



## Kære Transportudvalg

Holte den 23. februar 2016

Taxibranchen er i krise. Ifølge medierne skyldes det en forældet taxalov og Uber. Det er til dels rigtigt, men andre forhold spiller ind. Som tidligere adm. direktør for Taxi 4x35 og nuværende bestyrelsesmedlem af Taxi Nord 4x48 tillader jeg mig at skrive direkte til jer, samt at komme med et forslag til hvordan vi kommer videre med en ny taxalov til alles bedste.

### Taxiloven er problemet

Branchens nuværende situation er til dels selvforskyldt. Den har ikke løbende tilpasset sig markedet. Men en meget stram regulering er en stor del af problemet. Lad os tage nogle eksempler:

Mange vognmænd opbygger gennem deres erhvervskarriere en god og lønsom forretning. Når de ønsker at trække sig tilbage, har de imidlertid ikke lov til at sælge eller overdrage deres forretning. De må blot lukke og afskedige chaufførerne. Værdifuld knowhow går tabt og nye vognmænd må starte forfra. Konsekvensen er, at mange ikke trækker sig tilbage, men fortsætter til den bitre ende. I dag er gennemsnitsalderen for vognmænd over 60 år.

Den eksisterende taxilov har organisatorisk opdelt taxierhvervet i 1) vognmænd og 2) bestillingskontorer. Bestillingskontorerne er blot en "formidlingscentral", der skal sikre en bedre udnyttelse af vognparken. Et bestillingskontor må ikke drives som en "forretning". Vognmændene har en tilslutningspligt og det har ført til at næsten alle vognmænd i Danmark er sluttet sammen i foreninger (lokalt baseret) og så har foreningerne oprettet et bestillingskontor, som påkrævet af loven. Vognmænds fokus er i sagens natur deres egen vognmandsforretning og ikke bestillingskontorets udvikling og markedstilpasning.

På et område er dog sket en udvikling i taxierhvervet, nemlig med indførelse af ny teknologi. Den danske taxibranche har noget af det mest avancerede udstyr på centralerne og i vognene – modsat hvad man kan tro på baggrund af mediernes fremstilling. Selskaberne har gennem mange år tilbudt især erhvervs-kunder internetbestilling af ture og har for et par år siden (før Uber kom til landet) indført app bestilling til alle kunder. Det giver besparelser på centralerne. Taxibranchens nuværende problemer har således intet at gøre med manglende indførelse af ny teknologi.

Taxiloven fordyrer på mange områder den enkelte vognmands drift. Taxaerne skal være i miljøklasse A og have taxameter, videokamera og sædekontakter installeret, så kunder og Skat kan føle sig trygge. Chauffører og vognmænd skal gennemgå kursusforløb for at opnå lovpligtigt erhvervskørekort, og vognmændene skal igennem et ekstra kursus, for at lære at drive en vognmandsforretning. For hver enkelt vogn skal der føres en kørebog, hvori hver enkelt tur noteres. Kørebogen skal forefindes i taxien, så politiet kan kontrollere, at alt i orden og at den er udfyldt korrekt. Hvis ikke falder der store bøder. I Danmark må taxien ikke benyttes til privatkørsel, hvad den ellers må i mange andre lande.

## Nye spillere profiterer på at omgå loven

Vi har haft en taxilov siden 1974. Næsten alle undersøgelser viser, at kunderne har været tilfredse. I løbet af de sidste 20 år er samfundsudviklingen gået stærkt og det har længe vist sig, at den nuværende taxilov er forældet og trænger til en kraftig revision. Det hele er sat i perspektiv ved opstigningen af de nye digitale platforme, (Uber, Airbnb, GoMore, mm.), der fører samfundet ind i "Digital Disruption" æraen, der udfordrer eksisterende markeder. For at blive lidt mere konkrete bruger vi Uber som eksempel på påvirkningen af taxierhvervet: Prisen kan holdes lavere end taxiernes, da omkostningerne er væsentligt lavere. Uber har ingen omkostninger til chaufførerne, (pension, sygedagpenge, mm.). Uber har ikke kørepligt som taxier har.

## En ny taxilov

Der er ingen, der har noget imod, at Uber kører taxikørsel, der skal blot være lige vilkår. Alle biler, der operere i henhold til taxiloven, skal opfylde de samme betingelser og have de samme rettigheder. Og al erhvervsmæssig persontransport (Uber kørsel, taxier, OST og limousiner) skal høre hjemme under taxiloven, hvis de ikke i forvejen hører under en anden lov (f.eks. busloven). Der skal være de samme krav til alle biler under taxiloven, der er ingen grund til at skelne. Hvis politikerne mener, at Uber gerne må betjene sig af privatbilister, så må det være fordi, de synes, at det er sikkert nok. Og så må andre selvfølgelig også.

Al erfaring fra udlandet tilsiger, at der på persontransportområdet bør være en form for regulering, da området ellers ender i ren anarki. Men det skal være enkelt at administrere og der skal selvfølgelig være plads til nye spillere og nye metoder at drive persontransport på. Lad mig skitsere nogle grundelementer.

Der skal være generelle krav til chauffører og biler, der sikrer kundesikkerhed og sørger for at skattemyndighederne får deres del af kagen. Hvor lette eller strenge kravene skal være, er op til politikerne at bestemme. Interesserede parter kommer sikkert gerne med forslag. Er der kunder (erhvervsliv, kommuner mm.), der har særlige krav, kan de specificere disse i et udbud.

Reguleringen skal tage udgangspunkt i bestillingskontorerne, der døbes om til kørselskontorer (kan drives i selskabsform) og der skal stilles vandelskrav til disse og de skal godkendes af Trafikstyrelsen. Der er ingen grund til at udstede tilladelser til vognmænd for at sikre overholdelse af lovens krav. Det er kørselskontoret, der er ansvarlig for, at deres entreprenører (vognmænd, chauffører og deres køretøjer) opfylder disse. Alle vognmænd og chauffører, der vil køre persontransport i henhold til taxiloven skal tilsluttes et kørselskontor. "Individualisterne" skal selvfølgelig også have en chance, men de kan jo bare oprette et kørselskontor. Der skal være et krav om et minimum antal af tilsluttede vogne. Om et kørselskontor kun vil køre bestilte ture og/eller gade ture er helt op til kørselskontoret.

Kørselskontorer kan operere i hele landet. I transportministeriets arbejdsudkast af 22. maj 2014 er det foreslået, at hvis et kørselskontor vil køre i et bestemt område af landet, skal de oplyse det til de lokale myndigheder (kommuner, regioner, eller hvad det nu bliver til). Jeg forslår at gå skridtet videre. For at køre i det lokale område, skal kørselskontoret leve op til den lokale myndigheds service deklARATION (f.eks. kørepligt, maksimale ventetid, takster, o.l.).

Der er en del detailspørgsmål, der skal på plads, men det er i bund og grund enkelt at få udarbejdet en ny lov. Der er ingen grund til at gøre det for kompliceret. Hvis man gør, vil det blive omgået. Et eksempel: Hvorfor skelne mellem bestilte (aftalte) ture og gadgeture, hvis det kun er kørsel af gadgeture, der kræver taximeter? Det kan ikke tage Uber mange minutter at få deres app til håndtere gadgeture. I en ny lov vil Uberbiler højst sandsynlig få en streamer på bilen med "Uber" (nu er det jo blevet lovligt), og når en kunde spotter en, trykker han bare gadgetur på sin Smartphone, og så er bilen pludselig en bestilt tur, hvor prisen "aftales" inden kørslen.

Med hensyn til taximeter eller ej er det op til politikerne at bestemme, hvor sikkert det vil være IKKE at have et. Et eksempel på omgåelse: Kontrolleres skattesnyd ved kontoture (Uber modellen) udelukkende ved indberetningspligt fra kørselskontoret (Uber bliver et kørselskontor), så vil mange lange ture blive til korte ture. Har man været i byen i København og skal til f.eks. Helsingør, bestiller man en vogn til Hellerup, men fortryder undervejs; man vil gerne køres helt til Helsingør. Der skal ikke megen fantasi til at gætte sig til, at resten af turen aftales mellem kunde og chauffør. Der vil sikkert udvikles metoder til at gøre det mere sikkert, da det heller ikke er i kørselskontorets interesser, men det er der ikke endnu.

#### **Vi har ikke råd til at vente**

Det er nødvendigt med en ny lov hurtigt. Mens vi venter bløder taxierhvervet. Uber har snart 1000 biler i København og taxierhvervet 1.900 i hele Region Hovedstaden, og det har en alvorlig indflydelse på taxivognmændenes indtjening. Det er ikke rimeligt i venteperioden på en ny lov, at det skal gå ud over et lovligt etableret erhverv og ikke dem, der foretager ulovlighederne. Nej Uber og lignende må pænt vente, til en ny taxilov er vedtaget, hvor der så til gengæld gives plads til nye koncepter og langt mere liberalisering.

Venlig hilsen

Jørgen Oxenbøll  
Medlem af bestyrelsen i 4x48 TaxiNord  
Tidligere adm.dir. for Taxa 4x35

Cc. Til Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt