

- NOTAT

Genstart af taxierhvervet

31. august 2020

Baggrund

Som led i den kommende evaluering af taxiloven har relevante virksomheder og organisationer tilknyttet Dansk Erhverv drøftet taxierhvervets fremtid. Drøftelserne har omfattet 4x35, Cabonline, Viggo, FEP, C.A.T. Herudover har Dansk Erhvervs Oplevelsesmarked (turistbranchen – rejsebranchen, parker, teatre, koncertarrangører, hoteller, kroer, restauranter, caféer m.v.) været inddraget i processen.

Drøftelserne har mundet ud i nedenstående bemærkninger og forslag. Vi kommer gerne med uddybende bemærkninger, hvis der er behov herfor og ser under alle omstændigheder frem til at drøfte sagen videre i forbindelse med evalueringen.

Corona

Evalueringen af taxiloven skal tage udgangspunkt i branchens og kundernes fremadrettede behov og rammer, men vurderingen må nødvendigvis også tage højde for den aktuelle situation, der er påvirket af den mere en 90 pct. nedgang i aktiviteterne som følge af Corona. Branchen er pt. i bedring på grund af den gradvise genåbning af samfundet, men restriktioner i nattelivet, i turismen og generel nedgang i økonomisk aktivitet påvirker i høj grad stadig branchen negativt. Det er forventningen at taxivognmænd samt kørselskontorer tidligst vil være tilbage på et mere almindeligt niveau inden for 1 til 2 år.

En evaluering af taxiloven må således også tage hensyn til denne ekstraordinære situation.

Klima

Klima og miljø er rykket markant op på dagsordenen siden vedtagelsen af gældende taxilov. Det hilser branchen velkommen og har deltaget aktivt i arbejdet med Klimapartnerskabet for Landtransport. Som det anføres i klimapartnerskabsrapporten har branchen en ambition om at være omstillet til nulemissionsbiler i byområder i 2025, hvis den fornødne lade- og tankinfrastruktur er på plads på dette tidspunkt. Branchen ser her elbiler som løsningen i byerne og på sigt brintbiler på de længere distancer i landområder, men er bestemt ikke afvisende over for øget brug af fx biobrændstof i forskellige former.

Uanset at ovennævnte udgangspunkt om nulemission fastholdes, vil tidsplanen blive rykket som følge af Corona, der i stort omfang har tæret på branchens kapitalgrundlag og dermed på mulighederne for at investere i den nye og renere teknologi.

Branchen peger på, at nulemissionstaxier er dyrere end traditionelle biler samt at elbiler, der efterhånden er brugbare i byområder, hvor der er god ladeinfrastruktur, ikke kan fungere optimalt i landområder, hvor afstandene er større.

For at fremme udviklingen og give incitament til udskiftning af køretøjer foreslår branchen at nulemissionstaxier også momsfrtages i en overgangsperiode.

Taxierhvervet ser frem til yderligere drøftelser med myndigheder og relevante partnere for at fremme klimarigtig taxikørsel mest muligt.

Ensretning af tilladelsesområde og -krav

Et emne, der også blev drøftet i seneste lovændring, er en mindre opdelt branche, hvor kravene til taxier, flexbiler, limousiner osv. var mere ens.

Det er vores opfattelse at emnet er blevet endnu mere relevant siden, hvorfor vi foreslår at spørgsmålet tages op igen i lyset af de erfaringer, der er indhøstet ifm. implementeringen af den gældende taxilov.

Liberalisering af taxierhvervet

Taxiloven indførte en gradvis liberalisering af tilladelserne på området. Som led heri bliver der udstedt yderligere tilladelser i kvoter frem mod en endelig liberalisering i 2021.

Branchen støtter fortsat en liberalisering, men peger på, at ordningen konkret har medført et stigende antal taxier men også en nedgang i omsætningen pr. taxi som branchen selv estimerer til ca. 30 pct. før Corona. Fordi kunderne forsvandt, er denne udvikling yderligere forstærket af Coronanedlukningen, hvilket giver anledning til at behandle markedssituationen under evalueringen.

Det var intentionen i taxiloven at ”normalisere” branchen ift. de mange restriktioner den daværende lovgivning pålagde. Branchen er fortsat enig i dette udgangspunkt, men påpeger at markedet pt. ikke er i balance.

Corona er en af årsagerne til ubalancerne, men andre ubalancer er påført fx af den udprægede praksis med køb og salg af tilladelser (selskaber med tilladelser) i overgangsperioden samt det overvældende antal ansøgninger til tilladelser i overgangsperioden m.v. Denne praksis haft adskillige utilsigtede konsekvenser.

Lovgivningens krav til teknisk indretning af køretøjer og it-systemer har tillige haft unødige negative konsekvenser. Også her ser branchen frem til evalueringen.

Genopretning af balancen i taxierhvervet

Evalueringen er en god mulighed for at tage en status på branchens tilstand. Det skal derfor efter vores opfattelse være muligt både at adressere de langsigtede virkninger af

taxiloven som tilsigtet i lovgivningen og at se på de mere konkrete udfordringer branchen har lige nu.

Overkapacitet

Branchen lider pt. af overkapacitet særligt i byområder, dvs. der er for mange taxier i forhold til efterspørgslen. Som nævnt ovenfor oplevede branchen en omsætningsnedgang på 30 pct. pr. bil før Corona. Normalt vil en sådan ubalance håndteres af udbud og efterspørgsel.

Branchen har dog drøftet flere forskellige løsningsforslag på denne udfordring. Hvilke af nedenstående forslag, der vil være mest hensigtsmæssige, beror i høj grad på, det overblik over branchens tilstand, som vi forventer bliver en del af grundlaget for evalueringen.

Det er drøftet, hvorvidt overgangsordningen for tilladelser skulle forlænges for at give tid til en yderligere evaluering af området. Flere forskellige modeller for begrænsninger i tilladelsesantallet blev drøftet. Forslagene rækker fra et øjeblikkeligt stop for nye tilladelser i det hele taget over et stop for almindelige tilladelser og en fortsættelse af udstedelse af grønne tilladelser til en fortsættelse af liberaliseringen som angivet i loven.

Det nuværende køb og salg af tilladelser (selskaber) var som nævnt tidligere ikke tilsigtet ved lovens udarbejdelse. Køb og salg vil helt naturligt ophøre i forbindelse med den planlagte liberalisering, men der vil skulle tages stilling til spørgsmålet om, hvorvidt denne praksis skal fortsættes, såfremt overgangsordningen forlænges under en eller anden form.

Incitamentet til at have chauffører

Der er bekymring i branchen over, at stadig flere vogne bliver enmandsbetjente. Udfordringen forstærkes af, at den nuværende markedssituation ikke tilskynder til ansættelse af medarbejdere. Det betyder dårlige udnyttelse af produktionsapparatet, hvilket også i klimamæssig forstand er uhensigtsmæssigt.

Igen har Corona forstærket en eksisterende tendens i erhvervet. Enmandsbetjente biler er ikke i sig selv problematiske, men det er bekymrende, hvis markedet tilskynder at hovedparten af bilerne i branchen kun køres af vognmanden selv. Det kan skabe en branche præget af såkaldt "working poor". Det bør derfor belyses, hvilke faktorer, der fremmer denne udvikling.

Håndhævelse

Uanset reglernes konkrete udformning er det et krav fra branchen at de håndhæves for at give forudsigelige konkurrencevilkår. Der er dog forståelse for, at den aktuelle situation er helt ekstraordinær og kræver en vis fleksibilitet fra myndighedernes side.

Tilknytningskravet mellem kørselskontor og vognmand

Tilknytningskravet er så vidt vides helt unikt for taxierhvervet og det giver et naturligt grundlag for at drøfte, hvorvidt det giver mening.

En af årsagerne til indførelsen af kravet er, at man dermed vil sikre sig at de rapporter – bl.a. af skattemæssige oplysninger – der sendes fra branchen er korrekte. En konsekvens af kravet har været at landvognmænd har fundet det særdeles svært at finde økonomisk grundlag for deres lokale forretninger.

Vi finder på den baggrund at det skal undersøges, om kravene til de to virksomhedsformer kan tilnærmes, således at det bliver lettere for en vognmand at oprette et kørselskontor uden at kontrol- og rapporteringskravene lempes. Det omfatter egenkapital-, indrapporterings- og udstyrskrav m.v.

Rapporteringskrav og ny teknologi

Branchen er enig i, at indberetning af fx skatteoplysninger skal ske på betryggende vis. Den tekniske udvikling gør, at dette fremadrettet ikke nødvendigvis behøver at være overvældende dyrt eller kompliceret at sikre dette så længe lovgivningen sætter fornuftige rammer herfor.

Det bør derfor undersøges, hvorvidt udstyrskravene til taxier kan lempes og moderniseres således at det bliver billigere og nemmere at udstyre en taxi i forhold til fx en bil, der kører for det offentlige, hvor der ikke er lovkrav til udstyr. Helt generelt foreslår branchen at der arbejdes på at skabe samme udstyrskrav til alle biler under taxiloven.

Vi finder derfor, at man som led i evalueringen bør lave en grundig afsøgning af området for rapporteringsteknologi - fx i taxametre, smartphones m.v. for at undersøge, hvorvidt udviklingen har givet muligheder man ikke var opmærksom på, i forbindelse med indførelsen af nuværende taxilov.

Forholdet mellem kørselskontor og vognmand

Kørselskontorerne har i dag udstrakt frihed til at fastlægge kravene til de tilknyttede vognmænd. Samtidig opleves der fra vognmandsside en ubalance i magtforholdet mellem kontor og vognmand.

Vi foreslår derfor, at der iværksættes et arbejde for at belyse balancen mellem kørselskontorer og vognmænd under hensyntagen til, at kunderne stadig skal kunne betjenes på en tilfredsstillende måde.

Landtaxier/opdeling af erhvervet

Det foreslås, at særordningen for landområder udvides. Der er flere forskellige modeller. Eksempelvis kan den nuværende særordning udvides, så den kunne omfatte flere biler. Endvidere kan man eksempelvis inden for et begrænset geografisk område eller en region få mulighed for at fungere under mere lempelige krav til tilknytning, udstyr og lignende, samt under nærmere aftaler med den lokale kommune ift. kommunal

kørsel. Tiltagene kan gennemføres som en forsøgsordning således at erfaringer med ny og mere enkel teknologi kan indsamles og bruges i andre dele af branchen.

Liberalisering af trafikskaber

Efterhånden som markedet ændrer sig og der eksempelvis kommer flere store virksomheder, kunne det overvejes, hvorvidt de funktioner, der pt. varetages af trafikskaberne på fx flexbilområdet lige så godt varetages af en logistikoperatør efter udbud. Forslaget vil yderligere medvirke til at nedbryde grænserne mellem offentlig og privat kørsel, så der skabes ét taximarked.

Frikørselsordningen

Det foreslås at ordningen genindføres for at gøre taxierhvervet mere attraktivt.

Baggrund

Coronakrisen har medført omsætningsnedgang på 80 – 90 pct. i taxierhvervet. Dette skal ses på baggrund af en omsætningsnedgang indenfor det seneste år før krisen på 30 pct. pr. bil. Konsekvensen har været at vognmænd samt kørsels- og bestillingskontorer benytter sig af lønkompositionsordninger eller andre kriseordninger. I forhold til lønkomposition er det branchens vurdering at krisen vil række ud over den tidsmæssige afgræsning af ordningerne, hvorfor mange ikke vil se anden udvej end at fyre medarbejdere, da der ikke vil være kørsel til dem. Det er stærkt problematisk idet branchen dermed mister gode og erfarne medarbejdere. Det forstærker endvidere tendensen mod flere enmandsbetjente biler.

Klimapartnerskabet for Landtransport har udgivet sin [rapport](#). Taxierhvervets bidrag hertil er, at 100 pct. af taxierne skal være nulemissionsbiler i 2030. Dette er primært muligt på grund af udviklingen på elbilområdet. For så vidt angår landtaxier er der en fortsat begrænsning for elbiler på grund af deres forholdsvist lave rækkevidde pr. opladning. Branchen følger derfor nøje udviklingen på brintområdet her.

En genstart af taxierhvervet afhænger i sidste ende af, at kunderne vender tilbage. Dansk Erhverv arbejder derfor på at genåbningen af samfundet fremrykkes mest muligt inden for, hvad der er sundhedsmæssigt forsvarligt.

Nærværende notat er udarbejdet på baggrund af drøftelser mellem taxierhvervet organiseret i Dansk Erhverv om, dels hvad branchen selv kan gøre for at kickstarte erhvervet når samfundet åbner igen, dels hvad der gøres for at skaffe kunderne tilbage til erhvervet. Selv om en åbning af samfundet er ubetinget positivt vil det ikke medføre en øjeblikkelig tilbagevenden til normalitet. Der vil derfor gå mere end et år før omsætningen har nået et mere normalt niveau.