

Nota : Questo documento è qui fornito soltanto come una convenienza e non ha stato ufficiale. Chi desiderare di utilizzare questo documento dovrebbe acquisire una copia dalla fonte:

Mac Urata
Assistente segretaria
ITF le Sezioni di Trasporto Interne
L'istituto per Trasporta gli Studi
L'Università di Leeds
Leeds LS2 9JT, Inghilterra
telefono: +44-171-403-2733
fax: +44-171-357-7871
email : Urata_Mac@itf.org.uk
internet: <http://www.itf.org.uk/Sections/it/khang.html>

L'ISTITUTO PER GLI STUDI SUI TRASPORTI

UNIVERSITÀ DI LEEDS

DEREGOLAMENTAZIONE TAXI: CONFRONTI INTERNAZIONALI

di

Kang di Choong-Ho, BSc (Eng), MSc (Eng)

Questa Dissertazione è presentata dal Candidato
nell'Adempimento Parziale dei Requisiti per il
Il grado di MSc (Eng) -Pianificaziione l'Ingegneria del Trasporto

L'istituto per gli Studi sui Trasporti

Università di Leeds (Yorkshire- UK)

agosto 1998

INDICE

ESTRATTO

IL CAPITOLO 1 INTRODUZIONE

1,1 OBIETTIVI DELLO STUDIO

1,2 METODOLOGIA E LO SCOPO DELLO STUDIO

IL CAPITOLO 2 TEORIE E LE PRATICHE DI REGOLAMENTO

2,1 TEORIE DI REGOLAMENTO

2.1.1 Base Economica per il Regolamento

2.1.2 Le Teorie di di Origine Regolatoria

2.1.3 I Tipidi di Regolamento

2,2 REGOLAMENTO NELL'IMPRESA DI TAXI

2.2.1 Le Caratteristichedi dell'Impresa di Taxi

2.2.2 Gli Scopidi ed i Tipi di Regolamento

2.2.3 La Base a favore e Contro il Regolamento

2.2.4 Cattura Regolatoria nell'Impresa di Taxi

2,3 TENDENZE INTERNAZIONALI NEL REGOLAMENTO

2.3.1 La Privatizzazione e la Deregolamentazione

Il Regolamento e la Deregolamentazione nell'Impresa di Taxi

IL CAPITOLO 3: CASISTICHE DI STUDIO DI DEREGOLAMENTAZIONE

3,1 USA

3.1.1 Introduzione

3.1.2 New York

3.1.3 Altre Città

3,2 REGNO UNITO

3.2.1 Il profilo dell'Impresa Taxi

3.2.2 i Regolamenti

3.2.3 Deregolamentazione

3,3 SVEZIA

3.3.1 Il Profilodi dell'Impresa Taxi

3.3.2 I Regolamenti prima della Deregolamentazione

3.3.3 Deregolamentazione

3,4 NUOVA ZELANDA

3.4.1 Introduzione

3.4.2 I Regolamenti prima della Deregolamentazione

3.4.3 Deregolamentazione

3,5 GIAPPONE

3.5.1 il Profilo dell'Impresa Taxi

3.5.2 Regolamenti

3.5.3 Deregolamentazione

3,6 COREA DEL SUD

3.6.1 Il Profilo dell'Impresa Taxi

3.6.2 Regolamenti

3.6.3 Deregolamentazione

3,7 ALTRI PAESI

3.7.1 Australia (Adelaide)

3.7.2 Irlanda

3.7.3 Paesi Bassi

IL CAPITOLO 4 EFFETTI DI DEREGOLAMENTAZIONE

4,1 RISULTATI DALL'ESPERIENZA DI USA

4.1.1 Ingresso e la Deregolamentazione tariffe in varie Città

4.1.2 Il Sistema affitto in New York

4,2 RISULTATI DALL'ESPERIENZA DEL REGNO UNITO

4,3 RISULTATI DALL'ESPERIENZA SVEZIA

4,4 RISULTATI DALL'ESPERIENZA NUOVA ZELANDA

4,5 RISULTATI DALL'ESPERIENZA AUSTRALIANA (ADELAIDE)

4,6 EFFETTI POTENZIALI DI DEREGOLAMENTAZIONE NEGLI ALTRI PAESI

IL CAPITOLO 5: ANALISI DEGLI EFFETTI

5,1 UN SOMMARIO DEI RISULTATI

5,2 ANALISI COMPARATIVA DEI RISULTATI

5.2.1 Numero di Taxi

5.2.2 Livello delle Tariffe

5.2.3 Qualità dei Servizi

5.2.4 Redditività di Impresa

5.2.5 Il valore della Licenza

5.2.6 Struttura di Impresa

IL CAPITOLO 6: CONCLUSIONE

RICONOSCIMENTI

RIFERIMENTI

L'ELENCO DI TAVOLE

3,1 Crescita Naturale e lo Scopo del Taxi e l'Auto a noleggio Autorizzata

3,2 Cambiamenti nell' Impresa di Taxi giapponese

3,3 Stato dell' Impresa di Taxi in Corea del sud

3,4 Crescita in termine di Autorizzazioni di Taxi durante 1992-1994

3,5 Taxi in Sei Capitali di Stato in Australia

3,6 Licenze di Taxi in Dublino fino dal 1970

4,1 Misura della Flotta Media dalla Deregolamentazione del Trasporto 1985

4,2 Cambiamenti nella Misura di Flotta e la Composizione durante 1986-1991

4,3 Cambiamenti nel Numero e la Disponibilità di Taxi in Sei Città dopo la Deregolamentazione

4,4 Cambiamenti nel Numero di Società di Taxi dalla Deregolamentazione

5,1 Misure per la Deregolamentazione di Taxi nei Paesi Esperti

5,2 Risultati di Deregolamentazione di Taxi nei Paesi

ESTRATTO

I regolamenti sono stati implementati come intervento del governo nel mercato per assicurare l'efficienza e l'equità correggendo il difetto di mercato. , Come può essere visto poi nell'Impresa di trasporto, il regolamento eccessivo causa molti effetti collaterali come molta inefficienza nella sua protezione di gestione ed un irragionevole protezionismo eglii operatori, che impediscono all'Impresa di rispondere velocemente ai cambiamenti nella struttura economica e sociale circostante. In conseguenza, dal 1970, la deregolamentazione e la privatizzazione sono avvenute in molte industrie per ingrandire la libertà di attività economiche, e l'Impresa di taxi è stato anche coinvolta in che i cambiamenti. Parecchi paesi includendo USA, Regno Unito, Svezia, Nuova Zelanda ed alcuni altri.

Le misure di deregolamentazione si adattano in ogni paese basandosi sulle condizioni diverse inerenti. I risultati sono apparsi anche diversamente. Nel complesso, comunque, gli effetti di deregolamentazione di taxi non erano così vantaggiosi per i consumatori a causa delle tariffe aumentate e la qualità di servizio deteriorata. In più, i ritorni all'operatore come pure gli autisti sono anche diminuiti, e non si verificava nessuna prova significativa di innovazione nell'Impresa. D'altra parte, la struttura di Impresa è diventata essere più frammentaria con l'aumento degli operatori e i taxi aumentati .

Quindi, questo studio conclude che quella parte di mercato dovrebbe essere regolata in qualche modo, ed il livello di tariffe ha anche bisogno di essere controllato. In più, più restrizioni dei regolamenti sono necessari per assicurare miglior qualità sicurezza nei servizi di taxi. Tuttavia, non significa ogni regolamento è sempre soddisfacente in ogni condizione, ma della riforma regolatore è necessario basarsi sulle condizioni inerenti l'Impresa di taxi quella città o paese. Cioè, la restrizione di entrata dovrebbe essere rallentata nel caso che il numero attuale di taxi fosse abbastanza piccolo in relazione alla domanda esistente; il Livello di tariffe dovrebbe essere più flessibile entro una gamma; il sistema di Uscita può essere introdotto per assicurare l'alta qualità; il mercato della licenza ed affitti devono essere proibiti.

CAPITOLO UNO INTRODUZIONE

1,1 OBIETTIVI DI STUDIO

La caratteristica del taxi varia significativamente dal paese al paese in termini di quota di mercato, in termini di tipo di veicolo, metodi operativi, il livello di regolamentazione ed anche la chiamata nominale. Il suo ruolo e la sua proporzione nel sistema di trasporto intero ha diminuito relativamente paragonare al transito pubblico come l'autobus e la ferrovia, comunque, gioca tuttavia un ruolo importante nella maggior parte dei paesi. Fornisce un servizio essenziale per alcuni gruppi di persone e comporta un complemento al transito pubblico se in urbano o interurbano.

La deregolamentazione, accanto alla privatizzazione, è avvenuta nelle imprese di trasporto in molti paesi già dl 1970, e l'Impresa di taxi non potrebbe essere esclusa da una tendenza mondiale qualunque più. La deregolamentazione di taxi è avvenuta in parecchie città e nei paesi dal tardo 1970, con i vari aspetti e col contenuto. Quindi, il primo obbiettivo di questo studio è esaminare il background e la procedura pratica di deregolamentazione come pure il regolamento sull'Impresa di taxi in parecchi paesi dove la deregolamentazione è accaduta fino ad ora.

Nel frattempo, alcune discussioni sono nate pro o contro la deregolamentazione di Impresa di taxi, riflettendo i suoi risultati pratici da quei paesi. Comunque, la controversia sembra tuttavia continuare ancora senza concorso alla conclusione. Il secondo obiettivo di questo studio è verificare le varie teorie e le discussioni pro e contro la deregolamentazione di taxi paragonando ed analizzare i risultati degli studi analitici. In questo modo, e analiticamente, questo scopo di studio è scoprire l'indicazione più ragionevole delle misure di regolamentazione o la deregolamentazione nell'Impresa di taxi.

1,2 METODOLOGIA E LO SCOPO DI STUDIO

Questo studio sarà condotto dai palcoscenici seguenti: Primo, raccogliendo i dati appropriati sulla regolamentazione di taxi come pure la deregolamentazione. Secondo, riesaminando gli studi precedenti e la letteratura pertinente sulle teorie fondamentali di regolamentazione, e stabilisce una cornice teorica per questo studio. Le discussioni pro e contro la regolamentazione di taxi sarà riesaminato per stabilire l'ipotesi dello studio. (Il capitolo due) il Terzo, riassumendo lo sfondo ed il contenuto di deregolamentazione di taxi come pure il regolamento, in quei paesi dove entrambi il regolamento e la deregolamentazione sono avvenuti. Questo palcoscenico potrà tentare di coinvolgere come molti paesi esperti come possibili, se i dati richiesti sono disponibili. (Il capitolo tre)

Il quarto, i risultati saranno riassunti in termini di cambiamenti nel numero di taxi, le tariffe, innovazione per l'impresa, i cambiamenti strutturali, ecc. Inoltre, alcuni risultati significativi possono essere analizzati per trovare gli effetti di deregolamentazione di taxi paragonandosi l'un con l'altro. (Il capitolo quattro) l'analisi Finalmente, Ulteriore sarà condotta in termini di alcune questioni cruciali (il Capitolo cinque), e poi lo studio sarà concluso suggerendo la maniera più ragionevole per regolare o deregolare l'Impresa di taxi. (Il capitolo sei)

In uno studio comparativo, i dati appropriati sono essenziali. Così è stato progettato un questionario ed è stato inviato a parecchie persone che si prospettava potessero avere il bagaglio di esperienze teorico e pratico per ottenere dati appropriati ed omogenei. Sfortunatamente, comunque, non ci sono state risposte da nessuno di loro. Conseguentemente, questo studio deve fidarsi di interamente i dati esistenti disponibili.

IL CAPITOLO DUE

LE TEORIE E PRATICA SULLA REGOLAMENTAZIONE

2,1 TEORIE DI REGOLAMENTAZIONE

2.1.1 Base Economica per la Regolamentazione

Ci sono due base principale economica per il regolamento, cioè di assicurare l'efficienza e l'equità. Un perfettamente mercato di funzionamento consegue un equilibrio cioè un'assegnazione Pareto-Efficiente di fattori di merci e produzione dal sistema di prezzo che è stato come chiamato 'la mano invisibile' da Adam Smith. L'efficienza economica richiede che il costo sociale marginale di certe merci ed i servizi sia uguale al prezzo. Comunque il mercato non opera sempre perfettamente col prezzo giusto ma opera imperfettamente, e questo risulta nel guasto del meccanismo del mercato. L'intervento del governo dal regolamento è giustificato in primo luogo per correggere questo 'guasto di Mercato'. Secondo Gentsoglanis (1992), il guasto di mercato può sorgere da un numero

di ragioni: l'esistenza di merci pubbliche, la presenza di externalities, la formazione di monopolio dalle economie di scala, e l'esistenza di informazioni imperfette.

In primo luogo come se alcune merci ed i servizi hanno una natura di 'il Non-escludibilità', cioè, nessuno può essere escluso da consumare esso, e ciò di 'la Non-Rivalità', cioè, l'un consumo di esso non riguarda il consumo dell'altro senza ridurre l'un'utilità, è come definito un 'le Merci Pubbliche'. Nel mercato libero, la produzione come pure valutando di queste merci pubbliche sono difficile conseguire l'equilibrio, perché nessuno consumatore è disposto a pagarlo. Questo può causare il fallimento di mercato, così il regolamento su merci così pubbliche ed i servizi possono essere giustificati.

Secondariamente, l'externalities è definita per esistere quando le attività di una parte riguardano certamente o negativamente un' altra parte ed la precedente non ne tiene considerazione. In questo caso, la offerta di tali merci ed i servizi non sono corrispondente alla richiesta in un mercato libero, a causa dell'errata allocazione di risorse, (guasto di mercato), così l'intervento del governo si rende necessario.

In terzo luogo, una società realizzano 'le Economie di Scala' nel caso il costo medio di produzione di di cui la società declina con i livelli crescenti di uscita. Quando il costo minimo medio è conseguito agli alti livelli di uscita paragonata alla misura del mercato, il numero di società nell'Impresa può essere relativamente piccolo e le società possono essere in grado di addebitare i prezzi più alti di i loro costi marginali di produzione. Questo potere di mercato di monopolio risulta nelle inefficienze nell'assegnazione delle risorse della società. Così, per ridurre tali inefficienze, si deduce che la forza sul mercato dell' azienda dovrebbe essere limitato regolando le tariffe da addebitare.

Le informazioni finalmente, imperfette o asimmetriche è detta per esistere quando una parte ha alcune informazioni che l'altro non ha. In quel caso, i costi per il recupero delle informazioni mancanti sono così alti ed il tempo perso che i clienti preferiscono non consumare le merci o rinunciare del tutto al servizio, il che provoca un effetto di scaricamento sulla richiesta, o fare la transazione sotto le informazioni imperfette. Questo incoraggia tale attività di produzione che utilizza i clienti, in modo che si rimanga nell'assegnazione inefficiente delle risorse. Quindi, è discusso che del grado di regolamento è necessario per assicurare l'efficienza riducendo il costo di transazione riguardante a queste informazioni imperfette.

Inoltre c'è una ragione non-economica per l'intervento del governo sull'economia, cioè, l'equità ed il benessere. È giustificato per assicurare le stesse opportunità per gareggiare in una maniera giusta, influenzando la distribuzione di redditi e la ricchezza dalle varie misure come le tasse, i trasferimenti, la linea di condotta di linea di condotta di reddito o affitto.

2.1.2 Le Teorie di Origine Regolatoria

È generalmente dedotto che la regolamentazione è fatta per promuovere l'interesse pubblico correggendo la percezione del guasto di mercato. Comunque, nella pratica reale, è fatto per amore di ogni gruppo d'interesse come, regola regolatori e pubblico. La teoria di preside e l'agente rivolge intorno queste partii che ha un interesse in, ma non ha gli stessi obiettivi e non ha l'accesso uguale alle informazioni. La linea di condotta regolatore è determinata e è compiuta attraverso una serie complicata di rapporti, ciascuno di cui coinvolge dei presidi multipli e degli agenti, cioè, pubblico - i politici eletti - i funzionari di governo - autonomo regulators - il regolato. Il rapporto di ogni serie di principale-agente può alterare il collegamento tra le preferenze di linea di condotta del pubblico ed i risultati di linea di condotta perseguiti regulators. Nel caso dove i corpi regolati catturano il

regulator o i politici, il regolato è diventato poi i presidi regolando degli scopi per il regulators. Ci sono parecchie teorie di regolamento classificato dal meccanismo di interesse di regolamento.

In primo luogo, la teoria di interesse pubblico presume che lo scopo di governi sia elevare al massimo il benessere economico perché sono degli agenti per il pubblico e dovrebbero agire negli interessi migliori del pubblico. Questa teoria discute quel rection economico è una risposta alla richiesta pubblica per la rettifica di pratica inefficiente ed/o iniqua. Ci sono due tipi di regolamento entro lo scopo di relazione di interesse pubblico, cioè, legale ed amministrativo.

La teoria di gruppo d'interesse secondamente, Privata rappresenta che un regulator agirà alla fine nell'interesse di alcuno gruppo privato piuttosto che pubblico, e più probabile, il regulator tenderà a agire negli interessi del regola. Questo è perché, qualunque cosa i motivi originali di regolamento, un regulator, limitando la serie fattibile larga che il regola sono costretto a operare, ottiene ed accetta del grado di responsabilità per il regola e così qualunque regolamento tende a diventare lo stesso-rinforzando. , Regulators è venuto inoltre sempre più identificare con i problemi dell'Impresa che regolano anche se il regolamento è stato inizialmente introdotto per correggere per un fallimento di mercato, che è come chiamato 'la teoria di cattura regolatore'. Questo può essere più probabile se il regolamento è introdotto in risposta a una richiesta dall'Impresa. Il Choi (1994) le note che questa cattura regolatore, col venality e con l'incompetenza di, può causare regulators un fallimento regolatore. Il regolamento dell'Impresa di taxi è molto vulnerabile per catturare dall'Impresa, che può condurre alle più alte tariffe di i taxi di numero necessari e più piccoli in un che l'autorizzando area.

Finalmente, i Regulators' la teoria di interesse rappresenta che qualunque cosa l'impeto originale per e lo scopo di regolamento, una volta ha cominciato, l'agenzia regolatore svilupperà i suoi propri interessi e le sue priorità. Questi sono raccontati alla funzione di utilità del burocrate contiene il salario, la stesso-preservazione, i benefici accessori, il prestigio ed il potere, una vita facile, ecc. L'estensione a cui ci è tale problema dipende dalla capacità del governo di controllare il regulator.

2.1.3I Tipi di di Regolamento

Ogni genere di regolamenti, secondo Choi (1994), può essere classificato in due categorie, cioè, economico e sociale. Un uno di tipico il regolamento economico è l'entrata. il regolamento, che limita partecipare in una certa Impresa ed un funzionamento degli uni affari in esso. Ci sono parecchie maniere in questo regolamento di entrata come il permesso per pubblico, il terziario, limitando l'uso di risorse scarse, autorizzare professionali ed il brevetto. Al contrario del regolamento di entrata, il regolamento di uscita è intrapreso a volte nell'ordine a, mitiga gli impatti di chiusura di uni affari sui suoi lavoratori, le sue società raccontate, la sua economia locali e la sua società.

Il secondo tipo di regolamento economico è il regolamento di prezzo col limite massimo o il limite minimo. Il regolamento di prezzo di Maximun è principalmente applicato al monopolistico o, gli articoli di oligopolistic, e al salario minimo è un tipo di regolamento di prezzo minimo. Il regolamento di prezzo può causare alcuni effetti collaterali socioeconomici provocando la richiesta eccessiva. per quelle merci o per i servizi ha regolato mentre riducendo la provvista e l'investimento.

Il terzo tipo di regolamento economico è la prevenzione di monopolio o l'oligopolio, che mira non di limitare la competizione di mercato come l'altro due regolamenti economici fanno, ma assicurare la competizione di mercato.

Il regolamento sociale, in generale, è imposto sulle attività sociali di società, che ha gli impatti esterni sulla società oltre la società, per esempio l'inquinamento ambientale, e la salute dei lavoratori, l'infrazione di destra del consumatore, ecc. Così, questo regolamento sociale ha l'alto grado di natura politica ed esso le tendenze per ingrandire secondo lo sviluppo di società Impresale. Il regolamento in più, sociale induce indirettamente una redistribuzione di reddito proteggendo l'economico debole e perseguendo 'la qualità di vita' ed assicurando l'equità sociale. Il regolamento di qualità nell'Impresa di taxi può essere classificato come un tipo di questo regolamento sociale.

Il Mitnick (1980) classifica le misure regolatori secondo se hanno regolato dall'incentivo o dalla direttiva predomina. Il precedente include gli incentivi di tassa, che sono delle imputazioni dell'imposta o dei rimborsi per eseguire o non eseguendo i certi atti, i costi di operatore ed emissario, che valuta efficacemente le certi risorse o i servizi, le sovvenzioni, che sono delle concessioni DI sostenere la prestazione o la mancata rappresentazione di un'attività, una campagna di promozione, cioè cambiare l'esecutore piuttosto che le alternative che affronta, e la politica del non intervento, in cui l'attività che sarebbe regolato è sinistro solo. Poiché, l'ultimo include pubblico

Impresa. In cui l'attività può essere direttamente eseguito dal governo, il diritto comune, un corpo di caso-da-la legge di tribunale-fare di caso, e le regole amministrative e le norme.

2,2 REGOLAMENTI NELL' IMPRESA DI TAXI

2.2.1 Le Caratteristiche di Impresa di Taxi

I taxi sono come classificati un genere intermedio di modo di mezzi pubblici, cioè, il paratransit, che è posizionato tra le automobili privati e tra gli autobus. Non hanno regolare strada, differito dai modi di transito di massa pubblici come l'autobus e dalla ferrovia. Nella maggior parte dei paesi, i taxi sono dati la destra a 'per l'affitto' in modo che possono offrire i loro servizi agli operatori sia andando in crociera o da aspetta gli affitti nei posteggi. Giocano di solito un ruolo importante in quelle aree dove quegli altri modi di mezzi pubblici non sono appropriatamente forniti, e per quelli che facilmente non può accedere a all'altro modo di trasporto come lo stato incapato. L'Impresa di taxi ha di alte caratteristiche mano d'opera-intensi. così la proporzione di lavoratori/autisti sono molto importante nell'operazione. Per esempio, il costo di mano d'opera eccede di solito più di 50% di totale costi operativi.

I taxi sono dei sostituti vicini col transito di massa pubblico, che ha ovviamente la natura di merci pubbliche perché un passeggero extra non escludono un altro da l'usando allo stesso tempo per quanto il veicolo non è pieno. Quindi, il valutare di un riguarda la richiesta dell'altro, cioè se un è valutato basso sarà sopra-usato e l'altro sarà sotto-usato. Lo Schreiber (1975) discute che il prezzo di taxi dovrebbe eccedere il costo marginale dallo stesso ammontare di cui il prezzo di transito di massa eccede il costo marginale, per evitare il sopra-uso di taxi ed il sotto-uso di transito di massa.

Sembra che i taxi possono avere il potere di mercato di monopolio nelle città piccole e le aree rurali dove non ci sono sostituti adeguati come nessuno sistema di autobus o ferrovia. Questo può essere sostenuto dall'esistenza di premio sulla licenza di taxi in quelle città dove quel regolamento di entrata è eseguito. Il potere di mercato di monopolio può essere una barriera potenziale all'entrata con l'errata allocazione potenzialmente significativa di risorse. Poiché, nelle aree urbane e le città grandi la possibilità di entrata di pirata della strada può reprimere le società stabilite da esercitare il loro potere di mercato, secondo la teoria di contestability.

I taxi impongono due effetti principali, negativi esterni, cioè, la congestione di traffico e l'inquinamento dell'aria. Il prezzo di una passeggiata in un sistema di entrata libera coprirà soltanto

il costo privato, mentre il costo sociale per la passeggiata, che include l'externalities, eccederà necessariamente il prezzo. L'interiorizzazione di questo externalities è possibile limitando l'entrata nell'Impresa ed usando un diverso che il valutando meccanismo come Schreiber (1975) ha discusso. Nelle altre parole, è necessario per alzare il prezzo e riduce il numero di taxi, che può essere conseguito dalla combinazione di entrambi il regolamento di prezzo ed entrata, per limitare entrambi l'uso di taxi ed andando in crociera in qualche luogo per avvicinarsi a ciò che sarebbe l'ottima in mancanza di externalities.

La transazione costa, che è venuto dalle informazioni imperfette, sono attuale nell'Impresa di taxi, soprattutto nel mercato di taxi va in crociera e nei posteggi dei taxi. I cavalieri non sono consapevoli della qualità del servizio, la sicurezza del veicolo e l'assicurazione di responsabilità dei taxi. Questi elementi sono particolarmente importanti e è difficile essere elettivamente identificato dai cavalieri. D'altra parte, nessuna prova empirica esiste riguardando la presenza di economie di scala m l'Impresa di taxi. Comunque. le economie significative di scala sembrano esistere nel mercato di radio-spedizione che risulta principalmente dalle indivisibilità nelle entrate usate in spedire, il managemnt e la pubblicità.

Da queste caratteristiche, il servizio cioè, pubblico, l'externalities, il monopolio e le informazioni imperfette, che sono dei fattori causali di fallimento di mercato, i regolamenti sono facilmente identificati nell'Impresa di taxi.

2.2.2 Gli Scopi ed i tipi di Regolamento di Taxi

Convenzionalmente, il regolamento di taxi è stato largamente riguardato con l'ordine pubblico o con la protezione dei consumatori piuttosto che le scienze economiche dell'Impresa. Ci sono parecchi obbiettivi tradizionali di regolamento di taxi, i risultati economici cioè, ottimi del mestiere, la sicurezza pubblica, la protezione dei consumatori, la disponibilità e la qualità di servizio, la gestione di congestione e l'inquinamento, ecc. Secondo Toner (1992), la sicurezza pubblica coinvolge proteggendo il consumatore e gli altri utenti della strada nelle questioni riguardanti la sicurezza fisica e l'idoneità del veicolo, implicando il regolamento di norme sul veicolo e l'autista. Coinvolge anche dei requisiti per la copertura assicurativa dell'operatore per le vittime di incidente di ricompensare. La protezione dei consumatori è riguardata con evitare di operatori in una posizione di contrattazione forte da utilizzare i consumatori deboli, applicando quegli appropriata delle misure regolatori come la Tariffa regolando ed i metri di taxi obbligatori, l'autorizzare di autisti ed il placcare di taxi. Inoltre, in alcuni paesi, alcuno numero di nome dell'autista e veicolo deve essere affisso nella veduta semplice per consentire che i passeggeri lamentarsi di violazioni. Quanto alla disponibilità di servizio, i regolamenti sono imposti sugli operatori di taxi per assicurare il provvedimento di servizio a tutto volta ed in tutte le aree come l'obbligo di fornire il servizio quando le proprietà richieste, obbligatorie a un centro di prenotazione di radio. ecc. Il regolamento per la qualità di servizio coinvolge controllando la qualità del veicolo e la capacità dell'autista come la conoscenza di area ed i modi. La congestione e l'inquinamento possono essere mitigato proibendo i taxi da andare in crociera in un ha congestionato il centro di città ed impondo il ritorno per classificare le regole. Questo richiede una linea di condotta di designazione di posteggio che può fare fronte al numero di taxi e possibilmente una restrizione sul numero di licenze emesse. I risultati economici è riguardato con le combinazioni fattibili tra il livello di prezzo e servizio, che potrebbe essere sostenuto in un'Impresa di taxi data. Regulators volere controllare le tariffe massime, il taxi numera del ed i posteggi dei taxi per essere in grado di spingere il mercato verso lo stato migliore che lancia sul mercato otterrà.

D'altra parte, Beesley (1973) suggerisce che ci sono tre elementi importanti di regolamento nell'Impresa di taxi, il conferment di diritti di monopolio, l'imposizione di condizioni di entrata ed il

controllo di tariffe. I diritti di monopolio consistono nella franchigia esclusiva di organizzare i servizi di taxi in un'area di mercato geograficamente limitata, e la destra esclusiva a p per l'affitto. Non per escludere gli altri veicoli permesso a p per l'affitto, può essere necessario per i taxi di essere identificato usando prontamente un veicolo o una livrea particolari distintivi.

Secondo Trudel (1995), ci sono di vari metodi di regolare il numero di licenze.

- (1) Il soffitto Arbitrario, la serie gelando il numero di licenze per incontrare i bisogni;
- (2) l'Uso di un rapporto di determinare il numero di licenze, che è generalmente basato sulla popolazione dell'area servita. In Toronto, comunque, un più rapporto sofisticato è usato basato non solo sulla popolazione locale, ma anche sul numero di pendolari, i partecipanti di passeggeri e convenzione aerei;
- (3) La Prova di necessità richiesta dal candidato prima dell'emissione di una licenza nuova;
- (4) Il sistema di Franchigia, con cui l'autorità assegna la destra per operare un certo numero di veicoli su una base di contratto ed il soggetto di addebitare;
- (5) i criteri Minimi, dove l'accesso al mercato è soggetto a condizioni alla condiscendenza dell'operatore con i criteri minimi ha regolato dall'autorità, come i veicoli, l'assicurazione, il professionista addestrando e la conoscenza dell'autista, la disponibilità di servizio, il numero minimo di taxi per la società, ecc. Alcuni di questi criteri possono essere molto lo stringent e costituiscono una barriera formidabile a entrare il mercato. Un esempio tipico di questo può essere visto in Londra, dove l'alto costo per ottenere che una licenza rappresenta una barriera efficace di entrata al mercato.

Le tariffe controllano la lattina porta due forme, cioè la descrizione del livello di tariffe ed i regolamenti riguardanti la struttura di tariffe. Il controllo del livello di tariffe può allineare da collocare giù l'amamum ammissibile &re o il montaggio di che un minimo Vede a specificare la tariffa reale che deve essere addebitata. Se la tariffa amministrata è troppo regolata basso, le società si sono aspettate lasciare l'Impresa. Al contrario, se è troppo regolato alto, e la richiesta è il prezzo rigida. aspetteremmo i profitti di Impresa di sorgere e quindi sia il numero di taxi di aumentare o, se ci è un limite sul numero di licenze, un affitto di carenza di provenire ai supporti di licenze. Il controllo della struttura di tariffe governa tali cose come variabilità di tariffe in ogni parte il giorno, il rapporto tra il tempo speso e distanza hanno viaggiato, ed i costi di extra per l'occupazione multipla o il bagaglio.

2.2.3 La Base pro e contro il Regolamento

L'Impresa di taxi è probabilmente il campo più in conflitto dove entrambe le discussioni per e contro il regolamento contraddice l'un l'altro. Alcuni scrive discute l'Impresa dovrebbe essere deregolato per più efficienza economica, poiché gli altri lo contendono deve non deregolato per la sicurezza pubbliche e per la protezione dei consumatori. La veduta di operatori e ciò di autisti contraddice anche l'un l'altro, comunque a volte sono conformi. La base principale di ogni discussione può essere riassunta come segue:

2.2.3.1. Entrata di Mercato

La prima ragione per il regolamento di entrata è tenere l'equilibrio tra domanda e offerta nell'Impresa di taxi controllando il numero di licenze. Senza il regolamento, il numero di taxi può

aumentare in una larga scala perché il capitale ha richiesto di entrare il mercato è relativamente piccolo e questa più grande provvista ha paragonato per richiedere il piombo a una competizione eccessiva nell'Impresa. Quindi, evitando una competizione eccessiva è un'altra base per il regolamento di entrata. La mitigazione di congestione di traffico è stato dall'inizio discussa di restrizione di entrata sui trasporti in Londra e di Westminster in 1635. Cioè, senza il regolamento, l'entrata libera condurrà alla richiesta eccessiva per lo spazio di posteggio, che può risultare nella congestione di traffico e, l'inefficienza di conseguenza, economica.

Il Toner (1992) suggerisce un'altra ragione significativa per la restrizione di entrata, cioè, rende più facile per controllare la qualità del mestiere. Il regolamento di qualità può mantenere la continuità di proprietà e la provvista, e questo riduce il peso amministrativo di regolamento. Esso anche l'impatto sulla qualità di veicolo. La discussione addizionale per il regolamento è quella deregolamentazione altererà il prezzo / l'equilibrio di servizio che esiste nel mercato, e può causare il problema serio alla luce del premio di licenza esistente (il monopolio affitta). Il precedente è perché l'entrata senza restrizioni ridurrà il tasso di occupazione dei taxi e crea la pressione per le tariffe di aumento all'inizio la perdita di erario. Mentre, l'ultimo viene da una situazione esistente che molte persone nel mestiere hanno comprato delle piastre all'alto prezzo, così può essere iniquo per eliminare il valore di licenza aprendo l'entrata.

D'altra parte, gli avversari criticano queste discussioni in termini di pratica ed in termini di effetti di regolamento di entrata. La prima discussione è quel denaro di costo di regolamento, non solo di migliorare la qualità di veicolo, ma anche regolare ed imporre i regolamenti dall'autorità. Un'altra discussione è quel regolamento conferisce delle posizioni di potere e la clientela, comunque, il può limitare regulators la serie fattibile che costringe possibilmente degli operatori ed evita la profitto utilizzazione massima. , Regulators può essere catturato inoltre da regola in modo che consente regola per decidere la linea di condotta. Ci è una discussione di conto contro proteggere il premio di licenza, cioè, l'esistenza di premio di licenza è semplicemente un legato di errori passati che non dovrebbero essere consentiti influenzare la linea di condotta di futuro. Così, l'alto valore di licenza esistente dovrebbe essere trasferito dai produttori ai passeggeri nella forma di tempi di attesa più bassi o abbassa i prezzi. Questo è perché il guadagno ai consumatori sarebbe più grande di la perdita ai produttori. La discussione finale contro il regolamento di entrata nel settore di taxi è che tali controlli non applicano nel settore di automobile a noleggio molto simile.

2.2.3.2 Ha successo il Controllo.

I proponenti di regolamento discute quel taxi è difficile gareggiare nel prezzo a causa delle caratteristiche di funzionamento come FIFO (first-in-first-out-cioè il primo arrivato è il primo che parte e così via) ai posteggi dei taxi. Inoltre, la pressione ascendente sui prezzi esiste in un mestiere di taxi va in crociera perché la richiesta per i servizi di taxi è abbastanza valuta rigido. L'autista cioè, individuale non è probabile per perdere i passeggeri se aumenta le sue tariffe, mentre non si può si aspettare attrarre più passeggeri tagliando delle tariffe. Tale mancanza di competizione e la pressione ascendente sul prezzo cedono terreno per il regolamento di prezzo. Un'altra base per il controllo di tariffe taxi è assicurare l'equità tra le aree che ha la richiesta diversa, ed evitare lo sfruttamento di consumatori ignoranti o i consumatori in una posizione di contrattazione debole. Inoltre questi, è avuto bisogno di mantenere l'ordine pubblico evitando la competizione di prezzo fra gli autisti ai posteggi.

In contrasto, la discussione più comune contro il controllo di tariffa è che non ci è controllo sulle tariffe di affitto private. Discute il mercato produrrà una più soluzione efficiente sulla competizione di prezzo di il costo medio valutando è frequentato una tariffa regolata. La discussione addizionale è che non ci è garanzia per il regulator di regolare il livello giusto di prezzo, ed anche esiste lí una

possibilità di cattura regolatore. Così le tariffe possono essere regolate al più alto livello con cui gli operatori può ottenere i profitti di monopolio.

Ci è stato la controversia continua riguardante la giustificazione di regolamenti di prezzo nell'Impresa di taxi. Lo Shreiber (1975, 1977, 1981) discute che il mercato di taxi, in cui andare in crociera è il braccio principale di funzionamento, darà raramente all'alba per valutare la competizione, e la riduzione nel prezzo è improbabile a causa della struttura spaziale dell'Impresa. Un'alba di prezzo è probabile se il prezzo è abbastanza basso per causare i passeggeri attendendo il tempo di essere relativamente lungo. Quindi discute il regolamento di prezzo è necessario per conseguire una combinazione di prezzo/disponibilità soddisfacente. Il suo punto di vista dell'assenza di incentivi di valutare la competizione è stato criticata da Coffman e da Williams.

Il Coffman (1977) discute che ci è nessuna una ragioni più precedenti rigettare la possibilità di competizione di prezzo nell'Impresa di taxi moderatamente grand'operatore di flotta fornita. In questo caso, questa competizione di prezzo accadrebbe fando pubblicità abbassa la tariffa e dando un'apparenza distintiva ai taxi in modo che i clienti può distinguere loro.

Il Williams (1980) discute che la competizione di prezzo è fattibile nell'Impresa di taxi dovuta all'esistenza di posteggi di taxi ed il sistema di prenotazione di telefono. che permette i consumatori ai taxi scelti più economici. Conseguentemente, questa competizione di prezzo causerà per abbassare le tariffe taxi, inoltre, la competizione col transito di massa forzerà anche le tariffe taxi giù.

2.2.3.3. Regolamento di Qualità

E' stato largamente discusso che i regolamenti per assicurare l'alta qualità di servizio e la sicurezza migliorata sono necessaria per proteggere il pubblico. Tali regolamenti sono imposti sulla norma di veicoli e sulla qualità di autisti. Il regolamento di qualità richiedendo che un veicolo distintivo e la divisa sia anche utili per assicurare il riconoscimento facile di taxi. , Ci è d'altra parte molta meno discussione contro il regolamento di qualità, invece, può essere problematico che come fare il suo livello di controllo è appropriato. Infatti, anche quegli economisti, che insiste che qualunque tipo di regolamento economico deva essere tolto, conviene mantenere il regolamento di qualità per proteggere i consumatori ed assicurare la sicurezza.

2.2.4 Cattura Regolatore nell'Impresa di Taxi

Come menzionato prima, il taxi sono regulators molto suscettibile per catturare dall'Impresa, così possono agire nell'interesse di operatori piuttosto che i clienti. Di conseguenza, nel caso che entrambi l'entrata e le tariffe sono regolate da loro, il numero di licenze può essere troppo limitato e le tariffe possono essere troppo regolate alto. In generale, secondo Mitnick (1980), questa cattura regolatore è causata da parecchi attori come pareccha dipendenza di informazioni, la complessità di informazioni, gli incentivi e le ricompense, ecc.

L'al di etdi Hara (1992) illustra le caratteristiche di Impresa di taxi che fa il è regulators catturato così facilmente. Primo, i consumatori di taxi, principalmente i poveri e gli affari raggruppano, tende a mostrare l'interesse soltanto sporadico nell'Impresa. Secondo, il carico di lavoro regolatore è alto relativo all'ammontare di attività economica in gioco. , Ci sono effettivamente così molti operatori nell'Impresa di taxi di trattare, dovuto alla struttura più frammentata di Impresa con la dominazione di proprietario-guidare di operatori. Il terzo, l'Impresa tende a essere politicamente genuino. Mentre gli operatori parteciperanno nel processo politico, la partecipazione dagli autisti tende a essere

sporadico, massiccio e negativo. Come i risultati, il può diventare cooperare regulators con l'Impresa, anche alle spese del benessere pubblico.

2.3 TENDENZE INTERNAZIONALI NELLA DEREGOLAMENTAZIONE

2.3.1 Privatizzazione e Deregolamentazione

L'intervento del governo nell'economia di mercato è stato introdotto nei parecchi paesi sviluppati durante i tardi 1920 ed i 1930 quando la Depressione ha colpito quei paesi capitalisti. Dopo di ciò ha steso fino ai 1970, che è risultato in rafforzare di regolamento sul settore privati e nell'aumento di settore pubblico nell'Impresa. Quest'intervento del governo, comunque, i vari effetti collaterali alzati, nonostante che si è stato aspettato correggere il fallimento di mercato. Come i risultati, entrambe la deregolamentazione di settore privato e la privatizzazione di settore pubblico è diventata la questione più importante di quei paesi sviluppati da metà di 1970. I paesi di sviluppo hanno sperimentato anche con la privatizzazione e con la deregolamentazione negli anni ottanta, con i gradi diversi e col contenuto. I cambiamenti in più, politici hanno avuto luogo nell'unione sovietica ed Europa Orientale alla fine degli anni ottanta ha fatto quei paesi sono nessuno più libero dalla tendenza massiccia ed opportuna mondiale di privatizzazione e la deregolamentazione.

Ci sono parecchie ragioni comuni per la deregolamentazione anche se il suo sfondo varia dal paese al paese. È discusso che l'aumento di intervento del governo fa abbassare l'Impresa la sua efficienza ed il suo potere competitivo, e questo risulta in un'inflazione dell'economia. La restrizione sulle attività economiche dal regolamento eccessivo ostruisce emerge e lo sviluppo di Impresa nuova sotto la situazione che quella circostanza circondando i cambiamenti di Impresa molto rapidamente con high-tech ed il progresso di informazioni. In alcuno caso, discriminando il regolamento sulla corporazione multinazionale può essere un fattore di conflitto nel commercio internazionale che ha aumentato considerevolmente di diventare l'elemento vitale di economia nazionale. Poiché, l'efficienza di governo è molto bassa malgrado le autorità ingrandite regulatori, che è chiamato 'la X-INEFFICIENZA'. Quindi, è giustificato per assicurare la condizione contestabile nell'Impresa rilassando quei regolamenti, e realizzare così chiamato 'un governo piccolo' riducendo la proporzione di settore pubblico, cioè la privatizzazione e la deregolamentazione.

Nell'Impresa di trasporto, il regolamento eccessivo causa molti effetti collaterali come molta inefficienza nella sua protezione di gestione ed unreasonable di operatori di incumbent, che ostruiscono l'Impresa di rispondere immediatamente ai cambiamenti nella struttura economiche e alle condizioni. Quindi, diventa una questione cruciale delle linee di condotta di trasporto di ingrandire libero di attività economiche deregolando l'Impresa.

2.3.2 Il Regolamento e la Deregolamentazione nell' Impresa di Taxi

È detto che l'origine di taxi è il hackney ed il rickshaw (o la sedia di sedan) che era stato come operato un modo di mezzi pubblici in parecchi paesi come Regno Unito e Giappone, così, il regolamento nell'Impresa di taxi ha una storia lunga. Come presto come 1635, i trasporti di hackney in Londra e Westminster sono stato limitati quanto a ciò che potrebbero e non potrebbero fare perché hanno congestionato le strade, ed il numero di veicoli è stato limitato per reprimere l'uso eccessivo superfluo di allenatori. In Giappone, il numero di rickshaw è stato limitato autorizzando durante 1674-176, seguito da un regolamento stretto sull'entrata nel mercato di rickshaw che ha sostituito il sedan da 1870. Nell'altro ha sviluppato i paesi, il regolamento nell'Impresa di taxi è stato introdotto via i 1920 o i 1930 principalmente dal che l'autorizzando istituzione, e ha ingrandito continuamente al livello di tariffe e ai servizi fino ai 1970. Comunque, alcuni economisti ha sviluppato molte discussioni per e contro il regolamento di taxi dai 1970, ed un numero di paesi

hanno perseguito una linea di condotta di deregolamentazione nei loro mercati di taxi sopra l'ultimo venti anni, come USA, Regno Unito, Svezia e Nuova Zelanda. Fra questi paesi, questi regolamenti di taxi sono stato tolti al livello nazionale in Svezia ed a Nuova Zelanda, mentre ha avuto luogo a più il livello città/locale negli USA ed il Regno Unito. In più, mentre la deregolamentazione di taxi è su andare in alcuni paesi, come Giappone, Corea ed Irlanda, si è aspettato accadere in prima futuro in Olanda. Le esperienze di questi tutti i paesi, dove il regolamento di taxi è stato tolto o è stato riveduto, sono dichiarato nel capitolo successivo.

IL CAPITOLO TRE

IL CASO STUDIA SULLA DEREGOLAMENTAZIONE DI TAXI

3.1.1 Introduzione

I taxi a cavallo hanno servito delle città americane senza il regolamento significativo attraverso il secolo diciannovesimo. I taxi dapprima motorizzato sono apparsi in 1897 quando la società di trasporto e carro elettrica ha collocato 12 taxi elettrici in New York, e 65 automobili di benzina-powered, equipaggiate con i tassametri, sono stato introdotte in 1907. Entro un anno, comunque, i taxi interni combustione-guidati hanno sostituito tutte le altre forme di taxi.

L'Impresa di taxi, come come l'altra Impresa di trasporto, è stato portato sotto il regolamento durante i tardi 1920 ed i 1930 nelle città più americane, largamente a causa della condizione estremamente competitiva stimolata dalla Depressione. Il lavoro Regolatore di trasporto è complicato perché le restrizioni derivano da federale, lo stato, e le giurisdizioni di governo locali. L'Impresa di taxi è stato regolata di solito dal governo locale, eccetto negli stati di thee dove i taxi sono stato regolati dallo stato. Nonostante il regolamento non era uniforme attraverso le città, è consistito in largamente gli elementi seguenti:

(1) il regolamento di Entrata: l'entrata è stato limitata del e gli aumenti ulteriori del numero di licenze è stato valutato da sia i criteri oggettivi (l'e.g. il numero di taxi /numero popolazione) o dalle norme di convenienza e dalla necessità

(2) Il regolamento di Prezzo: il massimo ed i tassi minimi sono prescritti

(3) il regolamento di Qualità: le società devono incontrare le certe norme di servizio, per esempio, una 24 disponibilità di ora di servizio, il certo livello di tempi di risposta ed una radio spedisce la facilità Durante i tardi 1970 e prima 1980, la deregolamentazione sostanziose economiche è accaduta al livello federale nella linea aerea, l'autobus di intercity, la ferrovia e le industrie di spedizioniere automobilistiche. Come una conseguenza, l'Impresa di taxi significativamente ha deregolato anche da 1985 in 22 città negli Stati Uniti, dove il mercato di ordine di telefono costituisce almeno 70% a 80% di mercato di taxi totale, come San Diego, Seattle, Phoenix, ecc. Secondo Cervero (1997), comunque, quasi tutte il (eccetto soltanto 4 città) di quelle 22 Impresa di taxi di re-regolare di città, imponendo generalmente i limiti sull'entrata di mercato ed il montaggio hanno successo dei soffitti.

3.1.2 New York

3.1.2.1 il Profilo dell' Impresa di Taxi.

Ci sono 40.000 tassisti autorizzati e 11.787 taxi autorizzati (i taxi di medaglione gialli) in New York. Il sistema di medaglione data da una legge di città di Depressione-Era ha disegnato per indirizzare una sovrabbondanza di taxi che ha depresso i guadagni di autista e ha congestionato le strade di città. Il numero di taxi aveva raggiunto un picco a 21.000 in 1931, e è caduto da 13.595 in 1937 al numero attuale di 11.787 da fine anni 1940 perché le licenze di proprietari di taxi che hanno lasciato l'Impresa non sono stati rimpiazzati

Giallo è diventato il colore uniforme per tutti i taxi in 1969 distinguere loro da 'lo zingaro' i taxi. I taxi di medaglione gialli sono i soli veicoli consentiti dalla legge di New York di raccogliere i passeggeri percorrendo la strada, non avendo servizio la predisposizione di telefono poiché le radio bipolari sono state tolte da loro nel metà gli anni ottanta.

Le industrie raccontate sono nella categoria di (FHV), di vehicles'dei veicoli di 'for-assume che sono permesso di servire i passeggeri dalla predisposizione, generalmente attraverso le telefonate per il servizio. Questo settore include dei veicoli i servizi di automobile comunemente chiamati, le livree, anneriscono delle automobili e delle limousine. Il Taxi e la Limousine Incaricano delle licenze 30.000 FHV e le 600 stazioni di base da cui operano. Secondo il Libro di Fatto di Taxi (l'edizione terza, il 1994 maggio) 3.670 taxi sono guidati dal proprietario di medaglione, e 20% di loro sono affittati a un secondo autista nel 1993. Altri taxi i non sono guidati dal proprietario, ma affittato a due autisti su una base di doppio-turno.

3.1.2.2.Regolamenti

La legge più significativa è l'Atto di Haas adottivo in 1937, che ha provveduto al rinnovo automatico di licenze di veicolo ed il trasferimento consentito di licenze tra i proprietari, condizionati soltanto in prova delle qualifiche dei proprietari nuove dalla città. Questo provvedimento di trasferibilità era vitale all'istituzione successiva di valori di licenza. L'Atto ha eretto anche un muro tra le licenze di taxi di flotta-possedere e le licenze individualmente possedute, una clausola ha inteso assicurare la sopravvivenza di proprietario-autisti.

Il Taxi e la Limousine Incaricano (TLC) è stato creato in 1971 dalla legislazione di Consiglio Comunale di regolare e migliorare il servizio di taxi e livrea in New York e stabilisce una linea di condotta di trasporto globale governante questi servizi. Come un'agenzia di città, il TLC regola le tariffe taxi, autorizza dei tassisti e dei veicoli, adotta delle regole che i proprietari di autisti e taxi devono seguire, e mette ogni taxi attraverso un'ispezione estesa ogni quattro mesi.

Il TLC stabilisce del che le autorizzando norme per entrambi gli autisti ed i proprietari (come richiedendo che tutti gli autisti nuovi passino un corso di test ed allenamento inglese), e determina la misura, l'età e la condizione di veicoli. Per esempio, TLC ha adottato i regolamenti in 1996, richiedendo che i taxi siano sostituiti dopo nessuno più di 5 anni nel servizio, e che i veicoli sono nuovissimi quando ha messo nel servizio. In più, il TLC investiga dei reclami dei passeggeri, emette ed aggiudica il summonses per le violazioni di regola, ed impone delle multe, e sospende o revoca delle licenze, dove si appropria di. Nessuna licenza di taxi nuova è stata emessa per sopra l'ultimo 50 anni, poiché, di 400 autisti nuovi sono stati autorizzati ogni mese in 1993 dal TLC. Gli ispettori di taxi fermano dei taxi sulla strada per controllare per la licenza propria, ed il summonses di questione quando trovano le condizioni di violazioni di regola o unsafe.

3.1.2.3Deregolamentazione

L'Atto ha creato anche un meccanismo sotto cui la città potrebbe emettere le licenze di veicolo addizionali dopo un processo di amministrativo deliberativo. Questo provvedimento, che dei critici

dell'Atto ha ignorato, non è mai stato esercitato e è stato tolto in un 1971 riscrive della legge. Quando la città non è allargato l'Impresa di taxi malgrado II Guerra mondiale di palo crescita economica, le licenze di taxi hanno sviluppato un valore di commercio nel mercato aperto. Dopo che quattro decenni di aumenti spesso-esplosivi, le licenze individualmente-posseduti commerciano adesso a \$155.000 e alle licenze di flotta a \$220.000 ciascuno.

TLC ha legalizzato per affittare in 1979, in modo che quasi tutta gli autisti di flotta sono diventati degli affittuari dal metà gli anni ottanta. , Affittando inoltre le pratiche sono state stabili fra le flotte dal metà gli anni ottanta. D'altra parte, molto di minifleets (in cui due autisti ha creato unitamente una corporazione, ogni autista opera un taxi possedendo il mezzo dell'azione) erano nato vendendo flotte-posseduto medallions agli individui nei prima 1970 ed aumentato a 4.700 in 1981. Ai fini dell'Atto di Haas, questi erano tuttavia le licenze di "flotta" poiché sono stato posseduti nei gruppi di due o più, comunque, operazionalmente, hanno guardato ed agito come i proprietario-autisti. Quasi tutto il minifleets non sono stato operati dal proprietario-autista, ma operato dagli altri autisti alla fine degli anni ottanta, perché sono stato anche affittati. L'affittuario ha disposto tipicamente con un altro autista per operare un secondo turno per poche ore, dunque chiamato "subaffittando". Da 1993 il metodo di affittare cambiato a tale metodo quei locatori di minifleet affittano a due autisti a tempo pieno, addebitando separatamente ogni autista un che l'affittando onorario. I proprietari individuali hanno iniziato a seguire lo stesso corso i come proprietario-autisti di minifleet nel metà gli anni ottanta, in modo che soltanto 52% di taxi individualmente-posseduti erano proprietario-guidato da 1990. TLC ha adottato una regola, efficace in 1990. di conservare per proprietario-guidare e ritorna 1937 concetto alla licenza di medaglione individuale all'originale. Di conseguenza, i tre-quarti di tutti i taxi individuali sono adesso proprietario-guidati. Sotto la disposizione di contratto d'affitto, un autista paga il proprietario di taxi un ammontare piatto per ogni turno o ogni settimana. L'autista ha poi l'uso esclusivo del taxi per quel periodo di tempo. I proprietari sono garantiti l'onorario di contratto d'affitto per ogni turno (o la settimana) il taxi è affittato, senza badare a quanto volta l'autista gli effettivamente lavori o quanto denaro che l'autista riceve. I guadagni degli autisti sono la differenza tra i loro erari totali (le tariffe e le punte) e le loro spese {affittano degli onorari e la benzina).

New York ha stabilito recentemente un progetto all'asta 400 piastre durante 1996-1997 ai fini del deficit di bilancio di porzione, che sarebbe la prima questione di medaglione da 1937. Nella conseguenza, 53 proprietario-autista e 80 medaglioni di flotta sono stato auctioned nel 1996 maggio a \$170,000-\$177,000 per ogni medaglione di proprietario-autista, ed a \$210,000-\$221,000 per ogni medaglione di flotta rispettivamente.

3.1.3 Altre Città

Come menzionato prima, molte città americane hanno dei parzialmente o regolamenti interamente eliminati economici sulla loro Impresa di taxi al livello di governo locale durante i tardi 1970 e prima 1980. Fra le città riguardate erano San Diego, Seattle, Phoenix, Portland, Sacramento, la Città di Kansas ed il Milwaukee, come pure alcune città più piccole di misura significativa come Tucson in Arizona, Oakland e Fresno in California, Raleigh in Carolina del nord, ecc. Comunque, l'Impresa di taxi strettamente è stato tuttavia regolata nelle città più grandi come Los Angeles, Chicago, Boston, New York, Miami, il Bufalo, Houston, e San Francisco, con la restrizione stretta sull'entrata di mercato. Inoltre, in molte città come Atlanta ed in Seattle, il re-regolare di Impresa di taxi nel metà i 1980 in parecchi anni dopo che essendo stato deregolato. dovuto ai vari effetti collaterali di deregolamentazione. Comunque, le discussioni ulteriori sulla deregolamentazione di taxi sono tuttavia su andare in America, e è accaduto o ha tentato in parecche città nei 1990, come Indianapolis (1994), Houston (1995), Denver, Hartford e Boston, ecc.

3.1.3.1 Phoenix (Arizona).

Arizona ha avuto il regolamento economico sulle industrie di trasporto poiché è stato ammesso uno stato in 1912 dalla Costituzione di Stato di Arizona, che ha fornito una giurisdizione alla Commissione di Corporazione sopra le corporazioni di servizio pubbliche includendo gli spedizionieri comuni. Un certificato di convenienza pubblica e la necessità è stato richiesto di operare come uno spedizioniere automobilistico entro lo stato. In 1933, un concetto del 'ha regolato il monopolio' è diventato la regola consentendo che una revisione costituzionale che ha indicato l'intento legislativo proteggere gli operatori di spedizioniere esistenti automobilistici dalla competizione ulteriore. La commissione è stato data a un'autorità per evitare la duplicazione inutile di servizio, e è stato richiesto di inviare per posta sentendo l'avviso di domande per l'entrata nuova a tutti gli spedizionieri esistenti nell'area riguardata. Inoltre, gli operatori esistenti sono stato concessi la destra per espropriare qualunque offerte di servizio nuove di qualunque candidato esprimendo semplicemente una compiacenza per fornire tale servizio, e questo ha creato una barriera assoluta all'entrata nuova. In più, il livello di tariffa è stato riparato dalla commissione basata sulla richiesta da quegli operatori. Cambiare di tasso non è stato consentito senza un processo di udienza intero prima della commissione. Non il requisito statutario era che i tassi sono ragionevole, non discriminatorio e preferenziale o pregiudizievole. Questo stato di monopolio regolato non è stato fino cambiato alla deregolamentazione accaduta nell'Impresa di taxi in 1982.

Una misura di riforma regolatore di deregolare l'entrata e le tariffe di spedizionieri automobilistici, includendo il taxi, la limousine di autobus ed aeroporto privata, è stato approvato dalla legislatura di Arizona in 1979. Questa promulgazione era soggetta a condizioni sulla ratifica dall'elettorato di una revisione costituzionale per togliere gli spedizionieri automobilistici dalla definizione di corporazioni di servizio pubbliche, annullando perciò il potere della Commissione di Corporazione per regolare loro. Questa proposta è stato passata in, e ha portato il 1980 novembre l'effetto il 1982 luglio. Nella conseguenza, il solo requisito di entrare il mercato dopo che togliere istituzionali le costrizioni è stato il requisito capitale. Comunque, alcuni regolamenti erano impone di nuovo presto dopo la deregolamentazione, per esempio. l'accesso all'aeroporto è stato limitato all'un-quarto di tutti i taxi.

3.1.3. San Diego.

SanDiego aveva limitato anche le licenze di taxi con una popolazione hanno basato il rapporto. In 1979, questa linea di condotta è stato rivista tali che licenze sono stato emessi dall'Ufficio di Paratransit a un tasso predeterminato di 15 per il mese. Queste licenze nuove erano disponibili agli operatori indipendenti come pure le società di taxi. Anche una società potrebbe ottenere soltanto una licenza nuova, e poi doveva ritornare alla volta alla fine dell'elenco di attesa prima di ricevere un altro un parecchi mesi dopo. In più, il tasso di tariffa standard è stato alterato valutare dal tipo di servizio. I tassi di massimo erano essere determinato dal consiglio comunale, sebbene ha tolto dopo questa restrizione. Prima di questi cambiamenti regolatori, San Diego ha avuto un elenco di attesa di 30 domande per le licenze di taxi. Trenta di queste domande erano dalle società esistenti e l'erano remainders predominantemente dagli operatori indipendenti. Dopo che l'entrata di aprire, il numero di taxi aumentati, correndo considerevolmente all'aeroporto. Di conseguenza, più modifiche di tasso sono stato fatte in 1980, che ha consentito la contrattazione di cliente ed i tassi di taxi di aeroporto limitati a una gamma di più o meno 20% della media di tutta i tassi di taxi di città.

Comunque, come Seattle. San Diego ha imposto di nuovo restrizioni all'entrata e la limitazione sul tasso di tariffa massimo in metà i 1980, dovuti ai vari effetti collaterali di deregolamentazione, come il rovesciamento continuo di operatori piccoli nell'Impresa deregolata.

3.1.3.3. Seattle (Contea di Re).

Il numero di licenze di taxi è stato regolato basato su un rapporto di popolazione entrambe nella Città di Seattle (1:2000) e nella Contea di Re (1:4400), a cui la città di Seattle appartiene. In più, dopo il Porto di Seattle (l'aeroporto) ha contrattato con una società di taxi per il servizio di taxi esclusivo per i passeggeri di linea aerea in prima 1970, l'aeroporto ha autorizzato indipendentemente ed i taxi imposti hanno basato su un contratto con la Contea. C'erano degli avvicina a 350 taxi autorizzati in Seattle in 1972, eccedendo il numero massimo di 250 consentito sotto il rapporto di popolazione di entrata, che ha risultato dal 'temporaneo' le licenze hanno emesso per maneggiare i partecipanti alla 1962 Esposizione Universale. Oltre a questo, c'erano 68 taxi autorizzati da Contea di Re, e 63 taxi autorizzati dal Porto di Seattle. Il livello riparato di tariffe sono stato determinati dal Consiglio Comunale basato sulla richiesta dall'Impresa dopo esaminare l'aumento di tasso precedente, il ridership e gli erari corrispondenti hanno declinato. I regolamenti inoltre, ulteriori

Sono stato imposto sulle ispezioni di metro, sulle ispezioni di veicolo e sui reclami di consumatore occasionali.

Poi, in 1979, il Consiglio Comunale di Seattle ha adottato la legislazione che ha eliminato il rapporto di popolazione come una limitazione di entrata per le licenze di taxi. Così, qualunque candidato potrebbe ottenere una licenza se la egli/lei ha incontrato il che gli autorizzando requisiti, cioè, la tassa di deposito, l'assicurazione, il veicolo ispezionata ed approvata ed il tassametro, il nome approvato e la combinazione di colori, e la proprietà approvata. Allo stesso tempo, il controllo sulla tariffa è stato anche tolto, in modo che le tariffe potrebbero essere regolate dall'operatore di taxi individuale soltanto schedando con la Città finché il tasso ha seguito la forma prescritta e è stato riflettuto sul tassametro. Il Consiglio Locale ha intrapreso anche la deregolamentazione un anno dopo (1980).

Come risultato della deregolamentazione. il numero di licenze è cresciuto e le variabili di tasso erano abbondanti. Allo stesso tempo, comunque, molti problemi riguardanti il livello di servizio accaduto, come tasso scanalando, i rifiuti di trasporto brevi, trattamenti scortesii ai passeggeri, le lotte ai posteggi e l'aeroporto, ecc. Alcuni tentativi sono stato condotti per risolvere tali problemi durante 1983-1984, includendo la creazione di una linea di trasporto breve all'aeroporto, l'iatroduction di un soffitto di tasso (il limite massimo) basato sul tasso medio schedato, la creazione di un Gruppo di Legame di Impresa di Taxi (TILG) di aumentare e fornire la reazione di Impresa. Ed una proposta di tasso di zona per il viaggio dall'aeroporto a in centro Seattle.

Alla fine, comunque, il Consiglio Locale concluso nel tardi 1984 quella deregolamentazione era un fallimento, e ha riscritto l'ordinanza proposta reintegrando un controllo di restrizione di entrata e tariffa ordinato. Nonostante la Città non ha finito la deregolamentazione, la deregolamentazione di taxi sopra l'entrata e le tariffe è stata nessuno più sostanzioso da 1985 dovuto all'introduzione di limite massimo sulle tariffe e l'impatto della restrizione del Consiglio Locale su autorizzare.

3,2 REGNO UNITO

3.2.1 Il Profilo dell' Impresa di Taxi

L'Inghilterra è uno dei paesi che ha la storia molto lunga di taxi, col Trasporto di Hackney operato come presto come in 16-17mo secolo. Autorizzare di trasporto di Hackney ha iniziato in Londra in 1635, e è culminato nell'Atto di Trasporto di Hackney di Londra di 1831, attraverso sviluppare sopra i prossimi due secolo dopo di ciò. Comunque, la nascita di pratica moderna regolatore è considerata per essere l'Atto di Clausole di Polizia di Città di 1847, sotto cui vari poteri permissivi sono stato concesso ai Commissari locali (e dopo le autorità pertinenti locali).

L'Atto ha concesso non solo la discrezione di autorità locale per limitare il numero di trasporti di hackney, e ma ha stabilito anche l'essenziale del taxi autorizzando il sistema che applica tuttavia, governare emette come l'istituzione di posteggi dei taxi, che regolando i taxi e gli autisti dovrebbero somigliare a, il regolamento di tariffe per il tempo e la distanza, e regolare le caratteristiche fisico/meccanici di taxi. Nella pratica, comunque, la caratteristica di autorizzare di taxi in Londra è abbastanza diversa da ciò nel riposo di Inghilterra, e sebbene la legge fondamentale Londra esterno è uniforme, le autorità locali hanno una grande quantità di discrezione in amministrare esso, che ha ripreso nelle grandi differenze dall'area all'area.

Le automobili a noleggio d'altra parte, private, conosciute come 'taxi, sono stato ufficialmente riconosciuto dal Governo Locale (i Provvedimenti Miscellanei) l'Atto di 1976. Dovrebbero essere soltanto operati da prima la prenotazione dal telefono o agli uffici, mentre i taxi sono operati ai posteggi o nella strada andando in crociera. C'erano 16.500 taxi in Londra, e circa 30.000 nel riposo di Inghilterra in 1992, mentre circa 100.000 automobili a noleggio private nell'Inghilterra intera, fra cui sopra 40.000 in Londra sebbene loro non sono stato autorizzato da Londra autorità metropolitana. La proporzione di taxi operati dal porta-licenza, i proprietario-autisti cioè, che lavora in proprio, riguarda 60% della flotta di taxi in Londra, e più alto altrove.

Ci sono finalmente sopra 300 che le autorizzando autorità in inghilterra, cioè, l'Ufficio di Trasporto Pubblico che è un dipartimento della Polizia Metropolitana per l'intero di Londra, ed il distretto (o metropolitano) i consigli altrove. Quanto al Regno Unito intero, mentre Galles ha lo stesso taxi autorizzando il sistema come Inghilterra, i taxi sono autorizzati sotto la legislazione diversa in Scozia e l'Irlanda del nord

3.2.2Regolamenti

3.2.2.1Regolamento di Entrata

Il numero di licenze è stato generalmente controllato nella maggior parte delle aree di Inghilterra eccetto Londra fino a 1985. Di conseguenza, la piastra di licenza ha avuto un valore alto come £30,000 o più, in modo che una persona nuova potrebbe entrare gli affari di taxi se compra una piastra di licenza da uno dei porta-licenza esistente a un prezzo così alto. Questo era perché la licenza di taxi è stata chiaramente ammissibile essere venduto poiché 1947 in inghilterra.

In Londra, comunque, non ci è stato il controllo di quantità sui taxi, in modo che le licenze di tassista sono emesse a tutti i candidati che passa l'esame di conoscenza in più, ogni che il qualificando veicolo è autorizzato se è presentato al che l'autorizzando autorità, non importa quanto è stato prima autorizzato. Di conseguenza, non ci è stato valore in una piastra di taxi in Londra. Comunque, la severità di esami di conoscenza, che porta di solito trascorrere 2 o 3 anni di addestramento, gioca un ruolo di barriera di entrata nel mercato di taxi di Londra. Il Beesley (1973) ha valutato questa barriera di entrata come i costi capitali di taxi di Londra, che ha ammontato del £2,000 ed era simile col valore di licenza medio nelle altre aree nei prima 1970.

Al contrario, non ci è restrizione sul numero di veicoli di affitto privati dove sono autorizzati. Secondo l'Atto di Governo Locale 1976, gli operatori sono stati richiesti essere autorizzati dal consiglio distrettuale pertinente, se il fermo interessato è il proprietario-autista solo o un grand'operatore.

3.2.2.2 Controllo di Tariffa

Quasi ovunque nella Gran Bretagna, le tariffe taxi sono controllate. I controlli sono imposti regolando una tariffa massima che può essere addebitata, nonostante addebitando meno del livello prescritto è molto insolito nella pratica. In Londra, il governo riesamina la tariffa, usando annualmente una formula basata su una gamma di costi taxi-specifici ed un indice di guadagni. Le autorità altrove in Inghilterra, locali riparano il livello di tariffe. Poi, le tariffe sono generalmente più basse nel Nord di nel Sud. È richiesto nella maggior parte delle aree di installare un tassmetro nel taxi. D'altra parte, le tariffe di veicoli di affitto privati non sono mai controllate, perché le autorità locali non sono state concesse con un potere per regolare le tariffe per loro dall'Atto di Governo Locale di 1976.

3.2.2.3. Regolamento di Qualità

In ogni parte l'Inghilterra, il che l'autorizzando autorità è richiesto di soddisfarsé che un candidato per una licenza di tassista è idoneo, e le fedine penali sporche possono essere controllate. Ci sono due categorie di licences in Londra, cioè, il Verde e gli Autisti di Insegna Gialli. Gli Autisti di Insegna verdi (20.000 in 1996) sono autorizzati per guidare in tutta la Londra, poiché gli Autisti di Insegna Gialli (1.800 in 1996) sono limitati per guidare nelle aree suburbane. Le licenze possono essere revocate nel caso di certe offese, particolarmente quelli che potrebbe mettere in pericolo la sicurezza del passeggero, se attraverso guidare di offese o i crimini di violenza o l'assalto sessuale. Dove autorizza lí di automobili a noleggio private, i regolamenti sugli autisti sono molto simili. Come come il caso di Londra, molto che le autorizzando autorità richiede della prova che un tassista ha una conoscenza dell'area in cui egli/lei farà p per il suo mestiere, nonostante non sarebbe così stretto come in Londra. Poiché, gli autisti di automobile a noleggio privati sono raramente richiesti di avere qualunque conoscenza particolare, poiché possono consultare una mappa quando sono stati prenotati in anticipo.

Un altro regolamento è imposto sulla qualità di veicoli, soprattutto per i taxi di Londra conosciuti come 'black cab'. Il taxi di Londra ha da allora 1934 dovevano essersi conformare a delle condizioni speciali di efficienza come il raggio di sterzata ed il divisorio tra l'autista del taxi e la parte di veicolo riservato ai passeggeri. In più, l'accesso per sedia a rotelle è stato progressivamente introdotto come una parte di quelle condizioni di efficienza per il taxi di Londra. Tutti i taxi nuovi che richiedono autorizzazione in Londra sono stati richiesti per essere accessibili alle carrozzelle fin dal 1989, e tutti i taxi autorizzati in Londra devono soddisfare questo requisito per la fine di 1999. La stessa introduzione graduale di accesso per sedia a rotelle ha avuto luogo nelle altre maggiori città e nelle città nel Regno Unito che ha usato tradizionalmente il black cab. Sull'altra parte, dove le condizioni di efficienza di Londra non sono prescritte, qualunque automobile di bar può essere usata come un taxi, nonostante è usuale per richiedere di che lui avere quattro porte. Quei taxi sopra tre anni vecchi sono soggetti a un test annuale, che è applicato a tutte le automobili in Gran Bretagna. Inoltre, alcune autorità richiedono che i taxi di essere testati più di una volta all'anno, e questi test regolari sono integrati dai controlli casuali in molte aree includendo Londra. I regolamenti di veicolo per le automobili a noleggio private sono largamente simili a quelli per i taxi dove sono autorizzati. Un consiglio non può rifiutare di concedere una licenza a un veicolo di affitto privato che ha raggiunto i requisiti, poiché le autorità locali hanno trattenuto una discrezione per rifiutare concedendo la licenza di taxi ai fini di limitare il numero di taxi fino a 1985.

3.2.3 Deregolamentazione

L'Atto di Trasporto, 1985 hanno tenuto conto della deregolamentazione parziale di entrata nell'Impresa di taxi nel Regno Unito. Questo ha portato lontano la discrezione assoluta nella questione di licenze dalle autorità locali. Ha stipulato che un candidato per una licenza potrebbe essere soltanto rifiutato se c'era nessuna richiesta significativa giustificare l'aumento. Poiché questo è più una situazione di rendere liberale piuttosto che la deregolamentazione, i cambiamenti non sono risultati sul fatto in tutte le autorità locali togliendo le restrizioni sull'entrata.

Il Toner (1996) le scoperte che soltanto 28 % di autorità ha tolto completamente le barriere di entrata come risultato dell'Atto. La tavola 3,1 mostra ciò, in 1991, 54 % di autorità ha imposto tuttavia le restrizioni numeriche sull'entrata. , Sebbene ci è stato inoltre una tendenza verso il rendere liberale di entrata più consigli tendono a usare il regolamento di tariffa.

| La tavola 3,1: la Crescita nella Natura e lo Scopo di Taxi ed Assume Licencing | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| di Automobile | 1980 | | 1985 | | 1988 | | 1991 | |
| | No | % | No | % | No | % | No | % |
| Licencing di taxi | 305 | 82,4 | 312 | 84,6 | 31,6 | 99,1 | 292 | 100 |
| Assumere Licencing di Automobile | 221 | 59,9 | 259 | 70,2 | 274 | 86,4 | 280 | 95,9 |
| Restrizioni di entrata | 249 | 67,5 | 274 | 74,3 | 179 | 57,2 | 157 | 54,0 |
| Avere successo il Regolamento | 278 | 75,3 | 290 | 78,6 | 281 | 88,9 | 273 | 93,5 |
| I distretti nel Campione | 369 | | 369 | | 320 | | 292 | |

La fonte: Toner, Jeremy P. (1996) L'esperienza inglese Di deregolamentazione dell'Impresa di taxi, il Trasporto Riesamina, Vol. 16, No. 1.

L'Atto di 1985 consigli distrettuali anche consentiti di introdurre i taxi divisi quando 10% dei porta-licenza nel distretto fa una richiesta scritta per di fare così. In quel caso, l'autorità locale deve designare anche i luoghi autorizzati da cui il progetto di taxi diviso opera come un posteggio dei taxi diviso. Poi un taxi può essere usato per l'affitto e ricompensato alle tariffe separate senza diventando perciò uno PSV o cessando di essere un taxi. In più, un taxi può essere diviso anche se i passeggeri o i passeggeri eventuali convengono dividere il veicolo nella prenotazione di avanzamento. Un'autorità locale può regolare le tariffe per l'affitto immediato di taxi quando sono divisi, ma non può fare così per quei riservato anticipatamente alle tariffe separate.

L'Atto ha portato un'altra maniera operativa per i taxi di essere i Veicoli di Servizio come Pubblici (PSVs) che fornisce i servizi locali. Il supporto di una licenza di taxi può applicare al Commissario di Traffico per uni operatori di PSV limitati. Quando un taxi è come usato uno PSV, è soggetto a la maggior parte dei regolamenti dei Veicoli di Passeggero Pubblici Agisce 1981. nonostante le norme operative rimangono la responsabilità del taxi autorizza l'autorità, in modo che quei provvedimenti interessati col regolamento di posteggi dei taxi e tariffa non applicano a esso. Un taxi autorizzato di operare come un bisogno di PSV speciale non è uno PSV a tempo pieno, comunque, durante il corso della sua operazione come uno PSV, deve avere almeno un che il fermando luogo nell'area per cui è come autorizzato un taxi. Questo significa tali taxi possono avere del che i fermando luoghi nell'altro taxi autorizza le aree, mentre i taxi ordinari possono condurre il loro mestiere soltanto nell'area per cui è autorizzato.

3,3 SVEZIA

3.3.1 Il Profilo dell' Impresa di Taxi

C'erano 7,500 società di taxi in Svezia in 1982, e la maggior parte di loro erano delle società piccole che ha avuto un o due permessi di veicolo. Soltanto 6% delle società hanno avuto più di tre taxi. Quelle società di taxi sono state forzate dalle disposizioni legali per appartenere a un centro di prenotazione radiotaxi, giocando un ruolo per mediare il servizio. Il Mansson (1995) ha trovato che più o meno di 90% di tutti i servizi sono stati mediati da un centro. In più, questo centro ha negoziato, come un partito, con municipale e le autorità di contea l'acquisto di un servizio speciale come per i pensionati, per gli scolari e per le persone disabili. Oltre la metà dei servizi forniti dai taxi erano quelli per il settore pubblico, ed il rimanente 45% erano per il viaggio di lavoro e l'affitto privato.

L'Impresa di taxi svedese è stata soggetta ai vari regolamenti sull'entrata, le tariffe ed i servizi finché ha deregolato in 1991, sebbene altri modi di trasporto sono stati intensamente deregolati dall'Atto di Trasporto di 1963 e di 1979. Durante questo periodo, soprattutto dal 1979 Atto, una devoluzione di responsabilità per i mezzi pubblici locali include i taxi è stato intrapreso dallo stato a contee e dai distretti, cioè, alle Autorità di Trasporto di Contea (CTAs) ed i consigli distrettuali. Allo stesso tempo, molti autobus sono stati sostituiti dai taxi sulle strade scarsamente servite.

Quando la deregolamentazione ulteriore di mezzi pubblici ha avuto luogo in 1990 dall'Atto di Linea di condotta di Trasporto 1989, comunque, i taxi non potrebbero essere esentati dalla deregolamentazione qualunque più. C'erano circa 1.000 taxi nel paese intero immediatamente prima della deregolamentazione.

3.3.2I Regolamenti prima della Deregolamentazione

Regolamento di Entrata di 3.3.2.1.

Il numero di taxi è stato limitato entro una gamma per incontrare la richiesta aspettata in un'area di funzionamento che era di solito equivalente a una contea municipale, ed i taxi sono stati limitati il loro mestiere nell'area di funzionamento sono stati autorizzati. In più, i consigli locali sono stati obbligati a designare un progetto di traffico valutando la richiesta per i servizi di taxi per regolare il numero di taxi a ogni tempo del giorno in ogni area di funzionamento. Non un candidato doveva fare domanda per una licenza al dipartimento di mestiere di consiglio locale pertinente, poi il consiglio locale ha deciso se emettere una licenza nuova o, di solito dopo consultare gli operatori di incumbent.

3.3.2.2. Controllo di Tariffa

Le tariffe taxi erano uniformi in ogni parte la contea prima della deregolamentazione, basata sulla distanza al di sopra di una certa velocità ed in orario sotto quella velocità. Sono stati anche determinati dal tempo di giorno e dal numero di passeggeri: oltre alla tariffa fondamentale, tre costi diversi extra è stato applicato dal numero di passeggeri, cioè, la tariffa I per un passeggero, una tariffa II per due o tre III di passeggeri e tariffa per più i quattro passeggeri. III di tariffa è stato anche addebitato se il viaggio ha avuto luogo di notte (tra le 19 e le 6) o durante sabato, durante domenica o durante le vacanze pubbliche. Il livello di tariffa è stato centralmente deciso dal Ministero di Trasporto (dal Trasporto il Nazionale Consiglio Consultivo in 1980's), dichiarando un limite massimo per esso. Quindi, l'Associazione di Taxi Nazionale di Svezia doveva negoziare con le autorità pertinenti per richiedere un aumento della tariffa.

3.3.2.3. Regolamento di Qualità

Come menzionato prima, ogni società di taxi doveva appartenere a un centro di prenotazione che è stato posseduto e è stato operato dalle società di taxi l'ha unito, essendo approvato dal consiglio locale. Tale sistema è stato creduto farlo possibile per conseguire le economie di scala come pure migliora la redditività per le società individuali. Il numero di centri di prenotazione è stato limitato dalla legge a un in ogni area di funzionamento, che è risultato nei monopoli locali. È stato richiesto che l'operatore di taxi come pure l'autista dovessero ottenere la licenza del tassista per l'operare/spinta un taxi. In più, per condurre un affare, l'operatore nuovo doveva portare un corso di educazione di 5 giorni tenuto dall'Associazione di Taxi Nazionale di Svezia prima di cominciare esso. Inoltre questi, le ore di funzionamento di taxi sono stato strettamente regolate per tenere un equilibrio tra la richiesta e la offerta

3.3.3 Deregolamentazione

L'Atto di Linea di condotta di Trasporto di 1989 ha fornito la struttura per la deregolamentazione dell'Impresa in 1990, suggerendo che il servizio migliore per il minimo costo economico sarebbe fornito da un soggetto di Impresa di taxi deregolato per liberare le forze di mercato. La deregolamentazione del mercato di taxi svedese è stato eseguita in cinque passi:

Primo, le barriere di controllo sull'entrata sono stato tolte, in modo che un operatore può avere come molti taxi come desiderato. Questo ha alleviato i consigli locali del loro incarico precedente di valutare la richiesta per i servizi di taxi in ogni area di funzionamento;

Il secondo, i controlli di tariffa sono stato tolti, in modo che le società di taxi sono diventate essere in grado di regolare le loro proprie tariffe. Comunque, sono stato richiesti di informare i clienti della tariffa prima dei viaggi, ed i taxi devono essere equipaggiati con i metri di scrittura di ricevuta;

Il terzo, il requisito per tutti i taxi di appartenere a un centro di prenotazione di radio è stato abbandonato. Allo stesso tempo, per stimolare la competizione tra i centri, i centri pubblicamente posseduti sono stato stabiliti nel mercato come un'alternativa all'esistere i centri privatamente posseduti;

Il quarto, geograficamente limitato operando le aree sono stato eliminate; e

Quinto, rigido orari dei turni di servizio le ore sono stati tolti.

Al contrario, i controlli sui candidati sono diventati più rigoroso circondando le abilità di mestiere come pure l'idoneità personale ed economica. Oltre a rimanendo il che l'autorizzando sistema e l'educazione obbligatoria prima di cominciare un affare nuovi, alcuni regolamenti sono stato reintrodotti riguardando le qualifiche di autisti. Cioè, è stato richiesto per gli autisti come pure gli operatori di essere valutato se sono delle misure e delle persone proprie per mezzo di controllare le precedenti atti criminali. Poiché nel 1994, gli autisti sono stato anche richiesti di avere una conoscenza sull'area dove guidano, Inoltre questi, le autorità di tassazione hanno eseguito un numero di controlli sulle società di taxi ed i centri di prenotazione di radio ai fini di trattare di frode di tassa che è stato largamente condotta dagli operatori di taxi dopo la deregolamentazione.

3,4 NUOVA ZELANDA

3.4.1 Introduzione

Nuova Zelanda, con Svezia, è un paese tipico dove un'Impresa di taxi ha deregolato totalmente subito sopra il paese intero, nel contrasto a quei casi di USA ed in Regno Unito dove la

deregolamentazione di taxi ha avuto luogo a più livelli locali. Prima che ha deregolato in 1989, l'Impresa di taxi di Nuova Zelanda è stata strettamente regolata dal Ministero di Trasporto (MOT) sopra l'entrata nel mercato, le tariffe e la qualità. La deregolamentazione di taxi ha le sue origini nelle riforme di trasporto di terra di 1983, che ha risultato da una maggiore revisione di autorizzare di trasporto di terra ed il regolamento ha iniziato in 1982. Attraverso questa revisione, il monopolio tenuto dalle ferrovie di Nuova Zelanda sopra i servizi di noleggio di lungo-distanza e passeggero è stato gradualmente eliminato, consentendo che gli operatori di strada di gareggiare sopra queste distanze.

La 1982 revisione ha raccomandato anche i cambiamenti all'Impresa di taxi, ma gli operatori di incumbent con successo fare pressioni il governo contro tali cambiamenti in modo che i provvedimenti di Impresa di taxi sono stati cancellati dalla 1983 legislazione. Comunque, la 1983 legislazione è risultata in oscurare della distinzione tra il taxi e l'altro Veicolo di Servizio di Passeggero (PSV) che è stato come definito un veicolo usato per i passeggeri di portare e/o le merci per l'affitto o la ricompensa. E la licenza di PSV è stata fatta per essere molto facile ottenere dalla legislazione, poiché la licenza di taxi è stata tenuta a essere difficile ottenere.

Dopo di ciò, in 1987, il Ministro per il Trasporto ha annunciato una revisione formale dell'Impresa di taxi, e le proposte per la riforma dell'Impresa sono state rilasciate nel giugno 1988 dopo la discussione pubblica. Alla fine, queste proposte sono state legiferate ai Servizi di Trasporto Autorizzando Agisce 1989 (efficace 1 il 1989 novembre), che ha tolto i controlli quantitativi sopra l'entrata e le tariffe dall'Impresa di taxi.

C'erano 2.762 taxi nazionali immediatamente prima del regolamento in 1989, di cui 454 veicoli sono stati operati da 9 società di taxi in Wellington metropolitano. Le popolazioni per il taxi autorizzato erano approssimativamente 640 in Wellington, 870 in Auckland, e 970 in Christchurch, ciascuno di cui è un centro metropolitano con una popolazione sopra 300.000.

3.4.2 I Regolamenti prima della Deregolamentazione

3.4.2.1. Regolamento di Entrata

Primo di tutto il, il numero di licenze di operatore di taxi è stato principalmente controllato da quattro Trasporto geograficamente basato Autorizzando le Autorità (TLA), così, le persone che hanno fatto domanda per una licenza di operatore sono state richieste di occupare di un'udienza pubblica tenuta dal TLA pertinente, dove il bisogno di e pubblico buono del servizio proposto sono stati valutati. In più, l'Impresa di taxi in ogni città con una popolazione eccedente 20.000 unità era soggetta a una revisione triennale, condotta dal TLA pertinente con i dati e dall'analisi di richiesta fornita dal MOT. Le licenze potrebbero essere commerciate, mentre soltanto il TLA ha posseduto i diritti per emettere più licenze. Le licenze addizionali, comunque, sono state emesse raramente, infatti, il numero di licenze di taxi ha declinato il fronte 3.245 in 1975 a 2.762 in 1989. Di conseguenza, le licenze di taxi hanno commerciato ai prezzi di avvicina a NZ\$25,000 (£9,500 in 1989 prezzi), insieme all'acquisto di taxi nel caso di proprietario-autista. Questo era il costo minimo che doveva essere pagato al venditore e gli onorari annuali più fortuito erano in più.

3.4.2.2. Controllo di Tariffa

Le tariffe sono state controllate dal governo centrale, cioè, la Segretaria per il Trasporto ha riparato un sistema di tariffa per ogni che l'autorizzando area, ed un tassametro su cui la tariffa mostrata è stata richiesta essere bene installato in ogni taxi. C'erano 78 livelli di tariffa diversi nell'operazione nel 1987 dicembre, e l'organizzazione di taxi erano in grado di fare domanda per una revisione del

livello di tariffa. Le tariffe sono state regolate su una base di costo-più, tenendo conto dei costi corrente, stando in piedi i costi, i salari ed un 10% di profitto. L'organizzazione di taxi ha fornito normalmente i dati di costo per le revisioni di tariffa, e le indicazioni sono che il processo di revisione era molto soggettivo. Quindi, un sistema di indicizzazione nazionale per l' adeguamento di tariffa è stato introdotto in 1986, dove tutti i costi, l'indice e le tariffe sono state automaticamente aggiornati ogni sei mesi.

3.4.2.3 Regolamento di Qualità

I controlli di qualità sono stati imposti sulle norme per i veicoli, la prestazione di competenza di autista ed operatore. I veicoli sono stati richiesti di avere un certificato attuale di salute, è meno di dieci anni vecchi, e porta un massimo di sei passeggeri. Per ottenere una licenza del tassista, gli autisti dovevano avere almeno 20 anni.

Vecchio, ha avuto bisogno di avere tenuto una licenza dell'autista per due anni, è di salute buona, e passa i test scritti, orali e pratici includendo un test della loro conoscenza dell'area i periodi Minimi di riposo sono stati prescritti per gli autisti ed ogni taxi è stato richiesto di tenere un giornale di bordo, mentre l'operatore è stato richiesto di essere membro di un'organizzazione di taxi approvata. Inoltre questi, facendo pubblicità sui taxi è stato molto limitato e l'affitto multiplo è stato limitato a due persone ai punti di furgone specifici.

3.4.3 Deregolamentazione

Secondo l'Autorizzare di Servizio di Trasporto Agisce 1989, i taxi e le limousine sono definiti i Veicoli di Servizio di Passeggero come Piccoli che portano un massimo di 12 passeggeri, richiedendo che i proprietari di tali veicoli di avere una licenza di servizio di passeggero. (Le licenze di taxi esistenti sono state scambiate alle licenze di servizio di passeggero quando l'Atto ha continuato l'effetto) non ci è restrizione sul numero di licenze di servizio di passeggero emesse in modo che un porta-licenza può operare qualunque numero di veicoli sotto la licenza. Le tariffe riviste dovrebbero essere calibrate sul tassametro e sono mostrate entrambi il in e fuori del taxi.

D'altra parte, il controllo sulla qualità è rimasto e, in certi casi rafforzato. Gli operatori nuovi sono richiesti di pubblicare un avviso, dichiarando un'intenzione per fare domanda per a una licenza su un giornale approvato prima che la domanda può essere elaborato. Prima che una licenza è emessa, ogni candidato è valutato quanto a se la egli/lei è una misura ed una persona propria per mezzo di controllare le condanne criminali, le offese di trasporto ed il carattere generale del candidato. I porta-licenza sono anche richiesti di ottenere un Certificato di Conoscenza, che è emesso sul completamento di successo di un test di conoscenza e capendo sui requisiti di leggi e sicurezza per operare un servizio di passeggero.

In più, il porta-licenza deve essere membro di un'organizzazione di taxi approvata che offre una 24 ora/7 servizio di prenotazione di telefono di giorno e deve mantenere un registro di reclami. Anche se non ci è requisito sul fatto 1989 per un numero minimo di automobili prima che un'organizzazione di taxi possono essere approvati, il Trasporto Autorizzando la Divisione dell'Autorità di Sicurezza di Trasporto di Terra (LTSA) l'ha fatto un presupposto che ci è più di cinque automobili prima dell'approvazione, almeno nelle aree metropolitane.

Ogni veicolo deve possedere un Certificato di Salute emessa da un che la Testando Stazione. Un tassametro deve essere installato e deve essere testato, deve essere sigillato e deve essere certificato ogni sei mesi.

Gli autisti di veicoli di passeggero piccoli devono essere anche autorizzati, e sono soggetto controllare della loro fedina penale sporca e di guidare registra prima che una licenza è emessa. In più, sono richiesti di passare una mappa leggendo il test e deve tenere un certificato di pronto soccorso. L'affitto multiplo è non permesso essendo limitato ai posteggi dei taxi particolari, comunque, deve essere convenuto dal primo cavaliere di dividere il veicolo con i cavalieri successivi. Entrambi gli operatori di taxi e gli autisti sono soggetti a un sistema di punto di demerito dove un porta-licenza sarà squalificato per cinque anni, dovrebbe 200 o più punti di demerito sono incorsi entro due anni.

3,5 GIAPPONE

3.5.1 Il Profilo dell'Impresa di Taxi

L'origine di taxi è in Giappone 'la Sedia di Sedan' che era stato come usato un modo di trasporto dal secolo 17 e sostituito dal 'Rickshaw' in 1870. Il rickshaw era stato largamente usato ed era stato operato come gli affari, culminando in 1902 con 43.273 rickshaw in Tokyo, fino a 1938 quando è scomparso interamente. Nel frattempo, il taxi è apparso nei 1910 con un sistema di flotta (il taxi di società), ed il suo numero ha aumentato a 8.000 nazionale dal 1945. L'Impresa di taxi giapponese è cresciuta saldamente dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale fino al metà di 1970, con la crescita rapida dei taxi individuali che sono stato introdotto nel 1959 ai fini di concedere un incentivo ai tassisti di società. Comunque, il numero degli operatori di taxi di società è diminuito e ciò dei taxi individuali è rimasto al quasi stesso livello da 1975, come mostrato nella tavola 3,2.

Tale riduzione nel numero degli operatori di taxi di società è stato non causata ritirandosi dagli affari, ma dalla fusione o dall'amalgamazione di società. Il totale di 49.955 taxi sono stato operati in Tokyo nel 1996 marzo, fra cui 31.403 veicoli erano i taxi di società operati da 231 società e 18.552 veicoli erano dei taxi individuali. Il modello di funzionamento di taxi differisce secondo la misura di città: La proporzione di taxi operati andando in crociera è più o meno di 80% nelle maggiori città ed intorno 40% nazionale, mentre ciò dal telefono è 5,3% in Tokyo e 37,1% nazionale. (I riposi sono operati stando in piedi ai posteggi)

| di Taxi giapponese Anno | Taxi di società | | | Individuo Taxi | Totale | |
|-------------------------|-----------------|---------------|------------------------|----------------|-----------|---------|
| | No di Società | No di Veicoli | Mezzo La flotta Misura | | Operatori | Veicoli |
| 1965 | 6.394 | 140.684 | 22,0 | 10.352 | 16.756 | 151.046 |
| 1970 | 6.966 | 193.843 | 27,8 | 23.926 | 30.892 | 217.774 |
| 1975 | 7.566 | 196.917 | 26,0 | 46.431 | 53.997 | 243.348 |
| 1980 | 7.328 | 203.484 | 27,8 | 47.110 | 54.438 | 250.594 |
| 1985 | 7.237 | 205.564 | 28,4 | 47.077 | 54.314 | 252.641 |
| 1990 | 7.204 | 212.449 | 29,5 | 47.140 | 54.344 | 259.589 |
| 1995 | 7.030 | 209.607 | 29,8 | 46.377 | 53.407 | 255.984 |

La fonte: Fa ricerche sull'Istituzione di Problema di Tassa di Affitto, Un Yearbook di Assume il Taxi

3.5.2.1. Regolamento di Entrata

La storia di regolamento sui taxi è in Giappone vecchio come che nel Regno Unito, col regolamento di entrata sulla sedia di sedan durante 1674-1726, e con ciò sul rickshaw dalla sua apparenza in 1870. Comunque, più regolamento comprensivo è stato stabilito dalla promulgazione degli Affari di Trasporto di Automobile Agisce in 1930, che ha formato il che l'autorizzando sistema nell'Impresa di trasporto intera include i taxi. La struttura di regolamento è stato mantenuta dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale dalla promulgazione dell'Atto di Trasporto di Strada in 1947 e la sua revisione in 1951, che regola le norme e la procedura di autorizzare di taxi. In più, l'entrata di mercato è stato limitata per mezzo di il mantenimento di un equilibrio tra la richiesta e la provvista, che è stato introdotto in 1955 nell'ordine al tackle la provvista eccessiva di taxi causati dalla depressione temporanea di economia nei 1950.

Secondo il regolamento, la licenza nuova può essere emessa in un blocco operativo (ci sono stato 2.317 blocchi nazionali fino al 1994) dall'autorità locale lo governando, quando la provvista è breve paragonata alla richiesta o quando ci sono dei bisogni pubblici di fare così. Per diventare un operatore nuovo di società di taxi in Tokyo, il candidato deve incontrare parecchi requisiti come la flotta minima di 60 veicoli, appropriata delle facilità (l'e.g. il garage, l'ufficio, il bagno, ecc.) e la capacità finanziaria. Inoltre, deve impiegare il numero sufficiente di autisti autorizzati e ha la capacità di compenso per l'incidente di traffico.

Mentre il candidato per una licenza di taxi individuale deve incontrare tali requisiti lavorando come l'esperienza come un autista professionale per più di dieci anni senza essendo punito offendendo le leggi pertinenti e le ordinanze, la capacità finanziaria di operare un affari e compensare gli incidenti, ed il possesso di un garage appropriato. La licenza nuova è stato data alla persona che è passato gli esami sulla conoscenza di area e le leggi pertinenti e le ordinanze fra quei candidati qualificati. Una serie di queste norme strette per autorizzare ha giocato un ruolo per limitare l'entrata nel mercato di taxi individuale come pure il mercato di taxi di società in Giappone.

3.5.2.2 Controllo di Tariffa

Il sistema di tariffa è stato anche controllato dall'autorità dalla promulgazione dell'Atto di Trasporto di Strada nel 1947, che regola che il livello di tariffa dovrebbe essere riparato dall'autorità considerando non solo il funzionamento costa dei profitti compresi appropriati per gli operatori, ma anche la capacità del passeggero pagarla. Inoltre, regola che il livello e la struttura di tariffa dovrebbero essere ugualmente applicati a qualunque genere di passeggero, e non dovrebbe provocare la concorrenza sleale fra gli operatori. Basato su questo regolamento, ci sono state 77 tariffe diverse sul blocco nazionale, dove il livello e la struttura di tariffe sono regolati da ogni autorità locale considerando i costi medi di operatore efficiente nel blocco.

3.5.2.3 Regolamento di Qualità

Era intorno al 1958 quando l'economia giapponese stava per entrare la sua alta era di crescita, e è risultato nel peggioramento serio di livello di sicurezza e servizio nei taxi, che è stato come chiamato 'il Kamikaze (il cowboy o incautamente guidato) i taxi'. La gestione più eccezionale di trattare tali problemi potrebbero essere la promulgazione delle Misure di Urgenza per l'Atto di Modernizzazione Impresa di Taxi di nel 1970, seguito dall'istituzione del Centro di Tokyo per la Modernizzazione dei Taxi di nel 1971. Il centro ha condotto la stessa imposizione di regolamenti sul livello di servizio come pure la guida ordinaria e l'educazione per i tassisti con l'introduzione di sistema di iscrizione di tassisti. Per diventare tassista in Tokyo, egli/lei si deve iscriverne al centro dopo passare l'esame di conoscenza di aree, fra quelli che sono più vecchi di 21 anni e hanno guidato per più di 3 anni con guidare di licenza. E l'operatore dovrebbe educare il nuovo autista impiegato per 5 giorni prima che lui/lei possa guidare un taxi. Inoltre questi, un regolamento sul

massimo guida la distanza è stato applicata dall'Atto di Trasporto di Strada, per esempio, 365 km per il giorno in Tokyo, ai fini di evitare di superlavoro dagli autisti. Le condizioni di lavorare di autisti sono stato anche regolate per assicurare la sicurezza oltre alla Legge di mano d'opera, come che lavorando le ore e riposa il periodo.

D'altra parte, come menzionato prima, un candidato per l'operatore dovrebbe incontrare parecchi requisiti che sono principalmente raccontati alla capacità di affari operativi, per esempio, le facilità minime capitali e soprattutto, è stato regolato che il candidato dovrebbe assicurare i manager qualificati sicurezza di veicolo responsabili di e la disposizione.

3.5.3 Deregolamentazione

Ci è stato la richiesta allentare i regolamenti nell'Impresa di taxi dai 1960 in Giappone, comunque, la deregolamentazione di taxi non è stato sostanziosamente avviata dal al governo fino alla vasta gamma di deregolamentazione cominciata alla luce della riforma amministrativa negli anni 90 . Il Comitato di Consultazione di Linea di condotta di Trasporto ha rilasciato un titled di relazione 'le Caratteristiche di Impresa di taxi nel futuro' in 1993, che ha stabilito un principio di deregolamentazione di taxi, cioè, “la facilità graduale di regolamento economico, l'arricchimento di regolamento sociale”. Inoltre, il comitato ha suggerito per diversificare il sistema di tariffa invece del convenzionale 'un distretto, un sistema di tariffa', ed introdurre più misure flessibili per tenere un equilibrio tra la richiesta e offerta.

Basato su questo suggerimento, la misura di controllare le tariffe ha riveduto poiché 1993 consentire il livello diverso di tariffa dopo esaminare la richiesta dagli operatori individuali. Di conseguenza, il vario livello di tariffa è stato introdotto in 35 blocchi di tariffa includendo Osaka, Nagoya e Kyoto, dal totale di 77 blocchi fino a marzo di 1996. Inoltre, un sistema di tariffa di zona, che consente gli operatori aggiustare il livello di tariffa arbitrariamente entro una gamma di 10% della tariffa massima determinata dall'autorità, poiché introdotto nel 1997. Allo stesso tempo, agli operatori è stato consentito cambiare il sistema di tariffa applicando la distanza diversa per la tariffa fondamentale.

Per allentare il controllo e per tenere un equilibrio tra la richiesta e la offerta, è stato consentito all'incumbents di aumentare o ridurre il numero di veicoli entro 5% dell'ones esistente, dal 1993. Di conseguenza, di 1.500 taxi aumentati e 1.400 taxi di notte, il taxi diLinea chiamato Taxi Blu, sono stato introdotti in Tokyo durante 1993-1996. Inoltre questo, il numero di aree operative ridotte da 2.317 a 1.911 durante 1994-1996 incorporando le aree adiacenti, ed il numero di strade dove i taxi sono consentiti la dividere-passeggiata aumentata da 102 a 161 durante lo stesso periodo.

In marzo di 1997, basato su una relazione rilasciata dal Comitato di Riforma Amministrativo, il governo giapponese ha deciso la deregolamentazione ulteriore come segue, che suggerisce l'indicazione di deregolamentazione di taxi nel futuro:

- (1) Deregola il controllo per tenere un equilibrio tra la richiesta e fornisce ulteriore per abolirlo tra pochi anni
- (2) Consente regolare il livello di tariffa sotto la gamma (10% di limite superiore), allontana il limite superiore di tariffa nel futuro
- (3) Riduce l'area di operatività del 50% entro 3 anni (meno di 1.000 nazionale)
- (4) Riduce il numero minimo di flotte per la licenza di operatore a meno di 10 veicoli entro 1997

3,6 COREA DEL SUD

3.6.1III Profilo dell' Impresa di Taxi

L'Impresa di Taxi coreana ha cominciato i suoi affari in 1912, ha seguito un'istituzione della prima società di taxi in 1919. L'Impresa ha sviluppato dopo di ciò, soprattutto durante la guerra coreana (1950-1953), in modo che il numero di veicoli aumentati fino a 1.745 alla fine della guerra. La società ha posseduto i taxi erano stati il solo tipo di taxi finché l'individuo ha posseduto i taxi sono stati introdotti in 1965 per l'anzianità la più lunga fra i tassisti di società. L'Impresa di taxi quindi, coreana consiste in due tipi di taxi, cioè i taxi di società ed i taxi individuali. L'Impresa è cresciuta molto rapidamente negli anni ottanta, non solo nella misura dell'Impresa, ma anche nel suo sistema di funzionamento. Di conseguenza, in, c'erano il 1997 marzo 215.787 veicoli con 286.060 autisti nazionali, di cui 87.403 taxi di società posseduti da 1.814 società e 128.384 taxi individuali.

La tavola 3,3: lo Stato di Impresa di Taxi in Corea del sud (1997 marzo)

| | Taxi di società | | | | Individuo Taxi | Totale | |
|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------|-------------------|---------|---------|
| | No di Società | No di Veicoli | No di Autisti | Mezzo La flotta Misura | | Veicoli | Autisti |
| Seoul | 260 | 22.050 | 47.223 | 84,8 | 46.468 | 68.518 | 93.691 |
| Nazionale | 1.814 | 87.403 | 157.676 | 48,2 | 128.384 | 215.787 | 286.060 |

La fonte: Kang, il Choong-Ho (1997) UNO Studio sul Regolamento di Entrata di Impresa di Taxi in Corea,

La tesi di MSc inedita (l'Università di Seoul)

Come indicato nella tavola 3,3, più di 30% di taxi totali sono operati in Seoul, e di 65% di sono nelle 6 maggiori città includendo Seoul. Le popolazioni per il taxi con licenza riguardano 160 in Seoul, che significa il numero di taxi è relativamente alto paragonato alle altre città come New York (624), Londra (400) e Tokyo (221). La quota di mercato di taxi è stata considerevolmente alta con più o meno 10% in Seoul e 30% nazionale, così hanno giocato un ruolo importante nel sistema di trasporto intero. Comunque, il suo mercato poiché come pure la sua importanza ha ridotto considerevolmente dall'espansione del sistema sotterraneo in Seoul e da Pusan nei 1990. La maggiore parte di taxi sono operate andando in crociera, anche se un numero piccolo di taxi sono operati dal sistema di chiamata in Seoul.

3.6.2 Regolamenti

3.6.2.1. Regolamento di Entrata

L'entrata di mercato è stata fortemente regolata nell'Impresa di Taxi coreana dall'inizio di esso. È stato principalmente intrapreso attraverso il che l'autorizzando sistema che è stato stabilito dagli Affari di Trasporto di Automobile Agisce 1961 e parecchie misure pertinenti amministrative dopo di ciò. Non secondo l'Atto, un deve ottenere la licenza di operatore per correre un affari di taxi come un proprietario di flotta, che è emesso dall'autorità locale dopo che esaminare se il candidato incontra o i requisiti come la capacità finanziaria (il capitale minimo), la misura di flotta minima (20-50 veicoli), la norma di facilità (l'e.g. appropriata del garage, la rondella di automobile, addestrando il centro, ecc..)

Ogni autorità locale può emettere la licenza di operatore nuova al candidato considerando il bisogno di promuovere di competizione e la situazione di funzionamento nel distretto, perché non ci è stato

limitazione sul numero di licenze in principio. Comunque, qualunque autorità ha emesso raramente una licenza nuova per entrare nel mercato di taxi di società esistente dagli anni ottanta, mentre consentendo che l'incumbents aumentare un numero di veicoli per incontrare la richiesta di aumentare. Di conseguenza, l'Impresa è cresciuta rapidamente nella sua misura ha menzionato come sopra. D'altra parte, le licenze di taxi individuali sono stato emesse da un sistema di lotteria fra quei candidati che aveva lavorato come un tassista di società per più di quindici anni senza causare qualunque incidente, perché il numero di licenza è stato strettamente limitato. Dopo che il requisito per il candidato è stato riveduto con una rimozione di limitazione sul numero nei primi anni ottanta, il numero di licenze individuali emesse ha aumentato nuovamente dopo di ciò, come può essere visto drasticamente nella tavola 3,4.

La tavola 3,4: la Crescita nello Scopo di Licencing di Taxi durante 1992-1994

| | 1992 | 1993 | | 1994 | |
|------------------|--------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| | Totale | La società T | L'individuo T | La società T | L'individuo T |
| Seoul | 4.441 | 0 | 3.000 | 0 | 2.875 |
| Nazionale | 14.255 | 1.909 | 6.747 | 549 | 6.881 |

La fonte: Kang (1997)

Una licenza non ha limitazione sul periodo durante cui può essere operato, a meno che è revocato o è sospeso temporaneamente dalle autorità dovute all'offesa seria delle condizioni di leggi o autorizzare pertinenti. Entrambi i tipi di licenze di taxi dovrebbero essere operati in un'area di funzionamento limitata che è di solito conforme con un distretto amministrativo, e dovrebbero essere soltanto operati i proprietari di licenza. Nelle altre parole, affittando una licenza agli altri è proibita. Al contrario, è consentito dall'autorità che una licenza di taxi può essere venduto all'altra persona che va bene le norme per il licencing, e è anche trasferibile all'un coniuge o al discendente quando il porta-licenza originale non può continuare i suoi affari dovuti alla morte o la malattia.

Queste caratteristiche di autorizzare di sistema è risultato negli alti valori di licenza. che è uno delle questioni più delicate dell'Impresa di taxi coreana. Attualmente, una licenza di taxi individuale è costata più o meno £25,000 (quando presumere £1 = 2.000 coreano Vinto), mentre un costo di taxi di società di licenced di £7,500. In più, un regolamento di uscita è imposto sull'Impresa impondo per non di fermare gli uni affari senza il permesso dall'autorità.

3.6.2.2. Controllo di Tariffa

Le tariffe di taxi sono stato strettamente controllate dal governo centrale - il Ministero di Trasporto - finché il regolamento è stato riveduto nei primi anni 90. Entrambi il livello e la struttura di tariffe sono stato interamente regolati dal governo, basato sulla richiesta per l'aumento o sulla regolazione dagli operatori. Come i risultati, lo stessi livello e la struttura di tariffe sono stato applicati su quei tutti i taxi nel paese intero, ed il livello è stato limitato applicando relativamente abbassa aumentando il tasso per il tempo lungo paragonato all'altri modo di mezzi pubblici come l'autobus o sotterraneo. Comunque, la tariffa di taxi deluxe è più alta di il tipo generale di taxi, perché il livello di servizio di taxi così deluxe può essere migliore di ciò di altri.

3.6.2.3. Regolamento di Qualità

I vari regolamenti di qualità sono stato imposti sui veicoli e sugli autisti come pure gli operatori, per assicurare l'alto livello di servizio e la sicurezza. Riguardare il veicolo, la misura di veicolo è regolata secondo la sua cilindrata ha classificato in tre tipi, cioè, piccolo (più piccolo di 1,500cc),

medio (1,500cc -2,000cc) e deluxe (oltre 2,000cc). L'età di veicoli è limitata entro più o meno 5 anni, che varia secondo il tipo di veicoli e secondo le licenze, ai fini di assicurare di sicurezza ed il conforto. Questa limitazione di età, comunque, tende essere come riveduto una parte di riforme di deregulatory.

Nel passato, nessuno sopra 21 anni vecchi che ha la licenza di guidare ordinaria potrebbe lavorare come un tassista soltanto se egli/lei è stato impiegata da una società e completa il corso di allenamento per una settimana. Comunque, poiché il tassista qualifica il sistema è stato introdotto in 1992, un che vuole diventare tassista deve ottenere una qualifica passando un test sulla conoscenza di leggi ed area pertinenti. In più, parecchi regolamenti sono stato imposti sui tassisti per assicurare l'alto livello di servizio, come un obbligo non di rifiutare qualunque richiesta per assumere, la proibizione di accettare il costo extra eccedendo la tariffa indicata sul tassametro, ecc.

Il regolamento più importante sul proprietario di società di taxi può essere la proibizione di qualunque tipo di affittare, come menzionato prima. Questa proibizione era introdotta dal 1961 Atto. perché un sistema così affittando è risultato in molte difficoltà nel che l'autorizzando sistema come pure il peggioramento di servizio durante il periodo precedente quando la maggior parte dei taxi erano in affitto. Tuttavia, affittando il sistema non ha tolto totalmente ancora, in modo che è stato la questione più seria dell'Impresa di taxi coreana fino ad ora, con i conflitti circondando il sistema di salario notorio commissione-basato per gli autisti. Di conseguenza, un regolamento addizionale, richiesto dall'unione per radicarsi fuori entrambi il sistema di affittare e commissione, è stato legiferato in 1997, che impone gli autisti come pure gli operatori di compiere un sistema nuovo direttivo di ricevute.

C'era un altro regolamento significativo riguardante l'operazione di taxi, cioè, un giorno di riposo obbligatorio per i veicoli, nonostante il periodo di riposo differisce secondo l'area di funzionamento e al tipo di licenze. Questo regolamento è stato introdotto ai primi anni ottanta ai fini di ridurre di sicurezza di congestione e promuovere di veicolo. Secondo questo regolamento, questi taxi di società devono avere il riposo di solito ogni 6 a 10 giorni, mentre i taxi individuali si devono si riposare ogni 3 a 6 giorni. Comunque, questo regolamento è stato anche riveduto o è stato tolto in parecchi distretti come una misura per la deregolamentazione di taxi.

3.6.3 Deregolamentazione

Poiché nel 1993, il governo coreano ha tentato fortemente di togliere o allentare i regolamenti esistenti nelle industrie. Conseguentemente, molti regolamenti nell'Impresa di taxi sono stati anche riveduti o sono stati deregolati immediatamente o messi nel processo di deregolamentazione.

In primo luogo, la deregolamentazione di entrata di mercato è stato parzialmente intrapresa nel che l'autorizzando sistema e la gamma di area operativa. Le norme di requisito per autorizzare è stato rivista nel 1993 abolendo il regolamento del capitale minimo richiesto a ha trovato una società di taxi nuova. (£50,000 - £150.000) Comunque, questo “favore” non ha significato realmente per assicurare l'entrata di mercato facile, ma ha mirato appena a togliere un regolamento che non ha più efficacia alcuna. La prova è che no c'è stato nessuno concorrente nuovo nel mercato di taxi di società malgrado di tale deregolamentazione. Allo stesso tempo, la misura di flotta minima è stato riveduta consentendo ampia eccezioni. In più, ogni area di funzionamento è stato consentita incorporare con i distretti adiacenti nel 1995, ed inoltre nel 1997.

Secondariamente, sembra che il controllo sulla tariffa sia stato sostanziosamente cambiato da una tendenza di deregolamentazione. Un potere di tariffe di montaggio è stato devoluto dal governo centrale a ogni governo locale nel 1994, che ha permesso la regolazione facile di tariffe quando

quando ce n'era bisogno. Di conseguenza, il sistema di tariffa è stato leggermente differenziato nella sua struttura e nel livello tra le aree di aree e paese urbane, riflettendo le loro proprie condizioni.

Finalmente, una serie di deregolamentazione o il rilassamento è stato spinto sopra i regolamenti di qualità includendo una limitazione sull'età di veicoli usati, un riposo obbligatorio riparato per i veicoli, e le condizioni per trasferire o affittare la licenza di taxi individuale. L'età usata di veicoli è stato limitata a quattro anni per i taxi di società ed a cinque e ai semestri per i taxi individuali fino al 1996, comunque è stato riveduto consentendo alle autorità locali di allungare l'età con una gamma di meno di un anno. Ci sono stato i vari periodi di riposo obbligatorio per i veicoli anche prima che il governo ha tentato di abolire il regolamento in 1993, che ha finito su giusto di allentare il livello di imposizione.

Come menzionato prima, la licenza di taxi è trasferibile e può essere venduto agli altri sotto certe condizioni. Poi, il governo ha riveduto le condizioni per gli operatori individuali nel 1993 includendo una possibilità incasso di arresto del proprietario a causa di un grave incidente stradale. D'altra parte, può essere un'eccezionale cosa quella proibizione di salario di affittare e commissione sistema di non è stato rilassata, ma è stato rafforzato in un'era di deregolamentazione, introducendo un sistema nuovo direttivo delle ricevute.

3,7 ALTRI PAESI

3.7.1 Australia (Adelaide)

L'Impresa di taxi Australiana lavora separatamente in ogni stato, cioè, Galles del sud, Victoria, il Queensland, Australia del sud ed Australia Occidentale. Così, la caratteristica di taxi differisce dallo stato per dichiarare, nei regolamenti sopra autorizzare, nelle tariffe, e nella qualità. Lo stato attuale dell'Impresa di taxi in sei capitali di stato sono riassunti nella tavola 3,5 in termini del numero di taxi, la popolazione per il taxi, il prezzo di licenza di taxi e le tariffe, ecc.

| Lo stato --> (La città) --> | NSW (Sydney) | Victoria (Melbourne) | Queensland (Brisbane) | Sud Australia (Adelaide) | Occidentale Australia (Perth) | Tasmania (Hobart) |
|--|-------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---|--|------------------------------|
| Taxi totali | 4.293 | 3.101 | 1.497 | 1.011 | 1.026 | 218 |
| Popolazione per il taxi | 871 | 1.042 | 1.012 | 1.110 | 1.211 | 889 |
| Licenzadi taxi Supporti | 11.000 (NSW) | c.1,800 | (na) | 1.551 | 1.551 | 122 |
| Autisti | 24.000 | 14.400 | (na) | 4.419 | c.3,500 | (na) |
| Il prezzo di Piastra | \$258.447 | \$200.210 | \$185.000 | \$151.900 | \$190.000 | \$92.000 |
| Tariffadi Weighted (7 km viaggio) | \$11,13 | \$9,73 | \$9,33 | \$9,00 | \$9,38 | \$9,52 |

La fonte: Radbone, Ian (1998a) Guardando l'Impresa di Taxi dell'Adelaide,
La strada & il Trasporto Fa ricerche su, VoL7, No. 2, pp.52-59.

Nell'Australia del sud, secondo Radbone (1998), l'Impresa di taxi è stata regolata dal governo di stato poiché nel 1956 quando un che il regolando potere è stato assunto il comando dal governo locale, e l'Asse di Taxi Metropolitana (MTCB) era l'autorità responsabile. Non c'è stata nessuna nuova licenza di taxi emessa dal MTCB fino a 1991 quando poi il governo di mano d'opera ha adottato una linea di condotta di emettere quindici licenze nuove ogni anno dall'anno successivo. Allo stesso tempo, il governo ha abolito anche la limitazione numerica sul numero di automobili a noleggio (che sono state regolate per fornire soltanto i servizi di limousine) in Adelaide, la città capitale di Australia del sud.

Una riforma più larga regolatore è stata intrapresa da un governo Liberale attraverso l'Atto di Trasporto dei Passeggero nel 1994, che ha stabilito un'Asse di Trasporto di Passeggero di regolare tutto i servizi di trasporto di passeggero terra-basati commerciali. L'Atto fornisce un sistema di accreditamento per gli operatori, gli autisti ed i fornitori di servizi di prenotazione accentrati. Comunque, quest'accREDITamento è separato dalla licenza richiesta di possedere un taxi, cioè, è né trasferibile agli altri né limitato nel suo numero, mentre la licenza può essere comprata e può essere venduta sul mercato aperto, con la limitazione sui suoi numeri. In più, le automobili a noleggio di sono in grado di fornire lo stesso servizio come un servizio di taxi, il soggetto ha parecchie limitazioni come forti proibizioni di ha un tassametro ed un plying per l'affitto nella strada, ecc.

Anche è accaduto lì la deregolamentazione significativa di taxi in termini di sistema di affittare. Secondo Radbone (1998b), il sistema ad affitto è stato proibito poiché nel 1955 quando il Consiglio Comunale di Adelaide l'ha proibito passando una mozione che una licenza sarebbe soltanto concessa a tale persona o la società di chi occupazione principale era l'esercizio di taxi. Comunque, le restrizioni su l'affitto sono state eliminate durante gli anni 80 in quattro scenari, come segue:

(1) Da 1985, ai i malati o i coniugi di operatori di taxi che sopravvivano in condizioni di handicap che non erano più qualificati o disponibili per operare su un taxi, è stato consentito affittare personalmente la licenza se la piastra era stata posseduta per almeno 15 anni e se il proprietario aveva raggiunto l'età di sessanta anni.

(2) In 1987, la restrizione di età generale è stata fatta cadere e è stato richiesto soltanto dieci anni servizio continuo.

(3) In 1989, il numero di anni di servizio continuo è stato ridotto a cinque anni.

(4) nel 1991 giugno, tutte le restrizioni sono state tolte la parte di un pacchetto di misure di deregulatory. Allo stesso tempo, il requisito quei proprietari di taxi dovevano avere l'Impresa di taxi come il loro presidio o l'occupazione sola è stato abbandonato.

3.7.2 Irlanda

3.7.2.1 il Profilo dell' Impresa di Taxi.

L'Impresa di taxi e hackney irlandesi è stata organizzata dall'Atto di Traffico di Strada in 1961, che conferisce poteri al Ministro per l'Ambiente di fare i regolamenti nella relazione per controllare e l'operazione di veicoli di servizio pubblici, come l'autorizzazione di veicoli di servizio pubblici e di autisti, regolazione di tariffe massime, ecc. Il Traffico di Strada (la Costruzione, l'Apparecchiatura e l'Uso) i Regolamenti (1963) include anche i provvedimenti speciali raccontando ai veicoli di servizio pubblici, includendo la distinzione tra i taxi ed i veicoli di affitto privati chiamati hackney. Mentre i taxi sono autorizzati a p per l'affitto nei luoghi pubblici e sono soggetti a una struttura di tariffa massima, agli hackney non è consentito operare così. Inoltre, il diritto di usare telefoni o le

comunicazione radiotaxi è stato concessa ai taxi soltanto dal 1983, poiché, l' hackney non potrebbe farne l'uso, eccetto per quelli impegnati nei servizi di matrimonio e funerale.

Il numero di taxi autorizzati in Dublino ha fluttuato lungo una tendenza generale ascendente durante gli anni 70 richiede come per i servizi di taxi aumentati. Con l'introduzione di controlli di entrata nel 1978, questa crescita si è fermata ed il numero di licenze rimaste a 1.835 fino a 1992 quando è stato aumentato di 139 unità.

Le restrizioni sull'entrata nel mercato di taxi hanno aumentato i valori di carenza di licenze di taxi, che può essere privatamente commerciato e che sono attualmente comprato e è venduto a su a £80,000. Poiché, le licenze di hackney non hanno i costi di acquisto di licenza eccessivi, perché sono stati più liberamente disponibile e non sono nominalmente trasferibili.

Il numero esatto di licenze hackney non è disponibile, ma il loro numero è aumentato drammaticamente in Dublin da una stima di circa 800 in 1992 a sopra 3.000 in 1997. La maggior parte degli autisti di hackney si sono affiliati a una società di hackney che porta e colloca delle prenotazioni, e ci sono approssimativamente 70 tali società operanti nell'area di Dublino.

Mentre ci sono alcuni operatori con le licenze multiple, il carico di maggioranza di operatori di taxi sono nel possesso di una licenza soltanto. Molti porta-licenza solo come pure molti supporti di licenze multiple usano degli autisti per operare i loro veicoli. Ci sono degli avvicina a 1.000 autisti autorizzati e la maggior parte dei taxi sono lavorato fino a venti ore in un giorno con due o più autisti per ogni taxi

3.7.2.2 Regolamentidi.

Come menzionato precedentemente, l'Impresa di taxi di Dublino è stato pesantemente regolata come in molte altre città. Ci sono 16 aree di tassometro nazionali ed il numero di licenze in ogni area è deciso dall'autorità pertinente locale. In Dublino, i numeri sono decisi dalla Corporazione di Dublino sul suo proprio favore ed a nome delle altre autorità locali. Le licenze dovrebbero essere rinnovate ogni tre anni e possono essere trasferite agli altri con l'onorario di trasferimento di £3,000. La restrizione sul numero di licenze di taxi è stato introdotta in 1978, perciò il nuovo concorrente può entrare soltanto il mercato se ha sostituito il cedente.

D'altra parte, una più linea di condotta liberale è stato consentita per ciò che riguarda gli hackneys. Finché 1995, autorizzando di hackneys è stato intrapreso dall'Ufficio di Trasporto senza le restrizioni sull'entrata o dal prezzo, comunque, questa funzione è stato trasferita alla Corporazione di Dublino in 1995. Poiché poi, la restrizione sull'entrata al mestiere di hackney ha portato una forma di moratoria sulla questione di licenze nuove, che è stato applicata dal tempo di cronometrare. La maggior parte di recentemente, per esempio, una moratoria era nel luogo tra il 1995 novembre ed il 1996 febbraio, ed ancora poiché 1997 di coincidere con la revisione attuale. Comunque, l'accesso relativamente facile al mercato paragonato ai taxi è provato nell'aumento rapido delle licenze nei 1990 e particolarmente durante 1996.

Le tariffe sono anche strettamente controllate Questo è fatto specificando la tariffa per la distanza viaggiata, la tariffa per l'attesa al minuto, e l'altro costi riparati come che per il bagaglio, le ore di ferma ecc. Una legislazione tiene conto di controlli alla tariffa c'era nel 1961, e l'incarico di regolare di prezzi è stato trasferito dal Ministero dell'ambiente alle autorità pertinenti locali nel settembre.1995

Le norme di qualità sono applicate agli autisti come pure ai veicoli: nei Veicoli devono essere approvati la capacità di misura e posto ed i termini della loro sicurezza e la loro idoneità a viaggiare su strada. Gli autisti devono possedere la licenza di un Veicolo di Servizio Pubblico (PSV) che richiede un test di una volta di abilità alla guida ed un test scritto sulla conoscenza della città. Queste norme sono state introdotte a un livello nazionale dalla legislazione del 1961 e, per Dublino, sono imposte dall'Ufficio di Trasporto (il Commissario di guardia). In più, ogni tassista è richiesto di essere disponibile per lavorare 40 ore per la settimana e non può essere impegnato in un'altra occupazione che potrebbe indebolire l'efficienza dell'autista.

Un'altra caratteristica riguardando regolamento al taxi in Dublino è la molto struttura segmentata del sistema globale di regolamento. Il prezzo e l'entrata sono regolati da quattro autorità diverse, ciascuno di cui deve votare su qualunque misura importante, mentre qualunque norme di qualità sono determinate dall'Ufficio di Trasporto. Nella conseguenza, il regolamento efficace e la gestione del mercato richiederebbero entrambe la coordinazione estremamente sofisticata tra le agenzie diverse e l'unità di scopo fra loro. Comunque, appare essere nessuna apertura formale nella maglia dei regolamenti sul mercato di taxi, sui mezzi pubblici e sull'infrastruttura, il sistema quindi, attuale non permette la gestione propria di servizio di taxi in Dublino.

3.7.2.3 Deregolamentazione

La restrizione sul numero di taxi è stata rilassata nel 1991 emettendo 100 licenze nuove ed ancora in 1992 emettendo 50 licenze accessibili carrozzelle per disabili, a fronte di una revisione del mestiere. Nel 1995, i poteri di regolare l'Impresa di taxi sono stati devoluti alle autorità locali, come le aree di tassometro dichiarando, il taxi ed gli hackney autorizzano, determinano il numero di licenze di taxi e le strutture di tariffa di taxi, e così via.

Recentemente, parecchi studi sono stati condotti e sono stati pubblicati nella successione che hanno suggerito la deregolamentazione di Impresa di taxi in Dublino. Una carta dagli economisti di Università di Trinità è stata pubblicata alla fine del 1997, che ha discusso quella deregolamentazione raddoppierebbe i numeri di taxi nella città e gli operatori l'overpaid avuto dovuto alle più alte tariffe di farebbero in un mercato libero. Questo studio è stato seguito da una relazione dalla Camera di Commercio di Dublino, che ha chiamato la deregolamentazione sopra tre anni togliendo i limiti sui numeri e sostituendo la corrente separazione dei permessi di taxi e hackney con un'automobile sola per l'affitto autorizzando il sistema. Un'altra relazione dai consulenti inglesi ha raccomandato di emettere ulteriore 200 licenze nuove per i taxi con l'accesso di carrozzella per disabili. Inoltre, la relazione ha suggerito una deregolamentazione completa di taxi ed il hackney sul mercato.

Nella conseguenza, all'inizio di 1998, il Consiglio Comunale di Dublino ha deciso di emettere 200 nuove licenze di taxi accessibili a carrozzelle ed aumentare le tariffe che hanno proposto da una unione iui un comitato di consiglio fra taxi e hackney ha basato su quelle relazioni. Queste licenze sono emesse in 1998 a un costo di £15.000 ciascuno, che è un prezzo molto più basso del prezzo di mestiere attuale di £80.000. Di conseguenza, è anticipato che ci si avvicinerà a 2.374 autorizzati per operare nell'area di tassometro di Dublin per la fine di 1998.

3.7.3 Paesi Bassi

L'Impresa taxi è stata strettamente regolata da un corpo di regole determinando il numero di società, la misura della flotta di veicolo ed il numero di autisti di essere consentita operare i taxi in una provincia. Le licenze sono state emesse dalle autorità locali con i criteri diversi dalla regione alla regione, e le tariffe addebitate dalle società di taxi sono state anche determinate al livello di

governo. Comunque, nel 1994, uno studio condotto da un gruppo di rappresentanti del governo centrale, le province e le municipalità hanno concluso che il sistema attuale di regolamentazione del mestiere di taxi mirava più a proteggere lo stesso-interesse degli operatori di taxi che i servizi da fornire ai clienti. Lo studio ha concluso anche che le alte tariffe erano la barriera principale a più uso frequente di taxi, e quella legislazione ha consolidato il divario tra i taxi e le altre forme di mezzi pubblici. Un altro problema è stato notato dallo studio che la legislazione ha consentito delle società che di guadagnare (senza controlli) affittando i permessi taxi-operativi a prezzi molto alti. Basato su quello studio, il Ministro di Trasporto ha raccomandato la vasta gamma di cambiamenti legislativi segue come:

(1) di stabilire un mercato libero abolendo i limiti sul numero di licenze, come questo sistema era un metodo di stesso-protezione per le società di esistere ed una barriera formidabile all'entrants nuovo, mantenendo gli alti prezzi alle spese a carico dei passeggeri.

(2) di abolire la differenziazione regionale considerando le tariffe e ha lasciato il mercato decide il livello di tariffe su una offerta-e-la base di richiesta in fila indiana con la qualità di servizio.

(3) di semplificare le procedure amministrative per le società di taxi e gli autisti. Gli autisti sarebbero approvati in base a un test medico, un possesso di una carta di licenza ed identità valida guidando ed una 'dichiarazione di buon comportamento '. Erano stati poi emessi insegne personalizzate identificando loro come gli autisti autorizzati.

(4) di abolire i limiti attuali regionali limitando le aree di operazione di taxi per fare un'area di funzionamento sola per tutti i taxi attraverso il paese intero.

Di conseguenza, nel 1997, il governo olandese ha deciso di deregolare l'Impresa di taxi . Secondo un bollettino ufficiale dal Ministero di Trasporto, un sistema di requisiti nazionali sarà introdotto per le licenze di società, i tassisti' l'ispezione di licenze e veicolo certificati di da 1998. Come dall'anno 2000, comunque, queste regole saranno rilassate per coordinare la richiesta e la provvista, e durante il periodo tra 2000 e 2002 società qualificherà per una licenza di taxi se sono conforme a una norma di entrata standardizzata. In più, una tariffa nazionale massima si applicherà dal 2000, sotto cui società sarà consentito loro determinare le loro proprie tariffe taxi da addebitare. Inoltre, dal 2000, le aree di funzionamento correnti saranno unificate in ogni parte il paese intero il sistema di tariffa sarà abolito, rimanendo da applicare soltanto i requisiti di qualità.

IL CAPITOLO QUATTRO

GLI EFFETTI DI DEREGOLAMENTAZIONE

È difficile fare i paragoni diretti tra i paesi sull'impatto di deregolamentazione, perché la situazione ottiene prima della deregolamentazione era diverso in quei paesi. Se un paese ha avuto meno il numero di taxi prima della deregolamentazione, l'impatto di deregolamentazione in quel paese può essere più grande di un paese dove c'era già il numero ottimale di taxi prima della deregolamentazione. E se i regolamenti sulle tariffe o la qualità erano relativamente fluidi in un paese prima della deregolamentazione, i cambiamenti causati dalla deregolamentazione in quel paese possono essere meno degli altri paesi dove quei regolamenti erano molto rigidi. Quindi, le differenze nelle condizioni inerenti o esistite dovrebbero essere tenute conto di quando i risultati di deregolamentazione sono paragonati l'un l'altro.

4,1 RISULTATI DALL'ESPERIENZA DI USA

4.1.1 L'Entrata Ha successo la Deregolamentazione in Parecche Città

Il più grande impatto di deregolamentazione era l'aumento del numero di taxi disponibili. Secondo Teal et Al (1987), il numero di aumento di taxi autorizzato di tutte le città dove l'Impresa di taxi è stata deregolamentata , per esempio da 33 % in Seattle, da 83% in Phoenix e da 127 % in San Diego. Eccetto in Phoenix, dove due grandi flotte sono stato stabilite dalla deregolamentazione, i concorrenti più nuovi sono stati degli operatori di proprietari individuali o le società piccoli meno di 25 veicoli. È stato verificato che il rovesciamento lí accaduto sostanzioso fra queste società piccole e questi autisti indipendenti, poiché questo piccolo rovesciamento fra le grandi società nuove e nessun'uscita da una grande società di incumbent dalla deregolamentazione. Per esempio, 40% di taxi indipendenti lascia apparentemente l'Impresa nel mercato di aeroporto in Phoenix durante il 15 periodo di mese dopo la deregolamentazione, e l'un-terzo di tutto gli operatori di taxi non si è affiliato alle due grandi flotte applicate per trasferire le licenze per lasciare l'Impresa in San Diego entro 18 mesi della moratoria di entrata.

Teal et Al nota che uno del la maggior parte di sorprende i risultati era che la competizione di prezzo aspettata non si è materializzata, eccetto in alcuni casi isolati. I loro risultati mostrano che sopra un periodo di 13 anni la tariffa media aumentata da 145 % nelle città deregolate paragonate a 133 % nelle città regolate. Laddove le società hanno abbassato delle tariffe in confronto ai loro concorrenti, non appare avere avuto qualunque impatto significativo sulla loro quota di mercato. Un problema particolare era agli aeroporti dove l'offerta era così grande come condurre ai tempi di attesa di cliente di quasi zero, che ha causato gli aumenti drammatici del prezzo. Teal et AL offre delle spiegazioni per questa mancanza di competizione di prezzo: i profitti di monopolio sotto il regolamento non erano alti come l'alto costo di entrata aspettato, per l'apparecchiatura di radio e per il requisito per la flotta minima presenta una barriera di entrata alle flotte nuove, e insufficienti informazioni ai consumatori sulla possibilità di un servizio alternativo.

L'aumento dell'offerta non aveva condotto a qualunque aumento significativo della richiesta ed a questo ha condotto quindi a una caduta nella produttività, cioè, i livelli di occupazione. Per esempio, i viaggi quotidiani per il taxi si sono fermati almeno di un terzo in quattro delle città deregolate. Questo può essere una spiegazione ulteriore per la crescita delle tariffe. In alcuni casi questo ha condotto a una riduzione nei guadagni reali, per esempio, in San Diego i guadagni reali di autisti nella più grande società sono caduti del 30 per cento.

Quanto al livello di servizio, Teal et Al non ha trovato nessuna prova di competizione tra le società per il raggiungimento di un servizio migliore, e ci non era molta prova di miglioramento nel tempo di risposta alle colonne telefoniche telefono sebbene l'attesa cronometrata in San Diego sia diminuita leggermente. L'ultimo rappresenta la mancanza di miglioramento di servizio, considerando le condizioni comuni di queste tre città che il mercato di prenotazione di telefono comprende più (70 a 80%) del mercato di taxi intero. (Comunque, come alcuni scrive ha discusso i tempi di risposta non migliorano necessariamente con l'entrata libera come può dipendere dal numero di taxi controllati da una società radiotaxi e la richiesta per tali servizi, e non sul numero totale di veicoli nella città) L'aumento medio di età di veicolo di Seattle e San Diego la deregolamentazione seguente, e questo indica il livello di deterioramento del servizio in termini di qualità di veicolo. In più, gli operatori di taxi non fornivano il tipo nuovo di servizi come i taxi collettivi divisi sebbene siano stato permessi dalla revisione di ordinanze di taxi locali in San Diego e da Seattle.

In relazione alla produttività di Impresa, la deregolamentazione è stato accompagnata dalle diminuzioni nei livelli di concentrazione, a causa di un grande aumento del numero di indipendenti che ha teso a servire l'aeroporto ed i posteggi. Quest'aumento condotto significativo del tempo improduttivo di taxi a tali luoghi e questo ha guidato le società di taxi lontano da questi mercati.

Ciò che Teal et Al (1992) valuta come il beneficio più significativo di deregolamentazione di taxi nelle città americane è l'opportunità aumentata economica all'entrata nell'Impresa senza l'alto costo. È costato tanto quanto \$40.000 comprare una licenza da un operatore esistito prima della deregolamentazione di entrata in quelle città, che ha indicato del grado di profitti di monopolio nel mercato. Comunque, la sola entrata costa dopo che la deregolamentazione sono per i veicoli e, se necessario, la radio e l'accesso a una centrale radiotaxi. Di conseguenza, più candidati possono avere adesso un'opportunità per partecipare nell'Impresa di taxi. Anche questo beneficio, comunque, non ha contribuito per abbassare le tariffe così molto come aspettato dai proponenti di deregolamentazione.

4.1.2 il Sistema Leasing in New York

Malgrado il regolamento stretto sul numero di taxi e malgrado le tariffe, i taxi in New York sono notori per la qualità bassa di servizio con le migliaia di reclami dai passeggeri ogni anno. la maggior parte dei reclami riguardano la comunicazione con gli autisti e la loro abilità, la capacità di trovare le destinazioni dei passeggeri, la cortesia, guidare incauto, il rifiuto di servizio o il bypass per alcuni passeggeri, e fare pagare troppo. Alcuni critici attribuiscono questi problemi di qualità al sistema di medaglione limitando il numero di taxi gialli, così, la deregolamentazione per aprire l'entrata può mitigare tali problemi. D'altra parte, Shaller e Gilbert (1996) discute affittare il sistema è la causa principale di qualità cattiva. Secondo loro, il buon servizio dipende da autisti di qualità che richiedono condizioni di lavoro più decenti i più alte salari. , Affittando poi il sistema obbliga degli autisti per lavorare più lungo per ricompensare il reddito povero che è di solito la parte eccessiva del loro orario dopo che i loro onorari di contratto d'affitto di pagare ed il funzionamento costa come la manutenzione di carburante e veicolo, e questo conduce al servizio deteriorato. Come una prova che i salari più bassi di autisti non risultano da sistema licenziatario, illustrano lo stato di autisti di settore di taxi di non-medaglione sono più basso di quelli di chi intraprende di autisti di taxi gialli. In più, illustrano anche i risultati di altre esperienze di città dove il servizio di taxi non ha migliorato malgrado la deregolamentazione di entrata.

Alla fine, la Città ha proposto per cambiare una regola recentemente (maggio 1998), sotto cui autisti sono richiesto di portare una classe di guida difensiva, le multe per fumare in un aumento di taxi, e la licenziati taxi può essere revocata o può essere sospesa se l'autista riceve troppe violazioni. Inoltre, le regole proposte obbligherebbero ad onorari di assicurazione addizionali per gli operatori.

4,2 RISULTATI DALL'ESPERIENZA DI Regno Unito

Secondo Toner (1996), può essere visto come nella tavola 4,1, il numero di taxi ha aumentato del 47%, ed automobili a noleggio da 56% durante 1986 - 1991 dalla deregolamentazione. Questa crescita è più grande di quelli nel periodo di pre-deregolamentazione, che erano 2% annuo per i taxi e 6% annuo per le automobili a noleggio rispettivamente.

| La tavola 4,1: la Flotta Media Misura dalla Deregolamentazione dall'Atto di Trasporto 1985 | | | | | |
|--|------|------|--------------------|------|------|
| | 1986 | 1988 | 1988 (Ha Predetto) | 1989 | 1991 |
| Taxi | 66 | 76 | 68 | 87 | 97 |

| | | | | | |
|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Assumere le Automobili | 119 | 127 | 135 | 151 | 186 |
| Totale | 185 | 203 | 203 | 238 | 283 |

La fonte: Toner (1996)

Comunque, le caratteristiche di questa crescita differiscono dall'area all'area dal grado di deregolamentazione intrapresa in ogni distretto. La tavola 4,1 mostra che gli aumenti i più grandi dei numeri di licenza sono accaduti nelle aree dove l'entrata ha deregolato, comunque, ci è nessuna differenza significativa tra quei distretti che ha deregolato prima del 1985 Atto e quelli che ha sollevato le restrizioni dall'Atto. In più, il numero di automobili a noleggio private, conseguentemente il numero totale di veicoli per l'affitto dal pubblico, aumentato al più grande tasso nelle aree che ha imposto le restrizioni sull'entrata di taxi. Anche nelle aree con l'entrata libera, la crescita di veicoli di affitto privati era tuttavia significativa. Il Toner nota che questo suggerisce ci è un ruolo per l'automobile a noleggio privata, il doppio grado del sistema licenziatario è essere preferito servire il mercato efficientemente. Inoltre questi, il numero di automobili a noleggio private e ciò di licenze di taxi totali ha aumentato più in quelle aree dove quelle restrizioni di entrata di taxi sono stato mantenute.

La tavola 4,2: Cambia nella Misura di Flotta e nella Composizione durante 1986-1991

| | Il grado di Regolamento di Entrata | | | |
|--------------------------------------|---|------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| | Nessuna Questione Dall'Atto | Emettere alcuni ma limitato | Deregolato dall'Atto | Deregolato prima dell'Atto |
| % Cambia nei Taxi | 0 | 41,1 | 111,1 | 114,1 |
| % Cambia nell'Affitto Privato | 133,0 | 47,9 | 3,0 | 29,2 |
| % Cambia nella Flotta Totale | 75,7 | 44,7 | 41,9 | 63,6 |

La fonte: Toner (1996)

In termini di aumenti di tariffa, non ci sono state maggiori differenze trovate tra i mercati deregolati e regolati, comunque, c'erano alcune caratteristiche interessanti di struttura di tariffa fra i distretti. Una grande offerta di automobili a noleggio private nei distretti tende a mettere la pressione giù sul taxi regolato ha successo dovuto agli effetti competitivi, mentre una grande offerta di taxi tende a alzare le tariffe. L'ultimo è conforme con l'ipotesi che un aumento del numero di taxi richiede che una più alta tariffa per assicurare il giro di affari e, che la deregolamentazione di entrata crea la pressione per le tariffe per crescere.

Il Toner trova quell'imposizione di qualità era povera in quei distretti dove quell'Impresa di taxi è stato deregolato, poiché i distretti che impongono tuttavia dei limiti sull'entrata erano più probabile per avere le norme di qualità. Per esempio, approssimativamente 17% di distretti deregolati non usa alcun controllo sull'idoneità a viaggiare su strada. Nota anche quel provvedimento di posteggi nei distretti deregolati riguardava la metà che nei distretti limitati, non corrispondendo agli aumenti del numero di taxi. Questo ha condotto al sovraffollamento al posteggio. Inoltre, l'innovazione nel provvedimento di servizio è stato non trovata avere aumentato in quei mercati, non avendo nuovo tipo di servizio di taxi come i taxi divisi ed il taxibuses.

D'altra parte, è stato trovato che i valori di licenza sono stato tuttavia esistenti nei mercati limitati, ed il prezzo ha aumentato sostanziosamente.

4,3 RISULTATI dall'ESPERIENZA SVEDESE

Il numero di taxi autorizzati ha aumentato significativamente dopo la deregolamentazione in Svezia. Secondo Risberg (1992), il numero di taxi nel paese intero aumentato da approssimativamente 1.000 nel 1989 a più di 16.000 nel 1991, soprattutto nelle grandi città come Stoccolma ed in Goteborg che ha raddoppiato quasi. La maggioranza di questi concorrenti nuovi erano proprietario sola che il guida gli operatori, ed alcuni di loro non sono appartenuti al centro di prenotazione di radio. Gärling (1995) trova le scoperte che la disponibilità di taxi hanno aumentato anche in tutta la misura di città come mostrato nella tavola 4,3, esaminando sei città varie nella misura di popolazione.

La tavola 4,3: Cambia nel Numero e nella Disponibilità di Taxi
in Sei Città dopo la Deregolamentazione

| | Piccolo Municipalità | | Il mezzo Ha Misurato Municipalità | | Grande Municipalità | |
|--|-------------------------|------|--------------------------------------|------|------------------------|------|
| | 1990 | 1991 | 1990 | 1991 | 1990 | 1991 |
| Il numero di Taxi | R1C2 | R1C3 | R1C4 | R1C5 | R1C6 | R1C7 |
| Il numero di Taxi per 1.000 residenti | R2C2 | R2C3 | R2C4 | R2C5 | R2C6 | R2C7 |

La fonte: l'al di et di Gärling (1995)

Prima delle tariffe di deregolamentazione erano uniforme attraverso il paese, comunque, hanno differito attraverso ed entro le municipalità dopo la deregolamentazione. Molte società di radiotaxi hanno introdotto tariffe differenziate per incoraggiare le persone a usare il taxi lontano dalle ore di picco, per esempio, valutano il sistema di abbassare le tariffe per i passeggeri femminili sulla tarda serata e la zona. La struttura di tariffa anche cambiato eliminando i costi extra sul numero di passeggeri.

Per quanto il livello di tariffe è riguardato, è accaduto lí il risultato contrario conformemente cronometrare la sequenza dopo la deregolamentazione. Al primo periodo di post-deregolamentazione, le tariffe sono aumentate come riscontrato da Gärling e Risberg, comunque, Viredius (1997) riferisce erano cadute negli anni seguenti a tale livello dove non ci era possibilità di eseguendo l'operazione seria. Gärling attribuisce quest'aumento temporaneo delle tariffe a un tentativo dalle società di taxi a compensare gli erari di caduta, poiché Risberg lo trova ha risultato dal compenso per l'aumento di costo precedente sotto il controllo di tariffa. Inoltre, le tariffe taxi aumentate approssimativamente del 20% dovuto all'introduzione della VAT (l'imposta sul valore aggiunto) nel 1991 sui mezzi pubblici, inclusi i taxi.

Come risultato dell'aumento rapido del numero di taxi, la competizione è diventata più intensa nella maggior parte delle città, e questo ha causato una diminuzione di produttività di veicolo in termini di tasso di occupazione. La redditività è caduta sostanziosamente del 25 %, come esaminato da Risberg. Tale tendenza è stato accelerata dall'introduzione di imposta sul valore aggiunto in 1991 e la recessione economica, che ha ridotto considerevolmente la richiesta d'uso per i taxi. Conseguentemente Il Viredius riferisce che più di 1.000 società di taxi sono andate fallimento dal 1991 al 1995, includendo tutte le grandi società che avevano più di 10 veicoli. Le ore di lavoro dei proprietari dei taxi si sono allungate in modo da compensare le perdite dei profitti e sistema di salario di autisti impiegati è cambiato a un sistema di commissione, cioè, i salari sono come pagati una percentuale di ricevute.

Quanto alla qualità di servizio, Viredius riferisce quella polizia e le autorità pubbliche hanno ricevuto un numero di reclami dai turisti stranieri che era stato fatto troppo pagare quando viaggiare

dall'aeroporto al centro di città di Stoccolma. A volte, gli autisti derubano i loro passeggeri dopo la deregolamentazione, poiché i passeggeri criminali hanno derubato degli autisti prima della deregolamentazione. Come una conseguenza, alcuni regolamenti sono stato reintrodotti delle qualifiche preoccupanti di autisti nel 1994. La struttura di Impresa non ha cambiato in alcuni aspetti che le società piccole con 1 o 2 taxi erano dominanti, e la maggior parte di loro sono appartenuti tuttavia a un centro radiotaxi. Comunque, alcune società hanno sviluppato le strategie di nicchia servendo di soltanto certi segmenti del mercato come l'aeroporto o il servizio pubblico, e ha aumentato lí il numero di più grandi veicoli per 6 a 8 passeggeri.

4,4 RISULTATI DALL'ESPERIENZA DI NUOVA ZELANDA

La deregolamentazione è risultata in un aumento significativo del numero di organizzazioni di taxi ed il numero di veicoli di taxi in Nuova Zelanda, soprattutto nelle maggiori città. Secondo Magro (1996), nel 1989 c'erano 107 operatori e 2.762 veicoli nazionali, comunque, questi avevano aumentato a 156 e 4.079 rispettivamente dal 1994. Durante lo stesso periodo in Wellington, secondo Morrison (1997), il numero di società di taxi ha aumentato da 9 a 21 ed il numero di veicoli ha raddoppiato approssimativamente da 454 a 932, così il rapporto di taxi per mille persone aveva aumentato da 1,49 a 2,43. Conseguentemente, la disponibilità di servizi di taxi ha aumentato in quelle grandi città, con una diminuzione nella popolazione per ogni taxi da 671 a 412. Comunque, può essere visto come nella tavola 4,4, il numero di società di taxi ha ridotto nelle città più piccole con meno di 20.000 popolazione, ed il livello di concentrazione di Impresa ha ridotto nelle grandi città dalla deregolamentazione.

| La tavola 4,4: Cambia nel Numero di Società di Taxi dalla Deregolamentazione | | | | | |
|--|-------------------------------------|---------------|---------------|------------------------------------|---------------|
| Popolazione | Il Numero totale di Società di Taxi | | | Il Numero medio di Società di Taxi | |
| | L'ottobre 1989 | Dicembre 1991 | Dicembre 1993 | L'ottobre 1989 | Dicembre 1993 |
| 100.000 + | 23 | 53 | 65 | 4,60 | 13,00 |
| 50.000 - 100.000 | 8 | 10 | 13 | 1,33 | 2,17 |
| 20.000 - 49.999 | 9 | 12 | 16 | 1,00 | 1,78 |
| 10.000 - 19.999 | 14 | 14 | 14 | 0,93 | 0,93 |
| 1 - 9.999 | 53 | 50 | 48 | 0,54 | 0,48 |
| Nazionale | 107 | 139 | 156 | 0,80 | 1,16 |

La fonte: Magro (1996) L'impatto di deregolamentazione di taxi sulle aree piccole urbane: Della prova di Nuova Zelanda, Trasporta la Linea di condotta, Vol. 2, No. 4.

La tariffa ha cambiato significativamente nel livello e nella struttura dalla deregolamentazione dall'introduzione di componenti di valutare differenziali, che personalizzano oltre i servizi e completa l'espansione nella gamma di servizi. Secondo Morrison (1997), nella regione di Wellington, le tariffe taxi sono aumentate nei termini nominali, comunque, sono cadute nei termini reali riflettendo l'indice dei prezzi al consumo durante il periodo 1990 - 1994. Magro (1996) anche le relazioni che le quattro le più grandi città hanno sperimentato delle riduzioni significative nelle tariffe medie da 15-25%, poiché aree urbane con meno di 20.000 persone hanno sperimentato degli aumenti modesti delle tariffe reali dalla deregolamentazione. Comunque, c'erano di piccoli incentivi di ridurre le tariffe inoltre, perché redditi di autisti ed i profitti di società erano già giù nella città di Wellington.

Un altro eccezionale risultato era lo sviluppo di servizi di taxi innovatori, come minibus su di servizi di strada pianificati e riparati, il tendering di successo per la consegna di posta dal quartier generale delle Poste di Nuova Zelanda a distribuito classificando dei centri. Le innovazioni sono accadute più largamente nella città di Wellington, cioè, i furgoni di taxi sono stato aggiunti alle flotte, i taxi esecutivi con gli autisti in uniforme apparso, gamma e flessibilità di conti di società sono stato aumentate, i sistemi di credito di taxi-costo nuovi sono stato introdotti, e le società di taxi cominciato a orientarsi per le linee d'autobus pubbliche.

Quanto al livello di servizio, i clienti hanno giovato dalla deregolamentazione dell'Impresa di taxi, soprattutto in termini di ridotti itempi di attesa e la gamma aumentata di servizi di taxi disponibili senza le tariffe addizionali. Comunque, l'entrata di una varietà intera di autisti nuovi è evidenza autisti non qualificati che non potrebbe trovare la destinazione, le parole giuste o utilizzare dei modi appropriati. Questo nel giro condotto all'imposizione di requisiti addizionali qualitativi come la mostra di carte di identificazione, le procedure per la sicurezza di passeggero, e la reintroduzione di test di conoscenza delle aree.

Inoltre di questi risultati. il potere di mercato crescente delle più grandi società in ottenere le nicchie lucrose amano il mestiere di aeroporto nella città di Wellington rappresenta che ci è delle economie di scala e lo scopo almeno in quel mercato. Ed il removal di restrizioni di quantità ha cancellato virtualmente il valore di carenza di licenza ed era questa perdita di equità che era l'interesse principale sottostante l'opposizione dall'Impresa di taxi.

Soprattutto nelle grandi città che i consumatori hanno giovato dalla deregolamentazione, comunque ci sono stato i costi regolatori sorgendo da questo processo nella forma del bisogno degli aumenti significativi del controllo della qualità.

4,5 RISULTATI DALL'ESPERIENZA AUSTRALIANA (ADELAIDE)

Come menzionato prima, nello stato di Australia del sud, la deregolamentazione di taxi è stato intrapreso aprendo l'entrata per assumere le automobili, emettendo più licenze di taxi, e consentendo di affittare il sistema dal 1991. Il cambiamento più considerevole accaduto dopo che deregolamentazione era degli aumenti del valore di licenza, che ha aumentato da \$97.000 in 1991 a \$152.000 in 1996 mediamente del 9,4% durante quel periodo. Il Radbone (1998b) trova quest'aumento risultato principalmente dall'easing di restrizioni su l'affitto, illustrare che il prezzo era alito a soltanto \$20.000 fino al 1985 quando affittare era prima consentito sulle condizioni.

Un altro cambiamento era, come una questione aumento certo, rapido del numero di taxi di automobili a noleggio ed affittare. C'erano soltanto 50 di automobili a noleggio in Adelaide in 1991, poi, dal 1997 il numero aumentato a oltre 900 fra cui più di due-terzi non sono stato valutati fornire attivamente i servizi di trasporto di passeggero, ma essere giusto iscritto dai proprietari individuali come una tassa per evitare la misura. Di conseguenza, il settore di automobile a noleggio è diventato una minaccia significativa ai taxi. Il numero di taxi affittati era 70 nel 1989, ma è aumentato a 527 (54% di taxi totali) in 1998. (Radbone 1998b)

D'altra parte, comunque, il tasso per il contratto d'affitto settimanale declinato nel termine reale sebbene è stato la costante nei termini nominali con la gamma di \$286 - \$316. Il Radbone spiega che questo tasso di contratto d'affitto rappresenta sopra 10% del capitale ha investito per comprare una licenza. Come risultato della coperta di affittare di taxi, un mercato di gestione di contratto d'affitto è cresciuto, e le correnti sei società di prenotazione di radio forniscono questo servizio come un principale mezzo di mantenimento del veicolo nella flotta.

Il Radbone discute anche che l'affittare ha un effetto indiretto deprimente sui salari degli autisti che ha declinato da 13% nei termini reali dal 1987 al 1996. Tale declino è anche dipeso dalle tariffe che è stato tenuto al tasso di inflazione dalla linea di condotta regolatore, e dal numero aumentato di taxi al servizio di un mercato stagnante dopo la deregolamentazione.

I ritorni più bassi agli autisti si è stato aspettato risultare nella qualità più bassa di servizio. Comunque, non è stato osservato, invece, la qualità di servizio di taxi è migliorata leggermente in termini di tempo di attesa. Il Radbone attribuisce la ragione alle pratiche cambiate regolatori, cioè, l'introduzione di revisioni on the road dai revisori ponendo, come clienti, l'introduzione a concedere poteri regolatori ai funzionari ufficiali delle società di prenotazione radio radiotaxi

4,6 EFFETTI POTENZIALI DI DEREGOLAMENTAZIONE NEGLI ALTRI PAESI

Non sarebbe molto facile aspettarsi gli effetti di deregolamentazione di taxi in parecchi paesi dove tale tendenza è messa nella pratica o è recentemente supposta per fare così in prima futuro. Comunque, ci sono alcune anticipazioni rappresentate da parecchi gruppi d'interesse includendo delle unioni pertinenti, gli operatori e le autorità.

In Giappone, le autorità discutono quella deregolamentazione di regolamento economico condurrebbe alla competizione giusta ed il servizio diversificato, e tale discussione è sostanziosamente sostenuta dagli operatori. Si aspettano anche che la qualità di servizio di taxi si possa deteriorare, quindi gli effetti di deregolamentazione dovrebbero essere continuamente controllati per aggiustare il livello o la velocità di deregolamentazione. Al contrario, la Unione dei Lavoratori di Taxi giapponese (Zenjiko Roren) discute quella deregolamentazione che risulterà nella competizione non solo spietata nell'Impresa, ma il servizio anche deteriorato in termini di sicurezza ed in termini di attendibilità. L'aspettativa principale provoca le unioni per opporre alla deregolamentazione può essere che minerebbe le condizioni di salario e lavorare di lavoratori di taxi che già restano indietro rispetto alle altre imprese, può essere visto come in parecchi altri paesi dove la deregolamentazione è accaduta prima, Se il progresso di deregolamentazione ulteriore nell'indicazione che governo giapponese ha deciso nel 1997 come menzionato prima, può risultare in alcuno aumento del numero di taxi autorizzati, più Le tariffe diversificate, e la riduzione del numero di aree operative. Comunque, sembra che il numero di taxi ed il livello delle tariffe non cambierà molto perché l'Impresa di taxi giapponese è stato sfidata con la depressione causata dalla riduzione della domanda del servizio.

I vari effetti si sono stato aspettati in Corea del sud durante il processo intero di deregolamentazione di taxi recente si concentra sui regolamenti di qualità, ed alcuni di loro sono stato già verificati. Primo di tutto il rilassamento delle condizione per trasferire i taxi individuali, è risultato nell'aumento considerevole del numero di nelle licenze vendute o affittate. Ha condotto anche per stendere affitti illegali di taxi di società, così il che condizioni di lavoro ed i salari di autisti si sono aggravati considerevolmente. Conseguentemente, una legislazione di un altro regolamento di eliminare quei che l'affittando sistema è stato fatto, come menzionato prima. Inoltre, il partito ed il governo considerano attualmente la proibizione del commercio di quelle licenze di taxi individuali, ed introdurre un sistema di ritorno, cioè, la licenza di taxi deve essere ritornata alle autorità quando il proprietario non più volere a tenere la licenza.

Quanto alla qualità di servizi di taxi, si è lamentato dai pubblico che servizi di taxi vanno di male in peggio. La Federazione di Unioni dei Lavoratori di Taxi coreane (FKTWU) con parecchi NGOs rappresentando il beneficio del cittadino, discute che l'aumento dei taxi in affitto affittare dovrebbe essere criticati come il furfante di servizi taxi così deteriorati nelle città più grandi. In più, è anche discusso che la deregolamentazione o il rilassamento di regolamenti di qualità, come la limitazione

sull'età di veicoli e la restrizione di operazione di veicolo col riposo obbligatorio periodico, certamente il peggioramento di causa di servizi.

Nell'Irlanda, un rapporto provvisorio del consulente, che ha raccomandato 200 licenze nuove per la taxi accessibili a carrozzelle, ci si aspetta che alcuni tassisti ed accogliente (quelli che assumono i taxi dai proprietari di licenza) devono lavorare un numero di ore eccessive per vivere un vivere se il numero di taxi aumenta in Dublino. Tale aspettativa è seguita dalle discussioni contro la deregolamentazione dalle unioni includendo la Federazione dei Tassisti irlandese e l'Unione dei Tassisti Nazionale. Il prezzo delle licenze nuove è stato deciso a un prezzo molto più basso (£15,000) ha paragonato al prezzo di mercato attuale (£80,000). Quindi, può essersi aspettato che la questione di queste 200 licenze al prezzo più basso avrà effetto sull'alto prezzo di mercato attuale. Comunque, il prezzo di mercato non è probabile per diminuire significativamente dovuto alla resistenza degli operatori di incumbent che ha comprato già una licenza all'alto prezzo, ed un fatto che queste licenze nuove possono essere anche affittate agli autisti. Comunque il prezzo di piastra sembra essere una questione principale nella deregolamentazione di taxi adesso ed avanzato in Dublino.

IL CAPITOLO CINQUE L'ANALISI DEGLI EFFETTI

5,1 UN SOMMARIO DEI RISULTATI

I risultati di deregolamentazione di taxi in parecchie contee dove è accaduto fino ad ora non sono molto chiari, ma variano dal paese al paese nella maggior parte dei criteri per la valutazione. Tali differenze possono essere attribuite alle condizioni diverse dell'Impresa di taxi in ogni paese. E hanno risultato ovviamente dal vario contenuto di misure di deregolamentazione che è stato adottato in ogni paese, come riassunto nella tavola 5,1. Per esaminare gli effetti di deregolamentazione, può essere necessario per analizzare questi risultati completamente. Prima di analizzare loro, i risultati sono riassunti nella tavola 5,2., che può permettere di paragonare l'un l'altro più facilmente.

5,2 ANALISI COMPARATIVA DEI RISULTATI

5.2.1 Il Numero di Taxi

Può essere visto come nella tavola 5,1, la deregolamentazione di entrata ha portato generalmente agli aumenti significativi della offerta. Conseguentemente, la disponibilità ha aumentato in termini della popolazione per ogni taxi. Comunque, nelle città dove l'entrata è stato parzialmente limitata, cioè, il numero di licenze è stato tuttavia determinato dalle autorità locali basate su una valutazione della domanda, come in Giappone, l'aumento non era molto significativo. Il numero di taxi è aumentato in percentuali diverse da città a città anche in un paese, può essere visto come nei risultati dalle tre città americane. Questo può avere risultato da non solo il livello precedente di offerta, ma anche i requisiti diversi per ottenere una licenza. Soprattutto, l'ultimo potrebbe giocare un ruolo di barriera di entrata sostanziosa qualora che le sue norme minime fossero così alte. D'altra parte, l'offerta di veicoli in affitto privati ha continuato a crescere in Australia ed in Regno Unito, che indica che il mercato richiederebbe tuttavia i servizi offerti dai veicoli di affitto privati.

La tavola 5,1: Misura per la Deregolamentazione di Taxi nei Paesi

| Esperti Paese (La città) | Leggepertinente (l'anno) | Entrata Regolamento | Tariffa Controllo | Qualità Regolamento | Altri |
|---------------------------------|--|---|--|--|---|
| USA (New York) | TLC (1971) La città (i 1990) | L'asta 400 licenze nuove 1996-97 | (na) | Legalizzare il taxi affitta da 1979 | (na) |
| USA (Phoenix) | Stato di arizona Costituzione (1982) | Togliere tenere il capitale requisito | Togliere | (na) | Imporre di nuovo la restrizione su taxi di aeroporto |
| Regno Unito | Trasportare l'Atto (1985) | Eliminare la discrezione in licencing | (na) | Consentire diviso- passeggiata servizio | Consentire essere operato come PSVs |
| Svezia | Trasporto Atto di linea di condotta (1989) | Togliere restrizioni sull'entrata | Consentire il taxi le società a la serie ha successo | Abbandono le proprietà a centro di radio | Eliminare area di funzionamento |
| Nuovo Zelanda | Trasportare Ser- Licencing di vizio Agire (1989) | Togliere restrizioni | Consentire gli operatori a la serie ha successo | Rimanere o rafforzare | Sostituire il taxi la licenza con Licenza di SPSVs |
| Giappone | Il regu intero- riforma di latory dai 1990 | Allentare il controllo su richiesta e fornisce | Diversificare le tariffe dalla tariffa di zona sistema | Diminuzione minimo flotta | Ridurre area di funzionamento incorporando |
| Sud Corea | Il regu intero- riforma di latory da 1993 | Allentare requisiti per la licenza | Devolvere la tariffa regolare il potere a Locale. | Allentare la qualità regolamenti ed affittare | Allargare area di funzionamento incorporando |
| Australia (Adelaide) | Passeggero Trasporto L'atto 1991 | Emettere 15 nuovo le licenze ogni l'anno da '92 | (na) | Stabilire accreditation sistema | Abolire la limitazione su assume- automobili |
| Irlanda (Dublin) | Il consulente & lo studio riferisce 1997 | La questione 200 licenze nuove | (na) | (na) | (na) |
| Il Olanda | Governativo studiare e la decisione (1997) | Introdurre il nat- ional licencing il sistema in 1998 & rilassa in 2000 | Introdurre Nazionale massimo. la tariffa in 2000 | Mantenere qualità requisiti | Unificare il funzionamento le aree sopra paese intero in 2000 |

* (Il na) : non ha deregolato o i dati non disponibile.

La tavola 5,2: i Risultati di Deregolamentazione di Taxi nei Paesi

| Paese (La città) | Numeri (Il periodo) | Avere successo il Livello (Il Valore di licenza) | La qualità di Servizio | Impresale Struttura | Innovazione nell'Impres a | Autisti Condizione |
|--|---|--|---|--|---|---|
| USA (New York) | | (Saldamente sorto) | Più deteriorato | Affittare aumentato & complicato | | Reddito ridotto & hrs lavorando allungato |
| USA (Phoenix San Diego Seattle) | Il Phoenix 83% SD 127% Seattle 33% aumentato | L'aumento di tutte le città (ha cancellato) | Nessuna prova di servizio la competizione , tempo di attesa leggeramente aumentato | Concen- tration diminuito, il rovesciamento di operatori aumentato | No nuovo servizio | |
| Regno Unito | I taxi 47% assumere le automobili 56% aumentato (1986-91) | No grande Differenza. (Saldamente sorto in limitato l'area) | Qualità imposizione era povero, classifica meno fornito | Composizione di taxi/ assumere le automobili non cambiato | No nuovo servizio | |
| Svezia | Più di 30% aumentato (1989-91) | Sorto durante all'inizio di anni, è caduto dopo | Reclami aumentato, la qualità di autisti aggravato | Piccolo società dominato, produttività diminuito | Più grande veicolo (per 6-8 pxs) aumentato | Commission e salari introdotto, hrs lavorando allungato |
| Nuovo Zelanda | Società 46%, i taxi 48% aumentato (1989-94) | È caduto in grande le città, sorto modestament e in città piccole (ha cancellato) | Tempo di attesa ridotto, la qualità di autisti aggravato | Concentrazione diminuito in le grandi città, eccetto Wellington | Servizio nuovo (il taxi- furgone il dirigente T) posta consegnare, pubblicità | Lavorare ore allungato |
| Australia (Adelaide) | Assumere le automobili nettament e | Tenuto a inflazione tasso (nettamente aumentato) | Attesa tempo leggermente ridotto | Affittare nettamente aumentato, affittare il maneggio | No nuovo servizio | Salari ridotto da 13% durante 1987-1996 |

| | | | | | | |
|-----------------|------------------------------|--|--|---|--|---|
| | aumentato | | | mercato apparso | | |
| Giappone | Aumentato da 1.500 (1993-96) | Diversificato e la zona tariffe introdotto | Nessuna prova di significativo cambiamenti | Funzionamento aree ridotto significativamente | La blu-linea T in Tokyo, diviso-passeggiata taxi | Reddito abbassato e ore di lavorare allungato |

5.2.2 Il Livello delle Tariffe

Come menzionato prima, come le tariffe cambierebbero dopo che la deregolamentazione è stata la questione più importante riguardante la deregolamentazione dei taxi. Poi, i risultati di ogni paese rappresenta che cambia nel livello di tariffe apparse di essere molto contraddittorio tra i paesi. E' aumentato di più nelle città americane dove la deregolamentazione è accaduta tra fine anni 70 e primi anni 80. Teal et Al (1987) illustra in tutte queste città le tariffe sono aumentate 12% più che nelle altre città dove taxi di sono regolamentati. Al contrario, in Nuova Zelanda, le tariffe sono cadute nelle grandi città in termini di prezzo reale, mentre sono aumentate leggermente nelle città piccole. I risultati dall'esperienza svedese è più complica con la retromarcia dalla sequenza di tempo. Cioè, durante i prima anni dopo che prima tariffe di deregolamentazione crescevano nelle città più grandi, poi sono cadute significativamente negli anni recenti. Nel caso di Regno Unito, può essere difficile giudicare l'effetto di deregolamentazione sulle tariffe, perché è successo al controllo è rimasto tuttavia nella maggior parte dei distretti. Inoltre, il numero di distretti che controllano le tariffe sono aumentati ancor prima del 1985.

Per spiegare questi risultati complessi, abbiamo bisogno di esaminare la natura inerente dell'Impresa di taxi riguardando i cambiamenti nel livello di tariffe. Ci sono delle richieste relativamente stabili per i servizi di taxi, principalmente da quelli che non ha l'accesso pronto a un'automobile privata o un altro modo di trasporto e da fuori di visitatori cittadini, anche se competono con l'altro sistema di mezzi pubblici. Queste richieste stabili sono certamente rigide per valutare, così, gli aumenti di tariffa serviranno per migliorare gli erari che possono ridurre dovuto alla competizione aumentata. La spiegazione addizionale per l'aumento di tariffe dopo che la deregolamentazione è una possibilità di direzione di prezzo di alcuni operatori nel più alto prezzo, e ciò di formazione di cartelli di prezzo fra gli operatori di evitare la competizione di prezzo. D'altra parte, alcune discussioni includono che le tariffe possono essere ridotte dal taglio di costo dopo la deregolamentazione, soprattutto con l'eliminazione dei valori di licenza esistiti. Comunque, il valore di licenza è stato sostanziosamente eliminato soltanto in pochi casi, per esempio, in Nuova Zelanda e parecchie città americane, dove il livello di tariffe aumentate piuttosto che diminuite. Quindi, può essere detto che la deregolamentazione di prezzi come pure l'entrata non condurrà a riduzioni significative nelle tariffe reali.

Come si può vedere tuttavia dagli effetti di deregolamentazione di taxi in Svezia e da Nuova Zelanda, questo è successo solo in parte. Due deduzioni ragionevoli possono essere fatte per quei casi: Una è che l'Impresa potrebbe avere gradito un profitto monopolistico prima della deregolamentazione, così la riduzione di tariffa può essere un processo di regolazione di redditività di Impresa. L'altro è che l'Impresa è stata costretta ad affrontare la competizione spietata con la riduzione considerevole nei ritorni agli operatori come pure gli autisti. Il precedente è applicabile Nuova Zelanda applicabile, mentre l'ultimo è applicabile alla Svezia.

La qualità di servizio è probabile che essere difficile dire in una parola se 'aggravato' o 'migliorato' perché il risultato differito in ogni criterio. In termini di tempo di attesa, ha diminuito in Nuova Zelanda ed in Australia (probabilmente in Svezia anche) dove il numero di taxi aumentati e la maggior parte dei taxi appartiene al centrali radiotaxi. Un tipo nuovo di servizio di taxi è stato fornito in alcuni paesi come Svezia, Nuova Zelanda e Giappone. Comunque, la qualità degli autisti è peggiorata significativamente nella maggior parte di quei paesi dove l'entrata è stato aperta o affittare è stato consentito. La qualità di servizio nei distretti di Regno Unito dove i taxi sono stato anche deregolati è stato deteriorato a causa della mancanza nel provvedimento di posteggi e l'impovertimento della qualità.

In generale, la qualità di servizio dipende dal livello di regolamenti di qualità, e le norme di qualità si sono rivelate essere più basse nel mercato deregolato di quelle nel mercato regolato, può essere visto come nel caso di Regno Unito. In più, la qualità di servizio può essere anche riguardata dalla qualità di autisti che serve i clienti direttamente. Poi, la qualità di autisti sembra di essersi aggravata nella maggior parte dei paesi. Questo può essere stato causato non solo dai nuovi concorrenti considerevolmente aumentati, ma anche deteriorato delle condizioni di lavoro ed i salari. Questo può portare effetti nella la qualità di servizio in quei paesi.

5.2.4 La Redditività di Impresa

L'aumento del numero di taxi in servizio probabilmente conduce a maggior competizione tra gli operatori come pure gli autisti, che potrebbe essere causa della riduzione di redditività degli operatori verificatasi in parecchi paesi come Svezia, Nuova Zelanda e gli Stati Uniti. Soprattutto per gli autisti in condizioni di lavoro significativamente deteriorate in termini di ore, di profitti e lavorare in una maggior parte del paese

Per spiegare tali risultati, abbiamo bisogno di esaminare un'altra natura di Impresa di taxi, cioè, i servizi di taxi sono collocati in un mercato di nicchia tra le automobili private e nella massa del pubbliche trasporto. Questa nicchia di mercato per i servizi di taxi è comunemente piccola e più probabile è in contrazione piuttosto che in espansione. Conseguentemente, gli aumenti del numero di taxi non sono accompagnati dagli aumenti della richiesta per il servizio di taxi. Invece, conducono alla diminuzione nella produttività di Impresa in termini del numero di viaggi per il taxi a parità di orario lavorato. La riduzione di produttività risulta certamente in meno all'erario ed abbassa la redditività per gli operatori, a meno che il livello di tariffe non aumenti. Comunque, la redditività non è aumentato anche nel caso di aumento di tariffa in alcuni paesi. Questo può essere spiegato con la competizione aumentata che limita l'aumento di tariffe per ricompensare la perdita di erario. La riduzione di redditività può riguardare anche la qualità di servizio come pure autisti le condizioni di lavoro e i profitti.

5.2.5 Valore della Licenza

Un altro attore protagonista sulla redditività è il cambiamento nel valore della licenza. Può essere visto come nella tavola 5,2, il precedente valore di licenza è stato cancellato in quei paesi dove quei regolamenti di entrata sono stato sostanziosamente tolti, come in Nuova Zelanda e tre città americane. (Probabilmente nella Svezia, anche) i valori di Licenza sono rimasti ed aumentati saldamente in quei paesi dove quei regolamenti di entrata non sono stati sostanziosamente tolti, come in Regno Unito ed in New York. In Australia, sono aumentato nettamente da AUS\$97,000 nel 1991 a AUS\$152,000 dovuto al rilassamento degli affitti. In Dublino le licenze nuove sono stato emesse a un prezzo molto più basso (£15,000) del prezzo di mercato esistente (£80,000), mentre in New York sono proposte agli stessi prezzi di mercato, cioè, a \$170,000-\$177,000 per ogni

medaglione di proprietario-autista ed a \$210,000-\$221,000 per ogni medaglione di flotta rispettivamente.

Come Shreiber (1975) discute, i valori licenza così alti possono essere indesiderabili perché possono concedere un profitto considerevole a coloro cui le licenze sono state originalmente emesse, a meno che l'autorità regolatrice non addebiti una tassazione per la licenza. Soprattutto, nel caso che molti operatori hanno comprato già le loro licenze agli alti prezzi, può essere costretto a cambiare le linee di condotta sul livello di tariffe e sul numero di taxi. Inoltre, aggiungono ai costi dell'Impresa, e la spalla di proprietari di marca il peso capitale agli altri sia da affittare le loro licenze fuori da o impegnando gli autisti su una base di consegnatario. Questo può risultare in meno ritorni agli affittuari e gli autisti, gli impatti così negativi sulla qualità di servizi di taxi. Questi parteggiano degli effetti degli alti valori di licenza sono stati come discussi una prova per verificare la deregolamentazione, perché può cancellare tale valori di licenza. D'altra parte, Shreiber suggerisce per imporre un onorario annuale che è uguale all'affitto economico proveniente durante l'anno, come una misura di risolvere il problema di alti valori di licenza.

5.2.6 La Struttura di Impresa

Ci sono delle tendenze conformi di cambiamenti nella struttura dell'Impresa nella maggior parte dei paesi. La tendenza più considerevole è una diminuzione nella concentrazione di Impresa principalmente dovuto per aumentare di operatori di proprietario-autista soli o individuali. Un caso tipico può essere visto in Svezia dove la maggior parte di grandi società sono andate in fallimento e i singoli operatori sono diventati più dominanti. D'altra parte, la sola eccezione è i taxi di Wellington che hanno formato grandi società per ottenere un diritto esclusiva per operare nell'aeroporto. La concentrazione di Impresa è una questione relativamente vicina con le economie di scala. È stato largamente discusso che le economie di scala sono difficili da realizzare nell'Impresa di taxi perché una grande società può avere bisogno di costi più grandi, soprattutto per i salari, paragonati a una società più piccola. I risultati di parecchi paesi come Svezia, tre città americane e Corea del sud, sembrano verificare questa discussione. Comunque, la misura di società sarebbe ovviamente importante, se è combinato col controllo della qualità sopra il comportamento di autista, la manutenzione di taxi, la pubblicità di pooled, e le altre attività promozionali nel favore di tutti i membri. Soprattutto, nel mercato dei radiotaxi, questo sarebbe più apparente. Un altro cambiamento nella struttura di Impresa è una possibilità significativa di affittare in quei paesi dove è stato riveduto o è stato consentito, come in New York, Australia e Corea del sud. Gli effetti comuni di affittare sono, può essere visto come in alcuni paesi, il deterioramento delle condizioni di lavoro per gli autisti e la qualità di servizio e l'aumento dei valori di licenza. La ragione per cui affittando gli aumenti di valore di licenza di è che può portare più possibilità al proprietario attraverso il turno, operazione basata che incoraggia il taxi di essere sulla strada il più possibile.

IL CAPITOLO SEI

CONCLUSIONE

I proponenti di deregolamentazione suggeriscono quella deregolamentazione di taxi in l'entrata e le tariffe risulteranno vari benefici per consumatore giova come aumento vetture. la disponibilità, riduzione delle le tariffe, ed un servizio migliore. In più, la deregolamentazione promuoverà l'innovazione entro l'Impresa di taxi col provvedimento di varie opzioni di prezzo-servizio ed il tipo nuovo di servizi come i taxi condivisi. Poiché, i proponenti di regolamento ciò contendono libera

l'entrata condurrà alla offerta eccessiva di taxi, che provoca la competizione spietata fra gli operatori come pure gli autisti. Come una conseguenza, una riduzione di orario deteriorerà autisti vivendo la condizione, e la minaccia di volontà l'Impresa sé. Inoltre, discutono le tariffe aumenteranno e il servizio aggraverà se la regolamentazione pertinente fosse tolta.

Poi, i risultati di esperienze pratiche in parecchi paesi non sono completamente conformi con qualunque uno delle discussioni, ma conviene in parte con entrambe le discussioni alle categorie diverse dal paese al paese. Parlando generalmente, comunque, gli effetti di deregolamentazione di taxi non sarebbe cpsì vantaggiosa per i consumatori. Questo perché le tariffe non non sono calate significativamente nella maggioranza dei casi, e la qualità non è migliorato così tanto come previsto. I ritorni all'operatore come pure gli autisti sono diminuito anche con la redditività relativamente più bassi e con i salari rispettivamente. , inoltre non esistono prove significative di innovazione nell'Impresa, ma la struttura di Impresa è diventata più frammentaria.

I risultati di questa studio mostra di quella deregolamentazione come un intero non era molto efficace almeno fino a adesso nell'Impresa di taxi. Molti problemi accaduti dall'entrata libera e dall'imposizione inadeguata di regolamenti sicurezza governanti pubblici ed il comportamento degli operatori. L'ultimo evidenzia soprattutto i controlli di qualità di importanza, anche in un mercato deregolato. Così, più regolamenti di stringenti sono necessari per assicurare l'alta qualità e la sicurezza migliorata nei servizi di taxi. In più, l'entrata di mercato dovrebbe essere regolata in qualche modo, ed il livello di tariffe ha anche bisogno di essere controllato. Comunque, questo non significa che in qualunque riforma i regolatori o il cambiamento sia inutili. Se il sistema attuale regolatore causa l'inconvenienza seria ai consumatori in termini di disponibilità bassa o in termini di qualità cattiva o in termini di prezzo troppo alto, può essere il bisogno bisogno di alcune riforme regolatori considerando le condizioni inerenti dell'Impresa di taxi in una città o un paese.

Quindi, possiamo concludere quella deregolamentazione di entrata e le tariffe non deve essere compiuto incondizionatamente, ma dovrebbe essere adottata entro i certi limiti. Inoltre, il regolamento sulla qualità non deve essere tolto né deve essere riveduto, ma dovrebbe essere rafforzato. Basato su queste conclusioni, alcune misure riguardanti la deregolamentazione al taxi può essere suggerito come segue:

Dapprima. Tale regolamento di entrata che fissa il numero di taxi serviti in una certa area, come il Sistema di Medaglione di New York, dovrebbe essere sostituito da un più sistema flessibile. Per esempio, se la disponibilità di servizio è troppo bassa col numero limitato di taxi in un'area, tale restrizione sull'entrata di mercato può avere bisogno di essere riveduto emettendo le licenze nuove, che può essere visto nel caso di Dublino. In questo caso, può essere problematico per valutare una carenza della offerta e determinare i numeri appropriati. Comunque, il livello di offerta può essere controllato controllando il tasso di occupazione di taxi operati, così, come in Giappone, quando l'aumento di tasso più alto di un certo standard (l'e.g. 60% o più), la licenza nuova può essere emessa. Altrimenti, il numero di licenze può essere determinato regolarmente può essere basato su un rapporto riflettendo la popolazione e la misura di richiesta per i servizi di taxi, può essere visto come in Toronto.

Il secondo, il livello di tariffe dovrebbe essere controllato regolando un limite massimo come pure un limite minimo, può essere visto come in Giappone. In questo caso, ogni limite può essere determinato e può essere aggiustato regolarmente entro tale gamma che assicura la competizione giusta tra gli operatori. In più, la responsabilità di regolare tali tariffe dovrebbero essere concesse a un corpo pubblico invece di un'autorità governativa per prevenire la presa regolatrice. Un corpo così pubblico può essere composto di alcuni rappresentanti di clienti, quelli di autisti, quelli di operatori e di quelli di autorità.

Il terzo, l'imposizione di uscita di mercato può essere introdotta alla luce del regolamento di qualità. Cioè, se un operatore o l'autista violano dei regolamenti frequentemente, la sua licenza può essere revocata o può essere sospesa temporaneamente. In questo caso, le licenze nuove possono essere emesse come può come il numero di licenze revocate durante un periodo. Ci sono alcune altre misure assicurando il mercato esce gli operatori problematici, come il sistema di rinnovo di licenza periodico che può essere visto in alcune città Americane, ed il sistema di ritorno di licenza che può essere visto in Danimarca. I lavori ultimi in tale maniera che qualunque licenza dovrebbe essere ritornata all'autorità pertinente quando mancano i presupposti per continuare a fornire il servizio.

Finalmente, deve essere proibito per commerciare o affittare la licenza di taxi agli altri rispetto al detentore originale, alla luce della protezione dei consumatori. Questo è perché, come menzionato prima, il mestiere di licenza ed affittare producono l'alto livello di valore di licenza che può risultare nei vari effetti collaterali. Facendo così, il valore di licenza esistente sarà certamente eliminato. In questo caso, comunque, qualunque perdita degli operatori di incumbent che hanno comprato una licenza all'alto prezzo dovrebbe essere ricompensata, come Toner (1992) suggerisce. La misura come compensarlo può avere bisogno di essere inoltre studiato.

CONFERME

Ho il piacere per ringraziare il mio supervisor, il Dott. il J.P. Il Toner per la guida e i commenti durante questo studio. I ringraziamenti sono anche dovuti al Sig. J.Kawamura e le Unioni dei Lavoratori di Trasporto Internazionali (ITF) per la fornitura dei dati; il Prof. E. Lo Shon ed il British Council per il loro sostenere di studiare al SUO. Colgo questa opportunità per ringraziare i miei genitori, che mi incoraggiano sempre amore sconfinato.

RIFERIMENTI

1. Theories and Practice of Regulation and Deregulation

Button, Kenneth J.(1993) Transport Economics 2nd Edition, Edward Elgar.

Button, Kenneth J. and Pitfield, David (Ed) (1991), Transport Deregulation, Macmillan Academic and Professional Ltd. (London).

Bell, Philip and Cloke, Paul (Ed) (1990) Deregulation and Transport, David Fulton Publishers (London).

Choi, Byeong-Sun (1994) The Theory of Government Regulation, Beopmoonsa, Seoul (*korean Language*).

Fokkema, T. and Nijkamp, P. (1994) The Changing Role of Governments: The End of Planning History?, International Journal of Transport Economics, Vol. 21, No.2, pp.127-145.

Hibbs, John (1985) Regulation: An International Study of Bus and Coach Licensing, Transport Publishing Projects, UK.

Majone, Giandomenico (Ed) (1990) Deregulation or Re-regulation?: Regulatory Reform in Europe and the United States, Printer Publishers (London).

Mitnick, Barry M. (1980) The Political Economy of Deregulation, Columbia University Press.

Pucher, John and Lefevre, Christian (1996) The Urban Transport Crisis in Europe and North America, Macmillan Press Ltd.

Moses, Leon N. and Savage, Ian (Ed) (1989) Transportation Safety in an Age of Deregulation, Oxford University Press.

2. Taxi Regulation/Deregulation: General

Beesley, M.E. (1973) Regulation of Taxis, Economic Journal, Vol. 83, pp.150-172.

Beesley, M.E. and Glaister, S. (1983) Information for Regulating: the Case of Taxis, Economic Journal, Vol. 93, pp.594-615.

Cervero, Robert (1997) Paratransit in America: Redefining Mass Transportation, Praeger Publishers, USA.

Coffman, Richard B. (1977) The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs: A Comment, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 11, pp.288-297.

European Conference of Ministers of Transport, 1981, Organisation of Taxi Services in Towns,

Report of 54th Round Table on Transport Economics. Fischer, A.J. et al (1992) The Market for Taxi-cab Licences: An Experimental Analysis, International Journal of Transport Economics, Vol.14, No.3, pp.329-353.

Gaunt, Clive (1996) Information for Regulators: The Case of Taxicab Licence Prices, International Journal of Transport Economics, Vol. 23, No.3, pp.331-345.

Genzoglani, Anastassios (1992) The Taxicab Industry: Theoretical and Empirical Evidence from (De)Regulation, Taxi, North American Transportation Regulators Inc., Montreal, pp.57-69.

Hara, D., Lewis, D. and Manti, O. (1992) The Political Economy of Taxi Regulation: Reconciling Public Welfare with Political Process, Taxi, North American Transportation Regulators Inc., Montreal, pp.71-80.

Häckner, Jonas and Nyberg, Sten (1995) Deregulating Taxi Services: A Word of Caution, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 29, No. 2, pp.195-205.

Trudel, M. (1995) The Fundamentals of Taxi Regulation, published in Internet.

Pagano, Anthony M. and McKnight, Claire E. (1983) Economics of Scale in the Taxicab Industry, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. pp.299-313.

Shreiber, Chanoch (1975) The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 9, pp.269-304.

Shreiber, Chanoch (1977) The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs: A Rejoinder, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 11, pp.298-304.

Shreiber, Chanoch (1981) The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs: A Rejoinder, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 15, pp.81-83.

Toner, Jeremy P. (1992) Regulation in the Taxi Industry, Working Paper 381, Institute for Transport Studies, University of Leeds.

Wahl, Asbyørn (1996) The Taxi Lease System Damages Drivers' Position, Urban Transport, International Transport Workers' Federation (ITF), No. 2.

Williams, David J. (1980) The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs: A Comment, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 14, pp.105-112.

3. Taxi Regulation / Deregulation: Case Studies

USA

Buck, James J. (1992) The Seattle U-Turn, Taxi, North American Transportation Regulators Inc., Montreal, pp. 139-146. '

New York City Taxi and Limousine Commission (1994) Taxicab Fact Book: 3rd Edition.

Schaller, Bruce and Gilbert, Gorman (1995) Factors of Production in a Regulated Industry: Improving the Proficiency of New York City Taxicab Drivers, Transportation Quarterly, Vol 49, No.4, pp.81-91.

Schaller, Bruce and Gilbert, Gorman (1996) Villain or Bogeyman?: New York's Taxi Medallion System, Transportation Quarterly, Vol.50, No.1.

Schaller, Bruce and Gilbert, Gorman (1996) Fixing New York City Taxi Service, Transportation Quarterly, Vol. 50, No.2, pp.85-95.

Suzuki, Peter T. (1995) Unregulated Taxicabs, Transportation Quarterly, Vol, 49, No.1, pp.129-138.

Transportation Research Board (TRB), National Research Council (1986) Taxicabs, Transportation Research Record 1103.

Teal, R.F., Berglund, M., Nemer, T. (1984) Urban Transportation Deregulation in Arizona, report UTMA-CA-06-0183, Department of Transportation, USA.

Teal, Roger F. and Berglund, Mary (1987) The impact of Taxi Cab Deregulation in the USA, Journal of Transport Economics and Policy; Vol. 21, No.1, pp.37-56.

Teal, Roger F. (199) An Overview of the American Experience with Taxi Deregulation, Taxi, North American Transportation Regulators Inc., Montreal, pp.123-138.

United Kingdom

London Taxi Board (1994) The Plan for Unification, LTB's Response to the Green Paper.

Fairhead, R.D. (1990) Taxi Licensing and the Size of the Industry in 1989, Research Report 240, Transport and Road Research Laboratory (TRRL).

Finch, D.J. (1988) The Impact of the 1985 Transport Act on the Taxi Industry, Research Report 148. Transport and Road Research Laboratory (TRRL).

Pickering, Peter (1992) Taxi Regulation and Recent Regulatory Changes in England, Taxi, North American Transportation Regulators Inc., Montreal, pp. 173-178.

Toner, Jeremy P. (1989) Taxi Licensing Policy: The Effects of the 1985 Transport Act, Working Paper 73, Institute for Transport Studies, University of Leeds.

Toner, Jeremy P. (1990) The Economics of Regulation of the Taxi Trade in British towns, PhD thesis (School of Business & Economics Studies, University of Leeds).

Toner, Jeremy P. (1996) English Experience of Deregulation of the Taxi Industry, Transport Reviews, Vol.16, No. 1, pp.79-94.

Månsson, Jonas (1995) Technical Efficiency and Ownership: The Case of Booking Centres in the Swedish Taxi Market, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. pp.83-93.

Garling, Tommy et al (1995) A Note on the short term Effect of Deregulation of Swedish Taxi Cab Industry, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 29, No.2, pp.209-214.

Risberg, Erik (1992) The Deregulation of the Taxi Industry in Sweden, Taxi, North American Transportation Regulators Inc., Montreal, pp.165-172.

Viredius, Martin (1997) The Total Breakdown of the Swedish Taxi Industry, Urban Transport, International Transport Workers' Federation (ITF), No.1.

New Zealand

Morrison, P.S. (1997) Restructuring Effects of Deregulation: the Case of the New Zealand Taxi Industry, Environment and Planning A, Vol.29, pp.913-928.

Gaunt, Clive (1996) Taxicab Deregulation in New Zealand, Journal of Transport Economics and Policy, Vol.30, No. 1, pp.103-106.

Gaunt, Clive (1996) The Impact of Taxi Deregulation on Small Urban Areas: Some New Zealand Evidence, Transport Policy, Vol.2, No.4, pp.257-262.

Japan

Administrative Reform Committee (1996) New Japan created with originality; A Review of the Plan for Deregulatory Reform in 1996 (*Japanese Language*).

Consultation Committee of Transport Policy (1993) Features of Taxi Industry in the Future (*Japanese Language*).

Machidori, Yasuhiro (1997) Fighting for a Regulated Industry: Against Kamikaze Taxis, Urban Transport, International Transport Workers' Federation (ITF), No.1.

Ministry of Transport (1997) Report on the Circumstance of Deregulation (*Japanese Language*).

Ministry of Transport (1997) The Present Deregulatory Measures including Balance of Supply and Demand (*Japanese Language*).

Sugishita, Fumio (1997) Features and Current Issues of the Japanese Taxi Workers, report, Zenjiko Roren, Japan.

South Korea

Federation of Korean Taxi Workers' Unions (1996) Taxi Revenue, (*Korean Language*).

Kang, Choong-Ho (1997) A study on Entry Regulation of Taxi Industry in Korea, MSc Thesis (University of Seoul, Korea) (*Korean Language*).

Ministry of Transport (1994) Deregulatory Measures for reforming passenger transport business (*Korean Language*).

Ministry of Transport and Construction (1995) The Ordinance on standards for Taxi Operation (*Korean Language*).

Ministry of Transport and Construction (1997) The Current Status of Taxi System and Its Reforming Measures (*Korean Language*).

Shon, Eui-Young (1994) Deregulation of Transport Services, Bulletin of Korea Transport Institute, Vol. 12, No.1 (*Korean Language*).

Other Countries

Chamber of Commerce (1997) Taxi Services in Dublin, report, Ireland.

Fingleton, J., Evans, J. and Hogan, O. (1997) The Dublin Taxi Market: Re-regulate or Stay Queuing?, Department of Economics, Trinity College, Dublin.

Genet, Seren (1992) The Legal Principles of the Taxi Trade in Denmark and the Possible Consequences of a De-Regulation, Taxi, North American Transportation Regulators Inc., Montreal, p.189-195.

Matas, Anna (1985) The Regulation of the Taxi Market: Empirical Evidence in some Spanish Cities, Ma thesis, Institute for Transport Studies, University of Leeds.

Oscar Faber (1997) Review of Taxi and Hackney Carriage Service in Dublin, Ireland, interim report in association with Goodbody Consultants and Irish Marketing Survey.

Radbone, Ian (1998) The Leasing of Taxi Licences: a Discussion Paper, Transport Systems Centre, University of South Australia. Urban Transport, International Transport Workers' Federation (ITF), No.1.

Fonte <http://taxi-reg.home.att.net/kang0898.htm>