

Aarhus, den 1. marts 2014

Vedr. Hyrevognsloven – revidering i 2014.

Transportministeriet nedsatte i efteråret 2013 et udvalg (udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler) med henblik på at udvalget skulle komme med anbefalinger forud for folketingets revidering af Hyrevognsloven i 2014. Rapporten lå således klar i November 2013.

Som tidl. erhvervsleder, iværksætter og med nogen erfaring med taxicentraler, vognmænd og chauffører, ønsker jeg at give mine kommentarer til udvalgets betænkning.

Uanset hvad en privat virksomhed beskæftiger sig med, er omdrejningspunktet det samme, nemlig at tjene penge. På et konkurrencepræget marked betyder det derfor, at en virksomhed - for at kunne overleve - må differentiere sig fra sine konkurrenter på udvalgte parametre, eksempelvis på pris, kvalitet, service, distribution (tilgængelighed), etc., altså parametre, der definerer virksomhedens image.

Indbyrdes konkurrence skaber således levedygtige virksomheder, der gavner samfundet, herunder borgerne, ved at være forbrugerorienterede og driftsmæssigt effektive.

For taxibranchen handler det naturligvis også om at tjene penge.

Men til forskel fra andre private virksomheder, er taxiselskaberne gennemgående

- Ineffektive
- Ensartede (udifferentierede)
- Håbløs bagud for sin tid.

Ensartetheden (fravær af differentiering) er et tydeligt tegn på manglende konkurrence og takket være en branche, der er underlagt omfattende - og efter min opfattelse - meningsløse adgangsbarrierer udebliver de nødvendige forandringer.

Helt usædvanligt har vi derfor hér en branche, der kan overleve uden at forny sig selv.

Vi har som samfund opfostret og beskyttet en virksomhedskultur, der bygger på den enkelte vognmands rettigheder frem for taxifællesskabets forpligtelse overfor samfund og borgere.

I udvalgets rapport (s. 59) påpeges det da også, at hyrevognsbranchen ville have gavn af øget konkurrence, idet de skriver:

“Hvis der opstod flere bestillingskontorer i et område, kunne der formentlig også komme mere konkurrence bestillingskontorerne imellem. 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.”

Og udvalget fortsætter på s. 60:

“Hvis der var flere bestillingskontorer samtidig med, at maksimaltaksterne blev fastholdt, kunne der være mulighed for øget konkurrence 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.”

Bortset fra fusioner af eksisterende selskaber, er der ikke etableret nye taxiselskaber i de sidste 40-50 år.

I Bekendtgørelse om taxikørsel nævnes der bl.a.:

Kapitel 4

Bestillingskontorer (taxicentraler)

§18. Oprettelse og drift af et bestillingskontor kræver godkendelse af kommunalbestyrelsen. Der skal til hvert godkendt bestillingskontor være knyttet det antal køretøjer, kommunalbestyrelsen bestemmer, dog mindst 10.

§18, stk. 4. Godkendelse er betinget af, at bestillingskontoret har ansat en af kommunalbestyrelsen godkendt ansvarlig leder.

Mine kommentarer til afsnittet om bestillingskontorer:

Ad. §18

Det er en almindelig opfattelse er at et taxiselskab ikke kan befordre borgerne, hvis der er under 10 vogne.

Tankegangen er forkert, og uden held har jeg søgt at få en begrundelse af branchefolk og af taxinævnet og sidstnævnte henviser blot til lovgiverne.

For det første er der jo IKKE tale om, at man med etablering af et mindre selskab med eksempelvis blot 1-5 hyrevogne - samlet tegner sig for dårligere betjening eller ringere adgang for byens borgere.

Det samlede antal hyrevogne i kommunen er jo fortsat det samme - blot med den forskel, at taxitilladelserne, som anbefalet i befordringsudvalgets rapport, nu er fordelt på flere selskaber, altså mere konkurrence – og iflg. Udvalgets rapport er det til gavn for effektiviteten.

For det andet underminerer et forudbestemt minimumkrav til antal tilknyttede hyrevogne til et bestillingskontor mulighederne for, at nye selskaber kan introducere sig på markedet. Iværksætterier bremses!

For det tredje, vil den/de "yderste vogn(e)" i ethvert selskab (med kun 10 vogne) kunne afpresse taxiselskabets ledelse for privilegier eller søge at få taxiselskabet til at gå på kompromis med sit koncept, idet alternativet for selskabet er at lukke. Dantaxi i Randers lukker til efteråret 2014 netop pga. krav til min. 10 vogne og derefter er der kun ét selskab i byen – altså endnu et monopol.

Det svarer til, at følgende virksomheder ikke kunne have fået tilladelse til at drive forretning uden først at have etableret et minimum antal forretningsenheder INDEN at virksomheden overhovedet havde afprøvet sin forretningsmodel, og duelighed på markedet.

Konsekvensen ville have været at disse succesrige- og verdensomspændende virksomheder aldrig var kommet i gang;

JYSK, der i dag har flere tusinde butikker i 35 lande. Men i 1979 var der én butik i Aarhus..

Mc Donald's, der i dag er verdens største burgerkæde, men i 1954 startede med én restaurant.

MÆRSK, der i dag er verdens største rederi. Men i 1904 var der eet skib og én rute.

ASICS sportssko i Danmark, der i dag den førende løbesko i Danmark og resten af verden. Den danske afdeling blev grundlagt af undertegnede i Aarhus i 1979 med én butik.

Alle virksomheder er startet i det små; med en enkelt butik, en enkelt restaurant eller en enkel damper. Sådan startede taxiselskaberne også. Enkelte vognmænd sluttede sig sammen og dannede stadig større og færre selskaber og med lag på lag af – til tider – meningsløse reguleringer er erhvervet blevet begrænset i sin udvikling, herunder med lovkravet om et minimum antal tilsluttede hyrevogne til hvert bestillingskontor for kunne etablere sig.

Gældende taxilov beder faktisk om, at såfremt man ønsker at etablere et nyt taxiselskab – et reelt innovativt og uprøvet alternativ, så skal mindst 10 vognmænd risikere at tilslutte sig en udokumenteret forretningsmodel – i stedet for først at få afprøvet forretningsmodellen med eks. blot én forretningsenhed – én taxi -, netop ligesom JYSK, Mc Donalds, Mærsk og ASICS.

Kravet til et minimum antal tilsluttede vogne er dermed både konkurrenceforvridende og konkurrencehæmmende; Konkurrenceforvridende i den forstand, at ingen nye selskaber kommer til (jf. historien i markedet), og konkurrencehæmmende i den forstand, at de eksisterende selskaber ikke har inticament eller ledelsesmæssig tyngde til at værdipositionere sig og dermed til at differentiere sig fra hinanden. Resultatet er, at borgerne knapt nok kan skelne det ene selskab fra det andet. De har samme fremtoning, samme service, samme ineffektivitet og ofte samme pris. Og som borgere har vi intet alternativ. Og det har vognmændene heller ikke.

Ad. §18, stk. 2

Man sidestiller krav til en vognmand, der skal drive en vognmandsforretning med krav til en leder af et kørselskontor.

Hvad har en dygtig leders faglige kvalifikationer at gøre med en vognmands kvalifikationer? Et kørselskontor er ofte et større aktieselskab afdelingslederen er ansat i.

Min pointe er at kommunen / hyrevognsnævnet alene bør forholde sig til om bestillingskontoret overholder hyrevognsloven og i øvrigt overholder de servicemål, der er opstillet i kommunen.

Ledelsen i taxiselskaberne (og hyrevognsnævnet) er i en meget svag position og derfor, kan alvorlige og kritisable forhold foregå uden at der gribes ind. At gribe ind overfor stærke vognmænd, der bryder hyrevognsloven – er det samme som at fyre sig selv fra ledelsen. Det burde jo være omvendt, nemlig at hvis man stiltiende ser på grove lovbrud - ja så er man ikke egnet som leder – men som sagt er det desværre omvendt i taxibranchen.

Eksemplerne er mange og udover hvad man kan læse i dagspressen kan nævnes:

- a) Chauffør med flere voldsdomme imod taxikunder og taxikolleger kører taxi.
- b) Chauffør kører med fodlænke fordi han afsoner voldsdom begået imod taxikunde.
- c) Chauffør med flere domme for kreditkort svindel imod taxikunder kører taxi.
- d) Chauffører uden børneattest (pædofildømte) kører med sårbare og handicappede børn.
- e) Chauffører der er afsløret i snyd med overtaksering kører stadig taxi.
- f) Vognmænd, der er afsløret i overtaksering overfor kommunale institutioner – i udspekulerede kartel-systemer kører stadig taxi.
- g) Kørselsvægning er helt almindeligt – nemlig at man nægter at køre kunder på mindre lukrative ture.
- h) Vogne bygger egen lille central op via egen mobiltelefon, der kører de lukrative turer til bl.a. lufthavnen.

Befordringsmæssigt er der også forskel på kvaliteten af opgave håndteringen. Ofte trykkes der "NEJ" til korte eller besværlige ture (*kørselsvægring*) med det resultat, at en vogn (kollega) længere væk må acceptere køreordren med ringere kørselsøkonomi til følge. Og kreativiteten er stor i jagten på de lukrative ture. Finanskrisen forstærker blot denne interne kannibalisme

De umiddelbare tabere er kunderne., som må affinde sig med længere ventetid, men de reelle tabere er vognmændene selv, som med deres adfærd på sigt vænner kunderne til at benytte sig af alternativ transport.

Og det er svært for ledelsen at komme til livs, da dens mandat hviler på de vognmænd, den er ansat til at lede (**jf. taxilovens krav til minimum antal vogne**). Magtforholdet mellem ledelse og vognmænd kommer derfor til udtryk ved, at individualistkulturen vinder på bekostning af en professionel samarbejds- og servicekultur, hvormed ledelsen i større grad reduceres til at spille en administrativ rolle. Og konsekvensen er, at selskaberne i udstrakt grad ikke har formået at samle sig om den fælles identitet og forretningsmodel, hvormed de har kunnet differentiere sig fra hinanden på pris, fremtoning og service.

Dette er et synligt og udmærket billede på ledelsens, og dermed fællesskabets, reelle gennemslagskraft.

Og skulle jeg alligevel have succes med (ud fra mine kvalitetskriterier) at præstere de ovenfor krævede 10 vognmænd (eller de 35 biler som det kræves i nogle kommuner) ved opstart, vil strukturen – og dermed magtfordelingen mellem vognmænd og ledelse – alligevel være den, at vognmændene driver ledelsen – og ikke omvendt fordi at selskabet er afhængig af et minimum af tilsluttede biler.

Jeg mener derfor, at det er vigtigt, at der banes vej for et opgør med den eksisterende situation – konkurrencemæssigt som kulturelt.

Hvis et nyt selskab kan starte i det små med én forretningsenhed, som JYSK gjorde det – eller som jeg selv i sin tid gjorde med ASICS, kan jeg grundlægge en virksomhedskultur, som ikke baserer sig på vognmændenes

individualisme, men i stedet på selskabets samlede identitet, båret frem af en professionel ledelse, som ikke er ansat af de vognmænd, den er sat til at lede, men som er beslutningsdygtig og selvstændig og som tiltrækker vognmænd på baggrund af en bæredygtig forretningsmodel, som selskabet selv har formuleret.

På dén måde kan der opstå frugtbar konkurrence samtidig med, at både vognmænd og borgere kan blive præsenteret for et sundt alternativ uden at frigive antallet af maksimaltilladelser i kommunerne. På dén måde kan gode forretningsmodeller komme i spil. På dén måde kan selskaberne samle sig om en virksomhedsmæssig mission, vision og værdisæt – som ingen af selskaberne har i dag. På dén måde kan vognmændene få en bedre forretning, og på dén måde kan kunderne skelne selskaberne fra hinanden på service og pris.

På dén måde har både selskaber, vognmænd og kunder et valg.

Den ny transportminister, Magnus Heunicke (S) har da også udtalt følgende På en debat i Transports Økonomisk Forening (TØF) i 2010, hvor han sagde: ***”Jeg vil tage hvert et 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.***

Lad os tage transportministeren på ordet og få reel og fair konkurrence for taxivognmænd, herunder at vognmænd får et reelt alternativ til de eksisterende taxiselskaber – og at forbrugerne får det samme.

Heinrich Kipp

Studerende ved Aarhus Universitet.

Grundlægger og tidl. hovedaktionær og Adm. direktør for ASICS i Danmark.

Grundlægger og tidl. Adm. Direktør for medieselskab med nationale og internationale priser.

Tidl. Free-lance Centralmedarbejder på Dantaxi i Aarhus.

Tidl. Free-lance Limousinechauffør.

Free-lance taxichauffør hos flere taxivognmænd i Aarhus.