrund

Taximarkedet er et af de markeder i verden, som er mindst liberaliseret, når der sammenlignes med andre brancher.

Det kan have mange årsager. To, som ofte nævnes, er for det første, at vognmænd og chauffører (producenterne) kan have en interesse i at begrænse konkurrencen mest muligt. For det andet er en taxiydelse ikke helt så homogen eller enkel som andre ydelser, f.eks. en vare. Det skyldes, at producenterne og forbrugere står i et ulige forhold, hvor forbrugeren kan have vanskeligheder med at vurdere informationer om pris og kvalitet.

Taximarkedet er typisk opdelt i fire segmenter: 1) gadeture, 2) ture fra officiel holdeplads/taxikø, 3) forudbestilte ture og 4) kørsel efter kontrakter og udbud. De fire segmenter opererer ikke under samme præmisser og har forskellige problemer og udfordringer. F.eks. har kunden svært ved at overskue pris og kvalitet og lave sammenligninger, når der er tale om gadeture og ture fra holdeplads/taxikø.

### 9.2 Det internationale spørgeskema

For at få et overblik over, hvordan taxiområdet fungerer i udlandet, har Trafikstyrelsen udsendt spørgeskemaer til EU-landene vedrørende administration af taxilovgivningen i de enkelte lande. Trafikstyrelsen har bedt COWI om at behandle besvarelserne, og de vigtigste resultater og konklusioner er gengivet nedenfor.

Der ses på EU-landenes erfaringer inden for områderne geografiske og tidsmæssige begrænsninger, regulering af adgang, lovgivning, serviceforpligtelser, prisregulering, betjening af udkantsområder, bestillingskontorer samt eksempler på andre landes løsning af problemer i taxibranchen.

Undersøgelsen er koncentreret om taxier og ikke om sammenhængen til de andre områder for personbefordring. Eventuelle konsekvenser for ændringer på ét område for andre områder er således ikke beskrevet.

Der er i alt modtaget besvarelser fra 14 EU-lande og Norge. En oversigt over besvarelserne kan ses i bilaget.

Tabel 9.1 | Oversigt over besvarelser fra EU-lande og Norge. Er der svaret "Ja" til spørgsmålet, angives "•"

Er der svaret "Ja" til spørgsmålet, angives "•"	Sverige	Norge	Finland	England	Holland	Irland	Portugal	Malta	Letland	Litauen	Slovakiet	Estland	Tjekkiet	Ungarn	Bulgarien
1. Is the number of licences for taxis limited?		•	•	•			•	•							•
2. Are there other regulations of the entry to the taxi profession?	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
3. Are the licences for taxi issued for a fixed time period?				•	•	•	•		•		•	•	•	•	•
4. Are licences for taxis geographically limited?		•		•			•	•	•	•	•	•		•	•
5. Does a licence for taxi contain any service obligation?		•	•				•							•	
6. Are holders of taxi licences obliged to be a part of a dispatch centre?		•													
7. Is there any regulation in place for dispatch centres?		•	•	•		•	•								
8. Are taxi fares regulated?		•	•	•	•	•	•	•	•			•	•		•
9. Is the legislation in question nationwide?	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
10. Is a special business organization required for obtaining taxi licences?		•													
11. Do you have any problems in maintaining a satisfactory taxi service in rural/remote locations?		•	•		•	•					•				
12. Are taxis taxed on a lower level than vehicles for private purposes?		•	•		•		•								
13. Can you point out any recent innovation in taxi services?				•	•	•	•	•	•			•	•	•	•

Taxilovgivningen varierer for de enkelte lande, og det er svært at generalisere. Dette skal også ses i sammenhæng med at taxiområdet – modsat hovedparten af de øvrige transportformer – ikke har været omfattet af EU-regulering gennem de seneste årtier. Taximarkedet og taxipolitikken er i høj grad national i de enkelte lande.

Dette udelukker i sagens natur ikke, at det kan være værdifuldt at studere indretningen af taxisektoren i de enkelte lande, herunder de forskellige modeller landene har valgt og de reformer, der er gennemført i visse lande.

Tabel 1 indikerer, at Danmarks nabolande faktisk repræsenterer to forskellige yderpunkter i den reguleringsmæssige tilgang til taxisektoren. Sverige har en høj grad af deregulering, idet Sverige kun har svaret "ja" til spørgsmålet vedrørende adgang til taximarkedet, og om hvorvidt regulering er nationalt gældende. Modsat er Norge tilsyneladende et eksempel på et land med en meget reguleret taxisektor. Norge har således kun svaret "nej" på to spørgsmål.

### 9.2.1 Kategorisering

For at danne et bedre overblik er det i resultaterne valgt at benytte to kategorier:

#### **EU15-lande og Norge (lande optaget i EU før 1995 og Norge)**

Sverige, Norge, Finland, England inkl. Wales, Holland, Irland og Portugal. Denne gruppe af lande omfatter således primært de nordvesteuropæiske lande.

#### **EU12-lande (lande optaget i EU efter 2004)**

Malta, Letland, Litauen, Slovakiet, Estland, Tjekkiet, Ungarn og Bulgarien.

Denne gruppe af lande repræsenterer primært de østeuropæiske lande.

De relative "Ja"-besvarelser fordelt på de to kategorier og totaler er angivet i tabel 9.2.

Tabel 9.2 | Sammenligning mellem EU15 og EU12

Spørgsmål:	Total		EU15 og Norge (7 besvarelser)		EU12 (8 besvarelser)	
1. Is the number of licences for taxis limited?	40 %	(6)	57 %	(4)	25 %	(2)
2. Are there other regulations of the entry to the taxi profession?	93 %	(14)	100 %	(7)	88 %	(7)
3. Are the licences for taxi issued for a fixed time period?	67 %	(10)	57 %	(4)	75 %	(6)
4. Are licences for taxis geographically limited?	67 %	(10)	43 %	(3)	88 %	(7)
5. Does a licence for taxi contain any service obligation?	27 %	(4)	43 %	(3)	13 %	(1)
6. Are holders of taxi licences obliged to be apart of a dispatch centre?	7 %	(1)	14 %	(1)	0 %	
7. Is there any regulation in place for dispatch centres?	33 %	(5)	71 %	(5)	0 %	(-)
8. Are taxi fares regulated?	73 %	(11)	86 %	(6)	63 %	(5)
9. Is the legislation in question nationwide?	100 %	(15)	100 %	(7)	100 %	(8)
10. Is a special business organization required for obtaining taxi licences?	7 %	(1)	14 %	(1)	0 %	(-)
11. Do you have any problems in maintaining a satisfactory taxi service in rural/remote locations?	33 %	(5)	57 %	(4)	13 %	(1)
12. Are taxi taxed on a lower level than vehicles for private purposes?	27 %	(4)	57 %	(4)	0 %	(-)
13. Can you point out any recent innovation in taxi services?	67 %	(10)	57 %	(4)	75 %	(6)

Af sammenligningen i tabel 9.2 ses generelt en større regulering i EU15 end i EU12. Desuden er det bemærkelsesværdigt, at der kun er lovgivning om bestillingskontorer i EU15 og ikke i EU12.

## 9.2.2 Gennemgang af besvarelser

I det nedenstående gennemgås hovedtrækkene i besvarelserne. For en komplet besvarelse henvises til spørgeskemaerne.

### 1. Begrænsning af bevillinger

#### **Is the number of licences for taxis limited?**

40 % af landene oplyser, at de har en eller anden form for begrænsning i antallet af bevillinger. Begrænsninger anvendes i højere grad i EU15 (57 %) end i EU12-landene (25 %).

I lande, hvor der er en regulering af antallet af bevillinger, er det som oftest kommunen, der vurderer behovet.

Det er uklart, i hvilken grad taxibranchen er involveret i vurdering af antal bevillinger i de forskellige lande.

### 2. Regulering af adgang til taxierhvervet

#### **Are there other regulations of the entry to the taxi profession?**

Alle lande, med undtagelse af Letland, har lovgivning for udstedelse af nye bevillinger og/eller chaufførlicenser.

Af skemaerne fremgår det, at der normalt stilles krav om erfaring og ren straffeattest og desuden ofte er en begrænsning på størrelse af køretøjer. I flere lande nævnes godt omdømme også som et udvælgelseskriterium. Det er dog uklart, hvordan dette vurderes.

Det er i de fleste besvarelser uklart, i hvilket omfang, der benyttes veldefineret/objektivt krav, eller en individuel vurdering ved udstedelse af vognmandsbevillinger eller chaufførlicenser.

I mange lande er det nødvendigt at tage en test, før det tillades at drive vognmandsvirksomhed og/eller være chauffør. I eksempelvis Sverige er det nødvendigt med en teoriprøve samt en økonomisk garanti på 50.000-100.000 SEK for at få en vognmandstilladelse, og en praktisk såvel som en teoretisk prøve for en chaufførlicens.

Det er forskelligt, hvem der udsteder licenser til taxierhvervet, oftest stat eller kommune, jf. tabel 9.3.

Tabel 9.3 | Administration af taxierhvervet

	Total	EU15 og Norge	EU12
1) Stat	47 %	43 %	50 %
2) Kommune	47 %	29 %	63 %
3) Andet (amt, Norge)	7 %	14 %	0 %

I Irland findes der desuden en national Taxistyreelse, som hører under det nationale transportagentur.

I flere EU12-lande er en chaufførlicens tilstrækkelig for at køre egen taxi.

### 3. Tidsbegrænsning af bevillinger

#### Are the licences for taxi issued for a fixed time period?

Det er normalt med tidsbegrænsede bevillinger, således svarer 67 % af respondenterne, at de benytter en tidsbegrænsning. De tre nordiske lande, Finland, Norge og Sverige har dog alle svaret nej, da de ikke har tidsbegrænsede bevillinger. Fratrukket de nordiske lande har alle EU15- og 75 % af EU12-landene således tidsbegrænsede bevillinger.

Tidsbegrænsningen varierer fra 1-10 år. Det mest normale er en 3-årig periode (20 %) eller 5-årig periode (30 %). I Bulgarien er der en variabel grænse fra 1 til 10 år, som aftales ved bevillingens indgåelse.



#### **4. Geografisk begrænsning**

##### **Are licences for taxis geographically limited?**

67 % af landene har geografiske begrænsninger på tilladelser. Det er mere normalt med geografiske begrænsninger i EU12-landene end i EU15-landene og Norge. Således har 88 % af EU12-landene en geografisk begrænsning mod 57 % af EU15-landene og Norge.

Som oftest er taxier begrænset til at kunne køre inden for den kommune, der har udstedt licensen. I syv ud af ni tilfælde, hvor der er en geografisk begrænsning, er der således sammenfald mellem, at kommunerne udsteder licenser og taxier er begrænset til at køre i selvsamme kommune.

Generelt må en taxi gerne køre ud af sit område med en kunde, men skal køre tom tilbage. I eksempelvis Finland er der krav om, at taxier skal returnere til det område, der har udstedt taxiens bevilling og i England inkl. Wales er det ikke tilladt for taxier at opsamle kunder udenfor kommunen, men en taxi må gerne køre forudbestilte ture udenfor taxiens område.

I Portugal findes der desuden geografiske begrænsninger inden for den enkelte kommune.

#### **5. Serviceforpligtigelser**

##### **Does a licence for taxi contain any service obligation?**

Kun 27 % har svaret ja til spørgsmålet om serviceforpligtigelser, heraf flest i EU15-landene. Dette tal virker umiddelbart lavt og skyldes muligvis, at ikke alle har forstået spørgsmålet korrekt.

I Portugal, Finland og Norge stilles krav om, at der skal være 24 timers tilgængelighed. I Ungarn er der krav om, at taxier skal samle passagerer op, når de er i service.

## **6 og 7. Bestillingskontor**

### **Are holders of taxi licences obliged to be a part of a dispatch centre?**

**&**

### **Is there any regulation in place for dispatch centres?**

Det er alene Norge, der har svaret ja til, at de stiller krav til taxier om, at de skal være tilknyttet et bestillingskontor. Det fremgår dog, at Norge ikke stiller krav om bestillingskontorer i udkantsområder.

Der er formaliserede krav vedrørende bestillingskontorer i de fleste EU15-lande (71 %). Dette står i kontrast til EU12-landene, hvor ingen har formaliserede krav til bestillingskontorer.

Oftest skal bestillingskontorer leve op til en række krav for at modtage/beholde en bevilling. Desuden kan der være særkrav, som i Irland, hvor der stilles særlige krav, hvis der køres med handicappede eller i England inkl. Wales, hvor de særlige Private Hire Vehicles (PHV)<sup>27</sup> skal være tilknyttet et bestillingskontor. PHV adskiller sig fra taxier ved kun at kunne bestilles gennem et bestillingskontor med en licens.

## **8. Regulering af priser**

### **Are taxi fares regulated?**

73 % af landene har regulerede priser, som oftest i form af en centralt fastsat maksimaltakst. I Portugal er der desuden fastpriser for visse ture, eksempelvis fra lufthavne til bycentre.

Det varierer, om taksterne er fastsat lokalt eller nationalt.

Det eneste EU15-land, som ikke har en reguleret takst, er Sverige, der også er kendetegnet ved en høj grad af deregulering indenfor taxierhvervet. I England er det desuden kun taxier og ikke PVH, der er omfattet af regulerede maksimalpriser.

---

<sup>27</sup> Den største forskel mellem almindelige taxier og PHV's er, at PHV ikke må udføre gadekørsel, men kun må køre forudbestilte ture. "Private hire vehicles" er almindelige biler med op til 4 passagerer eller større biler med plads til mellem 5 og 8 passagerer. PHV kan også omfatte limousiner.

**9. Er der national lovgivning  
Is the legislation in question nationwide?**

Alle lande har en nationalt gældende taxilovgivning.

**10. Særlig virksomhedsorganisation  
Is a special business organization required for obtaining taxi licences?**

Kun Norge har svaret ja. I Norge er der krav om, at vognmanden skal drive sin virksomhed som en enkeltmandsvirksomhed for at opnå en bevilling.

Ikke alle respondenter har forstået spørgsmålet.

**11. Problemer med service i udkantsområder  
Do you have any problems in maintaining a satisfactory taxi service in rural/ remote locations?**

Det er primært EU15-lande, der har problemer med service i udkantsområder. 57 % af EU15-landene svarer ja, mens det samme gør sig gældende for 13 % af EU12-landene.

I Norge skyldes problemerne, at der stilles generelle krav til serviceniveauet om, at en taxi skal være til rådighed 24 timer i døgnet. Dette krav kan ikke efterleves af vognmænd uden chauffører. Det er derfor ikke altid muligt at afsætte bevillinger i udkantsområder.

Finland har et lignende problem, de har dog slækket på serviceniveaunkravene for udkantsområder, så taxier ikke skal være til rådighed 24 timer i døgnet.

Holland har angivet, at de har dårlig service i udkantsområder. Her er det dog markedet, der skal styre behovet.

**12. Beskatning af biler til taxikørsel  
Are taxi taxed on a lower level than vehicles for private purposes?**

Det er kun lande i EU15, der har svaret, at de har lavere skat på biler til taxikørsel; indenfor EU15-landene har 57 % svaret ja.

I Norge er der en lavere importafgift på biler til taxibrug og i Finland er der mulighed for at købe køretøjer til reduceret skat hvert tredje år. I Holland betaler taxier ikke motorkøretøjsskat, og i Portugal er det en særlig skat gældende for taxier.

### **13. Eksempler på innovative løsninger i taxibranchen**

I det sidste spørgsmål til EU-landene og Norge, er der spurgt, om der kan peges på nogle nyligt indførte innovative løsninger inden for taxibranchen. 67 % af landene angiver, at der for nyligt er indført ny lovgivning og/eller løsninger, der gavner taxiområdet. Dette gør sig gældende på en bred vifte af områder der bl.a. vedrører grønne tiltag, ny teknologi, harmonisering af lovgivningen samt tiltag, der er en økonomisk gevinst for kunden. Kendetegnende for ændringerne er, at de ofte er initieret af det offentlige ud fra større samfundsmæssige perspektiver såsom mål for grøn udvikling og formindskelse af CO<sup>2</sup>-udslip.

Generelt ses der derfor en tendens til, at der i flere EU-lande er indført grønne tiltag på taxiområdet. Både Holland, Portugal og Bulgarien har indsat eldrevne biler/hybridbiler på markedet. I Holland subsidieres brugen af lavenergi og eldrevne taxier, i Portugal er der indsat eldrevne taxier, og i Bulgarien er hybridtaxier malet grønne for at understrege, at de er mere miljøvenlige end normale taxier.

Besvarelserne viser også, at der mange steder er taget ny teknologi i brug for at forbedre markedet. Både Holland, Malta og Estland nævner eksempler på teknologiske tiltag. I Holland er der mulighed for at bestille taxi via en smartphone-app, mens taxilicens og kørekort er blevet gjort elektronisk i Estland. I Malta er der installeret nyt udstyr i taxierne, bl.a. taxametre med betaling/kvitteringsudskrivning, sporingssystem, panik-knap og tovejskommunikationsanlæg.

Innovative tiltag i taxibranchen kan også opnås via forenkling af lovgivningen. I Tjekkiet er lovgivning for taxi, limousine og andre tilsvarende transporttyper harmoniseret, således at de samme betingelser er gældende for alle typer køretøjer.

Til sidst viser besvarelserne fra EU-landene, at der er foretaget tiltag, der kommer kunden til gode økonomisk og sikkerhedsmæssigt. I England har taxier og PHV'ere tilladelse til at opsamle flere uafhængige passagerer, der så kan dele udgiften. Desuden har de tilladelse til at køre lokal busservice. I Letland er der indført krav

om kvittering, hvilket er en sikkerhed for kunden om, at vedkommende betaler den korrekte pris for turen. Der arbejdes i Irland på at indføre en chaufførkontrol via en smartphone-app, således at kunden kan sikre sig, at chaufføren rent faktisk er autoriseret taxichauffør. Her er desuden ved at blive indført mærkning af taxier, så det er muligt for kunden at vide, om den enkelte vogn har plads til at medtaget kørestole og lignende.

## 9.3 Erfaringer med ændret taxiregulering fra Sverige og Holland

Nedenfor beskrives erfaringer med ændret taxiregulering fra Sverige og Holland, da disse lande har særlig interesse pga. deres liberaliseringstiltag.

Oplysningerne bygger på forskellige kilder<sup>28</sup> og på oplysninger fra Trafikstyrelsens møder med myndigheder og branchen i Sverige og Holland i 2011.

### 9.3.1 Sverige

Det svenske taxierhverv minder på visse måder om det danske: Det er kendetegnet ved at have mange mindre operatører, at en stor del af taxiturene bliver kørt på kontrakt med den offentlige sektor, at taxiture primært bliver booket via telefon/apps, og at der ikke eksisterer "private hire vehicles". Før 1990 var det svenske taxierhverv – som det danske – endvidere underlagt både pris- og antalsregulering.

#### Deregulering

Det svenske taxierhverv blev dereguleret pr. 1. juli 1990 som følge af et politisk ønske om bl.a. et større udbud af taxiservices og lavere ventetid, samt et ønske om øget effektivitet og priskonkurrence til gavn for både forbrugere og branchen.

---

<sup>28</sup> Kilder: Konkurrencen i Sverige 2007, Konkurrenceverkets rapportserie 2007:4, Svenska Taxiförbundet Branschläget 2011, 'Ten years of taxi deregulation in the Netherlands – the case for re-regulation and decentralisation', Ambrosius Baanders, ECORYS & Marcel Canoy, ECORYS and TILEC, University of Tilburg. Association for European Transport and Contributors 2010, Taxi Services: Competition and Regulation', OECD Policy Roundtables, 2007, Experiences with regulatory changes of the taxi industry', Jon-Terje Bekken, Institute of Transport Economics, Norway, 2005 og 'Impact of Taxi Market Regulation – An International Comparison', Jon Terje Bekken & Frode Longva, TØI report 658/2003, Oslo, maj 2003, hollandske myndigheders oplæg af 29.11.12 på First International Taxi Expo Update Conference og Konkurrenceverkets rapport fra 21.12.2012 om Regelforandringer i transportsektorn.

Dereguleringen bestod af flere elementer: Ingen antalsbegrænsning af taxitilladelser, ingen geografisk begrænsning, intet krav om tilslutning til et bestillingskontor og en fri prissætning. Der blev samtidig indført moms på taxiservices (denne er senere i flere omgange blevet sænket igen).

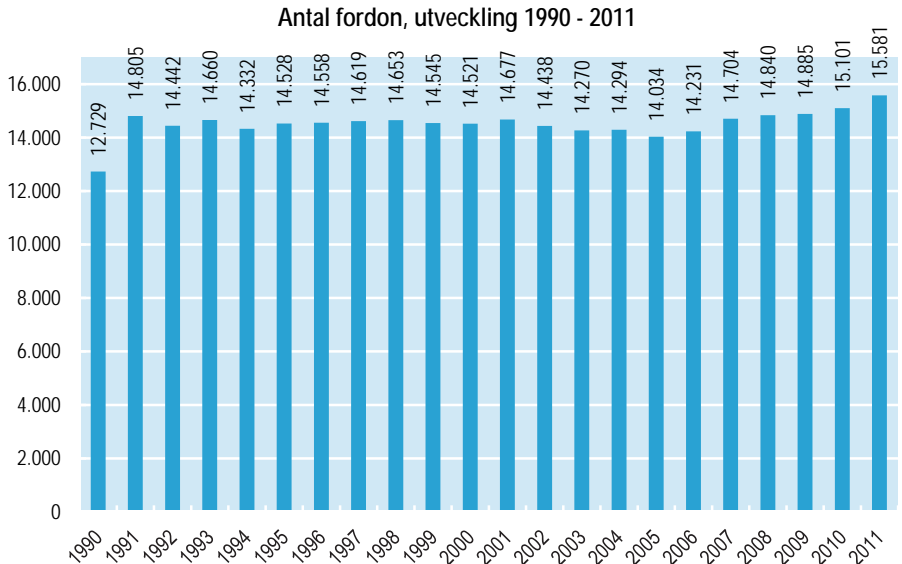
Tabel 9.4 | Oversigt over ændringen i reguleringen i Sverige

	<b>Før</b>	<b>Efter</b>	<b>Senere tilpasninger</b>
<b>Antalsbegrænsning</b>	Antalsbegrænsning fastsat af lokale myndigheder	Ingen antalsbegrænsninger	
<b>Geografisk begrænsning</b>	Ja	Ingen geografisk begrænsning.	
<b>Prisfastsættelse</b>	Reguleret	Fri prisfastsættelse. Krav om prisinformation. Bestillingskontorerne skal have en fast maksimum prisfastsættelse	Yderligere krav om tydelig prisinformation
<b>Bestillingskontorer</b>	Krav om tilknytning til bestillingskontor. Kun mulighed for et bestillingskontor i hvert licensområde.	Intet krav om tilknytning til bestillingskontor. Mulighed for at oprette konkurrerende bestillingskontorer.	Øget mulighed for samarbejde mellem vognmænd og bestillingskontorer. Regler om maksimale markedsandele for bestillingskontorer indført (35 %).

Sverige har i flere omgange siden dereguleringen indført mere strikse kvalitetskrav til vognmænd og chauffører. Der er endvidere indført strammere regler om tydelig prisinformation for at højne priskonkurrencen. Et taxiselskab eller en bestillingscentral skal have den samme prissætning for alle vogne, og prissætningen skal fremgå tydeligt via sammenlignelige priser. Dvs. at hver taxi skal oplyse prisen på henholdsvis en tur på 15 min. og 10 km på givne tidspunkter.

Den initiale virkning i Sverige var en massiv stigning i antallet af taxier jf. figur 1. Antallet har herefter ligget mere stabilt. Dog er der sket en stigning i de senere år.

Figur 9.1 | Udvikling i antallet af taxier i Sverige (1990-2011)

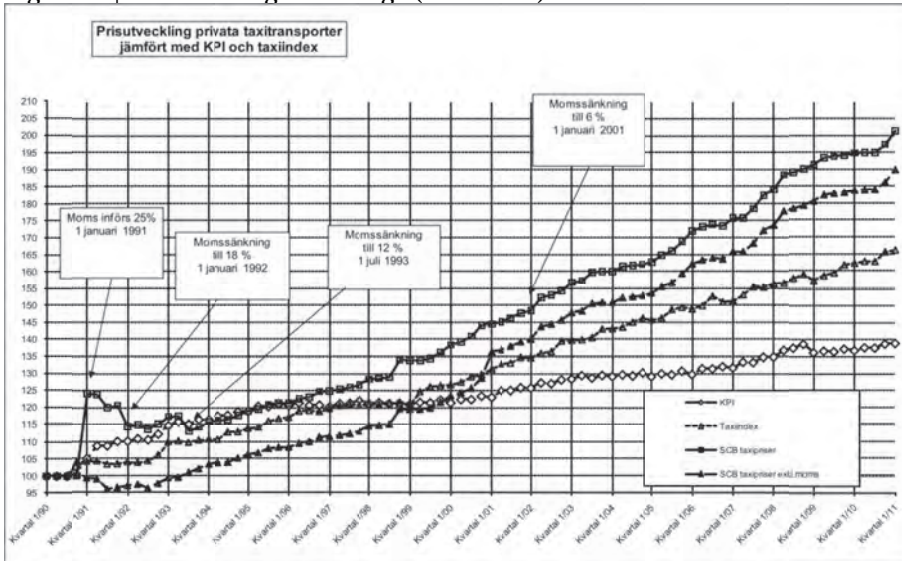


Kilde: Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2011.

Som følge af det øgede antal taxier steg tilgængeligheden, og hermed faldt ventetiden. Antallet af enligt kørende vognmænd steg. Stigningen i antallet af taxier kan blandt andet ses i sammenhæng med den stigning i taksterne, der kom efter indførelse af den frie prissætning. En del af denne prisstigning skyldes, at taxierhvervet i forbindelse med dereguleringen blev pålagt 25 % moms.

Taksterne er siden dereguleringen steget mere end forbrugerprisindekset. Priserne er steget mest i de mellemstore byer og i landområderne. Priserne steg umiddelbart efter dereguleringen med 14 %, mens den gennemsnitlige årlige stigning har ligget på ca. 3,96 % fra 1990 til 2007.

Figur 9.2 | Prisudviklingen i Sverige (1990-2011)



Kilde: Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2011.

Note: det bør bemærkes, at Taxiindex og CPI er omkostningsbaserede, mens SCB's statistikker kun refererer til prissætningen. Sammenligningen er interessant for at se, hvordan priserne ændrer sig i relation til omkostninger.

Opgørelsen af prisudviklingen vedrører kun den private kørsel og altså ikke den store andel af offentlig kørsel. Det bør bemærkes, at den højere pris efter dereguleringen inkluderer den kvalitetsforbedring, de lavere ventetider er et udtryk for.

Prisstigningen kan både være et udtryk for en kvalitetsforbedring via lavere ventetider, et udtryk for at priserne før liberaliseringen var holdt nede eller et udtryk for, at det blev muligt for vognmændene at udnytte deres markedssituation til at kræve højere priser.

Et af målene med dereguleringen var ønsket om en mere effektiv taxibranche., På trods af at kravet om tilslutning til et bestillingskontor blev fjernet, er langt størstedelen af svenske vognmænd tilknyttet et bestillingskontor (80-90 %). Dette skyldes blandt andet, at størstedelen af markedet udgøres af bestillingskørsel. Der er dog fortsat et større antal uafhængige vognmænd, primært i Stockholm.



### **Skærpselser af dereguleringen**

Alle elementer af dereguleringen blev i Sverige gennemført på samme tid. Dette "big bang" skabte en række problemer med kriminalitet, ringe klagemuligheder, sort arbejde, snyd (kørsel uden taxameter osv.).

Den frie etableringsret på markedet skabte altså et behov for øget kvalitetskontrol. Derfor indførte myndighederne en række skærpselser fra 1995 og frem til i dag. Skærpselserne omfatter tættere regulering af prisinformation, af prisfastsættelse og af chaufførers egnethed.

Specifikt indføres der i 1995 krav om chaufførlegitimation, og i 1998 udformes en ny erhvervstransportlovgivning. Loven indebærer skærpede kvalifikationskrav for ansøgere af taxitilladelser og regler om tydeligere prisinformation. I 2006 tilføjes loven fra 1998 nye elementer, der har til formål at komme sort taxikørsel til livs. I 2007 indføres en praktisk køreprøve som en del af kvalifikationskravet, mens den nyeste tilføjelse på området er yderligere regler om prisinformation og prisskiltningens udformning, der trådte i kraft 1. maj 2011.

Den svenske Transportstyrelse arbejder desuden på at gøre det muligt at tilbagekalde godkendelser fra taxichauffører, der ikke overholder de oplyste priser. Endvidere skal den maksimale pris for kundens rejse tydeliggøres via bedre skiltning. Desuden skal der indføres krav om, at en maksimalpris eller en fast pris for turen aftales inden afgang samt at underretning om overtrædelse skal ske til Transportstyrelsen.

Herudover blev der i 2012 fremsat et lovforslag om skærpet indberetningspligt, som forventes at kunne give myndighederne en digital adgang til oplysninger om al indtjening i taxibranchen, og dermed bedre mulighed for kontrol af hvorvidt bl.a. skattelovgivningen overholdes. Forslaget forventes færdigbehandlet i 2013.<sup>29</sup>

Det er almindeligt antaget, at problemerne med tilgængelighed er blevet mindre (i hvert fald i de større byer). Der er generelt sket en kvalitetsforbedring i den organiserede del af erhvervet, dvs. de taxier, der er tilsluttet bestillingskontorer.

---

<sup>29</sup> [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Utredningar/Kommitteberattelser/Forslag-till-skarpta-redovisni\\_B2\\_Fi2012;E/](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Utredningar/Kommitteberattelser/Forslag-till-skarpta-redovisni_B2_Fi2012;E/)

Omvendt er der også sket kvalitetsforringelser, hvilket har ført til forholdsvis omfattende efterreguleringsarbejde med voksende krav til både vognmænd og chauffører.

Dereguleringen medførte generelt højere priser og overpriser (primært på kørsler med uafhængige vognmænd), samt at der er kommet mange pirattaxier og skattesnyd. Skattesnyd var dog også et problem før dereguleringen. Problemet med overpris ses især i forbindelse med de større byers trafikknudepunkter. Svenskere, der ofte tager taxi, ved, hvad en rimelig pris er - det gør den uerfarne eller svage taxibruger og turister ikke. Endvidere førte dereguleringen ikke til samme høje grad af innovation eller forretningsudvikling som forventet.

### 9.3.2 Holland

I dag eksisterer der to typer taxikørsel på det hollandske marked. Der er dels almindelig hyrevognskørsel, hvor kunden præjer en taxi på gaden eller bestiller den telefonisk, og dels et system kaldet "contract hire taxi". Dette er transport af ældre eller syge udført med offentlig støtte og kørt i særlige taxier eller taxibusser.

Holland har mange rejser ud og ind af Europa, og på daglig basis er der et stort flow af både passagerer og varer. Med den internationale lufthavn Amsterdam Schiphol og Rotterdam havn er der et stort antal rejsende, der har brug for transport til og fra de to knudepunkter. På samme tid er Holland tæt befolket, og der er brug for et velfungerende transportsystem, der kan håndtere det store passager-flow tilfredsstillende og flydende.

På denne baggrund har taximarkedet været underlagt en række reformer og regulering i et forsøg på at skabe en velfungerende taxibetjening.

Markedet i Holland har gennemgået tre reguleringsreformer. Før år 2000 er markedet kommunalt reguleret, i 2000 gennemføres en liberalisering, så markedet er nationalt reguleret, og i 2008 indføres decentralisering af kompetencer, således at bl.a. de seks største byer får hjemmel til at udstede lokale regler.

### **1990'erne: Kommunal regulering**

I 1990'erne varetages tilsynet med taximarkedet lokalt, mens den overordnede lovgivning fastlægges centralt, og markedet minder på mange punkter om det danske.

Udbuddet af taxitilladelser er i denne periode tæt reguleret, og den tætte regulering medfører en række problemer. Taxichauffører kan sælge deres tilladelser, og værdien af tilladelserne stiger på grund af det lave udbud. Dette betyder, at nye chauffører har meget svært ved at få adgang til markedet. Den lave konkurrence på markedet betyder, at incitamentet for at yde en god kundeservice er lavt, og det medfører, at kunderne er utilfredse med serviceniveauet.

### **2000: Liberalisering**

Taximarkedet liberaliseres i 2000 med henblik på at styrke erhvervet. Det betyder, at tilladelserne taber den høje værdi, der hidtil har præget det lokalt regulerede marked.

Den nye regulering indebærer en ophævelse af antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning, og der bliver indført maksimaltakster frem for faste takster. I forbindelse med liberaliseringen forsøges 'først-ind-først-ud' princippet fra taxiholdepladserne fjernet. Dette dog med begrænset succes, da chaufførerne nægtede at gå bort fra princippet. Det var endvidere meget ressourcekrævende at kontrollere.

Reformen medførte et øget udbud af taxier (antallet af taxier steg med ca. 50 %). Mens etablerede vognmænd i høj grad udvidede deres forretning i landområderne, skete der i de større byer især en tilgang af små, uafhængige, selvejende taxier, der konkurrerede om gadekørslen. Indførelse af maksimaltakster medførte et forhøjet prisniveau.

Med liberaliseringen er der fri adgang til taximarkedet, og dette præger markedet i negativ retning på tre områder. Dels opstår der en stor tilgang af dårlige chauffører, hvilket skaber en ubalance mellem udbud og efterspørgsel. Dels bliver taksterne på det nye taximarked uigennemskuelige for kunderne, og til sidst falder serviceniveauet markant.

Der opstår altså en række kontraproduktive følger af regeringens indgreb i markedet, som de hollandske myndigheder ikke havde forudset, og som efterlader taximarkedet med et meget dårligt image.

Som en konsekvens af de negative følger af liberaliseringen af taximarkedet, indfører regeringen i 2004 en moderat regulering af markedet. Dette indgreb medfører bl.a., at alle chauffører skal bestå en national eksamen, samt at skiltningen af takster skal være tydelig for kunden, både i og uden på bilen. Formålet er at sikre øget kvalitet og frit valg for forbrugeren.

### **2011: Deregulering og decentralisering**

I 2008 igangsættes yderligere regulering på området, og de hollandske myndigheder undersøger årsagerne til den dårlige markedsstruktur samt hvilke tiltag, der kan løse problemerne. Dette resulterer i vedtagelsen af en ny taxilov i oktober 2011.

Den nye strategi består af to hovedelementer: En decentralisering af kompetencerne, således at kommunerne igen får en stor del af ansvaret for taximarkedet samt en såkaldt "reputation mechanism". Denne mekanisme giver myndighederne i de hollandske byer mulighed for at udvikle et kontrolsystem, som fungerer effektivt for netop deres lokale markedstilstande. Mekanismen indebærer dog også obligatoriske elementer, f.eks. er chaufføren forpligtet til at udskrive en kvittering til alle passagerer, således at chaufføren kan identificeres ved kundeklager. De store hollandske byer har desuden mulighed for at forpligte chauffører til at indgå i et kørselsfællesskab som en betingelse for adgang til markedet.

Nationale regler spiller dog stadig en rolle, og tilladelser til kørsel udstedes stadig fra de nationale myndigheder. Taksterne fastsættes ligeledes nationalt, hvilket sikrer et sundt marked. Markedet er altså et miks mellem kommunal og national regulering, der indebærer en effektiv rollefordeling mellem de nationale og de lokale myndigheder.

Målene med den nye strategi er at forbedre gade-taxiernes kvalitet og image, at højne troværdigheden, at etablere overkommelige priser samt at skabe et sundt marked for både operatører og forbrugere. Metoden er at ændre reguleringen fra en papirfokuseret politikudvikling på nationalt niveau til en effektiv og praktisk tilgang på et lokalt niveau.

Strategien er implementeret i Amsterdam, hvor tilslutningspligten er gældende for alle taxier. Resultaterne tegner ifølge myndighederne indtil videre positivt og skal også implementeres i Rotterdam og Haag.

### Fremtiden

Nøgleelementet i det hollandske taxamarked er kombinationen mellem nationale regler og en lokal tilgang. De hollandske myndigheder ønsker, at markedet skal være præget af en højere grad af selvregulering i taxisektoren i fremtiden, og at hverken de nationale eller de lokale myndigheder skal regulere for meget.

Tabel 9.5 | Oversigt over ændringen i reguleringen i Holland

	<b>Før (1990'erne)</b>	<b>Efter (2000)</b>	<b>Seneste taxilov (2011)</b>
<b>Antalsbegrænsning</b>	Antalsbegrænsning	Gradvis ophævelse i perioden 2000 - 2002	
<b>Geografisk begrænsning</b>	Ja	Fra år 2002 ingen geografisk begrænsning	Mix mellem kommunal og national regulering
<b>Prisfastsættelse</b>	Reguleret	I år 2002 indførelse af en enklere takststruktur, der indebar maksimaltakster frem for faste takster. Herudover indførtes krav om prisinformation	Yderligere krav om tydelig prisinformation I år 2012 yderligere ændringer i takststrukturen
<b>Bestillingskontorer</b>	Ingen krav om tilknytning til bestillingskontor	Fra 2007 gives mulighed for at fastsætte krav om obligatorisk tilslutningspligt	Mulighed for lokalt krav om tilslutning. Tilslutningskravet er implementeret i Amsterdam
<b>Kvalitetskrav</b>	Ingen	Indførelse af kvalitetskrav til vognmænd og chauffører	Mulighed for indførelse af lokalt kontrolsystem (reputation mechanism)
<b>Rådighedskrav</b>	Krav om døgnbetjening	Ophævelse af krav om døgnbetjening	
<b>Regulering</b>	Decentral regulering	Indførelse af central regulering. Forbedrede tilsyns- og kontrolmuligheder	Genindførelse af decentral regulering på dele af taximarkedet – de største byer. Reguleringen består i dag delvist af nationale regler og en lokal tilgang

I 2013 bliver det obligatorisk på nationalt plan at have en computer i alle biler, der registrerer alle ture og køretider for at undgå bedrageri.

### 9.3.3 Sammenfatning af de svenske og hollandske erfaringer

Tilgangen og processen i forbindelse med dereguleringen i henholdsvis Sverige og Holland har været meget forskellige.

- Hvor Sverige valgte en omfattende reform med fuld effekt fra indførelsen, valgte man i Holland en mere gradvis indfasning af en deregulering af erhvervet. Baggrunden for reformerne var imidlertid i begge tilfælde et ønske om og behov for en styrkelse af taxierhvervet. Fælles for begge lande er, at udviklingen efter en deregulering krævede yderligere regulering. Erfaringerne fra de to lande viser bl.a. følgende:
- At området er omfattet af lovgivning
- At en ophævelse af antalsbegrænsningen medfører en øget tilgængelighed og en lavere ventetid. I både Holland og Sverige er udbuddet af taxier steget som følge af dereguleringen.
- At de nye aktører, der indtræder på taximarkedet, primært er enkeltvognmænd, der udfører gadekørsel, mens de eksisterende aktører primært kører bestillingskørsel.
- Deregulering kan have – men har ikke nødvendigvis – indvirkning på omfanget af innovative tiltag.
- At en ophævelse af prisreguleringen i Sverige medførte højere og mere differentierede priser (målt udelukkende på private ture). Dvs. der kom ikke lavere priser som følge af dereguleringen. Indførelse af maksimaltakster i stedet for faste takster i Holland har ligeledes ikke medført lavere priser.
- At krav til tydelig og klar prisinformation til forbrugerene er afgørende for at sikre gennemsigtigheden.
- At kvalitative krav til vognmænd, chauffører og taxier er vigtige, når antalsbegrænsningen ophæves. Således har der både i Sverige og Holland været problemer med udisciplinerede chauffører.
- Tilknytningen til bestillingskontorer har været en del af reformerne i begge lande, men man er gået forskellige veje.
- Deregulering fører ikke nødvendigvis til større og mere professionelle virksomheder, idet de to lande har oplevet en stigning i enligt kørende vognmænd.
- At regelforenklning har ført til et større behov for regler, tilsyn, kontrol og klageadgang end først antaget.

# 10. Universaltilladelse

## 10.1 Universaltilladelse

Det kræver i dag en tilladelse at drive erhvervsmæssig personbefordring. Alene for den erhvervsmæssige personbefordring med personbiler findes der fire forskellige tilladelsestyper med vidt forskellige rettidigheder og pligter.

En universaltilladelse indebærer som udgangspunkt, at de fire eksisterende tilladelser samles til én tilladelsestype. I sin mest vidtgående form indebærer universaltilladelsen, at lever man op til de krav, der stilles i universaltilladelsen, har man som udgangspunkt ret til at udføre kørsel inden for al erhvervsmæssig persontransport med personbil.

### Boks 10.1 | Universal vejtransporttilladelse på godsområdet

Når Trafikstyrelsen fra den 1. juli 2012 udsteder nye tilladelser til godskørsel for fremmed regning og til erhvervsmæssig buskørsel, er det som "universaltilladelser", der er gyldige i 10 år. "Universal-tilladelsen" er fællesskabstilladelsen udstedt i henhold til forordning 1072/2009 (gods) eller forordning 1073/2009 (bus). Fællesskabstilladelser udstedt efter den 1. juli 2012 gælder både til national kørsel i Danmark og til international kørsel inden for EU.

Den originale fællesskabstilladelse skal opbevares i virksomheden og kan ikke anvendes til kørsel. En bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen skal medbringes under kørslen og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende.

Kilde: Trafikstyrelsen

Det primære formål med en universaltilladelse er at skabe en øget fleksibilitet på markedet ved – som udgangspunkt - at give en tilladelsesindehaver ret til at udføre alle kørselstyper inden for området og bidrage til regelforenklings.

Det vil i sidste ende komme kunderne til gode, hvis udbuddet af taxier i et givet område eller på et givet tidspunkt ikke er begrænset af et utidssvarende tilladelsessystem. Samtidig vil en harmonisering af regelsættet rette op på de ubalancer, som der i dag er mellem rettighederne og pligterne for de forskellige tilladelses-

typer. Disse ubalancer giver anledning til vedvarende debat i sektoren og i forhold til den politiske regulering.

For vognmanden vil indførelse af en universaltilladelse betyde, at han fremadrettet skal søge om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring med personbiler én gang.

En væsentlig gevinst for vognmanden er således, at han med en universaltilladelse opnår ret til at udføre flere forskellige kørselstyper, hvilket skaber mulighed for at udvikle forretningen. Vognmanden kan benytte sin vognpark mere fleksibelt, hvis *en vogn er en vogn* uden nærmere restriktioner på anvendelsen. På den anden side vil indførelsen af en universaltilladelse også kunne medføre øgede krav for visse af de nuværende tilladelsestyper.

Mange af taxilovens betingelser for at opnå tilladelse er allerede i dag fælles for alle kørselstyper. Også det kan tale for at foretage en forenkling af regelsættet, således at man fremover ikke har fire forskellige tilladelsestyper, men kun én erhvervstilladelse. Det centrale tema i forbindelse med den detaljerede udformning af en universaltilladelse er imidlertid ikke kun disse fælles krav, men i nok så høj grad de tilladelsesspecifikke krav i det nuværende system, og på hvilket niveau de skal harmoniseres, jf. nedenfor.

Set fra myndighedssynspunkt vil indførelse af en universaltilladelse kunne give et mere harmoniseret grundlag for udstedelsen af tilladelserne og dermed en mulighed for en administrativ lettelse. Derudover vil det skabe mulighed for et mere effektivt og koordineret tilsyn med branchen generelt, hvad enten tilsynet er forankret i den enkelte kommune, i et kommunalt samarbejde eller nationalt.

#### Boks 10.2 | Taxikørsel og delmarkeder

Taxikørsel er dør-til-dør kørsel. Kørslen baseret på en taxitilladelse kan deles op i forskellige delmarkeder, som i det væsentlige er karakteriseret ved relationen mellem køber og sælger og ved, hvordan prisen fastsættes.

Gadetursmarkedet: Kunden vælger ikke taxien som én blandt flere, men præjer taxien som taxi. Prisen for turen bliver fastsat af taxametret, og der sker en direkte afregning mellem kunde og taxi. Relationen mellem køber og sælger er typisk en éngangsforeteelse.



Holdepladsmarkedet: Her har kunden i teorien mulighed for at vælge blandt vognene på holdepladsen. I praksis håndhæves first-in-first-out princippet af taxierne i rækken. De øvrige forhold er som for gadgeturmarkedet.

Bestillingsmarkedet: Her vælger kunden at bestille kørsel via telefon, internet eller en app. Kunden vælger bestillingskontoret frem for en bestemt vogn. Prisen for turen bliver typisk fastsat af taxametret. Visse faste lange ture som f.eks. lufthavnsture bliver nogle steder tilbudt til en fast pris under taxameter-taksten. I andre lande er der et større antal ture, som kan bestilles via internet, og hvor prissætningen er dynamisk. Aftalen mellem kunde og chauffør indgås via nettet og kunden får en skriftlig bekræftelse på transporten og den aftalte pris. Storkunder har mulighed for at forhandle en (loyalitets)rabat, især i områder med konkurrerende bestillingskontorer.

Kontraktkørsel med trafikselskaber: Her indgås transportaftalen ikke om en konkret tur, men om at udføre de tilbudte ture i et vist tidsrum. Betalingen er pr. time og aftalt på forhånd mellem trafikselskab og bestillingskontor eller mellem trafikselskab og den enkelte vognmand i områder uden bestillingskontor. Passageren vælger hverken vogn eller bestillingskontor og betaler, bortset fra flexiture, ikke direkte for turen. I den udstrækning, det er muligt, forsøger trafikselskabet at udnytte den indkøbte vognkapacitet ved at koordinere kørslen, det vil sige, at der er tale om dør-til-dør transport med mulighed for omvejskørsel. Taxier har her mulighed for at udføre kørsel i området dækket af trafikselskabet og uden for det område, hvortil tilladelsen er udstedt.

Øvrig kontraktkørsel: Denne kørsel aftales typisk mellem kommuner og bestillingskontor. Aftalen indgås typisk efter udbud af opgaven. Prisen kan fastsættes ud fra taxametertaksten eller som timebetaling/opgavebetaling. Passageren vælger hverken vogn eller bestillingskontor. Derudover ligger der også en række aftaler med private virksomheder, som også har været udbudt, eller som er indgået efter en forhandling om rabat.

Den enkelte taxi kan i løbet af en vagt bevæge sig rundt på de forskellige delmarkeder. Specielt i Hovedstadsområdet, men også i de større byer, kan den enkelte taxivognmand og/eller chauffører specialisere sig i bestemte delmarkeder.

Endvidere vil en forenkling på dette punkt gøre det enklere at forholde sig til lovgivningen på området fremadrettet. Lovgivningen på området er i dag så kompliceret, at det i sig selv kan være en barriere for gennemsigtighed og fornyelse.

I dette kapitel opstilles 3 modeller for, hvordan en universaltilladelse kan udformes. Disse modeller harmoniserer tilladelseskra­vet til den erhvervmæssige persontransport på forskellige niveauer. De forskellige modeller for en universaltilladelse skal ses i sammenhæng med den fremtidige regulering af kørselskontrollerne for at få et samlet billede af de muligheder, der ligger for at ændre reguleringen af den erhvervmæssige personbefordring med personbiler.

## 10.2 Afgrænsning af universaltilladelse

En universaltilladelse til erstatning for de nuværende fire tilladelsestyper vil medføre en række fordele. Men det præcise indhold i en universaltilladelse er ikke givet på forhånd. Den nærmere afgrænsning kræver, at der tages stilling til:

- Hvem kan få tilladelsen
- Hvilke krav skal opfyldes for, at ansøgeren kan få en tilladelse
- Hvem skal udstede tilladelsen
- Hvor lang tid skal tilladelsen gælde

### 10.2.1 Hvem kan få tilladelse?

Der er i dag stor forskel mellem de fire tilladelsestyper i forhold til hvem, der kan få en tilladelse. Tilladelse til taxikørsel og limousinekørsel gives i dag alene til personer, mens også selskaber kan få tilladelse til offentlig servicetrafik og sygekørsel.

I nedenstående tabel 1 er vist hvem, der kan få tilladelse til at udføre de forskellige typer af kørsel, der er reguleret i taxiloven. For selskaber m.v. gælder, at selskabet skal have ansat en godkendt ansvarlig leder. I loven er der endvidere åbnet mulighed for, at filialer af udenlandske selskaber kan få tilladelse.

For at bringe reguleringen af den erhvervmæssige personbefordring med personbiler på linje med den øvrige regulering af den erhvervmæssige personbefordring, især busloven, skal en universaltilladelse som udgangspunkt kunne udstedes til enkeltpersoner såvel som til selskaber og offentlige myndigheder m.m.

Det forudsættes endvidere, at udenlandske selskaber m.v. etableret på dansk område kan få en tilladelse.

Tabel 10.1 | Hvem kan få tilladelse efter Taxiloven i dag

Taxi	Limousine	Offentlig service- trafik	Sygekørsel
Personer	Personer	Personer	Personer
		Selskaber	Selskaber
			Offentlige myndigheder og virksomheder

Der skal med andre ord tages stilling til, om en universaltilladelse skal kunne udstedes til personer og forskellige former for selskaber, som det i dag gælder for sygetransport og offentlig servicetrafik, eller om universaltilladelser skal udstedes til en mere begrænset kreds. Da universaltilladelsen handler om adgangen til at drive erhvervsmæssig persontransport, vurderes det hensigtsmæssigt, at tilladelsesudstedelse ikke er afhængig af virksomhedens organisationsform.

### 10.2.2 Hvilke krav skal opfyldes?

Ideen med en universaltilladelse er, at den sammenfatter de fælles krav til de fire typer af erhvervsmæssig personbefordring med personbiler, der i dag er omfattet af taxiloven. Dette gælder tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport, som gives af kommunalbestyrelsen, samt tilladelse til offentlig servicetrafik, som udstedes af Trafikstyrelsen.

#### Boks 10.3 | Adgang til erhvervet og adgang til markedet

I EU reguleringen af den erhvervsmæssige persontransport med fly, tog og bus skelnes der mellem de krav til virksomhederne, der giver adgang til erhvervet, og de krav til virksomhederne, der giver adgang til markedet.

Adgangskravene til erhvervet består af krav, som godtgør at tilladelsesindehaveren har den fornødne baggrund, viden og økonomi til at drive et fly-, jernbane- eller busvirksomhed forsvarligt. Hovedreglen i den europæiske regulering af området er, at opfylder man de transportmiddelspecifikke betingelser for at få en erhvervstilladelse, har man ret til at drive erhvervsmæssig

personbefordring. Forudsætningen er dog, at fælleseuropæiske sikkerhedsmæssige krav til materiel er opfyldt, og at personalet har en relevant primært sikkerhedsmæssigt begrundet uddannelse.

Adgangskrav til markedet er et sæt ekstra betingelser for at drive erhvervmæssig personbefordring i situationer, hvor særlige markedsmæssige karakteristika gør sig gældende. Der kan være tale om, at man vil sikre en betjening af et fjerntliggende område med regelmæssige flyforbindelser (f.eks. mellem Stockholm og Åland) og derfor tildeler eneret til en operatør. Der kan være tale om lokal og regional rutebustrafik, hvor realisering af netværkbenefits forudsætter en konkurrence om markedet frem for en konkurrence i markedet. I begge disse tilfælde bliver retten til at betjene kunderne afgjort efter et offentligt udbud af opgaven.

Kravene, der kan indgå i en universaltilladelse til erhvervmæssig personbefordring med personbiler, kan vedrøre:

- Krav til indehaveren af tilladelsen
- Krav til materiellet
- Krav til chauffører
- Krav til service

### **Krav til indehaveren af tilladelsen**

Der er i taxiloven i dag en række fælles adgangskrav til erhvervet for personbefordring med personbiler. Der er tale om en række krav, der gælder for taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik.

Betingelserne er indeholdt i taxilovens §3, hvorefter vognmanden skal være:

- bosiddende her i landet eller i et andet EU/EØS-land,
- være myndig og ikke under værgemål,
- ikke være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- ikke have betydelig gæld til det offentlige,
- have økonomisk grundlag for at drive virksomheden forsvarligt,
- ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden,

- i faglig henseende kvalificeret og ville kunne udøve virksomheden i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Hvis også selskaber skal kunne opnå tilladelse skal tilsvarende krav gælde til selskabet og den godkendte ansvarlige leder. Da selskaber i dag har adgang til at udføre sygekørsel og offentlig servicetrafik findes der allerede et regelsæt for håndteringen af tilladelser til selskaber, som vil kunne lægges til grund, såfremt også selskaber får mulighed for at få universaltilladelse.

Det forudsættes, at disse kvalifikationskrav som udgangspunkt kommer til at indgå i en universaltilladelse, dvs. en videreførelse af den nuværende retstilstand. Dette sker for at sikre en vis økonomisk soliditet hos de enkelte vognmænd og dermed skabe forudsætning for et velfungerede og konkurrencedygtigt erhverv.

Kvalifikationskravene kan have betydning for kundebetjeningen og serviceniveauet. Udenlandske erfaringer tyder på, at med en åbning af taximarkedet er der behov for at lægge vægt på en styrkelse af kvalifikationskravene. På den anden side kan strammere krav i en situation uden antalsbegrænsning i antallet af tilladelser få betydning for nye vognmænds mulighed for at komme ind i erhvervet, og dermed for konkurrencen på området.

Det er den tilladelsesudstedende myndighed, der fører tilsyn med, at vilkårene for tilladelsen overholdes. Såfremt det konstateres, at vilkårene ikke er overholdt, kan virksomheden få en advarsel eller i alvorlige tilfælde få tilbagekaldt tilladelsen.

Desuden kan det være en mulighed at indarbejde visse vilkår i selve den udstedte tilladelse, i sidste ende inddragelse af tilladelsen, hvis en række af de grundlæggende krav tilsidesættes.

Disse krav er indholdsmæssigt parallelle til de krav, der stilles for at få tilladelse til at udføre erhvervsmæssig befordring med busser, jf. buskørselslovens § 12, samt foretage godskørsel for fremmed regning, jf. godskørselslovens § 3.

Hvis en universaltilladelse alene baseres på ovennævnte krav svarer det til, at universaltilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring med personbiler for så

vidt angår typen af krav kommer til at svare til erhvervstilladelsen til bustransport, og delvist til de krav, der skal opfyldes for at få en licens til at drive jernbanevirksomhed og lufttransport. For bane- og lufttransport stilles der derudover bl.a. krav om rådighed over materiel og krav til forsikringsmæssig dækning.

### **Krav til materiel**

Ud over de krav, der skal stilles til indehaveren, kan man overveje at supplere med minimumskrav til det anvendte materiel.

Baggrunden for disse krav er hensynet til kunderne og chaufførens arbejdsmiljø. Taxametre giver den individuelle kunde en sikkerhed for, at prisen er udregnet efter takstbladet og kamera og overfaldsalarm giver såvel kunder som chauffører større sikkerhed. En del af materielkravene er endvidere begrundet i skattemæssige hensyn herunder frikørselsordningen for taxier, jf. kapitel 3.

Kravene til materiel kan både stilles i universaltilladelsen, som herved bliver gældende for alle vogne og/eller i forbindelse med tilladelse til at udføre den konkrete type kørsel. I sidstnævnte tilfælde kan materialekravene varieres efter de konkrete behov ved den enkelte type kørsel.

Personbiler er underlagt en EU godkendelsesordning, som sikrer, at de lever op til en række standarder af sikkerhedsmæssig, motortechnisk, miljømæssig- og indretningsmæssig karakter. Derudover skal de personbiler der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring første gang til syn efter 1 år og derefter årligt. Disse krav kan ses som en slags implicite materielkrav i en universaltilladelse.

I Taxiloven stilles der herudover en række specifikke krav til materiellet afhængig af tilladelsestype, jf. kapitel 3 og nedenstående tabel 10.2.

Tabel 10.2 viser de eksplicite lovkrav, der i dag stilles til materiellet i forbindelse med de forskellige kørselstyper.

Som det fremgår af tabellen er der i dag forskelle i udstyrskravet mellem de fire tilladelsestyper, som der vil skulle tages stilling til i forbindelse med en universaltilladelse. Eksempelvis er der i dag krav om taxametre og taglygte i almindelige taxier. Samme krav gælder ikke for de øvrige tre tilladelsestyper.

Tabel 10.2 | Materielkrav og tilladelsestype

Krav til materiel	Taxi	Limousine	Sygetransport	OST
Kapacitet	Mindst 5 og højst 9	Højst 9	Højst 9	Højst 9
Godkendt kapacitet	Antal siddepladser forsynet med sikkerhedsseler	Antal siddepladser forsynet med sikkerhedsseler	-	-
Belysning	Manual betjening af lys i passagerrum fra førersæde	Manual betjening af lys i passagerrum fra førersæde	-	-
Taxameter	Ja	Ikke tilladt	Ikke tilladt	-
Taglygte	Ja	Ikke tilladt	Ikke tilladt	-
Baggagekrav	Udstyr der kan medtage cykler, barnevogn	Ikke tilladt	Ikke tilladt	
Kommunikation	Krav – hvis tilsluttet bestillings-kontor	Tilladt	Tilladt	-
Overfaldsalarm	Krav	Tilladt	Tilladt	
Mærkningskrav døre	Krav	Kræves ikke	Krav	Kræves ikke
Kørselsbog i papirform	Krav	Kræves ikke	Kræves ikke	Kræves ikke
Miljøkrav	Identiske	Særregler	Identiske	Identiske

Kilde: Bekendtgørelse om særlige krav til taxier

Én mulighed er derfor at stille krav om, at alle vogne udstyres med taxametre for at få en universaltilladelse med fuld fleksibilitet. Det vil påføre meromkostninger på de vogne, som i dag ikke har taxametre. Dette belyser et af dilemmaerne i udformningen af en egentlig universaltilladelse. Hvis de ønskede gevinster i form af en mere fleksibel vognpark skal realiseres, så vil det kunne medføre merudgifter i form af eksempelvis anskaffelse af taxametre. Det vil navnlig kunne føre til stigende udgifter for den kørsel, som især regioner og kommuner har ansvaret for.

En anden mulighed er at anvende mere fleksible modeller, hvor tilladelsesindehavere – i hvert fald i en overgangsperiode – får mulighed for at leje taxametre lejlighedsvis eller får mulighed for at køre bestillingsture, hvor der på forhånd er

indgået en skriftlig aftale med kunden om pris, såfremt de normalt kører andre typer kørsel.

#### Boks 10.4 | Teknologisk udvikling

Inden for de rammer, der er udstukket i lovgivningen, har det været den økonomiske forening bag bestillingskontorer, der har været den drivende kraft i udviklingen af teknologien i taxibranchen, herunder i lyset af behovene for:

- at få en retfærdig fordeling af den kørsel der indgår til bestillingskontoret mellem vognmændene
- at kunne modtage nye betalingsmidler,
- at kunne udskrive regninger, der dokumenterer, hvor og hvor langt kunden har kørt
- at kunne lokalisere hvilke vogne, der er tættest på en given bestilling
- at kunne kommunikere entydigt med vogn og chauffør
- at sikre chaufføren mod overfald
- at kunne dokumentere kørsel og aktivitet

Det har skabt en efterspørgsel efter relativt avancerede teknologiske løsninger. I samarbejde med branchens leverandører er det lykkedes at udnytte de muligheder som udviklingen af IT- og kommunikationsteknologien har åbnet. Taxibranchen er således teknologisk forholdsvis avanceret.

Trafikselskaberne har med udviklingen af Flextrafikken og de krav den løbende kørselskoordinering og ruteplanlægning stiller om realtidsinformation m.m. om vognenes placering og løbende informationsudveksling medvirket til, at det ikke kun er den almindelige taxikørsel, der befinder sig på et avanceret teknologisk niveau. Eksempelvis bestilles og betales en flextur via nettet. Prisen er kilometerbaseret, og afstanden beregnes via et kortprogram.

En tredje mulighed kunne være at knytte materielkrav i forbindelse med den erhvervmæssige personkørsel med personbiler til konkrete former for kørsel, f.eks. almindelig taxikørsel eller transport af mennesker med et handicap. Disse krav kunne eventuelt stilles til kørselskontoret, som i forbindelse med konkrete typer kørsel kunne være forpligtede til at sikre, at vognen var udstyret i overensstemmelse med reglerne. Materielkravene har også betydning i relation til kontrollen med erhvervet, herunder i forhold til skatter og afgifter.



I både bus- og godslovgivningen er selve tilladelsen til at udføre erhvervet ikke knyttet op til materielkrav. Materielkravet er, i den udstrækning det er nødvendigt, knyttet til de underliggende kørselsformer, f.eks. transport af farligt gods eller indretningskrav til rutebusser. På busområdet f.eks. skal hvert sæde være udstyret med sikkerhedssele, hvis man vil udføre turistbuskørsel. Det er ikke et krav i rutebuskørsel.

### **Krav til chauffører**

Der gælder i dag visse grundlæggende uddannelsesmæssige krav for vognmand og chauffør for at udføre kørsel efter taxiloven. Sådanne krav bør også overvejes i forbindelse med indførelsen af en universaltilladelse.

For taxichauffører gælder, at man udover kørekort skal være i besiddelse af et såkaldt førerkort, der udstedes af kommunalbestyrelsen. Udstedelse heraf forudsætter, at ansøgeren har bestået en prøve. Det skal overvejes om og i givet fald, hvorledes kravene til uddannelse kan harmoniseres og forenkles. Sådanne krav vedrører ikke universaltilladelsen som sådan, men vil medvirke til yderligere at professionalisere erhvervet.

Tilsvarende gælder, at en taxivognmand skal have gennemgået og bestået et kursus for at kunne udøve sin virksomhed.

Omfanget af uddannelsesmæssige krav bør overvejes nøje. På den ene side, er der behov for at sikre tilstedeværelsen af grundlæggende færdigheder af hensyn til kundernes sikkerhed og af hensyn til opretholdelse af ordnede forhold og et bestemt serviceniveau. På den anden side, er det vigtigt, at der ikke stilles en uforholdsmæssig høj barriere for adgangen til erhvervet både for vognmænd og chauffører.

Der synes ikke at være tungtvejende grunde til, at de grundlæggende uddannelseskrav skulle være forskellige alt efter hvilken type kørsel, der udføres. Der kan være særlige forhold, der gør sig gældende ifm. eksempelvis befordring af syge eller personer med handicap, der fordrer supplerende uddannelseskrav, men det kan stilles som krav i forbindelse med udbud af kørslen.

## Servicekrav

I taxiloven bliver der i dag, udover materielkrav og uddannelseskrav, stillet servicekrav til vognmænd med en taxitilladelse.

Der gælder først og fremmest krav om at vognmanden, sammen med de øvrige indehavere af en taxitilladelse i kommunen eller tilladelsesområdet, er forpligtet til at "deltage i de foranstaltninger til fremme af en passende betjening af offentligheden"<sup>30</sup>, som kommunalbestyrelsen beslutter. Det vil i praksis sige, at taxivognmændene som kollektiv skal sørge for en betjening af de almindelige taxikunder i kommunen døgnet rundt, året rundt.

Derudover bliver der stillet krav om, at taxivognmænd i kommuner med flere end 10 taxibevillinger skal være tilsluttet et bestillingskontor.. Disse lovkrav gælder ikke for tilladelse til limousinekørsel, sygekørsel og offentlig servicetrafik. Muligheden for at konkurrere på lige vilkår påvirkes i sagens natur alt andet lige af disse forskelle. Det bør i den forbindelse dog erindres, at de gældende regler, f.eks. rådighedskravet og geografisk dækning, tjener andre formål end de rent konkurrencemæssige. Desuden er der på de forskellige delmarkeder, som branchen betjener allerede i dag en betydelig konkurrence.

Udover en uddannelsesmæssig "grundpakke", jf. ovenfor kan det overvejes at stille mere specifikke og veldokumenterede krav til tilladelsesindehaveren/chauffører i forhold til at kunne foretage de enkelte kørselstyper. Dette kunne eksempelvis være krav om førstehjælpskursus i forhold til sygetransport.

Én mulighed er, at den fremtidige universaltilladelse til erhvervmæssig personbefordring med personbiler skal indeholde ensartede bestemmelser for det fælles serviceniveau, som branchens udøvere skal opfylde.

I bus- og godskørselsloven stilles der ikke eksplicite servicekrav som betingelse for at få en erhvervstilladelse.

---

<sup>30</sup> Lov om Taxikørsel § 10 stk. 1

En anden mulighed er derfor at lade eventuelle servicekrav til taxikørsel indgå som led i reguleringen af kørselskontorer, jf. kapitel 11, fremfor som en del af universaltilladelsen.

### 10.2.3 Hvem skal udstede tilladelsen

Tilladelsesudstedelsen til taxikørsel, limousinekørsel samt sygetransporter forestås i dag af den enkelte kommunalbestyrelse, mens Trafikstyrelsen (staten) udsteder tilladelse til offentlig servicetrafik.

En universaltilladelse vil gøre det muligt at henlægge tilladelses-administrationen til et enkelt forvaltningsniveau. Det vil alt andet lige kunne styrke en ensartethed i sagsbehandlingen i forhold til tilladelsesudstedelsen. Derudover vil det være enkelt og praktisk for erhvervet kun at skulle henvende sig et sted og kommunikere med en myndighed vedr. udstedelse af en tilladelse.

Der er i udgangspunktet to forskellige muligheder: Opgaven placeres centralt i staten eller den placeres decentralt i kommunerne.

Hvis opgaven skulle løses i statens regi, ville Trafikstyrelsen være den relevante myndighed primært, fordi den øvrige tilladelsesadministration på erhvervstransportområdet i forvejen er placeret i Trafikstyrelsen. Da en universaltilladelse efter en ny lov om erhvervsmæssig personbefordring på mange måder vil kunne ses i sammenhæng med de øvrige tilladelsestyper, vil der derfor skabes parallelitet i administrationen.

En anden mulighed er at placere tilladelsesudstedelsen i kommunerne. En universaltilladelse vil således kunne opfattes som et harmoniseret grundlag for en lokal myndighedsvaretagelse, hvor den enkelte kommune får ansvaret for udstedelse af tilladelser, der omfatter fire typer af kørsel.

En tredje mulighed er en kombinationsmodel, hvor universaltilladelsen udstedes centralt, mens kørselskontorerne reguleres på kommunalt niveau. I denne model vil de almene krav til erhvervsudøvelsen blive kontrolleret centralt, mens de krav, der stilles i den lokale trafikbetjening (priser, service mm.), vil blive reguleret på kommunalt niveau via krav til bestillings- eller kørselskontorer, jf. kapitel 11.

Uanset, hvor tilladelsesudstedelsen placeres og tilsynsopgaven organiseres, vil det være det værende afgørende, at der sættes fokus på, at den enkelte ansøger opleveren effektiv myndighedsbehandling.

#### 10.2.4 Hvor lang tid skal tilladelsen gælde

Det fremgår af taxilovens § 5, at alle fire tilladelser udstedt efter loven kan udstedes for en periode på op til 10 år. En sådan bestemmelse findes også på bus- og godskørselslovens område, hvor tilladelsesperioden tilsvarende er 10 år. Baggrunden for tidsbegrænsningen er, at man herved opnår en sikkerhed for tilladelsesindehaverens fortsatte soliditet og evne til at udføre sin virksomhed på forsvarelig vis.

En tidsmæssig afgrænsning af tilladelsen vil derfor kunne videreføres i en universaltilladelse. Men det bør overvejes om processen i forbindelse med en forlængelse af tilladelsen efter 10 år kan forenkles yderligere. Hvis de eksisterende regler om antalsbegrænsning ophæves, vil der ved ønsket om fornyelse kun skulle tages stilling til, om de materielle krav til tilladelsen stadig er opfyldt.

#### 10.2.5 Skatter og afgifter

Ud over de direkte materielle krav i lovgivningen påvirkes kvalitet og sammensætning af vognparken af skatter og afgifter. Skatter og afgifter reguleres i skatte- og afgiftslovgivningen. Skatte- og afgiftsspørgsmål er ikke en del af tilladelsesgrundlaget i dag, og vil heller ikke indgå som en del af grundlaget for en fremtidig universaltilladelse.

Uanset dette vil det i forlængelse af en fælles tilladelse til erhvervmæssig personbefordring med personbiler, være naturligt at overveje den fremtidige skatte- og afgiftsmæssige behandling af køretøjer.

Der er i dag forskel på beskattningen af personbiler, der er udformet til erhvervmæssig persontransport, alt efter hvilken type af kørsel, der er tale om, jf. kapitel 3. Indførelsen af en universaltilladelse kan tale for, at der samtidig sker en harmonisering af rammebetingelserne for de forskellige kørselstyper. De skatte- og afgiftsmæssige forhold er en vigtig del af disse rammebetingelser.

Eventuelle konsekvensændringer af skattereglerne vil kræve omfattende beregninger og vurderinger. Det ligger uden for rammerne af nærværende udvalgsarbejde at gennemføre sådanne beregninger og vurderinger. Men spørgsmålet bør indgå som et centralt element i forarbejdet til en eventuel lovændring vedrørende indførelse af en universaltilladelse med henblik på at sikre ensartede konkurrencevilkår i erhvervet.

### 10.3 Konsekvenser for den øvrige regulering på taxiområdet

De forskellige reguleringsmekanismer på taxiområdet hænger sammen, jf. kapitel 4. Indførelsen af en universaltilladelse kræver derfor også, at der tages stilling til de øvrige centrale ”stilleskruer” i reguleringen.

#### **Antalsbegrænsningen**

Kommunerne fastsætter i dag antallet af taxibevinger til almindelig taxikørsel i kraft af den såkaldte antalsbegrænsning, jf. kapitel 3.

Antalsbegrænsningen omfatter imidlertid kun visse af de fire nuværende tilladelsestyper, nemlig almindelige taxier og limousiner. Derimod er der ingen antalsbegrænsning for sygetransport og tilladelser til offentlig servicetrafik. Alene af den grund kræver indførelsen af en universaltilladelse, hvor alle fire tilladelsestyper samles, en stillingtagen til antalsbegrænsningens fremtid.

Antalsbegrænsningen kendes ikke længere fra andre transportområder.

Indførelsen af en universaltilladelse kan betyde, at antalsbegrænsningen bortfalder for taxikørsel i sin nuværende form. Opfylder man således som vognmand de objektive betingelser for at opnå en universaltilladelse, er man som udgangspunkt berettiget til at udføre alle kørselstyper – uanset, hvor mange tilladelser, der i forvejen er udstedt. Afhængig af, hvor vidtgående universaltilladelsen udformes, kan der i sagens natur være særlige betingelser, der derudover skal være opfyldt.

Hvilken påvirkning en ophævelse af antalsbegrænsningen vil have på markedet er i høj grad afhængig af, hvorledes den øvrige regulering foretages, herunder af

kørselskontorerne. En uønsket markedsudvikling vil kunne reguleres via kørselskontorerne. Markedsudviklingen må antages at hænge sammen med tilslutningspligten for vognmænd og i hvilket omfang og på hvilken måde, denne videreføres i en ny reguleringsordning. Dog er det et forholdsvis sandsynligt scenarie, at ophævelsen af antalsbegrænsningen vil medføre en større vognpark, især i de større byer. Dette har da også været erfaringen i udlandet. Der vil i givet fald være behov for at følge udviklingen i de større byer og de konsekvenser, det måtte have.

En ophævelse af antalsbegrænsningen kunne kædes sammen med en betjeningspligt for indehaveren af en universaltilladelse. En anden mulighed er at betjeningspligt håndteres i forbindelse med kommunernes dialog med kørselskontorerne.

### **Geografisk begrænsning**

Tilladelsen til almindelig taxikørsel er i dag som udgangspunkt begrænset geografisk af den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. Det er endvidere i dag muligt for kommunerne at foretage en yderligere geografisk begrænsning af det område, hvor en tilladelsesindehaver må operere.

Den geografiske begrænsning gælder for almindelige taxier og limousiner, men ikke for sygetransport og offentlig servicetrafik. I forbindelse med indførelsen af en universaltilladelse er der derfor behov for en stillingtagen til den fremtidige indretning af den geografiske begrænsning.

Én mulighed er at afskaffe den geografiske begrænsning helt. Det vil parallelisere til tilladelsessystemerne for bus og gods og sidestille alle fire tilladelsestyper, men det vil i sagens natur kunne få andre konsekvenser for den lokale trafikforsyning.

En anden mulighed er, at man ved tilladelsesudstedelsen stiller krav om, at tilladelsesindehaver i forhold til taxikørsel selv deklarerer, hvilken geografi man ønsker at dække – til gengæld er dette område så også omfattet af en forsyningspligt. Dette vil i givet fald også skulle indgå i bestemmelserne om betingelser for meddelelse af tilladelse. Men dette vil indebære, at man reelt opgiver at tage skridtet fuldt ud i forhold til at indføre en universaltilladelse, der er gyldig i hele landet.

En tredje mulighed er, at man pålægger kørselskontorerne et ansvar for at tilgodese de hensyn, som søges varetaget med den geografiske begrænsning. Tilrettelæggelsen af disse forpligtelser kan ske i dialog med den/de stedlige kommuner.

### **Tilslutning til bestillingskontor**

Som supplement til universaltilladelsen kunne man vælge at videreføre eller ligefrem udvide kravet om tilslutning til et bestillingskontor (kørselskontorer) for vogne, der udfører almindelig taxikørsel. Her skal bestillingskontor ikke forstås snævert i den nuværende taxilovs forstand, men mere generelt som et kontor, hvorfra vognmand eller selskaber med en universaltilladelse driver deres virksomhed, jf. kapitel 11.

Med udgangspunkt i sondringen mellem adgang til erhvervet overfor adgangen til markedet, kan man vælge at gøre tilslutning til et bestillingskontor obligatorisk for adgangen til markedet for eksempelvis almindelig taxikørsel, jf. ovenfor om universaltilladelsen som en "grundtilladelse". Det betyder, at man for at køre almindelig taxikørsel udover at have erhvervet sig universaltilladelsen som udgangspunkt skal være tilknyttet et bestillingskontor (kørselskontor i den fremtidige regulering) og opfylde de krav og betingelser, som det pågældende kørselskontor sætter.

### **Maksimaltakster**

Indførelsen af en universaltilladelse vil ikke i sig selv medføre behov for grundlæggende ændringer i det nuværende maksimalprissystem for taxikørsel. Men der vil være et afledt behov for at vurdere systemet nærmere afhængigt af, hvordan man indretter modellen for universaltilladelser mere konkret.

Der vil i forbindelse med indførelsen af en universaltilladelse skulle tages stilling til hvem, der skal være tilladelsesudsteder i fremtiden, jf. ovenfor. Dette kan have konsekvenser for hvem, der skal fastsætte maksimaltaksterne.

Hvis tilladelsesudstedelsen fuldt ud placeres i kommunerne, er der ikke noget til hinder for, at kommunerne fortsat varetager opgaven i forhold til maksimaltaksterne. Reguleringen kan alt andet lige fortsætte som hidtil.

Hvis staten overtager tilladelsesudstedelsen af en universaltilladelse, vil det være naturligt også at overveje den fremtidige kompetence til at fastsætte maksimaltakster. Der eksisterer flere muligheder. Én model i dette scenarie kunne være, at maksimaltaksten i givet fald bliver nationalt fastsat, og der vil skulle etableres en fast prisreguleringsmodel.

En anden model kunne være, at den lokale regulering af kørselskontorerne fortsat var et kommunalt ansvar, og at fastlæggelse af maksimaltaksterne fortsat blev fastlagt i en dialog mellem kommuner og bestillingskontorer.

En tredje mulighed er, at kompetencen henlægges til det enkelte kørselskontor, der herefter kan fastsætte priser og maksimaltakster for alle tilknyttede vognmænd. Det vil imidlertid betyde ændring af begrebet maksimaltakst, idet det er de erhvervsdrivende selv, der kan fastlægge den maksimale takst i et geografisk område.

## 10.4 Implementering af en universaltilladelse

En eventuel implementering af en universaltilladelse vil kræve en overgangsordning, da det er praksis, at allerede udstedte tilladelser forbliver i kraft indtil udløb. Ved indførelse af universaltilladelse vil alle nye tilladelser blive udstedt som universaltilladelser. De vognmænd, der har tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, vil fortsat kunne udføre kørsel på grundlag af de tilladelser, der er udstedt til virksomheden (gyldige op til 10 år). Ved udløb af de allerede udstedte tilladelser udstedes universaltilladelser, hvis vognmanden opfylder kravene herfor.

Hvis en vognmand, der er omfattet af overgangsordningen, ønsker udstedt flere tilladelser eller ønsker at udføre andre former for kørsel, vil den pågældende i den forbindelse få konverteret de allerede udstedte tilladelser til universaltilladelser, hvis vognmanden opfylder kravene herfor.

Det må forventes, at mange vognmænd, der er omfattet af overgangsordningen, vil få konverteret deres "gamle" tilladelser. Det vil derfor kun være en mindre del af de "gamle" tilladelser, der vil forblive i kraft indtil udløb.



## 10.5 Skitser til en model

Der er behov for at forenkle og modernisere det nuværende tilladelsessystem.

En universaltilladelse er en adgangsbillet til erhvervet for alle de personer og virksomheder, der opfylder betingelserne. Dette indebærer i udgangspunktet, at de fire nuværende tilladelsestyper som sådan afskaffes og erstattes af en ny og mere fleksibel tilladelse.

Det vil endvidere sige, at der ikke er antalsbegrænsning på universaltilladelserne, og tilladelsen som udgangspunkt gælder i hele landet. Endvidere er det forudsat, at både personer og selskaber kan ansøge om og tildeles en universaltilladelse.

Det forudsættes endvidere, at de tilladelsesindehavere, der ønsker at køre almindelig taxikørsel, skal være tilsluttet et kørselskontor. Det er gennem regulering af kørselskontorerne at en række mere specifikke målsætninger for taxibetjeningen søges opnået, jf. kapitel 11.

Det springende punkt er de præcise krav, der skal stilles til en universaltilladelse. I dag er der både ligheder og forskelle i de krav, der stilles for at få tilladelse taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik.

Universaltilladelsen kan også ses som et spørgsmål om på hvilket niveau, man skal foretage en harmonisering af kravene til først og fremmest indehaver, materiel og betjeningsforpligtelse. Ved vurderingen heraf skal man på den ene side holde sig for øje, at ideen med en universaltilladelse er at forenkle de nuværende regler og give vognmændene mulighed for en mere fleksibel forretningsdrift. På den anden side skal det vurderes, om et givet niveau for harmonisering kan medføre negative virkninger f.eks. for tilgængeligheden af taxier i by- og landdistrikter, for kommuner og regioners indkøb af transportydelser m.v., herunder de udgiftsmæssige konsekvenser samt for forbrugerbeskyttelsen.

### 10.5.1 Model 1: Harmonisering på taxiniveau

Med udgangspunkt i de krav, der i dag stilles til de forskellige typer af kørsel, vil den mest fleksible udnyttelse af vognparken og de forretningsmæssige muligheder for den enkelte vognmand være størst, hvis universaltilladelsen harmoniseres på taxiniveau. Da kravene til tilladelsesindehavere om økonomi og vandel al-

lerede i dag er identiske, drejer det sig først og fremmest om en harmonisering af kravene til materiel, uddannelseskrav og et eventuelt fortsat krav om pligt til at bidrage til den almindelige taxibetjening medmindre dette overgår til kørselskontorene. Det vil skabe enkelhed i kraft af, at der kun vil være ét sæt regler, som ansøger og de tilladelsesudstedende myndigheder skal forholde sig til.

Almindelige taxier har allerede i dag en slags universaltilladelse. Det er nemt og enkelt som udgangspunkt at anvende almindelige taxier som grundlag for en universaltilladelse. Alle med en ambition om at drive virksomhed inden for området vil stå over for de samme lovgivningsmæssige krav, som allerede er velkendte indenfor branchen.

En sådan harmonisering vil formentlig øge udbuddet af vogne, der ønsker at køre almindelig taxi og skærpe konkurrencen på dette område. Som følge af at antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning antages ophævet vil en del taxier søge til de større byer med et større kundegrundlag. Da forudsætningen for at køre almindelig taxikørsel i dag er, at tilladelsesindehaverne er tilsluttet et bestillingskontor, vil det konkrete udfald af at udstede universaltilladelser efter denne model være afhængig af, hvordan reglerne for de fremtidige kørselskontorer udformes. Ud over kravet om at deltage i den almindelige taxibetjening er det kravene om taxameter og kommunikationsudstyr samt tilslutningsafgift til bestillingskontoret som forventes at ville forøge omkostningerne for de vognmænd, der ikke i dag har en taxitilladelse. Specielt på IT- og kommunikationsområdet sker der imidlertid en rivende udvikling i disse år og det forventes, at udgifterne til at tilvejebringe, hvad der svarer til dagens taxameterfunktionalitet, i fremtiden vil falde betydeligt.

Endvidere vil en fortsat professionalisering af den offentlige indkøbsfunktion for kørsel med personbiler formentlig betyde en fortsat udvikling af IT-kravene til de vogne, der alene kører offentlig servicekørsel i dag.

Hvis en vognmand ikke har tænkt sig at køre almindelig taxikørsel, vil en harmonisering af materielkravene på taxiniveau betyde en unødigt ekstraomkostning for disse vogne.

Disse ekstraomkostninger for vognmænd, der ikke er almindelige taxivognmænd, vil betyde ekstra omkostninger for kunderne. Det vil først og fremmest

sige kommuner og regioner. For dagens taxivognmænd vil det fremstå som udvidede forretningsmuligheder.

### 10.5.2 Model 2: Modificeret taximodel

Ovenstående model kan modificeres ved dels at sanere i en række af de detaljerede krav, der stilles til taxier i dag, dels at åbne mulighed for, at man kan leje det fornødne udstyr, indgå skriftlige kontrakter med kunderne eller betjene dele af taximarkedet, hvis man ønsker at køre almindelig taxikørsel.

Med hensyn til saneringen gælder det mindre ting som bagage, manuel betjening af lys i passagerum m.m.

Åbnes der mulighed for, at biler, der ikke er fuldt taxiudstyret, kan leje taxiudstyr eller ved lejlighedsvis taxikørsel klare sig med et udstyr på et lavere niveau eller i særlige tilfælde få mulighed for at betjene markedet for bestillingsture mod forudgående skriftlig aftale, vil det åbne muligheder for en fleksibel forretningsdrift som den rene taximodel uden at påføre alle tilladelsesindehavere en meromkostning.

Det vil kræve muligheder for fleksibel tilslutning til kørselskontorer. Det må dog vurderes nærmere om en sådan mulighed på sigt vil afskaffe køretøjer med fastmonteret taxiudstyr, og hvad rækkevidden i givet fald vil være. I en sådan model vil man formentlig opleve flere taxier end i den rene model, og der vil være en tilsvarende bevægelse af taxier mod de større byer. Modellen vil dog samtidig åbne mulighed for en forbedring af betjeningen i tilfælde af midlertidige og markante skift i efterspørgslen efter taxikørsel. Det vil give en forbedret betjening i de fleste områder, men formentlig særligt udtalt i områder, hvor taxitætheden i dag ligger under gennemsnittet. Men som i den rene model vil udfaldet afhænge af reguleringen af kørselskontorerne.

En forenklet prisregulering samt andre regler for bestillingskontorer kan eventuelt reducere ekstraomkostninger for ikke taxivognmænd noget og dermed reducere nogle af de negative effekter for kommuner og regioners indkøb af trafik.

### 10.5.3 Model 3: Busmodel

Denne model bygger på, at en universaltilladelse er en erhvervstilladelse, som udstedes, hvis ansøgeren primært opfylder en række betingelser vedrørende ud-

dannelse, vandel, økonomi, og minimumskrav til overenskomsthold. Kravene skal alene sikre, at vognmanden kan udføre erhvervet på en sikker og tryk måde. Tilladelsen kan udstedes til kørsel med dansk indregistreret personvogn uden geografiske bindinger af nogen art. Vognmanden kan være en person eller en virksomhed.

Modellen svarer til reguleringen af busområdet. Som for busområdet stilles der ikke nogen materiel krav eller øvrige kunderelaterede krav i forbindelse med udstedelse af erhvervstilladelsen.

Materielkrav samles i lov om køretøjers indretning og udstyr. Krav til chauffører placeres i lovgivning om erhvervskørekort.

Universaltilladelsen er vognmandens adgang til at indgå aftaler med kørselskontorer om almindelig taxikørsel, med trafikselskaber om offentlig servicekørsel eller med kommuner og regioner. Herudover kan der åbnes mulighed for, at vognmanden kan udføre kørsel, som er bestilt og betalt hos vognmanden, på samme vilkår som kendes fra turist- og bestillingskørsel med busser. Endelig får vognmanden mulighed for at indgå aftale med mere end ét kørselskontor, hvis han f.eks. kan se en fordel i at køre almindelig taxikørsel flere steder i landet.

I denne model forudsættes det, at det er kommunerne, der forhandler betingelserne vedr. den lokale taxibetjening med kørselskontorerne; det vil blandt andet sige priser, serviceforpligtelser, geografisk betjeningsomfang m.m.

Reguleringen af kørselskontorerne spiller med andre ord en rolle for om tilladelsesindehavere ønsker at køre almindelig taxikørsel.

#### 10.5.4 Modeloversigt

En oversigt over de tre modeller, der er skitseret for en universaltilladelse, er vist i nedenstående tabel.

I de tre modeller er det forudsat, at der sker den fornødne tilpasning af køretøjsbeskatningen. De økonomiske konsekvenser af dette for staten er ikke belyst i dette udvalg og må belyses nærmere for en eventuel lovændring.

Tabel 10.3 | Modeller for universaltilladelse

Krav	Taximodel	Modificeret taximodel	Busmodel
Krav til tilladelses-haver (§3 i Taxiloven)	Svarer til dagens situation.	Svarer til dagens situation.	Svarer til dagens situation.
Krav til materiel	Aktuelt taxiniveau for alle køretøjer	Justering af aktuelle krav	Kravene til materiel ikke et vilkår for at få en tilladelse. Materielkrav samles i lov køretøjers indretning og udstyr
Krav til chauffører	Harmoniseres med udgangspunkt i dagens situation	Harmoniseres med udgangspunkt i dagens situation	Kravene til chauffører ikke et vilkår for tilladelse. Krav placeres i lovgivning om erhvervskørekort
Servicekrav	Alle vogne skal bidrage til betjeningspligt	Alle vogne kan bidrage til betjeningspligt, men pligten ligger hos kørselskontorerne	Kørselskontorerne har retten til taxikørsel. Servicekrav er ikke et vilkår for en tilladelse
Antalsbegrænsning	Nej	Nej	Nej
Geografisk begrænsning	Nej	Nej	Nej
Virksomheds form	Tilladelse kan udstedes til personer og selskaber	Tilladelse kan udstedes til personer og selskaber	Tilladelse kan udstedes til personer og selskaber

I taximodellen harmoniseres på, hvad der svarer til dagens taxiniveau. Det bliver således et vilkår for en tilladelse, at man opfylder disse materielkrav. I busmodellen holdes krav til materiel, chauffører og service ved siden af erhvervstilladelsen.

I alle modeller gælder, at taxikørslen forudsætter tilknytning til et kørselskontor. Det svarer til, at adgangen til markedet for taxikørsel bliver reguleret via kørselskontorer. En samlet vurdering af, hvilken virkning de forskellige modeller for en universaltilladelse vil have for den erhvervsmæssige personbefordring med personbiler, forudsætter en inddragelse af reguleringen af kørselskontorer.

# 11. Kørselskontorer

## 11.1 Indledning

### 11.1.1 Baggrund

De transporter, der udføres med tilladelser efter taxiloven, er generelt karakteriseret ved, at der er tale om dør til dør transporter med personer skræddersyet til den enkelte bruger, og ved at en trafikudbyder inden for dette felt søger at imødekomme efterspørgslen med en given flåde af køretøjer til de lavest mulige omkostninger.

Uanset om der er tale om taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik skal vognmanden eller virksomheden på dette marked:

- kunne tage imod en bestilling,
- formidle bestillingen videre til chauffør og køretøj, der skal udføre kørslen,
- sørge for at der er det tilstrækkelige antal køretøjer til rådighed til at imødekomme efterspørgslen,
- og fordele kørslen på en sådan måde, at omkostningerne bliver lavest mulige.

At kunne modtage, fordele og formidle bestillinger på individuelle persontransporter samt tilpasse udnyttelsen af vognparken er helt centrale funktioner, for at kunne operere på markedet for erhvervmæssig personbefordring med mindre køretøjer. Det er vigtigt for både den enkelte vognmand og for trafikbetjeningen af samfundet som helhed, at disse opgaver løses effektivt og udvikles i takt med samfundets behov og de teknologiske muligheder. Det er en del af en effektiv og dynamisk transportsektor.

## 11.2 Forudsætninger

I den eksisterende taxilovgivning er der en særskilt regulering af bestillingskontorer for taxikørsel, jf. kapitel 3. Dette kapitel opstiller og vurderer tre forskellige modeller for, hvordan denne regulering kan ændres set i lyset af, at der indføres universaltilladelse for den erhvervmæssige personbefordring med personbiler.

Det er forudsat, at universaltilladelsen er et nødvendigt men ikke tiltrækkeligt grundlag for at kunne udføre taxikørsel. Tilladelsesindehaverne skal indgå en samarbejdsaftale med et kørselskontor eller oprette et eget, hvis de vil udføre taxikørsel. Retten til at udføre den almindelige taxikørsel kan således i praksis kun ske gennem et kørselskontor.

For at skelne mellem bestillingskontorer, som de i dag er reguleret, og de fremtidige kontorer anvendes, betegnelsen 'kørselskontorer' for de sidstnævnte, mens 'bestillingskontorer' refererer til den nuværende organisering.

### 11.3 Generelle overvejelser om konkurrenceregulering af kørselskontorer.

Set fra den enkelte kundes synspunkt er man ofte kunde i et bestillingskontor. Man bestiller en taxi hos et bestillingskontor og ikke hos en vognmand. Fanger man en bil på gaden er bestillingskontorets identitet markeret på vognen. Set fra den enkelte vognmands synspunkt er man medejer af en virksomhed og leverer transportydelserne i bestillingskontorets navn.

Bestillingskontorerne kan være afgørende for taxikvaliteten på en række områder. Alt andet lige vil velfungerende kørselskontorer:

- betyde større muligheder for at imødekomme variationer i efterspørgslen,
- kunne forbedre mulighederne for at betjene landdistrikter og yderområder og give en fleksibel geografisk fladedækning samtidig med at der tages hensyn til den enkelte vognmands muligheder for at løse opgaven,
- kunderne vil som regel have et "one – eller few-stop- shop" for at kunne bestille et forholdsvist standardiseret produkt,
- kunderne vil mere eller mindre være bekendt med kvaliteten af alle tilsluttede vogne,
- sikre at kunden får nærmeste vogn.

Taxikørsel og kørselskontorer for taxiservice har på mange måder vigtige fælles-træk med traditionelle netværkseffekter for f.eks. flytrafik, telefoni m.m. Bestillingscentralerne bidrager til at skabe sammenhængende netværk, og de har i de senere år samtidigt være en vigtig driver i forhold til teknologiudviklingen i sektoren.

Bestillingskontorer spiller en central rolle i taxibetjeningen. Hvis denne rolle skal udvikles fremadrettet er det vigtigt at overveje, hvordan markedet og konkurrencen mellem dem ideelt set bør fungere, og hvordan den i teorien påvirker serviceniveau og effektivitet i taxibranchen og i den øvrige del af den erhvervmæssige persontransport.

Erfaringsmæssigt betyder effektiv og dynamisk konkurrence fordele for forbrugerne i form af lavere priser, bedre kvalitet, et bredt udbud af varer og tjenesteydelser samt innovation. En branche med effektiv konkurrence vil almindeligvis opleve en udvikling, hvor succesfulde virksomheder er dem, der er mere effektive og innovative end deres konkurrenter.

Erfaringsmæssigt hænger skarp konkurrence og koncentration i en branche sammen på den måde, at konkurrencen typisk er lavere i meget koncentrerede brancher, med få store aktører. Alligevel kan omstruktureringer af virksomheder i form af fusioner og tekniske samarbejder, give en række effektivitetsgevinster, der kan medføre lavere priser eller andre fordele for forbrugerne.

Omkostningsbesparelser og stordriftsfordele kan eksempelvis give en fusioneret virksomhed mulighed for og incitament til at sænke priserne efter fusionen. I taxibranchen gør dette sig eksempelvis gældende, hvis vognmændene opnår en lavere pladsleje ved at være tilknyttet et større kørselskontor, hvor omkostningerne kan fordeles ud over flere.

Fusioner kan også øge muligheden for udvikling og innovation, som forbrugerne drager nytte af via nye eller forbedrede produkter eller tjenester. I taxibranchen har det været sådan, at det er de lidt større bestillingskontorer, og ikke de enkelte vognmænd eller små bestillingskontorer, der har drevet udviklingen af nye tekniske eller innovative løsninger. Det kan derfor være fornuftigt, at kørselskontorer har en vis størrelse.

Omvendt betyder færre virksomheder på et marked, at konkurrencen svækkes, og at virksomhederne derfor er mindre pressede til at være innovative og effektive. Det er derfor efter konkurrencereglerne forbudt at gennemføre fusioner, der begrænser konkurrencen mærkbart. Fusioner over en vis omsætningstærskel skal anmeldes til konkurrencemyndighederne. Hvis den anmeldte fusion vurde-



res at ville begrænse konkurrencen, skal den forbydes. Disse regler gælder for alle brancher, uanset den offentlige regulering, der i øvrigt gælder for branchen.

Det er også efter konkurrencereglerne forbudt at indgå konkurrencebegrænsende aftaler. Særligt aftaler mellem konkurrenter om priser, markeder eller tilbud er konkurrencebegrænsende.

Der har de seneste år været en tendens til, at bestillingskontorer, som de kendes i dag, indgår i større samarbejder med andre bestillingskontorer. Størstedelen af disse samarbejder, er af teknisk og administrativ karakter, hvor der sker fælles indkøb af trafikdirigeringsanlæg m.v., men selve tilladelsen til at drive bestillingskontor overdrages i visse tilfælde også. Herudover har der – primært i Hovedstadsområdet – været en række fusioner.

De fusionerede virksomheders incitament til at lade effektivitetsgevinster komme forbrugerne til gode afhænger ofte af, om de øvrige virksomheder på markedet eller potentielle nye virksomheder udøver et konkurrencemæssigt pres. Konkurrencepresset sikrer, at virksomheder, der hæver priserne eller sænker kvaliteten, vil miste kunder og markedsandele. Konkurrencepresset sikrer også, at virksomhederne er tvunget til løbende at forbedre eller effektivisere driften for at blive på markedet.

I mangel på konkurrencepres vil den øgede markedsmagt en fusioneret virksomhed, via sin størrelse, opnår, alt andet lige give denne virksomhed mulighed for rentabelt at forhøje priserne, mindske produktionen eller udvalget af varer og tjenester eller disses kvalitet, mindske innovationen eller på anden måde påvirke konkurrenceparametrene.

Konkurrencepresset i en branche er typisk højest, hvis der er mange aktører på markedet, der konkurrerer om kunderne, og hvis det er let for nye aktører at komme ind på markedet. Det er derfor nødvendigt at finde en balance mellem det enkelte kørselskontors volumen - og de heraf medfølgende stordriftsfordele - og behovet for et højt nok konkurrencepres til at sikre effektiv konkurrence.

Graden af det konkurrencemæssige pres fra potentielle konkurrenter afhænger af, hvor nemt det er at komme ind på markedet. Nytilkommere kan støde på ad-

gangsbarrierer, der er så store, at de er afgørende for, om det er muligt og rentabelt at træde ind på markedet.

For at sikre, at der ikke skabes unødvendigt høje adgangsbarrierer for oprettelsen af nye kørselskontorer, er det vigtigt, at der ikke stilles for restriktive krav i forbindelse med udstedelsen af tilladelser til at drive kørselskontorer. Det skal være let at oprette et kørselskontor, og der må ikke etableres faggrænser, der medfører, at ikke alle kan oprette og drive et kørselskontor. Det indebærer principielt også, at der ikke må skabes barrierer, der forhindrer, at udenlandske aktører kan komme ind på markedet.

Den helt afgørende barriere er dog givetvis de økonomiske krav i form af investeringer og startkapital, der skal til for at kunne præstere et lønsomt og levedygtigt alternativ til bestående kørselskontorer, i et marked præget af fortsat konsolidering.

Det vil endvidere være en fordel, hvis kørselskontorer kan drives både som personligt ejede virksomheder og som selskaber.

Ved organisering i f.eks. et aktieselskab vil det være naturligt, at vognmændene enten nøjes med at være kunder, der køber forskellige ydelser af selskabet eller, at de er både kunder og medejere. I en sådan model kan der skabes klarhed over fordelingen af ansvaret for kørselskontorets drift og udvikling og åbenhed omkring økonomien.

En virksomhed udsættes ikke kun for et konkurrencemæssigt pres fra faktiske og potentielle konkurrenter, men under tiden også fra kunderne (forbrugerne). Det er derfor relevant at se på i hvor høj grad, de private taxikunder vil kunne imødegå den øgede markedsstyrke, som en fusion kan medføre.

Den enkelte private taxikundes købermagt overfor den enkelte vognmand er lav. Det skyldes, at forbrugeren har svært ved at vurdere, hvilken kvalitet, der købes og til hvilken pris. Kunden kan først bedømme forholdet mellem pris og kvalitet, når turen er kørt, og købet af taxiydelsen således er foretaget. Nogle forbrugere har slet ikke mulighed for at bedømme forholdet mellem pris og kvalitet. Det gælder f.eks. turister og folk, der sjældent kører i taxi. Det skyldes herudover, at der sjældent skabes et loyalitetsforhold mellem vognmand og kunde. Det gælder

især i de større byer, hvor der kun er en lille chance for, at en vognmand får den samme kunde igen. Disse relationer mellem kunden og vognmanden er netop en del af begrundelsen for reguleringen af taxiområdet, men det kan i sagens natur ikke begrunde enhver form for regulering.

Der er herudover en række forhold, der taler for, at købermagten overfor kørselskontorerne heller ikke er lige høj i alle situationer. For det første administreres langt de fleste taxiholdepladser i dag ud fra et først-ind-først-ud princip, der gør det umuligt at sammenligne vognmænd på tværs af bestillingskontorer og frit vælge den taxi, forbrugeren ønsker at køre med. For det andet har en taxi, der prajes på gaden, reelt et lokalt monopol. Hvis forbrugeren ikke tager den første taxi, som stopper, har forbrugeren sjældent mulighed for umiddelbart at vælge om. Ventetiden på den næste taxi er usikker, og det er usikkert, om den næste taxi vil være billigere eller dyrere end den første. Af samme grund har det været nødvendigt at indføre et maksimaltakstssystem.

Et effektivt klagesystem kan dog være med til at sikre, at kørselskontorer, der ikke lever op til den lovede kvalitet, ikke overlever på markedet, idet kendskabet til hvilke kørselskontorer, der repræsenterer dårlig kvalitet, vil blive udbredt.

På trods af risikoen for, at fusioner mellem kørselskontorerne kan sænke det konkurrencemæssige pres, anbefales det ikke, at der indføres sektorspecifik fusionskontrol med lavere tærskelværdier for anmeldelse af fusioner mellem kørselskontorer end de almindeligt gældende. De almindelige tærskelværdier er fastsat ud fra ønsket om at opfange de fusioner, hvor der er risiko for samfundsøkonomiske skadevirkninger af konkurrenceforringelser, uden at der pålægges virksomhederne et administrativt besvær ved anmeldelse af små uproblematisk fusioner.

I stedet for at indføre en sektorspecifik fusionskontrol, kan det overvejes, om der bør fastlægges maksimumgrænser for kørselskontorerens markedsandele, hvis de generelt får en større rolle og flere funktioner på taximarkedet. En maksimumsgrænse vil dog også begrænse vækstmulighederne for de mest effektive virksomheder på markedet.

Effektiv konkurrence mellem kørselskontorerne forudsætter ud over ovennævnte konkurrencepres også, at der er et tilstrækkeligt antal vognmænd at konkurrere

om. Det er derfor uhensigtsmæssigt at begrænse antallet af vognmænd, både i antal og geografisk.

For innovative nytillkommere er det på samme måde vigtigt, at det er muligt at tiltrække nok vognmænd til, at der opnås en volumen, der gør forretningen rentabel. Begrænses vognmændenes bevægelighed eller stilles der krav om, at en vognmand skal være tilknyttet et bestemt kørselskontor i hans eller hendes geografiske område, kan dette begrænse konkurrencen. Udvikling af it-løsninger og apps kan for eksempel muliggøre, at en vognmand kan være tilknyttet et bestillingskontor i en anden del af landet end der, hvor vedkommende er bosat.

For at sikre en sund konkurrence mellem kørselskontorerne er det endvidere vigtigt, at vognmændene ikke fastholdes hos de kørselskontorer, de i første omgang bliver tilknyttet. Vognmændene skal let og fleksibelt kunne skifte fra et kørselskontor til et andet – under hensyntagen til, at kørselskontoret naturligvis også har et behov for at have en vis sikkerhed for, hvilke vognmænd, der står til rådighed, når kontoret indgår aftaler med kunderne. På samme måde som det skal være let for en vognmand at oprette et nyt kørselskontor.

Det er i denne sammenhæng afgørende, at der er gennemsigtighed omkring kørselskontorerens optagelses- og opsigelsesregler, så vognmændene kan gennemskue, hvad der skal til for at flytte fra et kørselskontor til et andet. Det er også afgørende, at der er gennemsigtighed omkring regnskaber og omkostninger, så det er muligt for vognmændene at se, hvad der er bestemmende for den pladsleje, der opkræves af kørselskontorene. Kørselskontorerne bør konkurrere om at tiltrække vognmændene og må ikke direkte eller indirekte være garanteret en vis tilslutning.

Desuden er det vigtigt af hensyn til lige og fair konkurrence, at den kvalitet og service, der fastlægges af den/de stedlige kommuner i lokal dialog med kørselskontorerne, er synlige og tilgængelige for taxi-kunderne og for de andre kørselskontorer, der måtte ønske at betjene det pågældende område.

Indføres en universaltilladelse vil det være naturligt, at kørselskontorerens forretningsdrift bliver så fleksibel som mulig. Kørselskontorerne skal have mulighed for at koordinere al den kørsel, der er mulig at udføre med en universaltilladelse, hvis de ønsker dette som forretningsmodel, eller alene at koordinere den almin-

delige taxikørsel, hvis det er den måde de ønsker at drive forretningen på. Effektiv konkurrence vil i sidste ende komme kunderne til gode – forudsat at konkurrencen sker på fair og ordentlige vilkår, herunder også således at der tages hensyn til chaufførernes vilkår og forholdene for kunder med særlige behov.

## 11.4 Modelskitser for en regulering af kørselskontorer

Der er grundlæggende en række muligheder for at udvikle kørselskontorenes rolle på taxiområdet med henblik på at styrke branchen, herunder ikke mindst i forhold til at betjene kunderne.

Følgende målsætninger kan være udgangspunktet for modellerne for kørselskontorenes rolle, jf. udvalgets kommissorium:

- En mere fleksibel forretningsdrift for erhvervet,
- Et fortsat hensigtsmæssigt offentligt indkøb af kørselsopgaver,
- Sikring af et rimeligt serviceniveau for alle brugere, herunder også i yderområder.

Modellen kan grundlæggende baseres på, at tilslutningspligten til kørselskontorerne for vognmænd, der ønsker at køre almindelig taxikørsel strammes, og at kørselskontorerne tildeles flere pligter i forhold til at definere og sikre service og kvalitet, herunder forpligtelser i forhold til at betjene landdistrikter og andre yderområder indenfor kontorets aktivitetsområde.

Det kræver dels en afskaffelse af muligheden for dispensation fra kravet om tilslutningspligt, som er gældende i dag, dels at der formuleres en række forpligtelser for kørselskontorerne.

Større og stærkere kørselskontorer vil i højere grad kunne byde effektivt på offentlige kørselsopgaver, og de vil kunne være drivere i forhold til implementeringen af ny teknologi og produktudvikling i branchen. En sådan udvikling er allerede i gang på flere områder.

Større og stærkere kørselskontorer vil alt andet lige kunne medføre en mere fleksibel forretningsdrift i den forstand, at erhvervsudøverne har mulighed for at ud-

vikle deres forretning og får lettere adgang til at udnytte de markedsmæssige muligheder, der opstår.

Dette skal også ses i lyset af, at vognmænd tilsluttet et mindre bestillingskontor i kommuner med kun ét bestillingskontor har givet udtryk for utilfredshed med at have en betjeningspligt i hele kommunen døgnet rundt, samtidig med at vognmænd uden for bestillingskontoret dels har sparet pladslejen til bestillingskontoret og ikke i samme grad har været underlagt en betjeningspligt. Det har efter vognmændenes opfattelse givet anledning til en unfair konkurrencesituation og i visse tilfælde tab på at betjene yderområder i kommunen.

Omvendt har ikke-tilsluttede vognmænd indvendt mod en tvungen tilslutning til et bestillingskontor, at de dermed pålægges store ekstraomkostninger uden tilhørende omsætningsmæssige fordele.

Men der vil også være en række udfordringer i forhold til etableringen af en model med stærkere kørselskontorer, og modellen må vurderes i forhold til de ændringer i taxireguleringen, man i øvrigt måtte beslutte, og samspillet i forhold til trafikselskaberne, som i dag har en central og veludviklet rolle i trafikbetjeningen.

Hvis kørselskontorerne får eneret på at byde på større offentlige eller private kørselsopgaver, vil det alt andet lige kunne svække konkurrencen på disse delmarkeder, såfremt konkurrencen mellem kørselskontorerne ikke er tilstrækkelig stærk. Der er således en klar tendens i retning af en vis konsolidering af de nuværende bestillingskontorer i disse år. Det kan tale for, at også den enkelte vognmand skal have mulighed for at byde på større offentlige og private kørselsopgaver. Den enkelte vognmand af konkurrencehensyn skal altså kunne byde alene eller som en del af et "joint venture" sammen med andre vognmænd f.eks. via et kørselskontor.

Indretningen af reguleringen af kørselskontorerne vil afhænge af den konkrete udformning af en universaltilladelse

Indføres en universaltilladelse i sin rene form vil der være mulighed for, at kørselskontorenes forretningsdrift bliver mere fleksibel, ved at vognparken kan ud-

nyttes på tværs af opgaver og ved, at de som udgangspunkt får mulighed for at koordinere den kørsel, der er mulighed for at udføre med en universaltilladelse.

Når vognmanden kører almindelig taxikørsel i form af gadekørsel eller bestilte ture sker dette via kørselskontoret. Men vognmanden skal i sagens natur også have mulighed for at køre OST-kørsel for en kommune eller et trafikselskab. Vognmanden har således pligt til at være tilsluttet et kørselskontor, men han skal også kunne løse opgaver uden for kørselskontoret. Denne balance kræver konkrete og detaljerede afvejninger.

Man kan overveje en mindre vidtgående model for universaltilladelser, hvor det kræves, at tilladelsesindehavere opfylder nogle nødvendige betingelser udover universaltilladelsen for at få lov til at operere på visse dele af markedet.

Disse supplerende krav kan eksempelvis omfatte særlige former for transport, hvor der er særlige behov, som ikke nødvendigvis skal indgå i universaltilladelsen, fordi det vil være uhensigtsmæssigt, hvis samtlige vognmænd skulle opfylde disse krav i universaltilladelsen. Indførelsen af en universaltilladelse vil betyde ændringer i branchens dynamik, men det må ikke medføre, at vigtige samfundsmæssige opgaver ikke længere kan løses af branchen. Disse supplerende krav for markedsadgang kan udformes som krav, man kan stille i regi af kørselskontoret.

En af udfordringerne ved universaltilladelsen er, at den i sin mest vidtgående form kræver en harmonisering af de tekniske krav, herunder eksempelvis taxametre i alle vognene.

En mindre vidtgående universaltilladelse kan indebære, at der som udgangspunkt ikke stilles krav om taxameter i samtlige vogne. Vogne skal kunne køre offentlig servicetrafik uden taxametre som i dag. Men kørselskontoret eller særlige virksomheder skal have mulighed for at udleje taxametre til vogne uden taxametre, således at disse på deltidsbasis kan påtage sig forpligtelser i forhold til den generelle taxiservice i kørselskontorets dækningsområde.

Stærkere kørselskontorer, herunder i forhold til at sikre service og kvalitet indenfor deres område, kan især være relevant i forhold til den traditionelle taxikørsel, mens behovet er mindre i forhold til offentlig servicetrafik, hvor der er andre supplerende kontrolmekanismer. På dette felt er der en klar og veldefineret rela-

tion i de kontrakter, der indgås mellem vognmændene og den offentlige myndighed, mens relationen er svag for så vidt angår den traditionelle taxi-kørsel. En klarere rolle for kørselskontorerne på dette område vil kunne rette op på dette forhold.

Det fremtidige kørselskontor er således en bredere betegnelse for en virksomhed end i den nuværende taxilov, hvor et bestillingskontor er identisk med et taxibestillingskontor. *Kørselskontor* er således i en fremtidig regulering en virksomhed, hvorfra man kan bestille en erhvervmæssig persontransport med personbiler, og som kan være organiseret på flere måder.

### Boks 11.1 | Kørselskontorer

Grundlaget for kørselskontorer er, at der også i en ny lovgivning stilles krav om tilslutning til et kørselskontor, hvis en tilladelsesindehaver ønsker at køre taxikørsel.

Et kørselskontor er ikke nødvendigvis ejet af de tilsluttede vognmænd, men kan være en servicevirksomhed, som tilbydes de vognmænd, der ønsker at køre taxi. Der kan være tale om et landsdækkende selskab, eller der kan være tale om mere lokale selskaber f.eks. i form af de allerede eksisterende bestillingskontorer og økonomiske foreninger.

Kravene til et kørselskontor kan omhandle vandelsmæssige forhold for virksomhedens ejer og den tekniske ansvarlige. Virksomheden skal have et fast forretningssted her i landet, have et vist økonomisk grundlag og ikke være under konkursbehandling eller likvidation. Hertil kommer en række tekniske krav.

De godkendte kørselskontorer skal endvidere tilslutte sig en landdækkende forbrugerklageordning. Det kan endvidere indgå, at der oprettes et ankenævn i branchen som det er kendt fra f.eks. advokat- og revisionsvirksomhed. Der er behov for at vurdere udformningen af en sådan ordning nærmere, herunder tage højde for EU-reglerne på området.

Godkendelsen til at drive virksomhed som kørselskontor kunne enten forankres i Trafikstyrelsen eller på kommunalt niveau, medens den konkrete tilladelse til at taxibetjene kommunen skal ske efter aftale med kommunen. I vilkårene for den lokale godkendelse kunne eksempelvis ligge taksterne.



### 11.4.1 Den nuværende regulering af bestillingskontorer

Udgangspunktet for formuleringen og vurderingen af nye modeller for reguleringen af kørselskontorerne er den nuværende regulering af bestillingskontorene, jf. kapitel 3 og 4.

Nedenstående boks 11.2 indeholder en oversigt over elementerne i den nuværende regulering af bestillingskontorer, jf. kapitel 3.

#### Boks 11.2 | Hovedelementer i den nuværende regulering af bestillingskontorer

- Reglerne om bestillingskontorer gælder kun for indehaverne af en taxitilladelse
- Tilslutningspligt og tilslutningsret for vognmænd i en kommune
- Oprettelse og drift af et bestillingskontor kræver godkendelse af kommunalbestyrelsen
- Maksimaltakster godkendt af kommunen
- Døgnbetjent og med vagtordning
- Kommunalt tilsyn

Som udgangspunkt er et bestillingskontor til for og dannet af de taxivognmænd, der har en taxitilladelse i den pågældende kommune. Bestillingskontorer opstår normalt ikke af sig selv som selvstændig virksomhed. Det typiske er, at vognmændene i kommunen danner en økonomisk forening med henblik på at drive et bestillingskontor. Men der er allerede indenfor den eksisterende regulering en udvikling i gang på området i retning af nye og større tekniske og organisatoriske samarbejder på bestillingskontorområdet. Tilsvarende er der en tendens til, at kommuner i større udstrækning arbejder sammen om taxiopgaven – herunder om sammenlægning af deres respektive geografiske områder.

Vognmændene i et bestillingskontor kan beslutte selv at købe og installere al den nødvendige teknik, hyre telefonpassere osv. Men de kan også købe en række af ydelserne hos et andet bestillingskontor. Randers Taxa og Amager Øbro er eksempler på bestillingskontorer med tilstrækkelig kapacitet, hvor andre lokale økonomiske foreninger køber bestillingscentralydelser. Holbæk Taxi køber således i dag visse bestillingskontorydelser hos Randers Taxi, f.eks. telefonbetjening i aften- og nattetimerne ("call center"-funktion), men det er kun vogne med en ta-

xitilladelse i Holbæk, der kører turene bestilt hos Holbæk Taxa, også selvom de er bestilt via Randers Taxi.

Teknologisk set er det en tilsvarende model Dan Taxi opererer med, men her er der tale om et franchising koncept, hvor den lokale økonomiske forening eller den lokale sammenslutning af vognmænd har besluttet at købe bestillingskontorydelserne hos Dan Taxi og markedsføre sig selv som Dan Taxi.

Det er fortsat de lokale vognmænd, der har fat i den lange ende - de skal betale for bestillingskontoret og bestillingskontorets vedtægter og retten til at drive bestillingskontor i en kommune skal igennem en kommunal godkendelse.

I det følgende skitseres en række modeller. Modellerne er ikke udtømmende, men illustrerer spændvidden og hvordan de centrale elementer kan kombineres.

### **Modelskitse 1: Udvidet tilslutningspligt og servicegaranti**

Denne model bygger ovenpå den eksisterende regulering af bestillingskontorer. Modelskitzen sigter især på at give kørselskontorerne en mere central rolle på taxiområdet med henblik på at forbedre kvaliteten af taxiservicen i landdistrikter og andre yderområder.

På flere punkter ændres den eksisterende lovgivning:

- Alle, der ønsker at køre egentlig taxikørsel, skal være tilsluttet et kørselskontor. Alle vognmænd tilsluttet et kørselskontor, der udfører kørsel i en kommune skal i fælleskab bidrage til at dække kørselsbehovet. Såfremt en kommune ikke mener, at kommunen betjenes godt nok særlig i ft. yderområder, kan de pålægge visse krav til kørselskontorerne, der opererer i kommunen. Kravene er ens for alle kørselskontorer i kommunen. Fastlæggelsen af kravene sker efter forhandling med kørselskontorerne. Hvis disse ikke er villige til at påtage sig en rolle i at sikre en passende betjening, får kommunen mulighed for at udelukke de pågældende kontorer for kørsel i kommunen, der startes indenfor kommunens grænser.
- Kørselskontoret kan organiseres som et selskab.
- Kommunen fastlægger et maksimalprissystem, som bl.a. vil kunne indeholde mulighed for højere takster i yderområder. Kommunerne kan som i dag samarbejde på tværs og i fællesskab stille krav til kørselskontorer, der arbejder i deres

område. Tendensen går flere steder f.eks. i Sønderjylland, i retning af sammenlægning af kørselsområder til større sammenhængende områder, harmonisering af servicekrav og kvalitetskrav m.v.

- Kørselskontorerne gøres ansvarlige for den service, som de tilsluttede vogne skal levere. Det vil sige, at kørselskontorer skal fastlægge og garantere en servicekvalitet, herunder betjening af yderområder, men også eksempelvis vedrørende ventetider, compensation ved udeblivelse, rengøring af vognen, betalingsmåder mm. Betjeningspligten knytter sig til kørselskontoret og ikke den enkelte vognmand som sådan. Men derudover fastholdes rammerne for kørselskontorenes etablering og organisering som sådan.

Modellen giver således mulighed for en dialog mellem kommuner og kørselskontorer om kvalitet og service; herunder kravet om, hvordan såvel den geografiske dækning som rådighedsforpligtelsen udmøntes. Eksempelvis kan det med kørselskontorerne aftales at en vogn, der ønskes efter et givet tidspunkt, skal bestilles med en vis varsel i hele eller dele af kørselsområdet. På denne måde er det muligt at afstemme forventningerne til betjeningen hos den almindelige taxi-kunde med muligheden for en hensigtsmæssig planlægning på kørselskontoret. Løsningen sikrer desuden fortsat mulighed for, at kommunen har mulighed for aktivt at indtænke taxihvervet som et led i lokale transportstrategier og -planlægning.

Modellen kan kombineres og udvides med andre elementer, f.eks. en harmoniseret og forenklet klageprocedure, videre rammer mht. organiseringsform samt mulighed for tilslutning til flere kørselskontorer i forskellige dele af landet. Sidstnævnte vil eksempelvis, sammen med de stadig flere kommunale samarbejder på taxi-området, gradvist kunne medvirke til at løfte den geografiske forsyningspligt. Dermed vil modellen også kunne forbedre mulighederne for oprettelse af flere kørselskontorer indenfor samme områder.

### Boks 11.3 | Centrale elementer i modelskitse 1

#### *1. Tilslutningspligt til bestillingskontorer*

Ingen mulighed for dispensationer fra tilslutningspligten

#### *2. Servicekvalitet*

Kørselskontorerne sætter i dialog med kommunen rammerne for servicekvalitet og passagerrettigheder, herunder f.eks. betjening af yderområder

I modelskitsen forudsættes, at den nuværende tendens mod et stadigt større teknisk og administrativt samarbejde omkring bestillingskontorer fortsættes i de nye kørselskontorer samtidig med, at flere vognmænd tilsluttes kørselskontorer, således at prisen for at være tilsluttet et kontor er konkurrencedygtig for den enkelte deltager. Det forudsættes endvidere, at alle tilsluttede taxier har installeret moderne taxiteknologi.

I de fleste kommuner vil der være en nettotilgang til kørselskontoret, og det vil alt andet lige øge kørselskontorets muligheder for at forbedre servicen i kommunens yderområder.

Denne model kan implementeres uanset om antals- og geografibegrænsningen afskaffes eller ej.

I kommuner, hvor der er givet dispensationer, kan en tilslutningspligt dog bevirke, at de taxivognmænd, der i dag står uden for bestillingskontoret, vil overveje at indgive deres bevillinger, medmindre der blev åbnet op for, at de på et lavere blus kunne åbne et kørselskontor. Herudover er det vigtigt, at der skabes reguleringsmæssige rammer, som giver kørselskontorerne størst mulig tilskyndelse til at levere omkostningseffektivitet og god service i forhold til vognmændene. Eventuelt kan der også på dette område laves en overgangsordning, så de nuværende tilladelser får lov at løbe ud på de vilkår, de er givet.

Modellen bygger på et tæt samarbejde mellem kommunen og de stedlige kørselskontorer. Det vil som udgangspunkt fortsat være kommunerne, der godkender og fører tilsyn med kørselskontorerne, omend denne opgave i princippet også kan løftes af andre myndigheder. Et effektivt godkendelses- og tilsynssystem i en situation med større kørselskontorer, der dækker flere kommuner, kræver bl.a. en klar – men ikke nødvendigvis detaljeret – lovgivning på området. Ophævelsen af muligheden for at give dispensationer fra tilslutningspligten vil isoleret set give en anledning til en mindre administrativ forenkling. Alternativt kunne det overvejes at åbne op for mindre kørselskontorer for derigennem at øge konkurrencen.

Større og stærkere kørselskontorer giver mulighed for, at kørselskontorerne kan løse flere opgaver i sektoren inden for eksempelvis fastlæggelsen af servicekrav, forbrugerklager og implementeringen af ny teknologi.

Den teknologi, der anvendes i mange bestillingskontorer, foretager allerede i dag logning af en række data omkring den enkelte kundes tur – hvorfra og hvortil, antal kørte km, chauffør, pris, bestillingstidspunkt og afhentningstidspunkt m.m. Dermed er det tekniske grundlag til stede for, at kørselskontoret dels kan dokumentere en række forhold omkring den kvalitet, de leverer, dels et grundlag for at kunne definere en servicekvalitet. Det sidste vil være en fordel for kunderne i al almindelighed. Disse muligheder vil selvsagt kunne blive et væsentligt element i dialogen mellem kommunen og kontoret om den leverede service og kvalitet i taxibetjeningen og skabe grundlag for benchmark kørselskontorerne imellem.

Uanset de tekniske muligheder så er det dog stadig op til kørselskontoret at sanktionere den enkelte vognmand eller chauffør, hvis reglerne overtrædes. Med en i hovedsagen uændret regulering af kørselskontorerne, her især retten og pligten for en vognmand med en tilladelse til at være tilsluttet et kontor næsten uanset hvad, kan kørselskontoret dog stå over for problemer med at sikre en fuldstændig efterlevet kvalitet fra alle vognmænd. Der kan være udfordringer i forhold til sanktionsmulighederne. Det kan som tidligere nævnt overvejes, om udstedelsen af tilladelsen skal indeholde sanktionsmuligheder, hvis en række nærmere angivne vilkår ikke efterleves eventuelt, således at tilladelsen i yderste konsekvens kan inddrages.

Modellen kan evt. kombineres med en mulighed for, at der i helt særlige tilfælde åbnes op for, at kommunen får mulighed for at udbyde en koncession på al taxikørsel i kommunen, hvis taxibetjeningen i kommunen eller i dele af kommunen er meget dårlig eller ikke eksisterende, herunder fordi de omkringliggende kørselskontorer ikke uden videre ønsker at betjene kommunen. I koncessionsbetingelserne vil kommunen i så faldskulle specificere det ønskede serviceniveau.

En koncessionsmodel vil virke konkurrencebegrænsende, og der skal i givet fald opstilles restriktive betingelser, herunder at Trafikstyrelsen eller andre myndigheder skal godkende, at kommunen tager det pågældende instrument i brug. Det er desuden vigtigt at en evt. koncessionsmodel ikke kan anvendes spekulativt til at hæmme konkurrencen.

Med hensyn til virkningerne på konkurrencen, så er det netop i en situation, hvor der i praksis ikke er nogen konkurrence, at man kan overveje at tage dette instrument i anvendelse.

Det kan desuden overvejes at skabe mulighed for, at kommunen efter forhandling med de lokale vognmænd, kan åbne op for, at andre i særlige tilfælde og efter forudgående telefonbestilling eller aftale kan udføre en del af taxikørslen i tyndt befolkede områder.

## **Modelskitse 2. Kørselskontorer som virksomheder**

Set fra kundens synspunkt er det som nævnt allerede i dag ofte som om taxiudlejning købes hos bestillingskontoret. En model kan tage udgangspunkt heri og gøre de fremtidige kørselskontorer til egentlige selvstændige transportvirksomheder, som får ret til at etablere taxikørsel over hele landet. Der kan f.eks. være tale om en virksomhed som med udgangspunkt i, at de har et antal universaltilladelser, ønsker at udnytte disse til taxikørsel ved at etablere et kørselskontor.

I dagens situation er bestillingskontorenes forretningsmæssige aktiviteter langt hen ad vejen bundet af de lokale økonomiske foreninger af lokale taxivognmænd og den forholdsvis omfattende regulering i taxilovgivningen. I denne modelskitse 2 er det kørselskontoret som forretning, der står i centrum. Kørselskontorer vil kunne etableres som f.eks. egentlige aktieselskaber uafhængigt af de lokale økonomiske foreninger med de komplikationer, det kan give anledning til, og detailreguleringen reduceres i væsentligt omfang.

De udenlandske erfaringer med totalliberaliseringer af taximarkedet er ikke altid gode. Der vil derfor fortsat være behov for en vis regulering af området. Men sektoren kan tilføres et væsentligt dynamisk element, hvis man giver langt friere rammer for, at kørselskontorer kan etablere sig som forretningsorienterede virksomheder nationale, regionalt eller lokalt.

Som i model 1 er forudsætningen for at udføre almindelig taxikørsel, at man er tilsluttet et kørselskontor. Det er kørselskontoret, der definerer og garanterer den pris, kvalitet og service i den taxibetjening, man vil tilbyde offentligheden. Der gælder en tilsvarende servicekvalitet som i model 1.

Den detaljerede regulering af kørselskontorer som findes i taxilovgivningen i dag bortfalder. Det skal i højere grad være kørselskontorerne, der fastlægger service-målene ud fra forretningsorienterede overvejelser. Og endelig bliver det ikke muligt for myndighederne at foreskrive i hvilke områder, kørselskontoret skal drive virksomhed. Kommunerne kan indgå i forhandlinger med kørselskontorerne.

Modellen kan baseres på, at taxitilladelser fortsat alene kan udstedes til individuelle vognmænd, men til forskel fra i dag kan taxitilladelser eventuelt udstedes automatisk, hvis ansøgeren lever op til en række objektive kvalitetskrav. Det vil sige, man kan vælge at lade den obligatoriske lokale behovsvurdering og geografiske begrænsning i tilladelsen bortfalde.

Til forskel fra modelskitse 1 og situationen i dag, har den enkelte taxivognmand i modelskitse 2 ikke ret til at blive tilsluttet et kørselskontor. Det er kørselskontoret, der vælger de vognmænd, der passer i kontorets profil og forretningsfilosofi. Herved vil kørselskontoret få et stærkt instrument til at håndhæve den kvalitet, man ønsker at levere. Men omvendt forudsættes der fri etableringsret for vognmænd til selv at oprette et kørselskontor, givet at man opfylder betingelserne for et kørselskontor fastsat i lovgivningen.

Kørselskontoret må til gengæld ikke binde vognmændene på en unfair måde ift. opsigelsesvarsel, udtrædelsesvilkår eller andre vilkår. Vognmændene skal have gode muligheder for at forlade et kørselskontor, og konkurrencen mellem kørselskontorerne skal være så stærk som mulig, jf. ovenfor om marked og konkurrenceregulering.

Oprettelse af et kørselskontor kræver godkendelse i lighed med den godkendelse, der kræves for eksempelvis postvirksomheder og bilsynsvirksomheder. Det vil sige, at kørselskontoret skal angive hvilke kommuner, det ønsker at betjene, og som i modelskitse 1 følger der en betjeningspligt med retten til at drive kørselskontor. Det vil sige, at et kørselskontor kan være landsdækkende eller det kan alene være oprettet for at betjene en eller flere kommuner.

En variant af denne model kunne være, at der blev åbnet mulighed for at mindre vognmænd efter forhandling med kommunen kunne åbne mindre kørselskontorer med en begrænset åbningstid og med fokus på at betjene afgrænsede områder af kommunen eller bestemte tidsrum, eksempelvis weekender.

Modellen kan medføre flere større og landsdækkende kørselskontorer. I den modelskitse kan det være en udfordring at fastholde kommunalt forankrede maksimalpriser i de enkelte kommuner. Prispolitikken for de enkelte kørselskontorer kan derfor eventuelt defineres inden for rammerne af et landsdækkende maksimaltaksystem. Konkurrencen mellem kørselskontorerne vil dog formentlig betyde en større produkt- og prisdifferentiering end i dag.

Der kunne eventuelt være mulighed for, at en vognmand kan være tilsluttet flere kørselskontorer, svarende til at en busvognmand kan udføre trafik for forskellige trafikselskaber.

Modelskitse 2 vil i forhold til i dag i områder, hvor der allerede findes flere kørselskontorer, betyde en større konkurrence mellem kørselskontorerne.

I kommuner, hvor der i dag ikke er bestillingskontorer, vil der være mulighed for, at de kan blive dækket af et kørselskontor, der dækker et større geografisk område. Den geografiske dækning kan også øges gennem forstærket kommunalt samarbejde om betjeningsområder.

Antallet af taxier vil formentlig stige, hvis man afskaffer den lokale antalsbegrænsning, men det er ikke givet, at antallet af taxier stiger i f.eks. udkantsområder. Der vil derfor – som i modelskitse 1 – være behov for rammer for at kunne stille særskilte krav til udkantsbetjeningen og f.eks. betjeningen af befolkningsgrupper med særlige behov.

Kørselskontorene vil i model 2 få langt større frihedsgrader, men der skal fortsat kunne stilles visse grundlæggende krav om betjeningspligt. Kørselskontorenes ”pris” for øgede forretningsmæssige frihedsgrader kan således netop være øgede krav til deres betjening af udkantsområder.

Med de større frihedsgrader i erhvervet vil der formentlig være behov for en større tilsyns- og kontrolindsats samt en reel styrkelse af forbrugernes klageadgang.

- Kørselskontorer kan etableres som selskaber. Selskabet kan selv have tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring.
- Taxikørsel forudsætter tilslutning til kørselskontor.
- Serviceniveau fastlægges af kørselskontorerne ud fra forretningsmæssige overvejelser. Kommunen kan indgå i forhandling med kørselskontorerne, der arbejder i kommunen.
- Vognmænd har ikke ret til at blive tilsluttet et kørselskontor.
- Kørselskontorer skal godkendes på linje med postvirksomheder og bilsynsvirksomheder.



### **Modelskitse 3: Busmodel for taxikørsel**

Denne model tager udgangspunkt i den måde, den lokale og regionale bustrafik er organiseret på.

I dag opfattes trafikelskaberne som dem, der udfører buskørslen, selv om det rent faktisk er selvstændige vognmænd, der kører busserne i kontrakt med trafikelskabet. Vognmanden har tilladelse til at køre med bus, mens trafikelskabet har tilladelse til at køre offentlig servicetrafik i form af ruter.

Fremadrettet kunne tilladelser til erhvervmæssig personbefordring med personvogne følge den samme opdeling, som gælder for erhvervmæssig personbefordring med bus. Ændringen vil kræve, at ansvaret for service, kvalitet og kunderelationer tilladelsesmæssigt flyttes fra den enkelte vognmand til kørselskontorerne. På den måde skabes mulighed for, at vognmandstilladelsen/universal-tilladelsen alene skal varetage forhold omkring det at kunne udføre kørsel på professionel måde.

Erfaringerne med at deregulere den almindelige taxikørsel har ikke været gode i de lande, vi sammenligner os med. Der bør derfor fortsat være en regulering af kørselskontorerne adgang til at drive virksomhed. Forudsætningen for, at der kan gives borgerne mulighed for at få taxitransport på alle tider og steder er, at der fortsat er en regulering.

Da varetagelsen af opgaven med at regulere rammerne for borgernes adgang til taxibefordring er forankret i kommunerne, ligger opgaven med at udstede tilladelser og aftale servicebetingelserne for disse naturligt hos kommunerne. Kommunerne kan med fordel samarbejde om fælles taxikørselskontorer, hvilket allerede er undervejs flere steder.

Det er i modellen dog i modsætning til busområdet forudsat, at det ikke er kommunen, der har den økonomiske risiko ved taxikørsel.

Tilladelsen til at drive kørselskontor skal indeholde de krav, der skal være opfyldt, for at samfundet sikrer almindelige taxikunder en fornuftig betjening og pris.

Tilladelserne til kørselskontorer skal derfor indeholde en beskrivelse af, hvordan kørselskontoret bidrager til den af kommunen vedtagne servicedeclaration for taxikørsel med forhold som:

- Geografisk område for tilladelsen
- Betjeningstidsrum for kørsel / rådighedsforpligtelse
- Betjeningstidsrum for bestilling / rådighedsforpligtelse
- Maksimalkakster
- Betalingsmuligheder, herunder mulighed betaling i vogne med taximeter
- Antal vogne med taximeter
- Antal vogne med lift / trappemaskine / mulighed for at tilbyde barnestole

Det er kørselskontorets ansvar, at servicedeklarationen overholdes og kørselskontoret skal overfor kommunen kunne dokumentere, at servicedeklarationen overholdes. Det skal stå klart, at servicedeklarationen er minimumsbetingelser, og at manglende overholdelse i sidste instans vil betyde tilbagekaldelse af tilladelsen. En kommune skal give tilladelse til flere kørselskontorer, og kommunen skal ligestille kørselskontorerne, idet det er den samme servicedeklaration, de skal overholde. Den af kommunen vedtagne maksimalkakst må naturligvis ikke overskrides.

- Tilladelse til at drive kørselskontorer udstedes af kommunerne.
- Servicebetingelser aftales med kommunen.
- Detaljerede oplysninger om betjeningsomfang og kvalitet afgives til kommunen.
- Kørselskontorerne skal dokumentere at de overholder de aftalte service-mål.

## 12. Sammenfatning

Regeringen nedsatte i efteråret 2012 et udvalg om erhvervsmæssig personbefordring med personbiler.

Det fremgår af kommissoriet, at udvalgsarbejdet udspringer af dels et ønske om at sikre et rimeligt serviceniveau i hele landet, dels et ønske om at sikre lige konkurrencevilkår for kørsel på de forskellige tilladelsestyper. Endelig nævnes ønsket om en mere effektiv konkurrence inden for serviceerhvervene.

Udvalgets opgave defineres overordnet som:

*"Udvalgets arbejde skal resultere i konkrete forslag til en ændring af taxiloven, som samlet set tilgodeser et rimeligt serviceniveau for forbrugeren, mulighed for en fleksibel forretningsdrift for erhvervet og et hensigtsmæssigt offentligt indkøb af kørselsopgaver. Forslagene skal tage højde for en fortsat høj forbrugerbeskyttelse, minimering af skattesnyd og rimelige rammer for taxibetjening i yderområder."*

Udvalget skal ifølge kommissoriet bl.a. belyse:

- Muligheden for en mere fleksibel forretningsdrift på tværs af taxi, limousine, sygetransport og offentlig servicetrafik, herunder afgiftsspørgsmål.
- Se på rammevilkårene for taxi, herunder antalsbegrænsning, geografisk begrænsning, rådighedsforpligtelse og mulighed for organisering i selskabsform med henblik på eventuelt at indføre en "universaltilladelse".
- Se på muligheden for at fastsætte obligatorisk tilslutning til et bestillingskontor, således at reguleringens genstand bliver bestillingskontorerne i stedet for som i dag den enkelte vognmand. Det skal overvejes, om der herved vil være et større incitament til at imødekomme forbrugerne og servicere markedet bredt – både geografisk og rådighedsmæssigt – samt om der kan opnås en øget konkurrence mellem bestillingskontorer med henblik på billigere tilslutningsafgifter.
- Se på, hvordan der kan sikres en passende tilgængelighed af taxier, herunder geografisk.

Udvalget har analyseret såvel sektorens som branchens udvikling, samt de udfordringer og perspektiver, man står overfor. En væsentlig del af dette har været at tilvejebringe en grundig gennemgang af det gældende lovgrundlag, og hvorledes dette fungerer i praksis. Udvalget har på dette grundlag afdækket fordele og ulemper ved modeller for en modernisering af reguleringen.

## 12.1 Udviklingstendenser og sektorens udfordringer og muligheder

Erhvervmæssig personbefordring er kørsel, der udføres professionelt af en person eller virksomhed mod betaling. På vejtransportområdet drejer det sig især om taxikørsel og buskørsel. Det er en vigtig del af det samlede transportsystem og en helt grundlæggende forudsætning for mange menneskers mobilitetsmuligheder.

Taxikørslen bidrager til at få det samlede transportbehov til at hænge sammen for den enkelte borger. Dette kan eksempelvis være ved kørsel i ydertimer eller i geografiske områder, hvor der ikke er adgang til kollektiv trafik, som led i at få arbejdsdagen til at hænge sammen eller hvor det er for besværligt i den konkrete situation at komme frem på anden måde, f.eks. hvis man ikke har adgang til kollektiv trafik eller egen bil.

Dertil kommer, at taxierne bidrager til at løse en række uundværlige transportopgaver for borgere med særlige behov, som i mange tilfælde ikke har noget realistisk transportalternativ.

*Taxiloven* omfatter erhvervmæssig personbefordring i køretøjer indrettet til befordring af indtil 9 personer, føreren medregnet. For at udføre erhvervmæssig personbefordring kræves der tilladelse. Der er i dag fire tilladelsestyper for erhvervmæssig personbefordring indenfor taxiloven: taxitilladelse til almindelig taxikørsel, limousinetilladelse, tilladelse til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik.

Taxikørsel er derfor en samlebetegnelse for såvel almindelig taxikørsel, hvor en borger præjer en taxi på gaden eller ringer efter en vogn hos bestillingskontoret, som en række mere specialiserede kørselsopgaver for f.eks. virksomheder, sygehuse, kommuner og andre offentlige institutioner.

I *busloven* omfatter erhvervmæssig personbefordring rutekørsel og anden form for buskørsel end rutekørsel. Kørslen skal udføres i et dansk indregistreret køretøj, som er indrettet til befordring af mere end ni personer, føreren medregnet.

Busloven opererer med en enkelt tilladelsestype, nemlig tilladelse til erhvervmæssig buskørsel. Hvis virksomheden derudover ønsker at udføre rutekørsel, dvs. regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, kræves tilladelse til rutekørsel i henhold til trafikselskabsloven eller kontrakt med et trafikselskab omfattet af trafikselskabsloven.

Der er i udvalgets arbejde især fokuseret på erhvervmæssig personbefordring i personbiler med op til 9 personer. På en række områder er der imidlertid trafikale og organisatoriske grænseflader og sammenhænge til busområdet. Ændringer på taxiområdet kan derfor ikke analyseres og vurderes helt uafhængigt af busområdet.

### 12.1.1 Lovgivning og regulering på området

Inden for store dele af transportsektoren er der i de seneste årtier gennemført en betydelig deregulering og markedsåbning, som i høj grad er initieret af indførelsen af fælles europæiske regler i EU-regi, herunder særligt for de grænseoverskridende transportformer. Det gælder blandt andet på markederne for godstransport på landevej, jernbanetransport, bustransport og luftfart. Indtil videre har taxiområdet ikke været omfattet af en sådan deregulering og markedsåbning fra EU's side

Som hovedregel har der været en række gevinster ved disse markedsåbninger og dereguleringer, bl.a. i form af et mere varieret udbud og lavere priser for forbrugerne. Luftfarten er blot ét synligt eksempel på, hvordan en markedsåbning og modernisering af reguleringen har skabt helt nye muligheder for kunderne i form af langt flere rejsemuligheder, nye produkter og lavere priser. Udviklingen på luftfartsområdet har også skabt grundlag for helt nye operatører på markedet, men har i sagens natur ikke været uden konsekvenser for de hidtidige operatører.

En sådan udvikling har ikke fundet sted på taxiområdet, hvor man i visse tilfælde nærmere er gået i retning af mere regulering fremfor mindre. Det betyder dog ikke, at konkurrencen mellem vognmændene i dag er fraværende.

Reguleringen af taxiområdet omfatter imidlertid både begrænsninger i adgangen til markedet i form af et komplekst tilladelsessystem, begrænsninger i antallet af taxier, geografiske begrænsninger, begrænsninger i virksomhedsformen, maksimalpriser, uddannelseskrav, krav til virksomhedernes økonomi og en række tekniske krav til branchen.

Reguleringen er således usædvanlig omfattende og kompleks sammenlignet med andre erhverv i Danmark.

På den anden side er der en sammenhæng mellem de forskellige reguleringsmekanismer og deres respektive formål, som gør, at man ikke uden videre kan fjerne én reguleringsmekanisme uden at være opmærksom på konsekvenserne for andre dele af reguleringen. Eksempelvis er den nuværende antalsbegrænsning en medvirkende årsag til, at virksomhederne skal drives som personligt ejede virksomheder. Det vil derfor være vanskeligt isoleret at lave om på enten antalsbegrænsningen eller selskabsformen uden at tage højde for denne sammenhæng.

Reguleringen af den almindelige taxikørsel har bl.a. baggrund i, at den enkelte taxikundes "købermagt" overfor den enkelte vognmand er lav. Det skyldes, at forbrugeren har svært ved at vurdere, hvilken kvalitet der købes og til hvilken pris. Kunden kan først bedømme forholdet mellem pris og kvalitet, når turen er kørt. Disse relationer mellem kunden og vognmanden er en del af begrundelsen for reguleringen af den almindelige taxikørsel. En del af reguleringen er dog også udtryk for beskyttelse af den enkelte vognmand og et ønske om ordnede forhold i branchen. For eksempel har tilslutningspligten til et bestillingskontor således medført en række regler, såsom ligefordelingsprincippet og klagemuligheder til myndighederne.

Hvem der kan få en tilladelse og de betingelser, der skal opfyldes for at få en tilladelse, er forskellige for hver af de fire tilladelsestyper inden for taxilovgivning. Derudover er især den almindelige taxikørsel præget af en række særlige bestemmelser om hvordan tilladelsesindehaveren skal drive sin forretning. Disse bestemmelser giver både fordele og en række forretningsmæssige ulemper for den enkelte vognmand og kan påvirke konkurrencesituationen ift. de øvrige tre tilladelsestyper. Der er dog i dag konkurrence mellem vognmændene på de enkelte delmarkeder.

Med en taxitilladelse kan man køre almindelig taxikørsel inden for den kommune, der har udstedt tilladelsen, medmindre flere kommuner har sluttet sig sammen til et tilladelsesområde, som det kendes fra Hovedstadsområdet. Der er en tendens til, at kommuner i stigende grad arbejder sammen på tværs af kommunegrænser.

Der stilles også krav om, at tilladelsesindehaveren som hovedregel skal være tilknyttet et bestillingskontor, og branchen er underlagt et maksimalprissystem, som er forskelligt fra kommune til kommune. Hertil kommer, at der er knyttet en rådighedsforpligtelse døgnet rundt til en taxitilladelse.

En almindelig taxitilladelse giver adgang til alle former for taxikørsel i taxilovens forstand, dvs. til – udover almindelig taxikørsel – også at udføre sygetransport, limousinekørsel og offentlig service trafik. En tilladelse til sygetransport giver kun adgang til at udføre sygetransport. Tilsvarende gælder for tilladelser til limousinekørsel og tilladelse til offentlig servicetrafik.

Reguleringen lægger en række begrænsninger på branchens mulighed for at udvikle sig og konkurrere på lige vilkår. En så omfattende regulering er langt mere vidtgående end for andre erhvervsområder på transportområdet, hvor man i langt højere grad alene regulerer adgangen til erhvervet gennem eksempelvis vandelsmæssige og uddannelsesmæssige krav, mens konkurrencen på markedet er fri, og det er op til den enkelte gennem sin dygtighed at klare sig godt.

I forhold til selskabsformen skaber kravet om personligt ejede virksomheder i kombination med antalsbegrænsningen en udfordring for virksomhedernes udvikling, og er i praksis en betydelig barriere for vækst.

Overordnet har de mange tilladelsesformer i lovgivningen en række fællestræk, men der er også væsentlige forskelle i den regulering, de er underlagt. Dette skaber en manglende fleksibilitet på tværs af tilladelsesformer og risikerer at give en u hensigtsmæssig konkurrencesituation, når tilladelsestyper, der er sat overfor forskellige krav, konkurrerer på de samme delmarkeder.

Der er således betydelig fokus på balancen mellem rettigheder og pligter for hver af de fire tilladelsestyper.

Der er utvivlsomt grundlag for en forenkling og modernisering af taxilovgivning, men det kræver en balanceret tilgang, og erfaringerne fra udlandet viser, at meget omfattende dereguleringer er forbundet med en række udfordringer, jf. kapitel 9, herunder fordi der på flere måder er tale om en særlig branche.

### 12.1.2 Udviklingen i sektoren

Taxierhvervet tæller i dag i størrelsesordenen 2.800 virksomheder, godt 6.000 fuldtidsbeskæftigede og har en årlig omsætning på omkring 5 mia. kr. Hver dansker kører i gennemsnit 70 kilometer i taxi hvert eneste år.

Det samlede antal personbiler, der udfører erhvervsmæssig persontransport dvs. sygetransport, limousinekørsel, offentlig servicetrafik og almindelig taxikørsel, har igennem de seneste ti år ligget på omkring 7.000 biler. Der har siden år 2000 været en tilbagegang i antallet af almindelige taxier på små 1.000, mens antallet af biler med tilladelse til offentlig servicetrafik er steget næsten tilsvarende.

Denne udvikling afspejler, at det offentlige planlægning og indkøb af skræddersyet, lovpligtig persontransport i højere og højere grad bliver varetaget professionelt af trafikelskaberne i form af Flextrafik.

Tidligere blev indkøbene i højere grad varetaget af kommuner, og de regionale myndigheder og de lokale taxivognmænd var hovedleverandører af kørslen. Kørslen blev endvidere ofte indkøbt separat af den enkelte medarbejder i de forskellige forvaltninger uden koordination af det samlede indkøb. Taxivognmænd er stadig en væsentlig leverandør af kørsel til Flextrafik, men vogne med dedikerede tilladelser til at køre offentlig servicetrafik for trafikelskaber har vundet markedsandele på dette område. Set fra myndighedernes side har der være tale om en nødvendig udvikling på transportmarkedet, hvor de offentlige transportkøbere har kunnet nedbringe udgifterne til transport.

Denne udvikling har accentueret en diskussion om, hvorvidt de vilkår, der gælder for de enkelte tilladelsestyper i taxiloven, forvrider konkurrencen på markedet for offentlig indkøbte og betalte kørsler.

Det er i sagens natur ikke i sig selv et problem, hvis der kommer flere vogne med tilladelse til at køre offentlig servicetrafik, men det er en udfordring for trans-



portsystemet som helhed, hvis dette systematisk sker på bekostning af antallet af almindelige taxier, som kan løse de generelle kørselsopgaver i samfundet.

På den anden side er det naturligt og nødvendigt, at de offentlige transportkøbere gennem effektive udbud udnytter de muligheder, der er på transportmarkedet til at sikre transportopgaverne udført til den bedst opnåelige pris. Dette hensyn er blevet skærpet i takt med, at presset på de offentlige finanser er taget til gennem de seneste år.

Kørsel på kontrakt med det offentlige udgør hele omsætningen for de vognmænd, der kører på grundlag af tilladelser til offentlig service trafik, en meget stor del af omsætningen for sygetransportvirksomheder, i gennemsnit godt 50 pct. af omsætningen hos de almindelige taxier (ifølge oplysninger fra Dansk Taxiråd) og en meget lille del for limousinevognmænd.

De offentlige kørselsordninger udgør således en vigtig hjørnesten i det samlede taxierhvervs økonomi i bred forstand. Det gælder særligt udenfor de store byer, mens taxier i de store byer i højere grad baserer deres indtjening på den almindelige taxikørsel.

### 12.1.3 Udviklingen i andre lande

Buskørslen og den øvrige erhvervmæssige personbefordring er i betydeligt omfang reguleret gennem EU. Reguleringen af taxikørslen er derimod fortsat et nationalt anliggende for de enkelte lande.

Udvalget har derfor i arbejdet undersøgt reguleringen af den traditionelle taxikørsel i en række andre lande, jf. kapitel 9. Det er sket dels gennem en spørgeskemaundersøgelse udsendt til samtlige EU-lande. Svarene viser, at området også er tæt reguleret i andre lande, men der er en række eksempler på større reformer i Holland, Sverige og Irland.

Udvalget har derfor set særligt på Holland og Sverige mhp. at lære af deres erfaringer og undgå de u hensigtsmæssige konsekvenser, som i disse tilfælde har vist sig som følge af større reformer og åbning af taximarkedet, og som også har ført til efterfølgende justeringer af lovgivningen.

Den overordnede læring fra disse cases er, at dereguleringen har forøget antallet af taxier og reduceret ventetiden. Gennemskueligheden af taximarkedet er dog på visse områder blevet mindre for forbrugerne, hvilket har medvirket til et øget behov for tilsyn og kontrol i kølvandet på reformen.

I både Sverige og Holland har man efterfølgende justeret lovgivningen i lyset af erfaringerne. I begge lande har været tale om et regimeskift i form af en omfattende deregulering af området. Det peger på, at der ved en ændring af taxilovgivningen i Danmark bør indbygges en evaluering af- og en revisionsklausul i lovgivningen.

Uanset at der har været udfordringer i kølvandet på andre landes konkrete ændringer af reguleringen, så er det ikke et argument for at bevare status quo.

#### Boks 12.1 | Centrale erfaringer fra deregulering i Sverige og Holland

*Sverige* ophævede med deres reform bl.a. antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning, og gav mulighed for fri prisdannelse, dog med krav om forbedret prisinformation. Holland ophævede antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning, og der blev indført maksimaltakster frem for faste takster. Fælles erfaringerne fra disse to lande viser:

- At en ophævelse af antalsbegrænsningen medfører en øget tilgængelighed og en lavere ventetid. I både Holland og Sverige er udbuddet af taxier steget som følge af dereguleringen især i de større byer.
- Taksterne er således siden dereguleringen steget mere end forbrugerprisindekset.
- At de nye aktører, der indtræder på taximarkedet primært er enkeltvognmænd, som udfører gadekørsel, mens de eksisterende aktører primært kører bestillingskørsel.
- At krav til tydelig og klar prisinformation til forbrugerne er nødvendig for at sikre gennemsigtighed.
- At kvalitative krav til vognmænd, chauffører og taxier er vigtige, når antalsbegrænsningen ophæves. Således har der både i Sverige og Holland været problemer med udisciplinerede chauffører.
- At regelforenklinger medfører et øget behov for forbrugerbeskyttelse, kontrol og tilsyn.

## 12.2 De centrale aktører i sektoren

Taxierhvervet har traditionelt været domineret af relationen mellem kunderne og vognmanden og hans chauffører. Men i de senere år har taxibestillingskontorerne og trafiksekskaberne fået stadig større betydning for branchen som helhed. Samtidig har kommunerne en række centrale roller på området som både administratører i forhold til lovgivningen og som trafik købere. Branchen er i forandring, og det kommer til udtryk i forskydninger mellem de centrale aktører og deres fokus.

### 12.2.1 Bestillingskontorenes stigende betydning

*Bestillingskontorets* hovedopgave er døgnet rundt at modtage og formidle bestillinger på taxikørsel. Bestillingskontoret kan etablere en vagtordning, som kommunalbestyrelsen kan pålægge de tilsluttede tilladelsesindehavere at følge. Kontorerne har visse sanktionsmuligheder overfor vognmænd. Der kan være tale om midlertidig udelukkelse fra at modtage bestillinger, pålæg af disciplinærbod eller eksklusion.

Taxier tilsluttet et bestillingskontor skal være afmærket med kontorets navn og telefonnummer, og bestillingskontorer fremstår i praksis overfor omverdenen som selvstændige virksomheder. Taxivirksomhederne kan således ikke selv modtage og udføre bestillinger på kørsel udenom bestillingskontoret og dermed tilrettelægge kundebetjeningen eller f.eks. anvende andre teknologiske løsninger, end dem, som bestillingskontoret har valgt. Dette er konsekvens af pligten til at være medlem af et bestillingskontor, og al kørsel skal derfor fordeles ligeligt, jf. ligefordelingsprincippet i taxilovgivningen (standardvedtægten for bestillingskontorer).

Ift. de større udbud spiller bestillingskontorerne i dag en væsentlig rolle i at koordinere disse mellem vognmændene, idet man derigennem kan få den fornødne volumen til at deltage i de konkrete udbud.

I Hovedstadsområdet er der sket en koncentration af bestillingskontorer. I resten af landet er bestillingskontoret, forstået som telefonbetjeningen, kommunikationen med vognene, softwaren til allokering af kørslen, afregning og opkrævningsfunktionen, mange steder flyttet fra lokalområdet og tilknyttet et andet bestillingskontors faciliteter på disse områder.

De nuværende teknologiske muligheder gør det således muligt at fungere som bestillingskontor også i andre geografier end der, hvor man fysisk er til stede. Stordriftsfordele på dette felt har ikke alene gjort det muligt at reducere prisen som vognmanden betaler for at være tilsluttet et bestillingskontor (pladslejen), men teknologien er også ved at ændre hele landskabet på området mere grundlæggende. Der er således i dag allerede en betydelig dynamik og forretningsudvikling i erhvervet drevet frem først og fremmest af de store bestillingskontorer.

Eksemplerne dækker såvel franchising-samarbejder mellem bestillingskontorer eller rettere mellem vognmændene, der ejer kontorene, som simpelt teknisk samarbejde på tværs af landet. I Hovedstadsregionen har der været tale om egentlige fusioner. Bestillingskontorene får således helt overordnet en stadigt større rolle i sektoren.

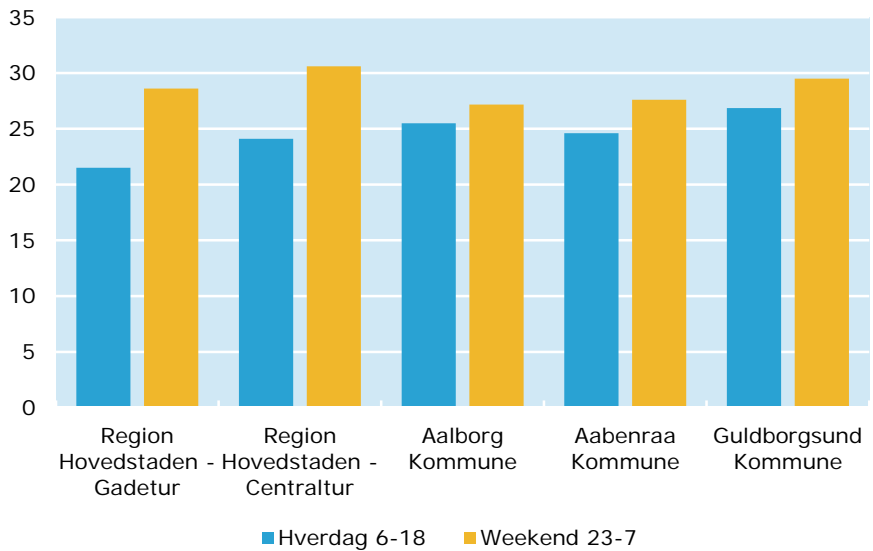
### 12.2.2 Kommunens muligheder og beføjelser

Taxiloven indeholder i dag en række bemyndigelser, der skal udfyldes af den enkelte kommune. Det gælder bl.a. fastlæggelsen af antallet af tilladelser, dispensationer til tilslutningspligten til bestillingskontorer, fastlæggelse af maksimaltakster, klagesagsbehandling, herunder tilbagekaldelse af tilladelser, godkendelse af vedtægter for bestillingskontorer mv. Flere kommuner har efterspurgt stærkere sanktionsmuligheder.

Udover direkte pålæg kan kommunerne påvirke trafikbetjeningen i den enkelte kommune ved bl.a. at godkende særlige takssystemer, der giver taxivognmændene et økonomisk incitament til at sikre betjeningen i f.eks. yderområder. Taksterne er højere i aften- og nattetimerne, og i visse områder har vognmændene fået tilladelse til at opkræve et særligt tillæg ved at betjene yderområder. Men prisen for en taxitur varierer dog forholdsvis lidt mellem kommuner uden for Hovedstadsområdet.

De forskellige instrumenter giver den enkelte kommune mulighed for at tage hensyn til de lokale forhold og prioriteter. Taxiområdet er en forholdsvis beskedne opgave i den enkelte kommunes samlede opgaveportefølje. Det er ikke et område, der nødvendiggør stor bevågenhed i den daglige drift. Mellem 30 og 45 pct. af kommunerne tilkendegiver, at de i løbet af de seneste 3 år har drøftet betjening af yderområder.

Figur 12.1 | Gennemsnitlig kilometerpris – Turlængde 5km – lille taxivogn



Anm: Beregningerne af kørselspriserne er baseret på en taxitur på 5 km og at der i løbet af turen er 2 minutters ventetid forårsaget af lyskryds mv.

En gennemgang af en række udvalgte kommuners konkrete administration af området viser, at administrationen meget ofte sker i tæt samarbejde med de lokale taxivognmænd, især hvad angår antallet af tilladelser. Nogle steder er samarbejdet i form af en systematisk dialog mellem aktørerne.

Mange kommuner overvejer, hvordan de gennem samarbejde kan løfte og udvikle administrationen af taxiopgaverne og den løbende lokale dialog med erhvervet om service og kvalitet, ligesom samarbejdet kan føre til sammenlægning i større kørselsområder. Endelig giver det mulighed for synergi med taxierhvervet i tilrettelæggelsen af lokale transportstrategier og -planlægning.

Udover den direkte rolle i administration af taxiloven, så påvirker kommunen også branchen gennem de kommunale kørselsopgaver, der udbydes enten af kommunen selv eller varetages af trafikelskaberne mhp. at indgå i deres samlede kørselstilrettelæggelse.

### 12.2.3 Trafikselskaber

Trafikselskaberne spiller en større og større rolle på området, idet regioner og kommuner mange steder lægger en stor del af deres lovpligtige individuelle kørsel over i trafikselskaberne, der således kan udbyde større kørselsopgaver i Flextrafik og dermed sænke omkostningerne gennem en bedre koordinering af kørselsbehovene.

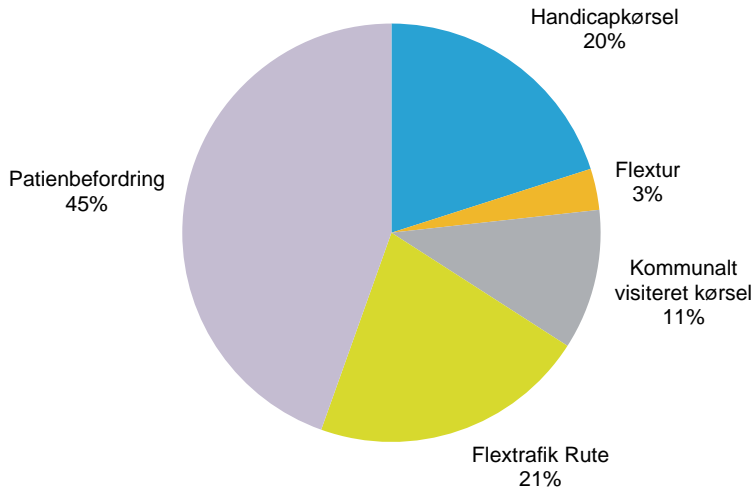
Flextrafik er trafikselskabernes tilbud om individuel præget transport. I modsætning til traditionel kollektiv trafik foregår transporten typisk fra dør-til-dør. Transporten er således i en vis udstrækning tilpasset den enkelte kundens ønske om tid og sted for afhentningen.

Flextrafik blev udviklet i 1990'erne med støtte fra statslige puljemidler for at minimere omkostningerne ved den lovpligtige individuelle handicapkørsel samt erstatte dyre tomme busser med mere målrettede og billigere tilbud i tyndt befolkede områder og på tider af døgnet, hvor efterspørgslen er lav. Flextrafik søger at nedbringe transportomkostningerne ved at koordinere kørslen så flere så vidt muligt kører sammen, og at færrest mulige vogne bliver anvendt til at varetage en given efterspørgsel.

Trafikselskabernes Flextrafik består af 5 typer af kørsel.

1. *Handicapkørsel*. Fritidskørsel for bevægelseshæmmende, som ikke er i stand til at benytte sig af traditionel kollektiv trafik.
2. *Flextrafik Rute*. Fast rutekørsel af personer med fysisk og psykisk handicap
3. *Patientbefordring*. Kørselsordning for personer, der er ramt af sygdom, og som ikke har mulighed for at benytte den traditionelle kollektive trafik for at komme på sygehuset.
4. *Kommunalt visiteret kørsel*. Kørselsordning rettet mod borgere, der skal til læge eller speciallæge, og som ikke er i stand til at benytte sig af traditionel kollektiv trafik.
5. *Flextur*. Flextur er åben for alle og fungerer som et supplement til den traditionelle rutebundne kollektive bustrafik. Kørslen foregår fra adresse til adresse. Kunden skal bestille kørslen 2 timer i forvejen. Det er den enkelte kommune, der beslutter om Flextur skal være en del af det kollektive trafiktilbud i kommunen. Næsten alle kommuner er tilmeldt Flextur. Egenbetalingen varierer mellem 24 kr. og 70 kr. afhængigt af den kommunale støtte.

Figur 12.2 | Kommuner og regioners direkte udgifter til Flextrafik i 2012



Kilder: Movia, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab

De vogne, der udfører kørslen, kører på kontrakt med trafikselskabet og får timebetaling.

Vognmænd med en taxi-, bus-, eller OST-tilladelse opfylder betingelserne for at udføre kørsel indenfor de fem ordninger i Flextrafik. En del vogne er udstyret med det nødvendige materiel til at medbringe brugere med kørestol.

Inden for Flextur, patientbefordring og kommunalt visiteret kørsel står almindelige taxitilladelser for ca. 55 pct. af det samlede antal ture, mens tilladelser til offentlig servicetrafik (OST) varetager omkring 40 pct. og bustilladelser står for mindre end 5 pct. I den faste rutekørsel står OST-tilladelser derimod for ca. 55 pct. af kørslen, mens taxitilladelser varetager ca. 35 pct. og bustilladelser står for ca. 15 pct. af kørslen.

#### 12.2.4 Den almindelige taxibrugers perspektiv

Forbrugeren er omdrejningspunktet for serviceydelsen almindelig taxikørsel, idet ydelsen er til for dem. Forbrugeren skal kunne anvende alle taxier trygt og under sikre forhold. Endvidere skal det være muligt at identificere chaufføren og enkelt at klage over en utilfredsstillende behandling.

Det skal være muligt at få adgang til en taxi indenfor rimelig tid. Det gælder også for udkantsområder og i spidsbelastningsperioder som f.eks. helligdage, week-ender og aftener, i det omfang det er muligt. Herudover skal særlige gruppers behov dækkes, f.eks. forældre med småbørn, der kræver særlige autostole, cykelbruger, der kræver beslag og gangbesværede, der kræver assistance.

Forbrugeren skal kunne stole på, at en aftale om taxikørsel overholdes, og at der er en god skik i taxibranchen, f.eks. at der vælges den korteste/ hurtigste rute, og at der køres forsvarligt. Endvidere skal bilen være ren og pæn og priserne skal være gennemskuelige og forudsigelige.

For brugere med særligt behov – eksempelvis mennesker med et handicap – kan taxien være en helt afgørende forudsætning for at bevæge sig rundt, og have en sikkerhed for, at man kan deltage i eksempelvis fritidsaktiviteter.

For borgere i yderområder, hvor den kollektive trafik er mindre finmasket, kan taxien potentielt spille en større rolle i borgerens mulighed for at transportere sig, såfremt man ikke har bil. På landsplan er bilrådigheden i landdistrikter og i små byer op til 1000 indbyggere voksende og højere end andre steder. Men godt 20 pct. af familierne i disse områder har ikke rådighed over bil.

Forbrugerrådet gennemførte i april 2009 via deres forbrugerpanel en undersøgelse af den almindelige taxikørsel i Danmark, dvs. den del af taxikørslen, der ikke køres i kontrakt med det offentlige.

Af undersøgelsen fremgår det at knap 60 pct. af befolkningen i løbet af et år bruger taxi, medens godt 40 pct. ikke har brugt taxi i det seneste år. Det fremgår endvidere af undersøgelsen, at 10 pct. af brugerne er højfrekvente brugere, dvs. som enten bruger taxi flere gange om ugen eller flere gange om måneden.

Når man har brug for en taxi bestiller 2/3 af brugerne taxien pr. telefon, mens kun hver 10. som oftest hyrer taxien på gaden. Små 20 pct. hyrer lige ofte pr. telefon eller på gaden.



## Boks 12.2 | Taxikørsel og delmarkeder

Taxikørsel er dør til dør-kørsel. Kørslen baseret på en taxitilladelse kan deles op i forskellige delmarkeder som i det væsentlige er karakteriseret ved relationen mellem køber og sælger, og ved hvordan prisen fastsættes.

Gadetursmarkedet: Kunden vælger ikke taxien som én blandt flere, men præjer taxien som taxi. Prisen for turen bliver fastsat af taxametret, og der sker en direkte afregning mellem kunde og taxi. Relationen mellem køber og sælger er typisk en éngangsforeteelse.

Holdepladsmarkedet: Her har kunden i teorien mulighed for at vælge blandt vognene på holdepladsen. I praksis håndhæves first in first out-princippet af taxierne i rækken. De øvrige forhold er som for gadetursmarkedet.

Bestillingsmarkedet: Her vælger kunden at bestille en vogn via telefon, internet eller en app. Kunden vælger bestillingskontoret frem for en bestemt vogn. Prisen for turen bliver typisk fastsat af taxametret. Visse faste lange ture som f.eks. lufthavnsture bliver nogle steder tilbudt til en fast pris under taxameter-taksten. I andre lande er der et større antal ture, som kan bestilles via internet og hvor prissætningen er dynamisk. Aftalen mellem kunde og chauffør indgås via nettet, og kunden får en skriftlig bekræftelse på transporten og den aftalte pris. Storkunder har mulighed for at forhandle en (loyalitet)s rabat, især i områder med konkurrerende bestillingskontorer.

Kontraktkørsel med trafikselskaber: Her indgås transportaftalen ikke om en konkret tur, men om at udføre de tilbudte ture i et vist tidsrum. Betalingen er pr. time og aftalt på forhånd mellem trafikselskab og bestillingskontor eller mellem trafikselskab og den enkelte vognmand i områder uden bestillingskontor. Passageren vælger hverken vogn eller bestillingskontor og betaler, bortset fra flexture, ikke direkte for turen. I den udstrækning, det er muligt, forsøger trafikselskabet at udnytte den indkøbte vognkapacitet ved at koordinere kørslen. Det vil sige, at der er tale om dør til dør-transport med mulighed for omvejskørsel. Taxier har her mulighed for at udføre kørsel i området dækket af trafikselskabet og uden for det område, hvortil tilladelsen er udstedt.

### 12.2.5 Chaufførerne – branchens ansigt udadtil

Chaufførerne har en central rolle i og med, de har den direkte kundekontakt, og dermed er de med til at skabe rammerne for den samlede oplevelse af taxituren og servicen i forbindelse med den enkelte tur.

Det hænder, at kunderne har en dårlig oplevelse med chauffører, men samtidig oplever chaufførerne også at blive generet af kunderne eller stå overfor trusler om vold. Dette er en udfordring for såvel det fysiske som psykiske arbejdsmiljø.

Arbejdsmiljø og lønvilkår er derfor et centralt tema i forbindelse med overvejelser om ændringer af reguleringen på området.

### 12.2.6 Vognmanden

Reguleringen gennem taxiloven skal medvirke til at sikre fair og effektiv konkurrence og ikke skabe unødvendige barrierer for at vognmændene kan drive en ordentlig forretning.

Størstedelen af vognmændene, der opererer med en tilladelse efter taxiloven, har i dag en almindelig taxitilladelse. En almindelig taxitilladelse giver tilladelse til at udføre al slags kørsel reguleret i taxiloven. Det giver alt andet lige de største forretningsmæssige muligheder.

Gruppen af vognmænd, der udelukkende kører med en tilladelse til at udføre offentlig servicetrafik, har dog som nævnt været i fremgang de senere år.

## 12.3 Taxibetjeningen i byen og på landet

Taxibetjeningen i forskellige dele af landet er karakteriseret ved at skulle fungere under ret forskellige vilkår. Det gælder særligt, når man betragter taxikørsel på landet eller i yderområder og taxikørsel i byerne.

En udtrykt bekymring bl.a. i erhvervet er betjeningen af tyndt befolkede områder, hvor der er peget på en nedgang i antallet af "landtaxier".

## Boks 12.3 | Antallet af taxier

Der findes to kilder til opgørelsen af antallet af taxier. Den ene kilde er det digitale motorregister (DMR). Da beskatningen af taxier baseres på optagelse i DMR vurderes det, at opgørelsen af antallet af taxier giver et retvisende billede på baggrund af denne kilde. Fordelen er endvidere, at Danmarks Statistik månedligt opgør antallet af taxier.

Den anden kilde er antallet af tilladelser udstedt af kommunerne. Da der er en udnyttelsespligt svarer antallet af tilladelser til antallet af taxier. Denne kilde har den fordel i forhold til DMR, at man kan se, hvor i landet taxierne bliver brugt. Kommunerne foretager imidlertid ikke en samlet opgørelse af antallet af tilladelser. Trafikstyrelsen har i 2009 og 2012 fået foretaget en spørgeskemaundersøgelse af kommunalt udstedte taxitilladelser.

I rapporten bruges Danmarks Statistiks oplysning om antallet af taxier når det gælder udviklingen i det samlede antal taxier, medens Trafikstyrelsens spørgeskemaundersøgelser bruges, når det handler om den geografiske fordeling af tilladelser.

En del af forklaringen på nedgangen i den såkaldte landtaxi ligger i den seneste kommunalreform, der trådte i kraft i januar 2007, hvor tidligere landkommuner blev del af en større kommune og taxier dermed også fik et større kørselsområde. Dermed dækker taxier, der før kunne karakteriseres som landtaxier, bredere end tidligere, men det betyder ikke nødvendigvis, at de er forsvundet.

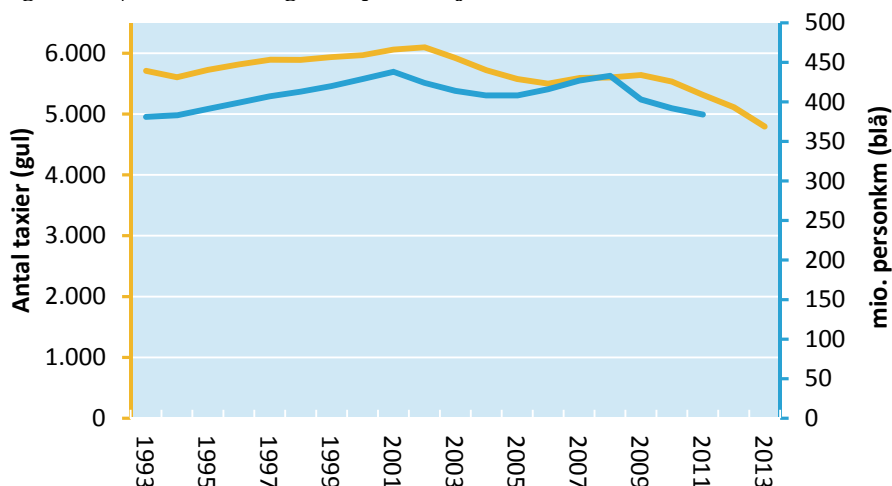
En anden væsentlig forklaring på nedgangen i perioden er utvivlsomt den økonomiske krise, der har været gennem perioden. De svage konjunkturer har derfor ramt taxi-erhvervet som det er tilfældet i mange andre brancher.

Endelig er udviklingen i Flextrafikken, hvor en del af kørslen udføres på baggrund af en tilladelse til offentlig servicetrafik, en del af forklaringen på nedgangen i antallet af taxier

Statistikken viser, at antallet af almindelige taxier steg fra 1994 til 2002, hvorefter det faldt frem mod 2007. Efter kommunalreformen trådte i kraft var der en beskedent vækst i et par år, hvorefter antallet af almindelige taxier faldt frem mod

i dag. Målt i forhold til 2000 er der sket et fald på omkring 15-20 pct. over hele landet.

Figur 12.3 | Antal taxier og transportarbejdet med taxi



Antallet af taxier er imidlertid en meget grov indikator for kvaliteten af taxibetjeningen i en kommune. Et mere retvisende billede kan man få ved at se på den faktiske benyttelse af taxier i kommunerne.

På baggrund af et udtræk af det totale antal kørsler fra udvalgte kommuner i april måned 2013 repræsenterende forskellige kommunetyper, kan der tegnes et overordnet billede af taxibenyttelsen og taxiservicen og forskellen mellem taxibenyttelsen og taxibetjeningen mellem land- og byområder.

Hovedresultaterne er:

- For forudbestilte ture viser tallene, at taxier er tilgængelige og kommer til tiden i både by og landområder uanset tid på døgnet og uanset dag i ugen.
- Ventetiden for en bestilt taxi, som skal komme med det samme, er to til tre gange højere i landområder end i byområder
- Efterspørgselsmønstret efter ture varierer mellem land og by. Omkring 33 pct. af turene i landområder til hverdag foregår i natte- og morgentimerne (22-09), medens den tilsvarende procent i byområder ligger på omkring 20

pct. I weekender er det omkring 80 pct. af turene i landområder, der foregår i natte- og morgentimerne. Den tilsvarende procentdel for byområder ligger på omkring 60 pct. Tallene indikerer, at der er særlig behov for at fokusere på dækningen i landområderne, idet de afspejler forskelle i mulighederne for alternativ transport er afgørende for den almindelige taxi-kunde.

- Den gennemsnitlige turlængde og dermed den gennemsnitlige pris er højest i landområder. Til hverdag ligger gennemsnitsprisen for en tur til og fra et landområde omkring 50 kr. højere end for en tur i byområder. I weekenden er prisforskellen på omkring 30 kr.

Behovet for taxier afhænger dog helt grundlæggende af en række forskellige udviklingstendenser i samfundet. Det er bl.a. en generel stigning i bilejerskabet i befolkningen, der reducerer behovet for taxier, hvor bilejerskabet i netop yderområderne er højere end i byområder.

Tabel: Familiers bilejerskab efter urbanisering (%)

	2007			2012		
	Ingen bil	1 bil	2+ biler	Ingen bil	1 bil	2+ biler
I alt	34	51	15	34	49	17
50-99.999 indb.	40	49	12	39	48	13
2-4.999 indb.	30	55	15	27	53	20
1-1.999 indb.	17	58	25	14	53	33
500-999 indb.	24	54	23	22	52	26
200-499 indb.	22	55	23	21	53	26
Landdistrikt	22	54	24	21	51	28

En række andre strukturelle forhold som koncentration af erhverv og boliger i byerne og befolkningssammensætning påvirker også markedet for taxikørsel, og er med til at gøre grundlaget for landtaxien mindre. Udbygningen af den kollektive nærtrafik især i Hovedstadsområdet har også reduceret efterspørgslen efter taxikørsel.

Hertil kommer den økonomiske krise siden 2008, som har bremset den generelle vækst i transportbehovet og formentlig også gjort mange mennesker mere tilbageholdende med at bruge taxi som transportform. Den samme økonomiske krise har presset de offentlige myndigheder, hvilket har bevirket, at de er blevet opmærksomme på at optimere deres indkøb af offentlig kørsel yderligere. Set fra brugerens synsvinkel viser forbrugerundersøgelser af taxiområdet dog generelt en ret høj tilfredshed med taxibetjeningen, og denne er ikke lavere i yderområder sammenlignet med byområder. De seneste års udvikling på taxiområdet har således ikke på nuværende tidspunkt givet sig udslag i en *oplevet* dårligere service hos brugerne af taxikørsel.

## 12.4 Den teknologiske udvikling i sektoren

Der sker i disse år en voldsom teknologisk udvikling på området, der bl.a. åbner op for nye muligheder for planlægning og kontakt med kunderne. Denne er dog på nuværende tidspunkt primært drevet af bestillingskontorerne, da den enkelte vognmand med en forholdsvis beskedne forretning ikke har mulighed for at udvikle og investere i nye teknologiske løsninger.

Inden for de rammer, der er udstukket i lovgivningen, har det været den økonomiske forening bag bestillingskontorerne, der har været den drivende kraft i udviklingen af teknologien i taxibranchen.

Behovene for at få en retfærdig fordeling af den kørsel, der indgår til bestillingskontoret, mellem vognmændene, at kunne modtage nye betalingsmidler, at kunne udskrive regninger, der dokumenterer hvor og hvor langt kunden har kørt, at kunne lokalisere hvilke vogne, der er tættest på en given bestilling, at kunne kommunikere entydigt med vogn og chauffør, at sikre chaufføren mod overfald og at kunne dokumentere kørsel og aktivitet har skabt en efterspørgsel efter relativt avancerede teknologiske løsninger.

I samarbejde med branchens leverandører er det lykkedes, at udnytte de muligheder som udviklingen af IT- og kommunikationsteknologien har åbnet. Taxibranchen er således ganske avanceret teknologisk

En ændring af taxiloven bør sikre at branchens udøvere fortsat har mulighed for udnytte mulighederne for at forbedre kundeservice og udvikle de forretnings-

mæssige muligheder, som den nye teknologi fortsat åbner. Det skal være med til at geare den danske taxibranche til en eventuel åbning for mere global konkurrence.

## 12.5 Arbejdsvilkår for medarbejderne

Taxiloven indeholder bestemmelse om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster (§5, stk. 5). Tilsvarende bestemmelser findes i busloven og godskørselsloven.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, at *"Kravet om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, findes tilsvarende på bus- og godskørselsområdet. Sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning."*

Ved en ændring af taxiloven i 2006 blev der indhentet en udtalelse fra Kammeradvokaten om begrebet kollektive overenskomster i taxiloven.

Kammeradvokaten afgav et responsum den 3. april 2007, hvori Kammeradvokaten udtalte: *".. at der med formuleringen "pågældende kollektive overenskomster" menes kollektive overenskomster, der afspejler det niveau, der generelt er i branchen.*

*Hvor det på gods- og busområdet i vidt omfang giver sig selv, at de landsdækkende overenskomster angiver branchens vilkår, er det ikke lige så indlysende, hvilket niveau der generelt gælder for branchen på taxiområdet."*

For at afdække overenskomststrukturen på taxiområdet havde Kammeradvokaten modtaget oplysninger fra løn- og arbejdsgiverorganisationer på området om, hvilke kollektive overenskomster der regulerede løn- og ansættelsesvilkår for taxichauffører. Kammeradvokaten konkluderede, at det ikke var muligt for ham på baggrund af de afgivne høringssvar at afgøre, hvad der var branche-standard på

området. Taxi-området har både landsdækkende overenskomster og lokale overenskomster med meget forskellige vilkår vedrørende provisions- eller timeafłønning, garantibetaling, pension m.v.

Responsummet vedrører kun aflønninger af taxichauffører, der normalt er provisionslønnede, og således ikke aflønning af limousinechauffører og sygetransportchauffører, der normalt er timelønnede. Kørsel på grundlag af såkaldte EP-tilladelser (tilladelser givet til at udføre offentlig servicetrafik på baggrund af en kontrakt med et trafikselskab) var ikke udbredt på daværende tidspunkt, og der var derfor ikke fokus på området.

I de senere år har der i forbindelse med den øgede brug af EP-tilladelser – nu benævnt OST-tilladelser (Offentlig Service Trafik) været fokus på aflønning af chauffører, der udfører kørsel på grundlag af disse tilladelser. Der ses en tendens til, at disse chauffører aflønnes efter en provisionsbaseret taxioverenskomst og ikke en timelønsbaseret overenskomst. Trafikstyrelsen har i den forbindelse siden 2010 modtaget en række klager over indehavere af OST-tilladelser, der provisionsaflønner deres chauffører.

Der har verseret en retssag ved Vestre Landsret mod Trafikstyrelsen vedrørende aflønning af chauffører, der udfører kørsel på grundlag af OST-tilladelser.

Vestre Landsret har i april 2013 afsagt en dom, der fastslår, at chauffører, der udfører kørsel på grundlag af EP-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik, skal timelønnes og at der på baggrund af de i sagen fremlagte overenskomster må lægges til grund, at der generelt betales timeløn på området for den form for kørsel, der betegnes som offentlig servicetrafik

Overvejelser om den fremtidige praksis for aflønning af chauffører, der udfører kørsel på grundlag af universaltilladelser, bør fortsat forankres i de hensyn, som danner grundlag for taxilovens § 5, stk. 5, nemlig at bidrage til og sikre sunde konkurrencevilkår og derved fremme færdselssikkerheden mest muligt via regler om arbejds- og hviletid samt lignende vilkår.

Det må set i lyset af den ”danske model” som udgangspunkt være en opgave for arbejdsmarkedets parter at sikre det grundlag gennem dialog og aftaler. I forbindelse med en lovændring, hvor der gives tilladelse til kørsel på grundlag af en



universaltilladelse, skal det nærmere vurderes, om der er behov for præciseringer og eller supplerende tiltag. Her er det blandt andet vigtigt, at det står helt klart, at *typen* af kørsel er afgørende for aflønningen og ikke *tilladelsesformen*.

## 12.6 Overordnede målsætninger for branchens udvikling – Afbalancerede hensyn

Der er en række – ind imellem modsatrettede – hensyn og målsætninger, som skal afbalanceres ift. den konkrete regulering af taxiområdet.

### Boks 12.4 | Principper i en fremtidig regulering

#### **En rimelig betjening i hele landet**

Hensynet til en god betjening i hele landet – også i yderområder – medfører et behov for, at der søges løsninger, der både skaber en øget dynamik på markedet til gavn for den enkelte bruger og for virksomhedernes muligheder for vækst og forretningsgrundlag, og samtidig understøtter, at der kan være en rimelig betjening i hele landet.

#### **Fair, lige og effektiv konkurrence**

I debatten om samspillet mellem de forskellige tilladelsestyper er der hensyn, der er af erhvervspolitisk karakter, mens andre har et transportpolitisk sigte. Da en væsentlig del af aktiviteten er offentlig kørsel er der desuden et udgiftspolitisk hensyn.

Målet med reguleringen må derfor være at skabe nogle sunde erhvervsmæssige vilkår for branchen og samtidig sikre fair, lige og effektiv konkurrence mellem vognmændene, og sikre en generel forbrugermæssig beskyttelse af brugeren samt ordentlige forhold for de ansatte i branchen.

#### **Tilgængelighed for mennesker med handicap**

Det er et vigtigt hensyn, at mennesker med et handicap med en ny regulering ikke får forringet deres mulighed for at få opfyldt deres særlige transportbehov. En ændret regulering bør eksempelvis ikke medføre en uhensigtsmæssig indskrænkning af adgangen til køretøjer med lift, mv. Det gælder både ift. de lovpligtige kørselsordninger, men tillige skaber en høj tilgængelighed i øvrigt som almindelige kunder på taxiområdet.

### **En god forbrugerbeskyttelse**

Der skal sikres en tilstrækkelig forbrugerbeskyttelse med klar klageadgang og sikkerhed for ikke at blive ”snydt” ved eksempelvis uigennemsigtige priser. Forbrugerhensyn er centrale i en fremtidig regulering, hvor forbrugerbeskyttelse, tilgængelighed, serviceniveau og rimelige og gennemskelige priser er nøgleord. Fortsat forbedring af taxierhvervets miljøpåvirkning af omgivelserne er ligeledes et hensyn, som har betydning.

### **Ordentlige forhold for vognmænd og medarbejdere**

Chaufføren møder hver dag mange kunder og oplever også situationer, der er ubehagelige. Det skal således sikres, at medarbejderne i branchen har ordentlige forhold og arbejdsvilkår at arbejde under. Ligeledes skal vognmænd have ordentlige rammer for at kunne udvikle deres forretning.

## 12.7 Muligheder for en bedre lovgivning

Udvalget har drøftet mulighederne for en mere moderne taxilov med udgangspunkt i følgende hovedtemaer:

- Et mere enkelt og harmoniseret tilladelsessystem
- Stærkere og udviklingsorienterede kørselskontorer
- Modeller for styrket taxibetjening i yderområder
- God service og forbrugerbeskyttelse
- Taxierne som en del af den kommunale transportpolitik

Nedenfor sammenfattes hovedelementerne i udvalgets drøftelser.

### 12.7.1 Et mere enkelt og harmoniseret tilladelsessystem

Der er behov for en forenkling og modernisering af det nuværende tilladelsessystem på taxiområdet.

En universaltilladelse indebærer som udgangspunkt, at de fire eksisterende tilladelser samles til én tilladelsestype. I sin mest vidtgående form indebærer universaltilladelsen, at lever man op til de krav der stilles i universaltilladelsen, har

man som udgangspunkt ret til at drive forretning inden for al erhvervsmæssig persontransport med personbil.

Det primære formål med en universaltilladelse er at skabe en øget fleksibilitet på markedet ved – som udgangspunkt – at give en tilladelsesindehaver ret til at udføre alle kørselstyper inden for området og at bidrage til regelforenkling.

Samtidig vil en harmonisering af regelsættet fjerne de ubalancer, der i dag er mellem rettidighederne og pligterne for de forskellige tilladelsestyper. Disse ubalancer giver anledning til vedvarende debat i sektoren og i forhold til den politiske regulering.

For vognmanden vil indførelse af en universaltilladelse betyde, at han fremadrettet skal søge om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring med personbiler én gang.

Med en universaltilladelse opnår vognmanden ret til at udføre flere forskellige kørselstyper, hvilket skaber mulighed for at udvikle forretningen. Vognmanden kan benytte sin vognpark mere fleksibelt jo færre restriktioner tilladelsen lægger på anvendelsen. På den anden side vil indførelsen af en universaltilladelse også kunne medføre øgede krav for visse af de nuværende tilladelsestyper. De øgede krav vil afhænge af, på hvilket niveau kravene harmoniseres.

Set fra myndighedssynspunkt vil indførelse af en universaltilladelse kunne give mulighed for en administrativ lettelse. Derudover vil det skabe mulighed for et mere effektivt og koordineret tilsyn med branchen generelt, hvad enten tilsynet er forankret kommunalt som et kommunalt samarbejde eller nationalt.

Endvidere vil en forenkling på dette punkt gøre det enklere for lovgiver at forholde sig til lovgivningen på området fremadrettet. Lovgivningen på området er i dag så kompliceret, at det i sig selv kan være en barriere for gennemsigtighed og fornyelse.

Modellen kræver, at der tages konkret stilling til, hvilke elementer, der bør indgå i en universaltilladelse efter taxiloven. Visse elementer kan anses for nødvendige og dermed obligatoriske elementer. Disse elementer genfindes ofte i andre dele af reguleringen af transportområdet og beslægtede områder. Derudover kan der

være tale om elementer, der ud fra områdets særlige karakteristika og en bredere politisk prioritering kan overvejes at indgå i en universaltilladelse. Der er tale om en slags kontinuum af muligheder, for at definere indholdet af en universaltilladelse.

Centrale krav for at udstede en universaltilladelse er allerede i dag indeholdt i taxiloven. Der er i taxaloven allerede i dag en række fælles adgangskrav til erhvervet for personbefordring med personbiler. Der er tale om en række vandelskrav, der gælder for taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, der bl.a. indebærer, at man ikke har betydelig gæld til det offentlige og at man har såvel det økonomiske som det faglige grundlag for at drive virksomheden forsvarligt.

For selskaber skal tilsvarende krav gælde til selskabet og den godkendte ansvarlige leder.

Disse krav er indholdsmæssigt parallelle til de krav, der stilles for at få tilladelse til at udføre erhvervsmæssig befordring med busser samt foretage godskørsel for fremmed regning med lastbiler, og kan derfor under alle omstændigheder samles som en fælles kerne i en tilladelse..

Ud fra hensynet til at sikre at konkurrencen mellem virksomhederne foregår på et trafikikkerhedsmæssigt og miljømæssigt forsvarligt grundlag kunne det indgå i vilkårene for erhvervsudøvelsen, at køretøjerne, der anvendes, opfyldte sikkerhedskrav og miljøkrav. Indførelsen af en universaltilladelse må i sagens natur ikke medføre forringet sikkerhed i branchen.

I både bus- og godslovgivningen er selve tilladelsen til at udføre erhvervet ikke knyttet op til materielkrav. Materielkravet er, i den udstrækning det er nødvendigt, knyttet til de underliggende kørselsformer, f.eks. farligt gods eller indretningskrav til rutebusser. Tilsvarende kunne det overvejes at knytte materielkrav i forbindelse med den erhvervsmæssige personkørsel med personbiler indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet til konkrete former for kørsel, f.eks. taxi eller befordring af mennesker med handicap. Omvendt vil dette skabe barrierer for en mere fleksibel forretningsdrift.

En tidsmæssig afgrænsning af tilladelsen på 10 år vil kunne videreføres i en universaltilladelse. Men det bør overvejes om processen i forbindelse med en forlængelsen af tilladelsen efter 10 år kan forenkles yderligere.

Der gælder i dag visse grundlæggende uddannelsesmæssige krav for vognmand og chauffør for at udføre kørsel efter taxiloven. Sådanne krav bør også overvejes i forbindelse med indførelsen af en universaltilladelse.

Der gælder i dag en række serviceforpligtelser for vognmændene. Der er imidlertid en række forskelle i servicekravene til de fire tilladelsestyper.

Der gælder eksempelvis krav om geografisk dækningsområde (taxi- og limousinekørsel) og rådighedsforpligtigelse på bestemte tidspunkter for almindelige taxier. Disse krav gælder ikke for tilladelse til sygekørsel og offentlig servicetrafik. Der er tilsvarende forskelle i uddannelseskravene til vognmændene, og forskellige krav til indretning af køretøjet. Muligheden for at konkurrere på lige vilkår påvirkes i sagens natur alt andet lige af disse forskelle.

En fremtidig universaltilladelse til erhvervmæssig personbefordring med personbiler vil i sin mest vidtgående form kunne indeholde ensartede bestemmelser for det fælles serviceniveau som branchens udøvere skal opfylde. I bus- og godskørselsloven opereres der ikke med eksplicite servicekrav som betingelse for at få en tilladelse.

Det kan overvejes at lade eventuelle servicekrav til en tilladelsesindehaver indgå som led i reguleringen af kørselskontorer. Det kunne eksempelvis være, at kørselskontorerne forpligtes til at anmelde deres geografiske dækningsområde, jf. nedenfor.

I forlængelse af en fælles tilladelse til erhvervmæssige personbefordring med personbiler, vil det være naturligt at overveje den fremtidige skatte- og afgiftsmæssige behandling af køretøjer.

Der er i dag forskel på beskattningen af personbiler, der er udformet til erhvervmæssig persontransport, alt efter hvilken type af kørsel, der er tale om. Indførelsen af en universaltilladelse kan tale for, at der samtidig sker en harmonisering af rammebetingelserne for de forskellige kørselstyper.

Eventuelle konsekvensændringer af skattereglerne vil kræve omfattende beregninger og vurderinger. Dette spørgsmål bør indgå som et centralt element i forarbejdet til en lovændring vedrørende indførelse af en universaltilladelse med henblik på at sikre ensartede konkurrencevilkår i erhvervet.

Indførelsen af en universaltilladelse vil ikke i sig selv medføre behov for grundlæggende ændringer i det nuværende maksimalprissystem for taxikørsel. Men der vil være et afledt behov for at vurdere systemet nærmere afhængigt af, hvordan man indretter modellen for universaltilladelser mere konkret.

Danske Handicaporganisationer anfører i den sammenhæng, at de vurderer, at Taxilovens tilladelse til at kunne tage en forhøjet pris for en større bil, fordi man på grund af et handicap har brug for en større bil med specialudstyr, er i strid med FN's internationale handicapkonvention. Lighed og ligeværdighed er afgørende og kan realiseres gennem positiv særbehandling f.eks. i form af en større bil med særlig indretning, der finansieres i fællesskab uden at pålægge den enkelte diskriminerende merudgifter i forhold til den generelle takst.

En universaltilladelse indebærer i udgangspunktet, at de fire nuværende tilladelsestyper som sådan afskaffes og erstattes en ny og mere fleksibel tilladelse.

Udgangspunktet er at indehavere af en universaltilladelse får retten til at operere på markedet alene på baggrund af denne tilladelse. Det vil sige at der ikke er antalsbegrænsning på universaltilladelserne og tilladelsen gælder inden for hele landet. Endvidere er det forudsat, at både personer og selskaber kan ansøge om og tildeles en universaltilladelse.

Det springende punkt er de præcise krav, der skal stilles til en universaltilladelse. I dag er der både ligheder og forskelle i de krav, der stilles for at få tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentligsservicetrafik.

Universaltilladelsen kan også ses som et spørgsmål om, på hvilket niveau man skal foretage en harmonisering af de eksisterende krav. Ved vurderingen heraf skal man på den ene side holde sig for øje, at ideen med en universaltilladelse er at forenkle de nuværende regler og give vognmændene mulighed for en mere fleksibel forretningsdrift. På den anden side skal det vurderes, om et givet niveau for harmonisering kan medføre negative virkninger f.eks. for tilgængeligheden af taxier i landdistrikter, for kommuner og regioners indkøb af transportydelse mv.

## 12.7.2 Modeller for universaltilladelsen

### *Model 1: Harmonisering på taxiniveau*

Med udgangspunkt i de krav, der i dag stilles til de forskellige typer af kørsel, vil den mest fleksible udnyttelse af vognparken og de forretningsmæssige muligheder for den enkelte vognmand være størst, hvis universaltilladelsen harmoniseres på taxiniveau. Det vil også skabe enkelhed i kraft af, at der kun vil være et sæt regler som ansøger og de tilladelsesudstedende myndigheder skal forholde sig til.

En sådan harmonisering vil formentlig øge udbuddet af vogne, der ønsker at køre taxi og skærpe konkurrencen på dette område. Som følge af at den geografiske begrænsning er fortsat ophævet, vil en del taxier søge til de større byer med et større kundegrundlag. Det kan alt andet lige betyde en forringet service i landdistrikter og andre områder med en lav befolkningstæthed.

På en række områder er der allerede i dag et sammenfald mellem de forskellige tilladelser, og der er mindre afvigelser på andre punkter (lys i passagerum, bagagekrav m.m.).

Kravene om taxameter og kommunikationsudstyr vil forøge omkostningerne for de vognmænd, der i dag ikke har en taxitilladelse men f.eks. driver deres forretning på grundlag af en tilladelse til at køre offentlig servicetrafik. Hvis vognmanden ikke har tænkt sig at køre taxikørsel, vil der være tale om en unødigt ekstraomkostning.

Dertil kommer eventuelt prisen for at være tilsluttet et bestillingskontor.

Disse ekstraomkostninger for vognmænd, der ikke er taxivognmænd, vil betyde ekstra omkostninger for kunderne. Det vil først og fremmest sige kommuner og regioner.

Omvendt vil dagens taxivognmænd få bedre muligheder for at konkurrere på de områder, hvor de igennem de seneste år er blevet fortrængt.

### *Model 2: Modifieret taximodel*

Ovenstående model kan modificeres ved dels at sanere i en række af de detaljerede krav, der stilles til taxier i dag, dels at åbne mulighed for, at man kan leje det fornødne udstyr, indgå skriftlige kontrakter med kunderne eller betjene dele af taximarkedet, hvis man ønsker at køre almindelig taxikørsel.

Med hensyn til saneringen gælder det mindre ting som bagage, manuel betjening af lys i passagerrum m.m.

Åbnes der mulighed for, at biler, der ikke er fuldt taxiudstyret, kan leje taxiudstyr eller ved lejlighedsvis taxikørsel klare sig med et udstyr på et lavere niveau eller få mulighed for at betjene markedet for bestillingsture mod forudgående skriftlig aftale, vil det åbne muligheder for en fleksibel forretningsdrift som den rene taximodel uden at påføre alle tilladelsesindehavere en meromkostning.

Det vil kræve muligheder for fleksibel tilslutning til kørselskontorer. Det må dog vurderes nærmere om en sådan mulighed på sigt vil afskaffe køretøjer med fastmonteret taxiudstyr, og hvad rækkevidden i givet fald vil være.

I en sådan model vil man formentlig opleve flere taxier end i den rene model, og der vil være en tilsvarende bevægelse af taxier mod de større byer. Modellen vil dog samtidig åbne mulighed for en forbedring af betjeningen i tilfælde af midlertidige og markante skift i efterspørgslen efter taxikørsel. Det vil give en forbedret betjening i de fleste områder, men formentlig særligt udtalt i områder, hvor taxitætheden i dag ligger under gennemsnittet. Men som i den rene model vil udfaldet afhænge af reguleringen af kørselskontorerne.

### *Model 3: Busmodel*

Denne model bygger på, at en universaltilladelse er en erhvervstilladelse, som udstedes, hvis ansøgeren primært opfylder en række betingelser vedrørende uddannelse, vandel, økonomi, og minimumskrav til overenskomstindhold. Kravene skal alene sikre, at vognmanden kan udføre erhvervet på en sikker og tryk måde. Tilladelsen kan udstedes til kørsel med dansk indregistreret personvogn uden geografiske bindinger af nogen art. Vognmanden kan være en person eller en virksomhed.



Modellen svarer til reguleringen af busområdet. Som for busområdet stilles der ikke nogen materiel krav eller øvrige kunderelaterede krav i forbindelse med udstedelse af erhvervstilladelsen.

Universaltilladelsen er vognmandens adgang til at indgå aftaler med kørselskontorer om almindelig taxikørsel, med trafikselskaber om offentlig servicekørsel eller med kommuner og regioner. Herudover kan der åbnes mulighed for, at vognmanden kan udføre kørsel, som er bestilt og betalt hos vognmanden, på samme vilkår som kendes fra turist- og bestillingskørsel med busser. Endelig får vognmanden mulighed for at indgå aftale med mere end et kørselskontor, hvis han f.eks. kan se en fordel i at køre almindelig taxikørsel flere steder i landet.

Reguleringen af kørselskontorerne spiller med andre ord en rolle for om tilladelsesindehavere ønsker at køre almindelig taxikørsel.

### *Overgangsordning*

En eventuel implementering af en universaltilladelse vil som udgangspunkt kræve en eller anden form for overgangsordning, hvis ikke alle eksisterende tilladelser uden videre inddrages og omdannes til den nye universaltilladelse.

Én mulig overgangsordning består i, at alle fremtidige tilladelser alene udstedes som universaltilladelser, mens alle hidtidige tilladelser som udgangspunkt får lov til at fortsætte indtil de udløber efter maksimalt 10 år. Alle fornyelser af tilladelser sker på grundlag af den nye universaltilladelse.

### **12.7.3 Kørselskontorer**

Der er en række muligheder for at udvikle bestillingskontorerne (kørselskontorer i en fremtidig regulering) rolle på taxiområdet yderligere med henblik på at styrke branchen, herunder ikke mindst i forhold til at betjene kunderne.

Modellen kan grundlæggende baseres på, at tilslutningspligten til de fremtidige kørselskontorer strammes, og at kørselskontorerne tildeles flere pligter i forhold til at definere og sikre service og kvalitet, herunder forpligtelser i forhold til at betjene landdistrikter og andre yderområder inden for kontorets aktivitetsområde.

Dette kræver dels en afskaffelse af muligheden for dispensation fra kravet om tilslutningspligt, dels at der formuleres en række forpligtelser i forhold til kørselskontorerne. Men også andre tiltag kan overvejes.

Kørselskontorerne skal kunne konkurrere indbyrdes. Vognmændenes skal forpligtes til at være medlemmer af et kørselskontor, hvis de vil udføre almindelig taxikørsel, men ikke have en tilslutningsret. Kørselskontorerne skal i højere grad sætte rammerne for service og kvalitet indenfor deres område, og kørselskontoret skal kunne pålægges krav om at betjene yderområder.

Kørselskontorer vil i højere grad kunne byde effektivt på offentlige kørselsopgaver og bidrage til konkurrencen, og de vil kunne være drivere i forhold til implementeringen af ny teknologi og produktudvikling i branchen.

Det forudsætter en godkendelse at kunne drive et kørselskontor.

Et kørselskontor er ikke nødvendigvis ejet af de tilsluttede vognmænd, men kan være en servicevirksomhed, som tilbydes de vognmænd, der ønsker at køre taxi. Der kan være tale om et landsdækkende selskab, eller der kan være tale om mere lokale selskaber f.eks. i form af de allerede eksisterende bestillingskontorer og økonomiske foreninger.

Kravene til et kørselskontor kan omhandle vandelsmæssige forhold for virksomhedens ejer og den tekniske ansvarlige. Virksomheden skal have et fast forretningssted her i landet, have et vist økonomisk grundlag og ikke være under konkursbehandling eller likvidation. Hertil kommer en række tekniske krav.

De godkendte kørselskontorer skal endvidere tilslutte sig en landdækkende forbrugerklageordning, som den kendes fra Holland. Det kan endvidere indgå, at der oprettes et ankenævn i branchen som det er kendt fra f.eks. advokat- og revisionsvirksomhed.

Godkendelsen til at drive virksomhed som kørselskontor kunne enten forankres i Trafikstyrelsen eller på kommunalt niveau, medens den konkrete tilladelse til at taxibetjene kommunen skal ske efter aftale med kommunen. I vilkårene for den lokale godkendelse kunne eksempelvis ligge taksterne.

En stærkere rolle til kørselskontorerne kræver, at de skal kunne konkurrere indbyrdes om kundernes gunst. For at sikre, at der ikke skabes unødvendigt høje adgangsbARRIERER for oprettelsen af nye kørselskontorer, er det vigtigt, at der ikke stilles for restriktive krav i forbindelse med udstedelsen af tilladelser til at drive kørselskontorer. Det skal være let at oprette et bestillingskontor, og der må ikke etableres faggrænser, der medfører, at ikke alle, der er kvalificerede, kan oprette og drive et kørselskontor.

Det indebærer også, at der ikke må skabes barrierer der forhindrer, at udenlandske aktører kan komme ind på markedet. Erfaringer fra Norge peger dog på behov for en kontrol med bestillingskontorer. Her har man oplevet at bestillingskontorer ikke har udbetalt vognmændenes kontoafregninger for kontokørsel.

Det vil endvidere være en fordel, at der ikke laves restriktioner i forhold til organiseringen af kørselskontorerne. Det bør tillades, at kørselskontorer kan drives både som personligt ejede virksomheder og som selskaber.

Ved organisering i f.eks. et aktieselskab, vil det være naturligt, at vognmændene enten nøjes med at være kunder, der køber forskellige ydelser af selskabet eller, at de er både kunder og medejere. I en sådan model kan der skabes klarhed over fordelingen af ansvaret for kørselskontorets drift og udvikling og åbenhed omkring økonomien.

En virksomhed udsættes ikke kun for et konkurrencemæssigt pres fra faktiske og potentielle konkurrenterne, men under tiden også fra kunderne (forbrugerne). Kundernes fravalg i større målestok er en mulighed som ingen virksomheder kan se bort fra. Det er derfor relevant at se på i hvor høj grad taxikunderne vil kunne imødegå den øgede markedsstyrke, som en fusion kan medføre.

Erfaringer fra udlandet viser, at forbrugerne står svagt på især to områder: gadeure og holdepladsture. Det potentielle konkurrencepres fra kunderne vil på disse to områder være ganske lavt, hvilket en regelforenklings bør tage højde for. Der er særlig på dette område behov for god forbrugerbeskyttelse og klar klageadgang og effektive sanktionsmuligheder. Forbrugerhensyn er centrale i en fremtidig regulering, hvor forbrugerbeskyttelse, tilgængelighed, serviceniveau og rimelige og gennemskuelige priser er nøgleord.

Effektiv konkurrence mellem kørselskontorerne forudsætter ud over ovennævnte konkurrencepres også, at der er et tilstrækkeligt antal vognmænd at konkurrere om. Det er i den forstand uhensigtsmæssigt at begrænse antallet af vognmænd.

For innovative nytillkommere er det på samme måde vigtigt, at det er muligt at tiltrække nok vognmænd til, at der opnås en volumen, der gør forretningen rentabel. Begrænses vognmændenes bevægelighed eller stilles der krav om, at en vognmand skal være tilknyttet et bestemt kørselskontor i hans eller hendes geografiske område, kan dette begrænse konkurrencen. Udvikling af it-løsninger og apps kan for eksempel muliggøre, at en vognmand kan være tilknyttet et bestillingskontor i en anden del af landet end der, hvor vedkommende er bosat.

For at sikre en sund konkurrence mellem kørselskontorerne er det endvidere vigtigt, at vognmændene ikke fastholdes hos de kørselskontorer, de i første omgang bliver tilknyttet, dog under hensyntagen til kørselskontorets investeringer. Det skal være så simpelt som muligt for vognmanden at få tilladelse til at oprette et kørselskontor.

Erfaringsmæssigt betyder effektiv og dynamisk konkurrence til fordele for forbrugerne i form af lave priser, kvalitetsprodukter, et bredere udbud af varer og tjenesteydelser samt innovation. En branche med effektiv konkurrence vil almindeligvis opleve en udvikling, hvor succesfulde virksomheder er dem, der er mere effektive og innovative end deres konkurrenter

Effektiv konkurrence vil dermed i sidste ende komme kunderne til gode – forudsat at konkurrencen sker på fair og ordentlige vilkår, herunder også således, at der tages hensyn til chaufførernes vilkår og forholdene og gennemsigtigheden i markedet for kunderne.

Desuden er det vigtigt af hensyn til lige og fair konkurrence, at den kvalitet og service, der eventuelt skal fastlægges af den/de stedlige kommuner i lokal dialog med kørselskontorerne er synlige og tilgængelige for taxikunderne og for de andre kørselskontor, der måtte ønske at betjene det pågældende område.

### 12.7.4 Modelskitser for kørselskontorer

Følgende målsætninger kan være udgangspunktet for en model for at styrke bestillingskontorenes rolle:

- En mere fleksibel forretningsdrift for erhvervet,
- Et fortsat hensigtsmæssigt offentligt indkøb af kørselsopgaver,
- Sikring af et rimeligt serviceniveau for alle brugere herunder også i yderområder.

Modellen kan grundlæggende baseres på, at tilslutningspligten til bestillingskontorerne for vognmænd, der ønsker at køre almindelig taxikørsel strammes, og at kørselskontorerne tildeles flere pligter i forhold til at definere og sikre service og kvalitet, herunder forpligtelser i forhold til at betjene landdistrikter og andre yderområder inden for kontorets aktivitetsområde.

Det kræver dels en afskaffelse af muligheden for dispensation fra kravet om tilslutningspligt, hvis man ønsker at køre almindelig taxikørsel, som er gældende i dag, dels at der formuleres en række forpligtelser i forhold til kørselskontorerne. På den anden side bliver det lettere at oprette og få godkendt et kørselskontor.

Større og stærkere bestillingskontorer vil i højere grad kunne byde effektivt på offentlige kørselsopgaver og bidrage til konkurrencen, og de vil kunne være drivere i forhold til implementeringen af ny teknologi og produktudvikling i branchen. En sådan udvikling er allerede i gang på flere områder.

Men der vil også være en række udfordringer i forhold til etableringen af en model med stærkere bestillingskontorer, og modellen må vurderes i forhold til de ændringer i taxireguleringen, man i øvrigt måtte beslutte, og samspillet i forhold til trafikskaberne, som i dag har en central og veludviklet rolle i forhold til trafikbetjeningen.

Hvis kørselskontorerne får eneret på at byde på større offentlige kørselsopgaver, vil det alt andet lige kunne svække konkurrencen på disse delmarkeder, såfremt konkurrencen mellem kørselskontorerne ikke er tilstrækkelig stærk. Det kan tale for at også den enkelte vognmand skal have mulighed for at byde på større offentlige kørselsopgaver. Den enkelte vognmand skal altså kunne byde alene eller

som en del af et "joint venture" sammen med andre vognmænd f.eks. via et kørselskontor

Indretningen af reguleringen af kørselskontorerne vil afhænge af den konkrete udformning af en universaltilladelse. Regelsættet for bestillingskontorer omfatter i dag alene de almindelige taxitilladelser, og ikke de øvrige tre tilladelsestyper. Nye modeller for bestillingskontorer må derfor ses i sammenhæng med overvejelserne om ambitionsniveauet for en universaltilladelse.

Indføres en universaltilladelse i sin rene form vil der være mulighed for, at bestillingskontorenes forretningsdrift bliver mere fleksibel, ved at vognparken kan udnyttes på tværs af opgaver og ved, at de som udgangspunkt får mulighed for at koordinere den kørsel, der er mulighed for at udføre med en universaltilladelse. Dette vil være tilfældet, hvis alle fire tilladelsestyper samles i én tilladelsestype, som bestillingskontoret kan anvende i trafikbetjeningen.

I sin mest vidtgående form vil alle vognmænd med en universaltilladelse være tilsluttet et kørselskontor. Når vognmanden kører almindelig taxikørsel i form af gadekørsel eller bestilte ture sker dette via kørselskontoret. Men vognmanden skal i sagens natur også have mulighed for at køre OST-kørsel for en kommune eller et trafikelskab. Vognmanden har således pligt til at være tilsluttet et kørselskontor, men han skal også kunne løse opgaver uden for kørselskontoret. Denne balance kræver konkrete og detaljerede afvejninger.

Man kan alternativt overveje en mindre vidtgående model for universaltilladelser, hvor det kræves, at tilladelsesindehavere opfylder nogle nødvendige betingelser udover universaltilladelsen for at få lov til at operere på visse dele af markedet.

Disse supplerende krav kan eksempelvis omfatte særlige former for transport, hvor der er særlige behov, som ikke nødvendigvis skal indgå i universaltilladelsen, fordi det vil være u hensigtsmæssigt, hvis samtlige vognmænd skulle opfylde disse krav i universaltilladelsen. Indførelsen af en universaltilladelse vil betyde ændringer i branchens dynamik, men det må ikke medføre, at vigtige samfundsmæssige opgaver ikke længere kan løses af branchen.

En af udfordringerne ved universaltilladelsen er, at den i sin rendyrkede form kræver en harmonisering af de tekniske krav, herunder eksempelvis taxametre i alle vognene.

En mere fleksibel og mindre vidtgående universaltilladelse kan indebære, at der som udgangspunkt ikke stilles krav om taxametre i samtlige vogne. Vogne skal kunne køre offentlig servicetrafik uden taxametre som i dag. Men bestillingskontoret skal have mulighed for at udleje taxametre til vogne uden taxametre, således at disse også kan påtage sig forpligtelser i forhold til den generelle taxiservice i bestillingskontorets dækningsområde.

### **Model 1 Udvidet tilslutningspligt og servicegaranti**

Denne model bygger ovenpå den eksisterende regulering af bestillingskontorer. Modelskiten sigter især på at give kørselskontorerne en mere central rolle på taxiområdet med henblik på at forbedre kvaliteten af taxiservicen i landdistrikter og andre yderområder.

På to centrale punkter ændres den eksisterende lovgivning:

For det *første* skal alle, der ønsker at køre almindelig taxikørsel, være tilsluttet et kørselskontor. Alle vognmænd tilsluttet et kørselskontor, der arbejder i en kommune, skal i fælleskab bidrage til at dække kørselsbehovet. Såfremt en kommune ikke mener, at kommunen betjenes godt nok særlig ift. Yderområder, kan de pålægge visse krav til kørselskontorerne, der opererer i kommunen. Kravene er ens for alle kørselskontorer i kommunen. Dog kan det overvejes at undtage de mindste kørselskontorer for denne del.

Fastlæggelsen af kravene sker efter forhandling med kørselskontorerne, der kan organiseres i selskabsform.

Kommunen fastlægger et maksimalprissystem, som bl.a. vil kunne indeholde mulighed for højere takster i yderområder. Kommunerne kan som i dag samarbejde på tværs og i fællesskab stille krav til kørselskontorer, der arbejder i deres område. Tendensen går flere steder, bl.a. i Sønderjylland, i retning af styrket kommunalt samarbejde på taxi-området i form af sammenlægning af kørselsom-

råder til større sammenhængende områder, harmonisering af servicekrav og kvalitetskrav m.v.

Kommunen får mulighed for i særlige tilfælde at åbne op for at efter aftale med bestillingskontorerne og efter forudgående bestilling eller aftale i begrænset omfang kan køre taxikørsel for at sikre en betjening af tyndt befolkede områder.

For det *andet* gøres kørselskontorerne ansvarlige for den service, som de tilsluttede vogne skal levere. Det vil sige, at kørselskontorer skal fastlægge og garantere en servicekvalitet, herunder betjening af yderområder, men også eksempelvis vedrørende ventetider, compensation ved udeblivelse, rengøring af vognen, betalingsmåder m.m. Betjeningspligten knytter sig til kørselskontoret og ikke den enkelte vognmand som sådan. Men derudover fastholdes rammerne for kørselskontorernes etablering og organisering som sådan.

Modellen giver således mulighed for en dialog mellem kommuner og kørselskontorer om kvalitet og service; herunder kravet om, hvordan såvel den geografiske dækning som rådighedsforpligtelsen udmøntes. Eksempelvis kan det med kørselskontorerne aftales at en vogn, der ønskes efter et givet tidspunkt, skal bestilles med et vist varsel i hele eller dele af kørselsområdet. På denne måde er det muligt at afstemme forventningerne til betjeningen hos den almindelige taxikunde med muligheden for en hensigtsmæssig planlægning på kørselskontoret.

Løsningen sikrer desuden fortsat mulighed for, at kommunen aktivt kan tænke taxihvervet ind som et led i lokale transportstrategier og –planlægning.

I modelskitsen forudsættes, at den nuværende tendens mod et stadigt større teknisk og administrativt samarbejde omkring bestillingskontorer fortsættes i de nye kørselskontorer samtidig med, at flere vognmænd tilsluttes kørselskontorer, således at prisen for at være tilsluttet et kontor er konkurrencedygtig for den enkelte deltager. Det forudsættes endvidere, at alle tilsluttede taxier har installeret moderne taxiteknologi.

I de fleste kommuner vil der være en nettotilgang til kørselskontoret, og det vil alt andet lige øge kørselskontorets muligheder for at forbedre servicen i kommunens yderområder.



I kommuner, hvor der er givet dispensationer, kan en tilslutningspligt dog bevirke, at de taxivognmænd, der i dag står uden for bestillingskontoret, vil overveje at indgive deres bevillinger. Det er derfor vigtigt, at der skal skabes reguleringsmæssige rammer, som giver kørselskontorerne størst mulig tilskyndelse til at levere omkostningseffektivitet og god service i forhold til vognmændene.

Modellen bygger på et tæt samarbejde mellem kommunen og de stedlige kørselskontorer. Det vil som udgangspunkt fortsat være kommunerne, der godkender og fører tilsyn med kørselskontorerne, om end denne opgave i princippet også kan løftes af andre myndigheder. Et effektivt godkendelses- og tilsynssystem i en situation med større kørselskontorer, der dækker flere kommuner, kræver bl.a. en klar – men ikke nødvendigvis detaljeret – lovgivning på området. Ophævelsen af muligheden for at give dispensationer fra tilslutningspligten vil isoleret set give en anledning til en mindre administrativ forenkling.

Større og stærkere kørselskontorer giver mulighed for, at kørselskontorerne kan løse flere opgaver i sektoren inden for eksempelvis fastlæggelsen af servicekrav, forbrugerklager og implementeringen af ny teknologi.

Den teknologi, der anvendes i mange bestillingscentraler, foretager allerede i dag logning af en række data omkring den enkelte kundes tur – hvor fra og hvor til, antal kørte km, chauffør, pris, bestillingstidspunkt og afhentningstidspunkt m.m. Dermed er det tekniske grundlag til stede for, at bestillingskontoret dels kan dokumentere en række forhold omkring den kvalitet, de leverer, dels et grundlag for at kunne definere en servicekvalitet. Det sidste vil være en fordel for kunderne i al almindelighed. Disse muligheder vil selvsagt kunne blive et væsentligt element i dialogen mellem kommunen og kontoret om den leverede service og kvalitet i taxibetjeningen og skabe grundlag for benchmarking kørselskontorerne imellem.

Uanset de tekniske muligheder så er det dog stadig op til kørselskontoret at sanktionere den enkelte vognmand eller chauffør, hvis reglerne overtrædes. Med en i hovedsagen uændret regulering af kørselskontorerne, her især retten og pligten for en vognmand med en tilladelse til at være tilsluttet et kontor næsten uanset hvad, kan kørselskontoret dog stå over for problemer med at sikre en fuldstændig efterlevet kvalitet fra alle vognmænd. Der kan være udfordringer i forhold til sanktionsmulighederne.

Det kan overvejes, om udstedelsen af tilladelsen skal indeholde sanktionsmuligheder hvis en række nærmere angivne vilkår ikke efterleves eventuelt således at tilladelsen i yderste konsekvens kan inddrages.

Modellen kan kombineres og udvides med andre elementer, f.eks. en harmoniseret og forenklet klageprocedure, videre rammer mht. organiseringsform samt mulighed for tilslutning til flere kørselskontorer i forskellige geografiske områder.

Sidstnævnte vil eksempelvis, sammen med de stadig flere kommunale samarbejder på taxi-området, gradvist kunne medvirke til at løfte den geografiske forsyningspligt. Dermed vil modellen også kunne forbedre mulighederne for oprettelse af flere bestillingskontorer indenfor samme områder og ad den vej fremme konkurrencen.

### **Model 2: Kørselskontorer som virksomheder**

Set fra den almindelige taxikundes synspunkt er det allerede i dag ofte som om taxiydelsen købes hos bestillingskontoret. En model kan tage udgangspunkt heri og gøre de fremtidige kørselskontorer til egentlige selvstændige transportvirksomheder, som får ret til at etablere taxikørsel over hele landet.

I dagens situation er bestillingskontorenes forretningsmæssige aktiviteter langt hen ad vejen bundet af de lokale økonomiske foreninger af lokale taxivognmænd og den forholdsvis omfattende regulering i taxilovgivningen. I denne modelskitse 2 er det kørselskontoret som forretning, der står i centrum. Kørselskontorer vil kunne etableres som f.eks. egentlige aktieselskaber uafhængigt af de lokale økonomiske foreninger med de komplikationer, det kan give anledning til, og detailreguleringen reduceres i væsentligt omfang.

De udenlandske erfaringer med totalliberaliseringer af taximarkedet er ikke altid gode. Der vil derfor fortsat være behov for en vis regulering af området. Men sektoren kan tilføres et væsentligt dynamisk element, hvis man giver langt friere rammer for, at kørselskontorer kan etablere sig som forretningsorienterede virksomheder nationale, regionalt eller lokalt.

Som i model 1 er forudsætningen for at udføre almindelig taxikørsel, at man er tilsluttet et kørselskontor. Det er kørselskontoret, der definerer og garanterer

den pris, kvalitet og service i den taxibetjening, man vil tilbyde offentligheden. Der gælder en tilsvarende servicekvalitet som i model 1.

Den detaljerede regulering af kørselskontorer, som findes i taxilovgivningen i dag bortfalder. Endvidere bortfalder mulighederne for, at myndighederne som i dag i detaljer kan regulere udnyttelse af en tilladelse og særlige krav til taxiers indretning og udstyr, dog med visse undtagelser. Det skal i højere grad være kørselskontorerne, der fastlægger servicemålene ud fra forretningsorienterede overvejelser. Og endelig bliver det ikke muligt for myndighederne at foreskrive i hvilke områder, kørselskontoret skal drive virksomhed<sup>31</sup>.

Til forskel fra modelskitse 1 og situationen i dag, har den enkelte taxivognmand i modelskitse 2 ikke ret til at blive tilsluttet et kørselskontor. Det er kørselskontoret, der vælger de vognmænd, der passer i kontorets profil og forretningsfilosofi. Herved vil kørselskontoret få et stærkt instrument til at håndhæve den kvalitet, man ønsker at levere. Men omvendt forudsættes der fri etableringsret for vognmænd til selv at oprette et kørselskontor, givet at man opfylder betingelserne for et bestillingskontor fastsat i lovgivningen.

Kørselskontoret må til gengæld ikke binde vognmændene på en unfair måde ift. opsigelsesvarsel, udtrædelsesvilkår eller andre vilkår. Vognmændene skal have gode muligheder for at forlade et kørselskontor, og konkurrencen mellem kørselskontorerne skal være så stærk som mulig, jf. ovenfor om marked og konkurrenceregulering.

Oprettelse af et kørselskontor kræver godkendelse i lighed med den godkendelse, der kræves for eksempelvis postvirksomheder og bilsynsvirksomheder. Det vil sige, at kørselskontoret skal angive, hvilke kommuner, det ønsker at betjene, og som i modelskitse 1 følger der en betjeningspligt med retten til at drive kørselskontor. Det vil sige, at et kørselskontor kan være landsdækkende, eller det kan alene være oprettet for at betjene en eller flere kommuner.

Modellen kan medføre flere større og landsdækkende kørselskontorer. I den modelskitse kan det være en udfordring at fastholde kommunalt forankrede maksimalpriser i de enkelte kommuner. Prispolitikken for de enkelte kørselskontorer

---

<sup>31</sup> Lov om taxikørsel § 14

kan derfor eventuelt defineres inden for rammerne af et landsdækkende maksimaltakstsystem. Konkurrencen mellem kørselskontorerne vil dog formentlig betyde en større produkt- og prisdifferentiering end i dag.

Der kunne eventuelt være mulighed for, at en vognmand kan være tilsluttet flere kørselskontorer, svarende til at en busvognmand kan udføre trafik for forskellige trafikselskaber.

Modelskitse 2 vil i forhold til i dag i områder, hvor der allerede findes flere kørselskontorer, betyde en større konkurrence mellem kørselskontorerne.

I kommuner, hvor der i dag ikke er bestillingskontorer, kan der være mulighed for, at de kan blive dækket af et kørselskontor. Men i områder med lille taxikørsel kan det være svært at se et grundlag for flere kørselskontorer med omfattende serviceforpligtigelser. Skal det være realistisk med flere kørselskontorer vil det formentlig kræve, at det aftales med kommunen, at serviceforpligtigelsen er mindre, f.eks. at taxi skal forudbestilles i nattetimerne., der dækker et større geografisk område. Den geografiske dækning kan også øges gennem forstærket kommunalt samarbejde om betjeningsområder.

Antallet af taxier vil formentlig stige, hvis man afskaffer den lokale antalsbegrænsning, men det er ikke givet, at antallet af taxier stiger i f.eks. udkantsområder. Der vil derfor – som i modelskitse 1 – være behov for rammer for at kunne stille særskilte krav til udkantsbetjeningen og f.eks. betjeningen af befolkningsgrupper med særlige behov.

Kørselskontorerne får i denne model meget vide frihedsgrader, men der skal fortsat kunne stilles visse grundlæggende krav om betjeningspligt. Kørselskontorenes "pris" for øgede forretningsmæssige frihedsgrader kan således netop være øgede krav til deres betjening af udkantsområder.

Med de større frihedsgrader i erhvervet vil der formentlig være behov for en større tilsyns- og kontrolindsats samt en reel styrkelse af forbrugernes klageadgang.

En variant af denne model kunne være, at der blev åbnet mulighed for at mindre vognmænd efter forhandling med kommunen kunne åbne mindre kørselskonto-

rer med en begrænset åbningstid og med fokus på at betjene afgrænsede områder af kommunen.

### **Model 3: Busmodel for taxikørsel**

Denne model tager udgangspunkt i den måde, den lokale og regionale bustrafik er organiseret på.

I dag opfattes trafikskaberne som dem, der udfører buskørslen, selv om det rent faktisk er selvstændige vognmænd, der kører busserne i kontrakt med trafikskabet. Vognmanden har tilladelse til at køre med bus, mens trafikskabet har tilladelse til at køre offentlig servicetrafik i form af ruter.

Fremadrettet kunne tilladelser til erhvervmæssig personbefordring med personvogne følge den samme opdeling som gælder for erhvervmæssig personbefordring med bus. Ændringen vil kræve, at ansvaret for service, kvalitet og kunderelationer tilladelsesmæssigt flyttes fra den enkelte vognmand til kørselskontorerne. På den måde skabes mulighed for, at vognmandstilladelsen/universaltilladelsen alene skal varetage forhold omkring det at kunne udføre kørsel på professionel måde.

Erfaringerne med at deregulere den almindelige taxikørsel har ikke været entydigt gode i de lande, vi sammenligner os med. Der bør derfor fortsat være en regulering af kørselskontorenes adgang til at drive virksomhed. Forudsætningen for, at der kan gives borgerne mulighed for at få taxitransport på alle tider og steder er, at der fortsat er en regulering.

Da varetagelsen af opgaven med at regulere rammerne for borgernes adgang til taxibefordring er forankret i kommunerne, ligger opgaven med at udstede tilladelser og aftale servicebetingelserne for disse naturligt hos kommunerne. Kommunerne kan med fordel samarbejde om fælles taxikørselskontorer, hvilket allerede er undervejs flere steder.

I modellen er det dog i modsætning til busområdet forudsat, at det ikke er kommunen, der har den økonomiske risiko ved taxikørsel.

Tilladelsen til at drive kørselskontor skal indeholde de krav, der skal være opfyldt, for at samfundet sikrer almindelige taxikunder en fornuftig betjening og pris.

Tilladelserne til kørselskontorer skal derfor indeholde en beskrivelse af hvordan kørselskontoret bidrager til den af kommunen vedtagne servicedeklaration for taxikørsel med forhold som:

- Geografisk område for tilladelsen
- Betjeningstidsrum for kørsel / rådighedsforpligtelse
- Betjeningstidsrum for bestilling / rådighedsforpligtelse
- Maksimalkakster
- Betalingsmuligheder, herunder mulighed for betaling i vogne med taximeter
- Antal vogne med taximeter
- Antal vogne med lift / trappemaskine / mulighed for at tilbyde barnestole

Det er kørselskontorets ansvar at servicedeklarationen overholdes og kørselskontoret skal overfor kommunen kunne dokumentere, at servicedeklarationen overholdes. Det skal stå klart, at servicedeklarationen er minimumsbetingelser og at manglende overholdelse i sidste instans vil betyde tilbagekaldelse af tilladelsen. En kommune kan give tilladelse til flere kørselskontorer, og kommunen skal lige- stille kørselskontorerne, idet det er den samme servicedeklaration, de skal overholde. Den af kommunen vedtagne maksimaltakst må naturligvis ikke overskrides.

### 12.7.5 Modeller for taxibetjening i tyndt befolkede områder

Der er identificeret en række forskellige modeller for, hvordan taxibetjeningen i de tyndtbefolkede områder kan sikres, jf. boks 03. En del af disse modeller er allerede brugt nogle steder og kan således realiseres indenfor den nuværende lovgivning.

#### Boks 12.5 | Modeller for taxibetjening i tyndt befolkede områder

Der er identificeret en række modeller for styrkelse af taxibetjeningen i yderområder inden for den nuværende lovgivning:

- Øget anvendelse af takstinstrumentet, herunder takstillæg for kørsel i yderområder og garantibetaling ved kørsel i yderområder finansieret af vognene tilsluttet bestillingskontoret
- Fokus på den samlede kommunale transportpolitik
- Udvidelse af tidsrum for Flextur, som er offentligt servicetrafik
- Stærkere rolle til bestillingskontorer med servicekrav i forhold til yderområder
- Muligheder for en koncessionsmodel i særlige tilfælde

Der er allerede indenfor den nuværende lovgivning visse muligheder for at styrke betjeningen af landområder.

Det handler om fastsættelse af takster, så det er attraktivt at køre i yderområder. Generelt er der mere tomkørsel i yderområderne, fordi taxierne typisk skal køre længere for at nå frem til kunden eller for at nå tilbage udgangspunktet efter at den betalte tur er afsluttet. Det kan i visse tilfælde medføre en risiko for en ringere betjening i udkantsområder. Kommunerne kan i deres takstfastsættelse her eksempelvis tillade højere priser i yderområder, der gør det mere attraktivt at tage ture i de tyndere befolkede områder. Det er tilfældet i Lollands kommune, hvor der tillægges et tomkørselstillæg på 100 kr. for taxikørsel i kommunens yderområder.

En anden mulighed for at anvende takstinstrumentet kunne være gennem en solidarisk fordeling af meromkostninger ved betjening af yderområder. I Aalborg har man eksempelvis konkret afprøvet en ordning, hvor man via en udligningsordning mellem vognmændene gør det mere attraktivt at betjene yderområderne. Taxier, der krydser de gamle kommunegrænser, sikres en vis indkomst (min. 200 kr.). Såfremt turen udgør mindre end 200 kr., får vognmanden forskellen refunderet fra en fælles pulje – garantipuljen – der er finansieret ved en mindre forhøjelse af de generelle takster.

Takstinstrumentet er således et middel til at forbedre tilskyndelsen til at betjene yderområderne. Såfremt kommunerne har forslag til nye ordninger, som ikke

kan rummes indenfor den eksisterende lovgivning, bør der i højere grad åbnes op for muligheden for at gennemføre forsøg i udvalgte områder.

Kommunerne kan også i dag øge fokus på, hvordan de fordeler kørselsopgaver, som udbydes af trafikskaber og kørselsopgaver, som kommunen selv udbyder. Kommunerne har principielt mulighed for at beslutte, hvordan de vil fordele kørselsopgaverne til udbud gennem trafikskaber og ved egne udbud. I aftalen om kommunernes økonomi for 2014 er det aftalt, at kommunerne skal realisere en økonomisk gevinst på kørselsområdet på 100 mio. kr. i 2014 stigende til 430 mio. kr. i 2017 gennem forbedret kørselsplanlægning, øget brug af trafikskaberne ifm. udbud m.v. på området. Det kan have stor betydning for, hvilken rolle taxier kommer til at spille i udførelsen af de sociale kørselsopgaver.

Kommunerne kan anvende telebusser som erstatning for busdrift i tyndt befolkede område. I Varde Kommune har flere busruter kun 3-4 passagerer i weekender, ferier og efter kl. 17 på hverdage. Varde Kommune sparer 5-600 kr. for hver times buskørsel, der afbestilles. Med teletaxier som erstatning kan borgeren blive kørt hurtigere og mere fleksibelt fra dør til dør end på en normal busrute. Vardes erfaringer er, at teletaxier understøtter taxidriften i kommunen.

Øget anvendelse af Flextur er en anden mulighed. Herved udvides den offentlige servicetrafik. Ved Flextur køres der ikke efter en fast ruteplan, men i stedet tilbydes dør-til-dør-kørsel som udgangspunkt indenfor kommunegrænserne (visse kommuner tilbyder også kørsel udenfor kommunegrænsen), som regel i tidsrummet kl. 6-23. Dette tidsrum kunne øges og gælde hele døgnet. Flextur er en del af Flextrafik, hvor der også indgår den individuelle handicapkørsel og social kørsel for kommuner og regioner. Det er imidlertid vigtigt at holde sig for øje, at kommunernes valg af serviceniveau i og udgifter til kørselsformål indgår i den samlede prioritering mellem de kommunale udgiftsområder.

I forhold til en fremtidig lovgivning kan betjening af yderområderne sikres på forskellig vis alt efter hvilken model, der vælges, jf. gennemgangen af mulighederne for at øge kørselskontorenes rolle.

Man kan således forestille sig en fremtidig regulering, hvor kørselskontorerne er ansvarlige for at sikre betjening af yderområder, eksempelvis i de kommuner, hvor kontoret opererer. Serviceniveauet i yderområderne kan fastlægges enten



ved at bestillingskontorerne selv melder ud, hvilken service de garanterer i forskellige områder, eller ved at man fra kommunalt eller nationalt hold sætter rammerne for den minimumsservice, der skal ydes på tværs af landet.

En anden mulighed kunne bestå i, at der i helt særlige tilfælde åbnes op for at kommunen får mulighed for at udbyde en koncession på al taxikørsel i kommunen, hvis taxibetjeningen i kommunen er meget dårlig eller ikke eksisterende, herunder fordi de omkringliggende bestillingskontorer ikke uden videre ønsker at betjene kommunen. I koncessionsbetingelserne vil kommunen skulle specificere det ønskede serviceniveau. Denne mulighed vil dog kræve ændret lovgivning.

En koncessionsmodel vil virke konkurrencebegrænsende, og der skal i givet fald opstilles restriktive betingelser, herunder at Trafikstyrelsen eller andre myndigheder skal godkende at kommunen tager det pågældende instrument i brug

Endelig er der ikke noget, der formelt hindrer at kommunerne kan yde tilskud til taxibetjening i kommunen.

## 12.7.6 Forbrugerbeskyttelse

### Boks 12.6 | God service og forbrugerbeskyttelse

En bedre og mere kendt klagemulighed er vigtig, så forbrugeren ved hvor hun/han kan henvende sig

Det bør overvejes at etablere et egentligt klagernævn på taxiområdet baseret på erfaringerne tilsvarende klagenævn på andre områder.

Det bør endvidere overvejes, om der kan gives bedre information til kunderne om taksterne – særligt i en situation, hvis de bliver mere differentierede.

Det kan også overvejes, om taxibranchen skal være omfattet af køre- hviletidsregler, der rækker udover de gældende regler i arbejdsmiljøloven og arbejdstidsloven, og om der i taxibranchen skal være et sæt officielle passagerrettigheder- og pligter, jf. tilsvarende regler i andre transporterhverv.

Forbrugerne skal kunne benytte sig af erhvervsmæssig personbefordring i personbiler trygt og under sikre forhold.

Det betyder, at det skal være enkelt at klage over utilfredsstillende behandling, herunder skal det være klart, hvor og hvordan man klager. Sikring af dette kan være et element i en universaltilladelse.

Det kan overvejes at etablere et egentligt klagenævn, der – udover at sikre brugerens mulighed for at klage over en uretmæssig behandling – også kan være med til at give en indikation om eventuelle systematiske problemer på taxiområdet. Det er en model, som der er erfaringer med på en række andre områder.

For at sikre en god forbrugerbeskyttelse bør der stilles krav om tydelig information ift. klagemulighed, priser for taxikørsel, der kan kombineres med en egentlig takstloftsmodel, hvor kommunerne eller andre myndigheder har mulighed for at fastsætte rammerne for taksterne og sikre, at der ikke kan tages for høje priser i taxikørslen, eksempelvis i yderområder, hvor konkurrencen måske er mindre end i byerne.

Det skal således sikres, at forbrugerne ikke betaler mere end nødvendigt for deres taxikørsel, at priserne er gennemsikrelige og forudsigelige og at man eksempelvis kan opnå rabatter, hvis man er hyppig bruger, eller der mulighed for at aftale en pris på forhånd. I Sverige er der eksempelvis krav om, at priserne skal kunne ses udefra den enkelte taxi, så de ikke først fremgår, når man har sat sig ind i bilen.

Der bør også stilles visse tekniske krav til køretøjer til taxikørsel, der bl.a. sikrer, at der er et godkendt udstyr i taxien, så brugeren ikke kan snydes ift. eksempelvis den takst, der skal betales, og taxien er i stand til at kommunikere med et eventuelt bestillingskontor, så brugeren oplever en så fleksibel og effektiv service som muligt.

#### Boks 12.7| Taxierne som en del af den kommunale transportpolitik

Der er i flere kommuner gode erfaringer med en løbende dialog mellem kommunen og de lokale vognmænd om den lokale taxibetjening, herunder om maksimaltaksterne, antallet af tilladelser og den geografiske begrænsning.

Det kan være en fordel for alle parter, hvis dialogen mellem kommunen og de lokale vognmænd styrkes og gøres mere regelmæssig

Udvalgets spørgeskemaundersøgelser blandt de danske kommuner viser, at taksterne jævnlige reguleres på baggrund af taxiindekset eller på baggrund af prisudviklingen i nabokommunerne. I de senere år har mindre kommuner haft besvær med at afsætte ledige taxitilladelser.

Omkring halvdelen af kommunerne uden for Hovedstadsområdet har anvendt mulighederne for at bruge en geografisk afgrænsning af betjeningsområdet som et instrument i at sikre en kvaliteten i taxibetjeningen. Undersøgelsen tyder på, at taxierhvervet fungerer bedst i de kommuner, hvor der er en tæt løbende dialog mellem kommunen og erhvervet.

## 12.8 Overgangsordninger

Ved indførelsen af en ny regulering på området for erhvervsmæssig personbefordring i personbiler med op til 9 personer skal det overvejes, om der er behov for en overgangsordning ift. de eksisterende tilladelser, så der ikke skabes en uholdbar situation for de personer, der allerede i dag er beskæftiget i branchen eller for udførelsen af de kørselsopgaver, der skal løftes.

## 12.9 Teknologikommission

Inden for de rammer, der er udstukket i lovgivningen, har det været bestillingskontorer, der har været den drivende kraft i udvikling af teknologien i taxibranchen. Det er sket i lyset af behovene for bl.a. at:

- Kunne modtage nye betalingsmidler
- At kunne lokalisere vogne, der er tættest på en given bestilling
- Automatisering af bestillingsfunktionen
- At kunne dokumentere kørsel og aktivitet
- At sikre chaufføren mod overfald
- At minimere skattesnyd

At kunne lokalisere den optimale placering af taxien i forhold til efterspørgselsmønstret

Det har skabt efterspørgsel efter relativt avancerede teknologiske løsninger.

Det samme gør sig gældende for trafikselskabernes Flextrafik. Denne "nye" trafik har via behovet for løbende kørselskoordinering og fleksibel ruteplanlægning

bl.a. stillet krav om realtidsinformation om vognenes placering og om løbende informationsudveksling bidraget til denne udvikling. I samarbejde med branchens leverandører er det lykkedes at udnytte muligheder, som er åbnet af udviklingen af IT- og Kommunikationsteknologien.

Gennem udvalgets arbejde er det blevet klart at denne udvikling langt fra er afsluttet. Som eksempel kan nævnes, at udviklingen af smartphones allerede i dag muliggør automatisering af bestillingsfunktionen og mobiltelefoner har mulighed for at blive anvendt til betaling. Flere andre lovende mulige anvendelser har været nævnt i udvalgsarbejdet, som på forskellig kan ændre branchen og medvirke til at tilnærme teknologien i de forskellige kørselstyper. Dette kan potentielt have betydning for indholdet af en universaltilladelse.

For at afdække disse muligheder anbefales det, at Trafikstyrelsen nedsætter et udvalg med repræsentanter for branchen, leverandører, forbrugere, trafikselskaber og kommuner samt politi- og skattemyndigheder, som får til opgave at gennemgå og beskrive de teknologiske muligheder og skitsere, hvilke muligheder det indebærer for kundebetjening samt vurdere om der på den baggrund er behov for at tilpasse lovgrundlaget.

## Betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler

Udgivet af: Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet  
ISBN trykt udgave: 978-87-91013-90-4  
ISBN netudgave: 978-87-91013-91-1  
Tryk: Rosendahls Schulz Grafisk a/s  
Oplag: 300



ISBN 978-87-91013-90-4

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

