

Pr. email.

Til

Transportminister, Magnus Heunicke.
Transportordfører (V), Kristian Pihl Lorentzen.
Erhvervsordfører (S), Benny Engelbrecht.

Aarhus den 7. april 2014

Vedr. Hyrevognsloven – revidering 2014.

Tak for gode indlæg og paneldebatten på konferencen onsdag den 26. marts d.å..

Jeg kvitterer med tak for jeres invitation til konferencedeltagerne om at henvende sig til jer med bidrag til debatten.

Forud for konferencen havde jeg udarbejdet mine egne kommentarer til udvalgets rapport som jeg vedlægger.

Taxibranchen har i min optik udspillet sin rolle på den måde, som vi kender den i dag. Selskabernes vognmænd har dårlige forretninger, gennemslagskraften for taxivirksomhedernes ledelser er generelt svag, og kunderne får ikke optimal service.

Årsagen hertil skal i store træk findes i den nuværende regulering af Hyrevognsloven. Særligt har kravet til et minimalt antal tilladelser betydet, at selskaber - for overhovedet at kunne starte op - skulle have tilsluttet minimum 10 vognmænd (eller flere, hvis kommunen ”synes”), og det har betydet, at selskaberne de facto er drevet af vognmændene, som i egenskab af deres stiftende roller har magten. Det har skabt en virksomhedskultur, hvor hver vognmand, trods sin tilslutningspligt til et selskab (et fællesskab), reelt har arbejdet ud fra hensynet til egen forretning på bekostning af fællesskabet. Og ledelsen, hvis gennemslagskraft hviler på de stiftende vognmænds mandat har derfor ikke kunnet samle vognmændene om en fælles strategi. (se bilag i nyhedsbrev fra Dantaxi Vest)

Som resultat heraf har vi et taximarked, hvor aktørerne (virksomhederne) ligger tæt op ad hinanden. Der er næsten ingen forskel på pris (inden for maksimaltaksterne), servicen er den samme, og selskaberne har generelt et så svagt image i befolkningen, at kunderne knapt nok kan skelne det ene selskab fra det andet.

I Transportministerens indlæg på konferencen noterede jeg mig, at der blev sagt følgende:

- ***”Man skal have lov til at udvikle et nyt bestillingskontor – et nyt ”brand”.***
- ***”Det skal være lettere at starte og drive bestillingskontorer”.***

Og det er rigtigt set, at alle selskaber ikke nødvendigvis skal kunne det samme.

Desuden vil jeg tillade mig at tage Transportministeren på ordet, idet han ved debat i TØF i 2010 sagde følgende:

”Jeg vil tage ethvert skridt, der kan skabe fair konkurrence for taxierne . Også hvis det betyder, at vi skal have en sanering af lovene og præsentere en helt ny personbefordring”.

Fair konkurrence for taxierne er bl.a. at vognmænd har et reelt valg imellem kørselskontorer og ikke som i dag, hvor der ofte kun er ét kontor i byen (monopol) eller 2 kontorer (duopol).

Af gode grunde fordrer et reelt valg, at der er et udvalg, altså flere kontorer. En reel konkurrence imellem kontorerne vil betyde at vognmænd kan vælge det kontor, der passer bedst til vognmandens profil mht. pris, kvalitet og ydelser – og tilsvarende reelle valg vil forbrugerne dermed også få.

En af hovedkonklusionerne i Udvalgets rapport er da også:

- Kørselskontorer får flere profiler (brands) og kan differentiere sit produkt og eksempelvis udvikle særlige eksklusive ydelser.
- Der må ikke være unødvendige barrierer for at oprette et kørselskontor.
- Kørselskontorer får flere kompetencer.

Ved at fjerne den nedre adgangs begrænsning mht. antallet af minimumtilladelser for at et kørselskontor kan etablere sig, kan nye selskaber starte med blot én hyrevogn og skabe organisk vækst ved at differentiere sig på flere områder. Blandt andet ved valget af strategiske kunder, serviceniveau og differentierede ydelser og priser (inden for maksimaltaksterne). Og da der netop er tale om opstart med én vogn, vil det være muligt at etablere et koncept, som ledelsen (som ikke nødvendigvis er en vognmand) tager ejerskab af. Lykkes det selskabet at skabe en god forretning for sin vognmand, vil andre vognmænd snart ansøge om optagelse i selskabet. Og på netop den måde samles vognmændene om en forretningsmodel - en forretningsmodel, som ikke findes i de eksisterende selskaber i dag.

Jeg vedlægger bilag i nyhedsbrev fra Direktør John Vanggaard i Dantaxi Vest omkring taxiledelsernes problematik om at samle vognene om en fælles strategi og en fælles optræden – og i dette tilfælde handler det blot om at vognene overholder hyrevognsloven (kørselspligten). Og det viser med al ønskelig tydelighed ledelsens svage rolle. Det vedlagte bilag handler om vognmændenes forsøg på at udvælge sig ture på bekostning af selskabernes fællesskab og på bekostning af kunderne.

Jeg håber, at I vil tage mine kommentarer til efterretning i det forestående lovarbejde og I er naturligvis velkomne med spørgsmål til mig eller hvis der opstår behov for uddybning.

Med venlig hilsen

Heinrich Kipp

Cort Adelersgade 21, 1. th., 8200 Aarhus N.