

PRESENTATION MADE TO INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU) NOVEMBER 7, 2008

It is an honor and pleasure to be here today to address this august body on the issue of Regulation vs. Deregulation in the Taxicab & FHV industries in the United States.

I WOULD FIRST LIKE TO GIVE YOU AN INTRODUCTION TO THE TLPA

- Nonprofit trade association formed in 1917 to represent the taxicab industry
- Currently represents all for-hire providers of local ground transportation services
- 1,000 member companies that operate 100,000 passenger vehicles
- TLPA members transport 900 million passengers per year
- Full industry transports 2 billion passengers per year in the U.S.

INTRODUCTION OF VICTOR DIZENGOFF

- I became Executive Director and a Board member of The Black Car Assistance Corporation (BCAC) in 1990
- For the past 49 years, I have been involved in the taxicab industry in various capacities: Driver, Owner and Executive Director – and on the outside looking in as an industry newspaper publisher.
- I have testified on taxicab industry and FHV issues before State, County and Municipal governments and their respective regulatory agencies.

REVIEW OF CURRENT TAXI REGULATORY EFFORTS CONDUCTED BY TLPA

- Taxicab driver standards were developed for major cities by TLPA in 2006. I have a copy of those standards available for your review with me today. (Attachment A)
- Taxicab company standards were developed by TLPA last year. I have a copy of those company standards available here for your review. (Attachment B)
- TLPA is the only organization in the U.S. that continuously studies and monitors the taxicab industry and its regulations at the national level
- TLPA has just issued a contract to begin the development of a web-based driver training program that has the potential to benefit every taxicab passenger, company and driver in the U.S.

CURRENT STATE OF TAXI REGULATION

Since its inception, the taxicab industry has always faced regulatory questions such as what safety requirements are needed, what is the proper fare, how many taxicabs are needed, how many taxicab companies are needed, who are the regulations designed for (the public, fleet owners, drivers), should there be quality of service standards, and the list goes on. The newest question is what happened to full service taxicab companies that used to give us really good service?

The answers to those questions for major metropolitan areas in the U.S. are:

- For safety, you have vehicle inspections and commercial auto liability insurance requirements.
- Fares are regulated and typically there is one uniform fare for all taxicabs in the city or county.
- The number of taxicabs is limited, but subject to periodic review to determine if more or fewer taxicabs are needed to meet public demand for service.

Regarding the number of companies, there is less uniformity, but generally existing companies are kept in place. If tremendous dissatisfaction arises with the service provided by the current companies, then one new company that can meet what are typically new and more stringent standards for all companies (aimed at correcting whatever deficiency is deemed to exist in the industry) is allowed to start up as long as it meets the community's minimum fleet size requirement.

The taxicab regulations should be designed to provide a safe, comfortable, reasonably priced ride and timely service to the public where both the taxicab company and the taxicab driver are able to make a reasonable profit. In this model, the general public is the primary beneficiary of the regulations, followed by the company that is funding and managing the infrastructure that is providing the public service, and then the driver who is providing the "on the street" labor, which is the final necessary service component.

Quality of service regulations is the newest discussion point. TLPA has recently established a national consensus by recommending its set of quality of service standards for major metropolitan areas.

Researchers and community leaders are beginning to understand the absolute need for the reestablishment of full service taxicab companies. To have a quality taxicab service, the community must have full service taxicab companies that invest in building the taxicab infrastructure. That infrastructure (newer vehicles, preventive maintenance for vehicles, computer dispatch with vehicle location capability, call center personnel, insurance claims management personnel, accounting and non, cash payment processing capability and staff, management staff, etc.) is necessary before community wide service that is safe, comfortable, reasonably priced and timely can be delivered. Attached is a paper by Dr. Ray Mundy, Director of the Center for Transportation Studies, University of Missouri St. Louis, on regulatory structures that foster improved taxicab service. (Attachment C)

THE PROMISE OF DEREGULATION

- Lower fares
- Higher quality of service
- Diversification of services offered
- Expanded service areas, particularly for low income neighborhoods
- Opportunity to succeed or fail based on the individual's abilities
- Administration of the industry will be easier and less costly

THE REALITY OF TAXICAB DEREGULATION

- Fares jump dramatically, an average of 29% in the first year, between 60% and 70% over the first three years, and over time the fares remain higher than other comparable city taxicab rates
- Service quality deteriorates – older vehicles, short trip refusals, decline in neighborhood service, overcrowding at airport and other major trip generators such as downtown hotels
- There is virtually no diversification of services offered
- There is virtually no expansion of the service area
- There is no opportunity to succeed when a plan is implemented that is proven beyond a reasonable doubt to harm the service to the passengers, reduce investment in service infrastructure by the companies, and force drivers to work longer hours for less money
- Administrative time and costs increase significantly to deal with the influx of new drivers and consumer complaints

REVIEW OF USDOT STUDIES ON SPECIFIC CITIES THAT DEREGULATED IN THE LATE 70S EARLY 80S

In case this body considers a deregulatory policy that has been proven to fail in the taxicab industry, I would like to present to you a few very brief direct quotes from studies sponsored by the USDOT. These studies were conducted by the Reagan Administration in the early 1980s when they promoted taxicab deregulation for several years until the policy failed. At that time, TLPA charged that these reports were biased, as we felt the researchers left out key industry information to make the outcome look better than it was. But, in retrospect, the USDOT reports confirm the absolute failure of deregulation in the taxicab industry to achieve any of the outcomes that deregulatory advocates promise.

These reports are a bit dated, but they are the U.S. Government documented outcome of several key cities that experimented with taxicab deregulation.

- Indianapolis, Indiana
- Seattle, Washington
- San Diego, California
- Phoenix, Arizona

This report was published by the USDOT in April of 1984.

Since the deregulation failures of the late 1970s and early 1980s, only two relatively large cities have experimented with taxicab deregulation. In 1994, both Cincinnati and Indianapolis deregulated their taxicab industries. I guess they thought that because a decade had passed since the last taxicab deregulation failure, that they would try again. Even though times had changed, the fundamentals of the taxicab industry had not and the results were no different. Taxicab drivers have become labeled taxicab companies, but regardless of what you call them, they struggle to survive and the cities incrementally keep adding regulatory requirements to bring the industry back to where it started, which is fully regulated.

I can honestly say that nationally the major debate over taxicab deregulation is over. Yes the issue arises and some cities may still implement it from time to time, but we know what the outcome will be and we know that over the long term, the cities will reregulate.

RECOMMENDED FUTURE COURSE FOR TAXI REGULATIONS

- More important than discussing the failure of taxicab deregulation is a discussion of what constitutes the most effective current taxicab regulation.
- Items that need to be addressed for the full community to have taxicab service that meets the travel needs of the public in a safe, comfortable, timely and cost effective way would include:
 - Safety: insurance requirements, regulatory enforcement, vehicle inspections and age limits, required automated dispatch system
 - Taxicab Fares: uniform fare, taximeter, fare review
 - Quantity of Taxicabs and Taxicab Companies: limits on the number of taxicabs, limits on the number of taxicab companies
 - Quality of Service: fleet branding, driver standards, company service standards, quality assurance, minimum fleet size

CONCLUSION

There are a variety of factors, such as costs, technological advances, and changes in service demands that require taxicab regulations be periodically fine-tuned. Regulatory adjustments to taxicab fares are routine, but when one examines changes to the number of taxicabs, safety requirements, driver standards and/or company standards everyone becomes more concerned that there will be winners and losers. I would urge that instead of trying to predetermine who the winners and losers will be, promote regulations that enhance the quality of service that current and future taxicab passengers will receive. Quality service requires investment. As long as the existing companies are willing and able to make that investment and the passengers pay a reasonable fare and the drivers make a reasonable living, then the community is the winner and only those taxicab operators and drivers who are not willing to do their fair share will be the losers.

I will be happy to answer any questions that you may have regarding my presentation or on the subject of proper taxicab regulations. Also, you may contact me in the future at the TLPA office: Taxicab, Limousine & Paratransit Association, 3200 Tower Oaks Boulevard, Suite 220, Rockville, Maryland 20852; telephone (301) 984-5700; fax (301) 984-5703; or at my direct contact information, which is as follows: (212) 269-4800 ext. 255; fax (212) 269-8200; e-mail

vdizengoff@newyorkblackcarfund.org.

REVIEW OF USDOT STUDIES ON SPECIFIC CITIES THAT DEREGULATED IN THE LATE 70S EARLY 80S (DETAILED)

INDIANAPOLIS' FIRST ROUND OF TAXICAB DEREGULATION HAPPENED IN THE LATE 1970S

"After the first winter the independent operators found they had no money to maintain or repair their vehicles. Insurance cancellation notices received by the City Controller's office increased from one to two per month to about one hundred fifty per month. Complaints to the City about cab service tripled. . . the cab driver often could not be found . . . service complaints were particularly high in relation to airport taxi business. From the City's standpoint, enforcement became a major problem . . . added to these difficulties was a reported rise in the amount of crime committed by taxi drivers and operators. In 1977 it was discovered that one firm of 18 cabs was operating a drug ring which was the largest such drug operation ever uncovered in the City. At least one prostitution ring run by a taxicab operator was also uncovered. The reported rapes and robberies committed by taxi drivers also increased."

This report was published by the U.S. Department of Transportation in September of 1980

SEATTLE'S TAXICAB INDUSTRY WAS DEREGULATED IN 1979

"Average fares for a five mile taxi trip in Seattle rose some 72% . . . through April 1982 . . . the primary innovations have been in the form of discounts offered to repeat, advance reservation and long-haul customers, and higher rates for nighttime service or short trips . . . veteran operators predicted that the new single-cab companies would "skim the cream" off the traditional taxi business, garnering a disproportionate share of long-haul trips to the exclusion of a balanced city wide service delivery. This result has been documented . . . there were 51% more vehicles in May 1981 but each vehicle was only providing about 76% as much service . . . The three large service companies refused 10% of their calls, while independent fleet operators turned down 37% . . . The median vehicle age was four years in mid 1979 and had increased to six years by the close of 1981 . . . suggests that total passenger trips declined by 25% between 1979 and 1981."

This report was published by the U.S. Department of Transportation in May of 1983

SAN DIEGO'S EFFORT WITH TAXICAB DEREGULATION IN 1979 WAS PROBABLY THE MOST WELL THOUGHT OUT AND DOCUMENTED EFFORT BECAUSE THE USDOT PROVIDED A MULTIYEAR TECHNICAL ASSISTANCE AND RESULTS DOCUMENTATION GRANT TO HELP THE EFFORT.

EVEN SO, THE RESULTS WERE THE SAME

"The average fare for exclusive ride taxi service in San Diego has risen over 60% . . . for a 5 mile trip [from] July 1979...[to] December 1981 . . . there were 30% more vehicles but each vehicle was providing only 85% as much service per day . . . the primary changes in taxi user profiles observed over three years of Taxicab Passenger Profile Surveys (PPS) include a higher incidence of more affluent, visitor and less frequent taxi trip-makers, a reduction in low-income, resident and young riders and in military personnel . . . City documentation of regulatory costs, still incomplete, suggests that annual regulatory costs have increased by 158%."

This report was published by the U.S. Department of Transportation in May of 1983

PHOENIX'S TAXICAB INDUSTRY WAS DEREGULATED AT THE STATE LEVEL IN 1982

"After deregulation, Yellow/Checker increased its fares . . . This represents an increase of 33% for the average four mile trip . . . the lowest [increase in fares] in Phoenix . . . there has been essentially no service innovation . . . taxi patronage has declined since deregulation, in spite of the substantial increase in the number of cabs . . . The number of passenger trips per active taxicab per day had declined by about 33% for the entire industry . . . Consequently, deregulation has had virtually no effect on automobile users and transit dependent travelers."

This report was published by the U.S. Department of Transportation in April of 1984

CONCLUSION

The mid-1980s saw the end of the USDOT funded reports to study taxicab deregulation. After several diverse attempts at deregulation failed, those individuals promoting this effort turned their attention to other industries. The search for favorable deregulation results had failed in the taxicab industry.

THE END

PRESENTAZIONE SU INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU) 7 NOVEMBRE 2008

E' un onore e un piacere essere qui oggi per affrontare questa discussione sulla questione del regolamento contro la deregolamentazione delle industrie di taxi e FHV negli Stati Uniti.

INNANZI TUTTO VORREI INTRODURVI ALLA TLPA

- associazione no-profit costituita nel 1917 per rappresentare il settore taxi
- rappresenta attualmente tutte il noleggio dei fornitori di servizi locali di trasporto a terra
- 1.000 aziende associate che operano con 100.000 autovetture
- i membri di TLPA trasportano 900 milioni di passeggeri all'anno
- il comparto taxi trasporta 2 miliardi di passeggeri ogni anno negli Stati Uniti

INTRODUZIONE DI VICTOR DIZENGOFF

- sono diventato direttore esecutivo e un membro del consiglio di amministrazione della Corporation Nero Assistance Car (BCAC) nel 1990
- Negli ultimi 49 anni, sono stato coinvolto nel settore taxi a vario titolo: Driver, Proprietario e Direttore esecutivo - e, al di fuori, sono un editore di giornali del settore.
- Ho testimoniato l'industria taxi e le questioni FHV prima che i governi statali, provinciali e comunali e delle rispettive agenzie normative.

IN RASSEGNA GLI SFORZI TAXI CORRENTI EFFETTUATA DAL TLPA

- Standard tassista sono stati sviluppati per le principali città di TLPA nel 2006. Ho una copia di tali norme disponibili per la tua opinione con me oggi. (Allegato A)
- Standard società di taxi sono stati sviluppati da TLPA l'anno scorso. Ho una copia di tali norme aziendali disponibili qui per la tua opinione. (Allegato B)
- TLPA è l'unica organizzazione negli Stati Uniti che continuamente studi e monitora il settore taxi e dei suoi regolamenti a livello nazionale
- TLPA ha appena emesso un contratto per iniziare lo sviluppo di un web-based programma pilota di formazione che ha il potenziale di beneficiare tutti i passeggeri taxi, azienda e pilota negli Stati Uniti

STATO ATTUALE DEL REGOLAMENTO TAXI

Fin dalla sua nascita, il settore taxi ha sempre affrontato questioni normative quali quali requisiti di sicurezza sono necessari, qual è il prezzo giusto, quanti taxi sono necessari, quante compagnie di taxi sono necessari, che sono i regolamenti progettati per (il pubblico, la flotta proprietari, driver), ci dovrebbe essere la qualità degli standard di servizio, e l'elenco potrebbe continuare. L'ultimo problema è quello che è successo alle società di taxi pieni di servizi che utilizzate per darci davvero buon servizio?

Le risposte a queste domande per le principali aree metropolitane negli Stati Uniti sono i seguenti:

- Per motivi di sicurezza, avete ispezioni dei veicoli commerciali e auto requisiti di assicurazione di responsabilità civile.
- Le tariffe sono regolamentate e in genere c'è una tariffa uniforme per tutti i taxi della città o della provincia.
- Il numero di taxi è limitato, ma soggetto a revisione periodica per determinare se i taxi più o meno sono necessari per soddisfare la domanda pubblica di servizio.

Per quanto riguarda il numero di società, c'è meno uniformità, ma in genere le aziende esistenti sono mantenute in vigore. Se si pone con grande insoddisfazione del servizio fornito dalle società attuali, quindi una società nuova in grado di soddisfare ciò che sono in genere standard nuovi e più stringenti per tutte le aziende (allo scopo di correggere qualsiasi carenza si considera esistente

nel settore) è consentito di avviare finché incontra la comunità di requisito minimo dimensione della flotta.

I regolamenti di taxi dovrebbe essere progettato per fornire un sicuro, comodo, corsa a prezzi ragionevoli e il servizio puntuale al pubblico in cui sia l'azienda taxi e il tassista sono in grado di realizzare un profitto ragionevole. In questo modello, il grande pubblico è il beneficiario principale delle normative, seguita dalla società che sta finanziando e gestire l'infrastruttura che fornisce il servizio pubblico, e quindi il driver che fornisce il lavoro "sulla strada", che è il componente finale servizio necessario.

Qualità del Regolamento del servizio è il punto più recente discussione. TLPA ha recentemente istituito un consenso nazionale raccomandando il suo insieme di norme di qualità del servizio per le principali aree metropolitane.

I ricercatori ei leader delle comunità stanno cominciando a capire l'assoluta necessità per il ripristino completo delle aziende di servizi di taxi. Per avere un servizio di taxi di qualità, la comunità deve avere piene le società di taxi di servizi che investono nella costruzione delle infrastrutture taxi. Che le infrastrutture (nuovi veicoli, manutenzione preventiva per i veicoli, di spedizione computer con capacità di localizzazione del veicolo, chiamare il personale del centro, i crediti di assicurazione personale di gestione, la contabilità e non, il pagamento capacità di trattamento del denaro e del personale, gestione del personale, ecc) è necessario, prima di servizio alla comunità ampia che è sicuro, confortevole, a prezzi ragionevoli e tempestive possono essere consegnati. In allegato è un documento dal Dr. Ray Mundy, direttore del Centro per gli Studi dei Trasporti, University of Missouri St. Louis, sulle strutture regolamentari che favoriscono il miglioramento dei servizi taxi. (Allegato C)

LA PROMESSA DI DEREGOLAMENTAZIONE

- Le tariffe ridotte
- Migliore qualità del servizio
- La diversificazione dei servizi offerti
- Le aree di servizio estese, in particolare per i quartieri a basso reddito
- Possibilità di esito positivo o negativo sulla base di abilità individuali
- Amministrazione del settore sarà più facile e meno costoso

LA REALTA 'DELLA DEREGOLAMENTAZIONE TAXICAB

- Le tariffe saltare drammaticamente, una media del 29% nel primo anno, tra il 60% e il 70% nei primi tre anni, e nel tempo le tariffe restano superiori ai tassi di altre città comparabili di taxi
- La qualità del servizio peggiora - i veicoli più vecchi, rifiuti breve viaggio, in calo servizio di prossimità, sovraffollamento presso l'aeroporto e gli altri generatori di viaggio importanti come alberghi del centro
- Non vi è praticamente alcuna diversificazione dei servizi offerti
- Non vi è praticamente alcun ampliamento dell'area di servizio
- Non vi è alcuna possibilità di successo quando è attuato un piano che ha dimostrato oltre ogni ragionevole dubbio di danneggiare il servizio ai passeggeri, ridurre gli investimenti nelle infrastrutture dei servizi da parte delle imprese, e dei driver di forza di lavorare più ore per meno soldi
- i tempi amministrativi e costi aumentare in modo significativo a che fare con l'afflusso di nuovi driver e reclami dei consumatori

REVISIONE DEGLI STUDI SULLE CITTÀ USDOT SPECIFICI CHE DEREGOLATI IN FINE DEGLI ANNI '70 PRIMI ANNI '80

Nel caso in cui tale organismo ritiene che una politica di deregolamentazione che ha dimostrato di fallire nel settore taxi, vorrei presentarvi alcune brevissime citazioni da studi sponsorizzati dal USDOT.

Questi studi sono stati condotti dall'amministrazione Reagan nei primi anni 1980 quando hanno promosso la liberalizzazione taxi per diversi anni fino a quando la politica non è riuscita. A quel tempo, TLPA costò che queste relazioni sono state distorte, come abbiamo sentito i ricercatori hanno lasciato fuori le informazioni chiave per l'industria rendere pubblico il risultato un aspetto migliore di quanto non fosse. Ma, in retrospettiva, le relazioni USDOT confermano l'assoluto fallimento della deregulation nel settore taxi per raggiungere uno dei risultati che promettono deregolamentazione sostenitori.

Queste relazioni sono un po' datate, ma sono l'esito del governo degli Stati Uniti documentata di diverse città chiave che sperimenta deregulation taxi.

- Indianapolis, Indiana
- Seattle, Washington
- San Diego, California
- Phoenix, Arizona

Questa relazione è stata pubblicata dalla USDOT nel mese di aprile del 1984.

Dal momento che i fallimenti di deregolamentazione fine del 1970 e all'inizio del 1980, solo due città relativamente grandi hanno sperimentato con la deregolamentazione taxi. Nel 1994, sia Cincinnati e Indianapolis liberalizzato i settori taxi. Credo che pensare che, a causa di un decennio era passato dopo il fallimento dell'ultimo deregulation taxi, che avrebbero riprovare. Anche se i tempi erano cambiati, i fondamentali del settore taxi e non aveva i risultati non erano diversi. Conducenti di taxi sono diventati aziende di taxi etichettati, ma indipendentemente da quello che li chiamano, lottano per sopravvivere e le città in modo incrementale continuare ad aggiungere i requisiti normativi per portare riportare il settore al punto di partenza, che è pienamente regolamentato.

Posso onestamente dire che a livello nazionale il grande dibattito sulla deregolamentazione taxi è finita. Sì, la questione si pone e alcune città possono ancora implementare di volta in volta, ma sappiamo che cosa sarà il risultato e sappiamo che a lungo termine, le città si reregolano.

CONSIGLIATO CORSO FUTURO PER REGOLAMENTO TAXI

- Più importante discutere il fallimento della deregulation taxi è una discussione di ciò che costituisce il regolamento più efficace taxi corrente.
- Le voci che devono essere affrontati per l'intera comunità di avere un servizio taxi che soddisfa le esigenze di viaggio del pubblico in modo sicuro, comodo, rapido e poco costoso dovrebbe includere:

Sicurezza: requisiti assicurativi, l'applicazione della regolamentazione, le ispezioni del veicolo e limiti di età, sistema richiesto invio automatico

Le tariffe di taxi: tariffa uniforme, tassometro, revisione tariffe

Quantità di Taxi e società di taxi: i limiti al numero di taxi, limiti al numero di imprese di taxi

Quality of Service: branding flotta, gli standard dei driver, gli standard di servizio aziendali, la garanzia della qualità, la dimensione minima della flotta

CONCLUSIONE

Ci sono una varietà di fattori, quali i costi, progressi tecnologici e cambiamenti nelle richieste di servizi che richiedono norme di taxi essere periodicamente messe a punto. Adeguamenti normativi alle tariffe di taxi sono di routine, ma quando si esaminano le modifiche apportate al numero di taxi, i requisiti di sicurezza, norme conducente e / o società di tutti gli standard diventa più preoccupata che non ci saranno vincitori e vinti. Chiedo che invece di cercare di determinare in anticipo chi sono i vincitori e vinti sarà, promuovere norme che migliorano la qualità del servizio che i passeggeri di taxi attuali e futuri riceveranno. Un servizio di qualità richiede investimenti. Finché le aziende esistenti sono disposti e in grado di fare questo investimento ed i passeggeri pagano una tariffa ragionevole, ed i piloti fare una vita ragionevole, allora la comunità è il

vincitore e soltanto gli operatori e conducenti di taxi che non sono disposti a fare la loro giusta parte saranno i perdenti.

Sarò felice di rispondere a tutte le domande che si possono avere riguardo la mia presentazione o l'oggetto di regolamenti di taxi adeguati. Inoltre, è possibile contattarmi in futuro presso l'ufficio TLPA: taxi, Limousine & Paratransit Association, 3200 Torre Oaks Boulevard, Suite 220, Rockville, Maryland 20852, telefono (301) 984-5700, fax (301) 984-5703; o alla mia informazioni di contatto diretto, che è la seguente: (212) 269-4800 ext. 255, fax (212) 269-8200, e-mail

vdizengoff@newyorkblackcarfund.org

REVISIONE DEGLI STUDI SULLE CITTÀ USDOT SPECIFICI CHE DEREGOLATI IN FINE DEGLI ANNI '70 PRIMI ANNI '80 (DETTAGLIATA)

PRIMA PROVA INDIANAPOLIS 'DI DEREGOLAMENTAZIONE TAXICAB ACCADUTO ALLA FINE DEL 1970 "Dopo il primo inverno gli operatori indipendenti hanno scoperto che non aveva soldi per mantenere o riparare i loro veicoli. Assicurazione annullamento comunicazioni ricevute dall'ufficio del controller City aumentato da una a due al mese a circa 150 al mese. Le denunce al Comune sul servizio taxi triplicato. . . il tassista spesso non è stato trovato. . . denunce di servizio erano particolarmente elevato in relazione alle attività aeroporto taxi. Dal punto di vista della City, l'applicazione è diventata un grave problema. . . aggiunto a queste difficoltà è stato riportato un aumento della quantità di reati commessi dai tassisti e degli operatori. Nel 1977 si è scoperto che una ditta di 18 cabine gestiva un giro di droga che era la più grande operazione di questo tipo mai scoperta droga in città. Almeno un giro di prostituzione gestito da un operatore di taxi è stato scoperto. Gli stupri denunciati e il comitato rapine da parte di tassisti, inoltre, è aumentato. " *Questo rapporto è stato pubblicato dal Dipartimento dei Trasporti statunitense nel settembre del 1980*

INDUSTRIA TAXICAB DI SEATTLE È STATO LIBERALIZZATO NEL 1979

"Le tariffe medie per un viaggio in taxi cinque miglia a Seattle è salito circa il 72%. . . ad aprile 1982. . . le innovazioni principali sono state sotto forma di sconti offerti a ripetere, avanzare prenotazione e lungo raggio i clienti, e tassi più alti per il servizio notturno o brevi viaggi. . . operazioni di veterani previsto che i nuovi single-cab società avrebbe "sfiorano la crema" off l'attività dei taxi tradizionali, ottenendo una quota sproporzionata dei viaggi a lungo raggio con l'esclusione di un equilibrato servizio di consegna della città di larghezza. Questo risultato è stato documentato. . . ci sono stati i veicoli 51% in più di maggio 1981 ma ogni veicolo è stato solo fornisce circa il 76% come servizio molto. . . Le tre grandi società di servizi ha rifiutato il 10% delle loro chiamate, mentre gli operatori di flotte indipendenti abbassato del 37%. . . L'età mediana era di veicolo a quattro anni a metà del 1979 e aveva aumentato a sei anni dalla fine del 1981. . . suggerisce che i viaggi dei passeggeri totali sono scesi del 25% tra il 1979 e il 1981. "

Questo rapporto è stato pubblicato dal Dipartimento dei Trasporti statunitense nel maggio del 1983

SFORZO DI SAN DIEGO CON DEREGOLAMENTAZIONE TAXICAB NEL 1979 È STATO PROBABILMENTE LO SFORZO PIÙ BEN CONGEGNATO E DOCUMENTATO IN QUANTO IL USDOT FORNITI A PLURIENNALE ASSISTENZA TECNICA E DOCUMENTAZIONE RISULTATI GRANT PER AIUTARE LO SFORZO.

ANCHE COSÌ, I RISULTATI ERANO GLI STESSI

"La tariffa media per l'esclusivo servizio taxi a San Diego è salito oltre il 60%. . . per un viaggio di 5 miglia [dal] Luglio 1979 ... [to] dicembre 1981. . . ci sono stati i veicoli del 30%, ma ciascun veicolo è stato che forniscono solo 85% come servizio molto al giorno. . . Le principali variazioni dei profili utente taxi osservati nell'arco di tre anni di indagini passeggeri di taxi profilo (PPS) comprendono una più alta incidenza di più abbienti, dei visitatori e taxi meno frequenti trip-makers, una riduzione dei piloti a basso reddito, residenti e giovani e in militari personale. . . Documentazione Città di costi di regolamentazione, ancora incompleti, suggerisce che i costi della regolamentazione annuali sono aumentati del 158%. "

Questo rapporto è stato pubblicato dal Dipartimento dei Trasporti statunitense nel maggio del 1983

INDUSTRIA TAXICAB PHOENIX È STATO LIBERALIZZATO A LIVELLO DEGLI STATI NEL 1982

"Dopo la deregolamentazione, Giallo / Checker aumentato le sue tariffe. . . Ciò rappresenta un incremento del 33% per la media di quattro miglia viaggio. . . l'[aumento delle tariffe] più basso in Phoenix. . . non vi è stata essenzialmente non l'innovazione del servizio. . . patrocinio di taxi è diminuita dopo la deregulation, nonostante il notevole aumento del numero di cabine. . . Il numero di spostamenti dei passeggeri per taxi attivo per giorni era diminuito di circa il 33% per l'intero settore. . . Di conseguenza, la deregolamentazione ha avuto praticamente alcun effetto sugli utenti di automobili e viaggiatori in transito dipendenti. "

Questo rapporto è stato pubblicato dal Dipartimento dei Trasporti statunitense nel mese di aprile del 1984

CONCLUSIONE

Metà degli anni 1980 ha visto la fine delle relazioni USDOT finanziati per studiare deregulation taxi. Dopo diversi tentativi diversi di deregolamentazione fallito, quegli individui che promuovono questo sforzo rivolto la loro attenzione ad altri settori. La ricerca di risultati favorevoli deregolamentazione aveva fallito nel settore taxi.