



TRAFIKSELSKABERNE

Til
Trafikstyrelsen

EP-tilladelser og taxitilladelser

Transportministeren har den 7. januar 2010 i et svar til Folketingets trafikudvalg oplyst, at Færdselsstyrelsens analyse af taxibranchen også skal omfatte EP-tilladelsers virkning på taximarkedet og konkurrencevilkårene for henholdsvis taxivognmænd og vognmænd med EP-tilladelser.

23. april 2010

Taus Bøytler

36 13 18 78

tau@trafikselskaberne.dk

I den igangværende offentlige debat om taxibranchen er der blevet fremsat forslag om at indføre et midlertidigt stop på udstedelsen af EP-tilladelser. Hvis forslaget gennemføres, vil det have væsentlige konsekvenser for de kørselsopgaver, som udføres i trafikselskaberne.

Ved udbud af offentlige kørselsopgaver er det vigtigt, at der er en effektiv konkurrence om opgaverne. Det er også vigtigt, at der er forsyningssikkerhed i forhold til kørselsopgaverne. På begge områder vil det efter vores opfattelse ikke være tilfældet, hvis der indføres et stop for udstedelsen af EP-tilladelser. Det vil betyde, at der i mange byer vil opstå monopol-lignende tilstande på bydersiden. Der vil også opstå problemer med at skaffe det nødvendige antal liftvogne.

Trafikselskaberne i Danmark går ind for, at der konkurreres på lige vilkår ved udbud af offentlige kørselsopgaver. Det gælder krav til køretøjer, uddannelse af vognmænd og chauffører, krav om overenskomst med videre. Denne ligestilling forudsætter imidlertid ikke, at man ophører med at udstede EP-tilladelser. Ligestilling mellem EP-tilladelser og taxitilladelser kan udmærket gennemføres ved en justering af den nuværende lovgiv-

ning. Det gælder især krav til køretøjer (miljø, videoovervågning) og til chaufføruddannelse.

De økonomiske konsekvenser

Et stop for udstedelse af EP-tilladelser vil have væsentlige, økonomiske konsekvenser for trafikselskaberne.

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har lavet følgende regnestykke:

Vogne med hjemsted i Aalborg Kommune, der er indrettet til maks. 9 personer (inkl. føreren) har udført "variabel kørsel" for sammenlagt 19,8 mio. kr. i 2009. Heraf er kørsel for de 12,7 mio. kr. udført af vogne på EP-tilladelse, mens kørsel for 7,1 mio. kr. er udført af vogne med taxitilladelse.

Hvis vognene på taxitilladelse skulle have udført al kørslen, ville den samlede omkostning have beløbet sig til 22,7 mio. kr. Dette er en stigning på 2,9 mio. kr. eller 15 %.

NT får i øjeblikket udført variabel kørsel for 113 mio. kr. om året. Variabel kørsel dækker handicapkørsel, siddende patientbefordring og anden, koordineret kørsel for region og kommuner, teletaxiordninger mv.

Konklusion

På baggrund af ovenstående eksempel fra NT kan det konkluderes, at det vil have store økonomiske konsekvenser for trafikselskaberne, hvis muligheden for at udføre kørsel på EP-tilladelse afskaffes, eller der indføres begrænsninger med tilsvarende virkning.

Det skal i den forbindelse understreges, at sammenligningen mellem prisniveauerne er foretaget i den nuværende markedssituation. Hvis der gennemføres et monopol for taxi, må man forvente endnu større prisstigninger.

Som nævnt vil et stop for EP-tilladelser også have negativ virkning på forsyningssikkerheden, bl.a. for liftvogne.

Vi vil derfor anmode om, at den igangværende undersøgelse også omfatter konsekvenserne for økonomi og forsyningssikkerhed for trafikkselskaberne af at afskaffe EP-tilladelser eller begrænse anvendelsen heraf. Ligestilling af krav til EP-tilladelser og taxitilladelser kan gennemføres ved justering af den nuværende lovgivning. Det forudsætter ikke afskaffelse af EP-tilladelser.

Venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen

Formand for Trafikkselskaberne i Danmark