

# Kapitel 0 Sammenfatning og anbefalinger

Udvalget om erhvervsmæssig personbefordring har gennemgået og analyseret den erhvervsmæssige 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 erhvervsmæssig 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, li-

gesom det vil være en fordel generelt at forenkle reguleringen i lighed med udviklingen 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 prajer 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 trafikelskaber 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 bestillingskontorerne, 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 udfor-

dringer med tilgængeligheden af taxier i visse områder. Der er der 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 kommu-

ner er opmærksomhed på taxiernes betydning for det lokale transportsystem, herunder en systemiseret 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.

## 6. |

- 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.