

TAXI

Officielt medlemsblad for Dansk Taxi Råd

01 - Februar 2017 - 14. årgang



POLITIET KÆMPER MED AT KNALDE UBER

SIDE 06

Ny taxilov bekymrer

Det faglige niveau er i fare med manglende krav om uddannelse ligesom skatteindbetalingen er usikker og så er der behov for smidige overgangsordninger

Side 14

Frygt for skattesnyd i ny lov

Rasmus Prehn, S, frygter at det bliver lettere at snyde i skat og udøve social dumping på taxiområdet, hvis regeringens forslag til ny taxilov bliver vedtaget.

Side 05

Hybridhit til taxibranchen

Toyota tromler ind på taximarkedet med hybridtilbud, hvor vognmændene kan stille den gamle bil og hente en ny hvert andet år uden at tænke på gensalg

Side 10

Taxi Forsikring

Indbygget tryghed til stærke priser

- et sikkert valg for dig og din pengepung



Taxi Forsikring er en skræddersyet
forsikringsløsning til
taxivognmænd

Ordningen er udviklet og bliver løbende
forbedret, i tæt samarbejde med
Dansk Taxi Råd

Få tryghed og overblik over dine erhvervsforsikringer

– gå ind på: **www.Taxiforsikring.dk**
eller ring til Aon direkte og få råd og
vejledning på tlf. **7027 7062**

AON
Empower Results®

Trine Wollenberg,
direktør i Dansk Taxi Råd



Tykkere tegnebog i taxien

Påstanden lyder, at forandring fryder. Men faktum er vel i virkeligheden, at de fleste af os frygter forandring. Vi ved hvad vi har, men ikke hvad vi får. Det gælder i de mest almindelige forhold i livet og det gælder især, når nogen åbner vores pengepung op og kigger ned i den. Og det er jo i virkeligheden det, som politikerne gør, når de arbejder med en ny taxilov. De åbner den enkelte vognmands tegnebog. Det kan være, at ny lovgivning lukker den lige så stille igen, men det kan også være, at et nyt regelsæt vil trække penge ude af pungen. Den frygt er menneskelig og helt forståelig, men den frygt kan også overdøve den lille stemme, der siger, at en ny moderne taxilov faktisk kan sende flere penge ned i pungen. Vi ved det ikke. Vi kender ikke fremtiden og derfor klynger vi os til fortiden og vil hellere bevare det, vi kender bedst.

Men når alt kommer til alt hvad er der så at bevare? Vognmand Kim Grøn fra Kalundborg formulerer det så fint i vox-poppen inde i bladet:

”Der er mange gode ting i forslaget, mange nødvendige forandringer. Det er klart, at jeg hellere havde set det på en anden måde, men når virkeligheden nu er som den er, så kan det ikke være anderledes. Det er nødvendigt at ophæve antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning. Jeg mener, at det giver en større mulighed for taxibetjening på landet. Udviklingen er jo kun gået i én retning og det er nedad. Vi oplever en enorm stor nedgang i antallet af biler, så hvad er det, vi skal bevare med den gamle lov?”

Verden står ikke stille og derfor er vi også nødt til at bevæge os. Overvinde frygten og fatte om forandringen. Udsagnet vidner om, at den bevægelse er i gang i taxibranchen. Vi er på vej mod bedre tider og forhåbentlig en tykkere tegnebog.

Trine Wollenberg
Direktør Dansk Taxi Råd

TAXI ISSN: Tryk: 1903-1300 / Web: 2445-6802

Ansvarshavende redaktør
Trine Wollenberg, Tlf.: 3877 7890

Redaktion
Christina Hammer - journalist, DJ
Tlf.: 3877 7890
Mail: ch@taxi.dk

Annoncer
Horisont Gruppen a/s
Tlf.: 5350 6060
E-mail: pc@horisontgruppen.dk

Lay-out og produktion
Horisont Gruppen a/s
Strandlodsvej 44
2300 København S
Tlf.: 5350 6060

Trykplag
1.822

Abonnement
Pris kr. 200 årlig (8 udgivelser)
Adresseændring o.lign. ring venligst
tlf. 3877 7890.
Officielt medlemsblad for
Dansk Taxi Råd

Medlem af:



DANSK TAXI RÅD

Valhøjs Allé 126
2610 Rødovre
Tlf.: 3877 7890, Fax: 3871 7891
Mail: dtr@taxi.dk
Mandag-fredag kl. 9-15

Formand
John Lindbom

Direktør
Trine Wollenberg, mobil: 2222 2205

Movia stikprøver Flex-kontrakter

I 2015 afsagde Højesteret dom i den såkaldte Færch-sag også kaldet NORTRA-dommen. Der har særligt siden NORTRA-dommen kunne spores en stigende bekymring for prisudviklingen i trafik-selskabernes Flextrafik-ordninger, hvor øget priskonkurrence og faldende priser har skabt næring til mistanke om, at chaufførernes arbejdsforhold og lønningsniveau ligger under det overenskomst-fastsatte niveau.

Movias bestyrelsen har derfor besluttet, at trafikselskabet skal øge kontrollen med overholdelse af overenskomstforhold i Movias Flextrafik-kontrakter. Kontrollen indebærer, at der føres kontrol med vognmandsvirksomheder med mere end en vogn, som har fået tildelt kontrakt. Kontrollen gennemføres som en stikprøvekontrol, men kan også gennemføres på baggrund af konkret mistanke. Movia ønsker at nedsætte et kontrolpanel bestående af de relevante arbejdsmarkedsparter til at gennemføre den faglige vurdering af overholdelse af overenskomstforhold. Parterne er allerede inviteret til at deltage i samarbejdet.

Movia vil udover modellen for kontrol fortsat have et link på sin hjemmeside, hvor der kan indgives anmeldelse om overtrædelse af overenskomstvilkår.

.....



Flextur tilbage i byzonen

Ringsted åbner igen for at borgere kan tage en flextur i byzonen

Begrænsningen på Flextur i byzonerne i Ringsted og Benløse, der blev indført i februar sidste år, er blevet ophævet. Det viste sig, at begrænsningen primært ramte svagtseende og andre grupper med særlige behov, der i stedet fik visiteret kørsel fra kommunen. Det forklarer formand for Klima- og Miljøudvalget i Ringsted Kommune, Klaus Hansen, Venstre.

"De intentioner vi havde for begrænsningen gav ingen mening, da de ramte en gruppe af svagtseende. De kom i klemme, fordi de ikke længere kunne tage en flextur og derfor kom de ind i handicapordningen omkring kørsel. I det hele taget blev flere visiteret til kørsel som følge af begrænsningen", siger Klaus Hansen.

Det var en kortlægning af Flextur, der viste at en fjerdedel af flexturene blev kørt indenfor adresser i byzonen i Ringsted og Benløse, der førte til begrænsningen sidste år. Udvalgsformanden slår fast, at flextur aldrig har været tænkt som en billig konkurrent til taxi og det er da også den politiske vurdering, at det ikke er kommet Ringsted Taxa til gode, at der blev lukket for Flextur i byzonen.

"Det har efter vores vurdering ikke flyttet noget. Vi har prøvet forsøget af og adgangen til en billig taxi har ikke været problemet. Dem, der bruger flextur, har haft et reelt behov og der har så været det sammenfald, at de bor indenfor bygrænsen", siger Klaus Hansen, der af samme grund heller ikke forventer en eksplosion i antallet af ture, nu hvor det igen er muligt at køre til og fra adresser i byzonen i Ringsted og Benløse.



Uddelte tilladelser ulovligt

Statsforvaltningen har nu sat et punktum i en sag fra 2014, hvor Holstebro Kommune uddelte tre tilladelser til Vinderup Taxi uden at slå tilladelserne op først. Dansk Taxi Råd skrev dengang til Holstebro Kommune, at kommunen handlede i strid med reglerne, og at taxitilladelser ikke kan deles ud uden forudgående opslag af de ledige tilladelser. Kommunen henviste dengang til, at tilladelserne havde været slået ledige et halvt år før og ingen havde ansøgt dengang, hvorefter kommunen mente, at de bare sidenhen kunne uddele tilladelserne. En vognmand i Holstebro Taxi gik herefter videre med sagen i Statsforvaltningen, der altså nu har givet ham medhold i klagen over Holstebro Kommune.

Vognmanden ville gerne selv have søgt de ledige tilladelser og vil derfor nu anlægge en erstatningssag mod Holstebro Kommune, der lover, at de fremadrettet vil stramme op på administrationen af taxitilladelserne.

"Vi skal have strammet op, og vi skal have mere styr på hvordan vi fremover annoncerer med ledige taxibevillinger. Vi har lavet en fejl i teknisk udvalg og i forvaltningen, og det må vi gøre bedre i fremtiden", siger Gubber Kristensen, formand for teknisk udvalg i Holstebro Kommune til Dagbladet Holstebro-Struer.

Fælles indsats for landtaxier

Regeringens udspil til en ny taxilov bekymrer formand for Landdistrikternes Fællesråd Steffen Damsgaard. Han frygter, at der bliver endnu længere mellem taxierne i landdistrikterne og at taxien nogle steder helt vil forsvinde.

"Jeg er meget bekymret over, at man vil lempe kravene til det geografiske dækningsområde. Det vil i sidste ende gå ud over de borgere i landdistrikterne der ikke er mobile, herunder i særdeleshed de ældre. Vi kan ikke acceptere, at regeringen åbner op for at lempe taxiloven i en sådan grad, at det kan give udfordringer i forhold til at sikre taxidækning uden for de største byer", siger Steffen Damsgaard.

Også i Dansk Taxi Råd er man opmærksom på problematikken med en ordentlig taxibetjening i landområderne og derfor har Dansk Taxi Råd holdt møde med Landdistrikternes Fællesråd for at drøfte udfordringerne og i fællesskab komme frem til løsninger, så det fortsat vil være muligt at køre med taxier i de tyndere befolkede dele af landet.

"Det er vigtigt, at ny taxilov ikke kun har byen i fokus, men også forholder sig til de udfordringer, der er på landet. Taxiloven regulerer taxierne i hele Danmark og dermed også i landdistrikterne. Det er vigtigt, at vi finder gode løsninger, så der fortsat er taxier i hele Danmark", siger Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd.

Udsigt til skattesnyd i ny taxilov



Transportministeriet var klar til at skrive en ny taxilov igennem. Politikerne havde stort set lagt sidste hånd på en politisk aftale om en moderne og historisk liberal taxilov uden skattesnyd og social dumping. Og så kom der en ny regering. Hans Christian Schmidts taxilov blev slået hjem og Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance er nu i spidsen for gennemførelsen af en ny lov. Og det har ifølge Rasmus Prehn, transportordfører for Socialdemokraterne udviklet sig til en omgang superliberalistisk spøg og skæmt og noget langt

mindre morsomt – nemlig udsigten til skattesnyd.

"Det er lykkedes Liberal Alliance at få skrevet en passage ind i det nye regeeringsgrundlag, der reelt set betyder, at det skal være lettere at snyde i skat og udøve social dumping på taxiområdet. En politik, der ligger så langt fra det politiske flertal på Christiansborg, at forhandlingerne nu på det nærmeste er gået i stå", skriver ordføreren i et indlæg i Altingets taxidebat.

Ordføreren peger på, at transportminister Ole Birk Olesen kunne have valgt at opløfte sin forgængers forslag til lov.

"Så havde branchen fået den lov, de ønskede sig. Landets mange taxikunder kunne have fået en taxi, når de ønskede sig den – med bedre service i mere miljørigtige og grønne taxier. Og staten kunne have sikret sig, at der blev betalt skat af indtægterne på taxiområdet. I stedet har den nye transportminister valgt at benytte møderne i taxiforligskredsen til en arena for superliberalistisk spøg og skæmt. Så hvor en realistisk politisk aftale kunne være indgået, vælger Ole Birk Olesen i stedet at spy liberalistisk ild og gå på konfliktskabende glasskår", konkluderer Prehn i indlægget, der appellerer til, at Ole Birk Olesen melder sig ind i realpolitikken.

"Borgerne fortjener en mere moderne taxilovgivning, branchen fortjener en afklaring og mere moderne vilkår. Og vi skatteydere fortjener, at regeringen ikke endnu en gang undergraver det danske skattesystem, men sikrer, at alle bidrager solidarisk", fastslår Rasmus Prehn.

NORDENS MEST ANVENDETE TAXI APP



FROGNE STÅR BAG...

...den mest anvendte taxi-bestillings app i Norden. Førende centraler i Danmark, Sverige, Norge og Island tilbyder deres taxikunder integreret app bestilling, som en del af deres kundevenlige og sikre bestillingsmuligheder.

Nøglen til lønsom og omkostningseffektiv taxidrift er intelligent og integreret udnyttelse af moderne teknologi.

Gå i dialog med os, hvis du vil udvikle en strategi, som giver dig værktøjer ved hånden, der kan automatisere og effektivisere drift og kundeoplevelser.



Boka taxi, DanTaxi, 4x48 TaxiNord, Esbjerg Taxa, Herning Taxa, Ikast Taxa, Varde Taxa, Taxa Fyn, Hreyfill Taxi.

Uber-biler skal på fersk gerning

Midt i et hav af bundne opgaver skal politiet slå ned på Uber, der helst skal snappes med kunder i bilen, da de er beviset for den ulovlige kørsel – og den finder primært sted i weekenden, når politiet har mest at se til. Med andre ord – det er ikke nogen nem opgave at stoppe Uber. TAXI har talt med Københavns Politi

Det er torsdag aften omkring midnat i indre by. En mand parkerer sin bil tæt på taxi-holdepladserne ved Rådhuspladsen i København. Hans telefon lyser op fra sin plads i forruden. Han ringer op og kommunikerer. Kort tid efter kommer en ung pige løbende hen over Rådhuspladsen. Hun hopper ind i bilen og de kører væk. En taxi sætter efter. Det ligner en klassisk Uber-tur. Ulovlig taxikørsel. Men i bilen sidder politiinspektør og leder af færdselsafdelingen ved Københavns Politi, Steen Søder, der lige har hentet sin datter.

Troværdige anmeldelser

Trafikbilledet kan ligne ét og være noget helt andet og det er generelt en af de store udfordringer for politiet i forhold til at komme efter Uber. Det forklarer sektionsleder og vicepolitiinspektør ved Københavns Politi, Allan Teddy Wadsworth-Hansen.

"Det er politiets opgave at skaffe beviser og det kræver, at vi kan standse køretøjet og så at sige snuppe føreren og passageren på fersk gerning. Hvis passageren er væk, så er beviset væk og så er det stort set umuligt at løfte sagen. Derfor skal Uber-biler gribes på fersk gerning", siger Allan Teddy Wadsworth-Hansen.

Vicepolitiinspektøren beder om skarpe observationer og tålmodighed i forhold til de anmeldelser, som taxichauffører ringer ind til politiet.

"Det er helt nødvendigt med gode observationer i forhold til en anmeldelse. Det er registreringsnummer på bilen, køretøjets farve, tid og sted og i hvilken retning, bilen er kørt. Vi vil gerne hjælpe, når vi kan, men vi vil ikke køre efter alt for mange, der faktisk ikke er en Uber-bil og derfor skal det være konstaterede forhold. Det er ikke nok at ringe til politiet og anmelde, at en civil bil samler op eller sætter af i lufthavnen. Hvis taxichaufførerne skal bevare troværdigheden i anmeldelserne, så skal der være kød på dem. Hvis vi oplever for mange tilfældige anmeldelser, så daler troværdigheden omkring anmeldelserne og det hjælper hverken taxibranchen eller politiet. Politiet vil altid vurdere en anmeldelse og konstatere, om der er nok i den, men er der for mange af de samme anmeldelser uden reelt indhold, så er der en risiko for, at de ikke bliver taget alvorligt", forklarer Allan Teddy Wadsworth-Hansen.

En af de gode anmeldelser blev ringet ind til politiet fredag den 13. januar, hvor en formodet Uber-bil kørte



tages g

"Ja, vi gør noget ved Uber. På et niveau som taxibranchen kunne tænke sig? Nej. Men vi er nødt til at holde det op mod vores primære formål og det er at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Når det er sagt, så vil jeg understrege, at det er ulovligt at køre Uber-kørsel og politiet skriver sagerne, når vi får fat i dem", siger Allan Teddy Wadsworth-Hansen fra Københavns Politi.



Uber på deleøkonomisk liste

Den piratdømte taxitjeneste Uber har fundet vej til Erhvervsministeriets liste over såkaldt deleøkonomiske tjenester, der kategoriserer Uber som samkørsel. Det er sket i forbindelse med, at ministeriet har kortlagt platformsoekonomien i Danmark og samlet de mange forskellige tilbud indenfor blandt andet serviceses, fysiske ting og altså også transport. I den seneste dom mod en Uber-chauffør i Københavns Byret, argumenterede han for, at han netop havde udført samkørsel, da han samlede en kunde op i sin private bil og kørte hen på en adresse efter kundens ønske. Byretten mente ikke, der kunne være tale om samkørsel og kategoriserede kørslen som kørsel i strid med taxiloven og dømte Uber-chaufføren til en bøde på 3.500 kroner.

Dansk Taxi Råd har rettet henvendelse til Erhvervsministeriet og gjort ministeriet opmærksom på, at deres kategorisering af Uber som samkørsel strider mod både Københavns Byret og Østre Landsrets domme på området.

"Det er problematisk, at et ministerium ikke har føling med den virkelige verden og helt aktuelle domme på området. Det havde været naturligt, at erhvervsministeriet havde talt med transportministeriet og derigennem fået klarhed over hvad, lovgivningen er i Danmark", siger direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

Pladerne klippet

Den tidligere skatteminister Ole Stavad, Socialdemokraterne, har da været ude på sin side på Facebook og kritisere, at erhvervsminister Brian Mikkelsen på TV2 News havde kaldt Uber en deleøkonomisk tjeneste.

"Det er beskæmmende på TV2 News at høre den konservative erhvervsminister Brian Mikkelsen bruge UBER som et eksempel på deleøkonomi. Domstolene har tværtimod klart og utvetydigt afgjort, der er tale om ulovlig kørsel som PIRAT-TAXI. Det har intet med "deleøkonomi" at gøre. Det er uhørt en minister ikke anerkender klare afgørelser hos domstolene og udtaler sig direkte i strid med dansk lovgivning", skriver Ole Stavad.

Yderligere kom det frem midt i januar, at politiet har klippet den første nummerplade på en Uber-bil, da den for anden gang blev standet af politiet.

Ifølge Fagbladet 3F har justitsminister Søren Pape Poulsen, partifælle med erhvervsminister Brian Mikkelsen, oplyst i et svar til socialdemokraten Mattias Tesfaye, at Københavns Politi har udarbejdet et såkaldt action-card til brug for behandling af Uber-sager. I denne vejledning fremgår det, at den standsede chauffør skal gøres bekendt med, at nummerpladerne på hans bil bliver klippet, hvis han igen anvender sin privatbil til ulovlig taxikørsel.



fra lufthavnen i Kastrup og sydpå ad motorvejen.

"Vi havde en motorcykelbetjent ude på motorvejen og han fik standset bilen og konstaterede, at det var anden gang, føreren blev stoppet, og derfor klippede han pladerne. Der var vi heldige. Men når vi beder om tålmodighed, så er der flere grunde. Når vi får en anmeldelse med hold i, kan vi vælge at efterlyse køretøjet, så skal der være en ledig patrulje, som kan køre ud efter bilen, men de skal måske lige gøre en anden opgave færdig eller køre 3-4 minutter ud efter bilen – så kan den nå at forsvinde eller sætte passageren af. Fordi vi ikke fanger dem, så er det ikke ensbetydende med, at vi ikke har forsvundet. Vi gør mange ting, men vi lykkes måske ikke altid, men det er ikke det samme, som at vi intet gør", fastslår Allan Teddy Wadsworth-Hansen.

Ingen razzia

Indstillingen fra politiet er klar. Pladerne bliver klippet anden gang, tredje gang og fortsætter Uber-chaufføren med bare at betale for et nyt sæt plader og køre videre, så er politiet opmærksom på at tage kontakt til anklagemyndigheden for at undersøge mulighederne for at gribe yderligere ind.

Efter dommene i Østre Landsret har politiet rettet sagsbehandlingen til og udarbejdet et actioncard, der beskriver hvilken sagsbehandling og hvilke beviser, der skal være til stede for at bringe sagen videre. Actioncardet er cleareret af med anklagemyndigheden og sikrer altså, sagsbehandlingen foregår rigtigt, så den ikke er forgæves.

Taxichauffører har gentagne gange kritiseret, at politiet kun stopper Uber-biler i rutinekontroller og i stedet efterlyst en målrettet indsats mod Uber i form af razziaer. Men det kommer ikke til at ske og forklaringen er hverken uvilje eller de mere kulørte konspiratoriske teorier om politisk indblanding eller ordrer ovenfra om at frede Uber.

"Vi skal hele tiden vurdere prioriteterne. Vi har nogle operative opgaver som følge af et forhøjet terrorberedskab. Så er der nogle bundne opgaver, som ligger i hele formålet med færdselsafdelingen. Helt overordnet er det vores opgave at sørge for færre dræbte og tilskadekomne i trafikken. Vi arbejder meget analytisk og analyserne ligger til grund for hvilke lovovertrædelser, vi skal sætte ind overfor. Og der dukker Uber bare ikke op øverst på

listen, fordi Uber ikke fører til tilskadekomne. Vi skal skabe mest mulig trafiksikkerhed for pengene og derfor er der ingen razzia mod Uber. Hvis man skal have gode resultater gennem razzia, så

“

Opgaver af hastende karakter sker ofte fredag og lørdag nat og falder dermed sammen med Uber-kørslen, hvor den er mest udbredt. Men gadevold og knivstikkeri, hvor der er større værdier og menneskeliv på spil, vil altid blive prioriteret først. Konsekvensen er desværre, at der så sker mindre på Uber-området.

skal den gentages og så skal vi afsætte en mængde ressourcer over en periode. Det giver sig selv, at razzia mod Uber ikke ligger særligt højt på listen, når det er en ufarlig lovovertrædelse der giver en

bøde", forklarer Allan Teddy Wadsworth-Hansen.

Der kommer endnu en udfordring i forhold til at slå ned på Uber, ud over de bundne opgaver, der lægger beslag på politiets ressourcer og den vanskelige opgave med at gribe Uber-chaufførerne på fersk gerning. Uber-bilerne er mest synlige i gadebilledet fredag og lørdag nat – præcis samme tidsrum, hvor politiet har mest travlt med deres kerneopgaver.

Fælles travlhed

"Opgaver af hastende karakter sker ofte fredag og lørdag nat og falder dermed sammen med Uber-kørslen, hvor den er mest udbredt. Men gadevold og knivstikkeri, hvor der er større værdier og menneskeliv på spil, vil altid blive prioriteret først. Konsekvensen er desværre, at der så sker mindre på Uber-området", siger Allan Teddy Wadsworth-Hansen, der sagtens forstår taxichaufførernes frustrationer.

"Vi forstår godt, at det virker som en rød klud for taxibranchen, men det er ikke chaufførerne, der skal løse problemerne på gaden. Vi har forståelsen for, at det skaber frustrationer i bran-

chen, men det er politiets opgave at løse de problemer og det gør vi også. Men igen – hvis vi får oplysninger om, at det vrirler med lommetyve i byen og der bliver måske begået røveri på gaden, så nytter det ikke noget, at vi skriver Uber-biler, mens der er risiko for, at folk kommer til skade”, siger Allan Teddy Wadsworth-Hansen.

Ophedet debat

Datatræk fra politiet viser, at der er 126 sigtede personer i 2015 og 2016 og seks sigtede indtil videre i 2017. Der skelnes mellem sigtede personer og antal sigtelser. Typisk sigtes den enkelte person for tre lovovertrædelser – altså tre sigtelser på den samme person. Det er typisk overtrædelse af taxiloven, fordi der er kørt uden tilladelse, så er de særlige krav til taxier ikke opfyldt og endelig er der manglende erhvervskørekort. Enkelte sigtede har erhvervskørekort og så sigtes de kun for to overtrædelser.

Ligesom antallet af sigtede jævnligt opdateres i medierne, så er debatten om Uber stadig ophedet. Det påvirker dog ikke politiets arbejde, at der er så stor politisk bevågenhed på emnet.

”Vi har nogle politiske parametre, som vi arbejder efter. Frem mod 2020 skal vi nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Ud over de store menneskelige konsekvenser ved et alvorligt trafikuheld, viser analyser, at et uheld i gennemsnit koster 4,6 millioner kroner og at der er 30 milliarder kroner i besparelser, hvis antallet halveres i 2020 i forhold til 2010. Det er rettesnoren for vores arbejde i færdselsafdelingen. Der er også en national strategi på færdselsområdet, som vi følger og disse politiske parametre er ikke ændret, selv om der foregår en ophedet debat. Der er intet datagrundlag, der peger på, at Uber forringer trafikikkerheden, derfor er der heller ikke noget, der peger i retning af, at vi skal øge indsatsen mod Uber eller håndtere det anderledes,

end vi gør”, siger Allan Teddy Wadsworth-Hansen, der dog erkender, at politiet tager de politiske strømninger til efterretning uden det dog giver anledning til forandring i deres arbejde.

”Nogle strømninger lægger et krav på os om, at vi skal gøre mere og forklare hvad vi egentlig foretager os. Taxichaufførerne vil gerne have, at vi skriver flere Uber-biler. Men politiet forholder sig analytisk til arbejdet og reagerer ikke på en følelsesmæssig stemning. Jeg ved godt, at det er taxichaufførernes levebrød der er på spil, men når det er sagt, så er der altså mere livsværdi i at undgå et trafikuheld og det giver bare mere mening at redde et menneskeliv end at skrive en Uber-bil”, siger Allan Teddy Wadsworth-Hansen

Undgå lovbrud

Omkring de konfrontationer, der kan opstå mellem Uber-chauffører og taxichauffører på gaden, så er budskabet fra politiet klokkeklart.

”Der er intet, der retfærdiggør, at taxier laver lovbrud for at standse eller forfølge en Uber-bil. Det er ikke i orden at køre over for rødt eller køre for stærkt, fordi man skal stoppe eller følge efter en Uber-bil. Det kan aldrig retfærdiggøres, så lad være med det. Hvis taxichaufførerne gør det, så må de forvente, at vi kommer efter dem”, advarer Allan Teddy Wadsworth-Hansen, der svarer lige så klokkeklart på spørgsmålet, om politiet gør noget ved Uber.

”Ja, vi gør noget ved Uber. På et niveau som taxibranchen kunne tænke sig? Nej. Men vi er nødt til at holde det op mod vores primære formål og det er at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Når det er sagt, så vil jeg understrege, at det er ulovligt at køre Uber-kørsel og politiet skriver sagerne, når vi får fat i dem”, siger Allan Teddy Wadsworth-Hansen.

Tekst: Christina Hammer

Chauffører skal fælde Uber

Straffesagen mod Uber for medvirken til ulovlig taxikørsel afhænger af to vidner – nemlig to chauffører, der i november 2015 og i januar og februar 2016 har udført kørsel for Uber via selskabets app. Det er formentlig de chauffører, der er dømt i Østre Landsret for ulovlig taxikørsel, som Anklagemyndigheden har valgt at bygge sagen mod Uber op omkring.

Af anklageskriftet fremgår det, at Uber er tiltalt efter taxiloven § 16, stk. 3 ved at have medvirket til chaufførens udførelse af erhvervsmæssig personbefordring i Danmark i Københavnsområdet uden tilladelse, i personbil, der ikke var godkendt og registreret til taxikørsel, idet tiltalte havde stillet en internetapplikation til rådighed for chaufføren, hvorigennem han kom i kontakt med kunden til de nævnte kørsler, der via smartphone havde bestilt bil med fører, og således at betaling for turene skulle ske direkte via kundens kreditkort til tiltalte, der efterfølgende udbetalte 80 procent af det indtjente til chaufføren.

Anklagemyndigheden rejser altså tiltale mod Uber på baggrund af et medvirkeansvar og ikke for manglende tilladelse til at drive bestillingskontor.

Sagen behandles i Københavns Byret den 24. april 2016 og der er afsat yderligere en dag til sagens behandling den 27. april.

Døm Uber og taxi lige hårdt

Det er helt urimeligt, at der er forskel på den straf, man får, når man kører ulovlig pirattaxikørsel for Uber overfor den straf en taxichauffør risikerer, hvis han eksempelvis glemmer at udfylde kørebogen eller ikke får fornyet sit førerkort til tiden. Det mener direktøren i Dansk Taxi Råd. Netop fornyelse af førerkort er omdrejningspunktet i en sag, hvor er chauffør og hans vognmand fra et københavnsk taxiselskab risikerer bøde og konfiskation på 648.000 kroner, fordi chaufføren i en periode hen over 111 arbejdsdage har kørt med et udløbet erhvervskørekort og førerkort, der skal fornyes hvert femte år.

Dansk Taxi Råd har kendskab til en række sager, hvor vognmænd har fået konfiskeret deres indtjening og desuden er straffet med betydelige bøder.

”Der skal selvfølgelig være orden i både erhvervskørekort og førerkort, men det er altså simple ting, som man straffer ganske voldsomt. Der er ikke rimeligt, at en taxichauffør skal straffes så hårdt, mens Uber-chauffører, der kører helt igennem ulovligt, får bøder på få tusinde kroner”, siger Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd.

Dansk politi har fået en række væsentlige oplysninger fra de hollandske skattemyndigheder om blandt andet antallet af ture udført af de danske Uber-chauffører og den omsætning, de har haft fra den ulovlige kørsel. Det er Trine Wollenbergs forventning, at politiet med den ny detaljerede indsigt kommer efter Uber-chaufførerne.

”Det er helt oplagt, at der skal ske en konfiskation af omsætningen hos Uber-chaufførerne. De kan ikke bare nøjes med en bøde. Der må dømmes lige hårdt og efter samme principper”, siger Trine Wollenberg.



Toyota hybrid-hitter i taxibranchen

Toyota tromler ind på taximarkedet med hybridtilbud, hvor vognmændene kan stille den gamle bil og hente en ny hvert andet år uden at tænke på gen-salg og restværdier

Diesel har i mange år været synonymt med driftssikkerhed og langt på litem i taxibranchen. Fra politisk hold har man derimod set dieselmotorerne som lidt af en dræber for lokalmiljøet og både Københavns Kommune og Region Hovedstaden ser helst taxiflåden flyttet over på el eller brint. Det blev blandt andet diskuteret på et taxiseminar under klimatopmødet i Københavns Kommune sidste år. Men skridtet med at flytte de knap

2000 biler over på grøn energi er simpelthen for stort og derfor vil Toyota nu bygge bro med en hybridstrategi, der skal sende flere hybridbiler på gaden som taxier.

”Flere og flere storbyer lukker af for dieselmotorer og i fremtiden vil det være svært at komme af med sin dieselmotor. Kommuner og regioner har fokus på, at taxierne skal være grønnere. Samtidig så vi en åbning i markedet med de ændrede frikørselsregler, hvor vogn-

mændene gerne vil købe billigere. Historisk set har mange taxivognmænd kunne tjene penge ved salg af den frikørte taxi. I forbindelse med at frikørselsreglerne er faldet væk, lytter vi os til, at dette ikke længere er tilfældet, men at der nu skal tjenes penge i driften, forklarer Toyota Danmarks Maria Gaarde, der står i spidsen for den store hybrid-satsning på taximarkedet.

Hybridkonceptet ruller ud over landet fra marts og det er ikke kun borgerne i

byerne, der kan få glæde af renere luft. Der er også gevinster til vognmanden, mener man hos Toyota.

"Vores stærkeste produkt er hybridbiler og de er som skabt til taxikørsel, der netop har et mønster med mange opbremsninger under bykørsel, hvilket genoplader batteriet. Dermed får man som taxi langt mere ud af batteriet, fordi det hele tiden genoplades af bremseenergien", forklarer Maria Gaarde.

Forbedret drivlinegaranti

I slutningen af oktober sidste år inviterede Toyota 12 vognmænd ind i hovedkvarteret på Dynamovej i København for at høre, hvordan vognmændene ser på mulighederne for at skifte fra konventionel dieselmotor til hybrid.

"Vi udspurgte vognmændene om deres vaner og kørselsmønstre og hvad deres behov egentlig er. Det er vel i virkeligheden Toyota-metoden, hvor vi går direkte til kilden selv. Tilbagemeldingerne var, at vores drivlinegaranti var for dyr og derfor ikke konkurrencedygtig. Det har vi ændret og lagt drivlinegarantien ind i de to år og de 200.000 km", siger Maria Gaarde.

Vognmændene pegede også på, at det er svært at gensælge de brugte taxier og derfor har Toyota skabt et

koncept omkring operationel leasing, hvor Toyota står på mål for restværdien i bilen.

"Vi tilbyder operationel leasing, hvor vognmændene kan stille den gamle og hente en ny bil hvert andet år. Vi tilbyder taxivognmænd en garanteret restværdi på deres taxier. Det giver vognmanden en økonomisk tryghed for, hvad bilen er værd, når leasingaftalen udløber. Vognmanden får dermed mulighed for udelukkende at fokusere på driften af sin forretning", forklarer Maria Gaarde.

Forbedret serviceside

Også på servicesiden har Toyota forsøgt at gøre sig attraktive overfor taxivognmændene og de særlige behov, der er for hurtig reparation, hvis uheldet er ude.

"Vi har en servicepris inkluderet i leasingaftalen, men vi har eksempelvis valgt at pille bremsene ud. Det er ikke nødvendigt at skifte bremseså ofte på en hybridbil – vi har eksempler på vognmænd, der har kørt over 160.000 km i deres Toyota hybridbil uden at skulle skifte bremses – og derfor er der ingen grund til at vognmanden som udgangspunkt skal betale for noget, der ikke er behov for. Toyota har også bygget et system op med en dedikeret værkfører, der vil tage sig af

taxierne og levere ekspres-service på tidspunkter, hvor vognmændene ikke har så meget at lave – typisk formiddage i begyndelsen af ugen", siger Maria Gaarde.

Hun har sammen med resten af teamet omkring hybridtaxikonceptet oplevet vognmændene som meget imødekommende og nysgerrige.

"Det har været meget positivt at udvikle det her koncept på baggrund af vognmændenes erfaringer. De har været utroligt positive og de ville meget gerne dele ud af deres erfaringer. Det er vigtigt for os, at vi har strikket det rigtige tilbud sammen til vognmændene og taget højde for den virkelighed, de arbejder i. Vi har været omkring mange emner og nede i detaljer. Der er jo nogle indgroede vaner omkring bilkøb og mærker i taxibranchen. Vi har talt omkring det med, at vognmændene har brug for at være attraktive overfor chaufførerne, så de har lyst til at arbejde i netop deres forretning. Det med at man kun vil køre særlige mærker er på retur og flere vognmænd skønnede, at det helt dør ud, fordi der først og fremmest er fokus på økonomien og driften, og der kan vi levere", siger Maria Gaarde.

Tekst: Christina Hammer

Sig hej til din hybrid

Toyota inviterer taxivognmændene til at se nærmere på de forskellige hybridmodeller. Det sker hen over 12 formiddage hos forhandlere over hele landet. På oversigten kan du finde tid og sted, der passer dig bedst. Hos forhandlerne står de klar til at fortælle mere om fordelene ved at vælge en hybridbil til taxikørsel og I kan diskutere leasing, priser og meget mere.

Husk at tilmelde dig hos taxirådgiveren ved at ringe til ham på nummeret i oversigten – så byder han på frokost.

By	Dato	Sted	Taxi rådgiver	Telefon
Aalborg	27. marts kl. 11	Frederikstadvej 7, Aalborg	Anders Gren	41718154
Aarhus N.	20. marts kl. 11	Grenåvej 465, 8250 Egå	Morten Rysz	87471207
Frederica	7. marts kl. 11	Vejlevej 117, Fredericia	Jan Schott	76227008
Kolding	20. marts kl. 11	Ambolten 5, Kolding	Michael Christensen	29402499
Esbjerg	13. marts kl. 18	Esbjerg taxi central	Patrick Madsen	23838290
Aabenraa	28. marts kl. 11	Flensborgvej 174, Aabenraa	Michael Bøgeskov	29259169
Kbh. N	21. marts kl. 11	Tagensvej 148 - 150, Kbh. N.	Michael Zschau	22748118
Valby	6. marts kl. 11	Gammel Køge Landevej 127, Valby	Robert Nørbæk	36197011
Nivå	14. marts kl. 11	Niverød Erhvervspark 2, Nivå	Jesper Blædel-Hastrup	49184410
Hjørring	22. marts kl. 11	A F Heidemanns Vej 2, Hjørring	Niels Pedersen	51674655
Viborg	15. marts kl. 11	Gl. Skivevej 80, Viborg	Morten Lihn	20142322
Holstebro	29. marts kl. 11	Bastrupgårdvej 1, Holstebro	Flemming Madsen	20441199
Vejle	5. april kl. 11	Haderslevvej 1, 7100 Vejle	Frank Jensen	23349281

Hybridbilens hvem-hvad-hvor

Hvad betyder hybrid og hvilke fordele kommer der af denne krydsning? Få svar i den lille guide om hybridbiler

Hvad er en hybridbil?

Udtrykket "hybrid" kommer af latin hybrid og betyder på dansk krydsning eller blanding. Hos Toyota betyder hybrid samarbejdet mellem de to motorer: Den konventionelle benzinmotor og elmotor. En hybridbil fra Toyota kombinerer nemlig en benzinmotor med en elmotor. Bilen vælger helt automatisk, hvornår den skal benytte elmotoren eller benzinmotoren eller en kombination af begge.

Hvordan lader man den op?

Man skal aldrig oplade bilen. Det sørger den selv for under kørslen og ved bremsning, hvor bremseenergien opsamles og lagres på hybridbatteriet.

Har en hybridbil automatgear?

En hybridbil fra Toyota har altid trinløst automatgear. Det gør kørslen behagelig, smidig og effektiv.

Hvorfor er en hybridbil mere miljøvenlig?

Udledningen af kvælstoffer (NOx) fra en hybridbil er 15 til 30 gange mindre end fra en dieselmotor. NOx har direkte og indirekte påvirkning på menneskers sundhed. Desuden har hybridbiler et lavt benzinforbrug, hvilket giver mindre udslip. Alle Toyotas hybridbiler udleder typisk mindre CO₂ end sammenlignelige dieslbiler og altid mindre end sammenlignelige benzinbiler.

Hvor langt kører den?

Der er ingen grund til at bekymre sig om, hvor langt man kan køre i en Toyota Hybrid. Man skal jo ikke oplade en hybridbil. Bare der er benzin i tanken, kan man køre som i en benzin- eller dieslbil. Batteriet oplades automatisk ved hjælp af den producerede kinetiske energi fra bremsning og under kørsel.

Hvorfor er der lavere omkostninger?

En hybridbil fra Toyota har lave driftsomkostninger – både når det kommer til brændstof og ejerafgift men også på vedligeholdelse. En hybridbil har færre sliddele og slides mindre end en dieslbil. Bremses og motor bliver for eksempel ikke belastet på samme måde, ligesom der heller ikke er nogen kobling eller friktionsdele i gearkassen. Et tysk studie foretaget af Tex-RMI viser, at en Toyota hybrid er en økonomisk bil. Hybridbil-ejere kan opnå markante besparelser på vedligeholdelse sammenlignet med dieslbil-ejere. I undersøgelsen blev Toyota Auris Hybrid testet. Konklusionen er, at efter bare tre år kan Auris Hybrid-ejere spare omtrent 2.250 kroner på vedligeholdelse sammenlignet med dieslbil-ejere. Batteriet i hybridbilen skal heller ikke udskiftes, da det er designet til at holde hele bilens levetid, ligesom ejerafgifterne altid er helt i bund med 310 kr. halvårligt.

Holder den?

Toyota har forsket og udviklet hybridteknologien siden 1960'erne og solgt over 10 millioner hybridbiler på verdensplan siden introduktionen af verdens første masseproducerede hybridbil, Toyota Prius, i 1997. De pålidelige hybridbiler har været på vejene i to årtier nu og skiller sig altid positivt ud i både indenlandske og udenlandske undersøgelser, som de biler, der har færrest fejl af alle.

Tekst: Christina Hammer



HALDA PC G4

PC G4 - kompromisløst effektivitet!

- * Nyeste teknologi i hardware og software
- * Wi-Fi ombord med superhurtigt 4G
- * Meget brugervenligt
- * Forenkler dine rutiner

HALDA

med 3G/4G Wi-Fi router

–Teknologi med tradition og fremtids-tænkende!

Find din taximodel



Toyota Auris Touring Sport 1.8 H2 Comfort

Mellemklasse stationcar (C-segment) og en rigtig "sparegris" med bl.a. 16 tommer alufælge, regnsensor, skumringssensor, el-foldbare sidespejle, bakkamera, bakspejl med automatisk nedblænding, fartpilot/fartbegrænser, klimaanlæg, Toyota Touch 2 multimediesystem med 7" touch skærm og bakkamera, Toyota Safety Sense sikkerhedspakke med Pre-Collision System (automatisk nødbremse), Lane Departure Alert (vognbaneassistent), Road Sign Assist (vejskilteassistent) og Automatic High Beam (automatisk skifte mellem kort og langt lys).

Toyota Prius 1.8 122 HK H3

Stor mellemklasse sedan (D-segment) med fantastiske køreegenskaber, super driftsøkonomi og et hav af lækkert udstyr som for eksempel 17 tommer alufælge, bakkamera, elektriske sidespejle, bagklap betjening ved push knap, Smart Entry & Start System (nøglefri betjening), 2-zonet klimaanlæg, adaptiv fartpilot, head up display, 7 tommer multimediedisplay, DAB+, Toyota Safety Sense sikkerhedspakke inkl. Blind Spot Monitor (blind vinkel overvågning).



Toyota RAV4 2.5 197 HK H3

Stor SUV i D-segmentet med høj indstigning, godt overblik og med blandet andet bakkamera, elektrisk bagklap, p-sensor for/bag, regnsensor, skumringssensor, Smart Entry & Start System (nøglefri betjening), adaptiv fartpilot, 2-zoners klimaanlæg, Toyota Safety Sense sikkerhedspakke med automatisk nødbremse for både objekter og fodgængere.

Toyota Prius+ 1.8 136 HK

D-segment MPV (Multi Purpose Vehicle) med 7 sæder eller plads til masser af bagage. Noget af udstyret er 17 tommer alufælge, regnsensor, bakkamera, Smart Entry & Start System (nøglefri betjening), Head Up Display, fartpilot, klimaanlæg, Toyota Touch 2 multimedia system med 7tommer touch skærm, Toyota Safety Sense sikkerhedspakke.



3 bekymringer om ny taxilov

Det faglige niveau er i fare ligesom skatteindbetalingen og så er der behov for smidige overgangsordninger mener man i Dansk Taxi Råd

Taxi til fremtiden er regeringens udspil til en ny taxilov. Bliver forslaget vedtaget i sin nuværende form, så er det en fremtid uden faglighed i taxibranchen. Så kontant lyder meldingen fra Dansk Taxi Råd.

"Hvis den eneste forudsætning er et kørekort, så ser det sort ud. Det er ikke nok at kunne holde om et rat og føre en bil i forhold til de opgaver, som taxibranchen udfører. Skal en 18-årig, hvis eneste kompetence er et nyerhvervet kørekort, hente børn med diagnoser som autisme eller Downs syndrom og sikre dem en tryk og tillidsvækkende tur frem og tilbage i skole eller daginstitution? Hvad med transporten af ældre mennesker med demens eller handicappede med særlige mobilitetsudfordringer? Halvdelen af taxiernes kørsel foregår med børn, ældre og handicappede i bilerne. Mennesker med særlige behov for tryk og faglig kvalificeret hjælp under transporten. Social kørsel er en spidskompetence i taxibranchen i dag, men den må man kigge langt efter i fremtiden", siger Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd.

Fortsat ulige konkurrence

Trine Wollenberg peger på flere gode elementer i transport- og bygningsminister Ole Birk Olesens forslag som eksempelvis et enklere tilladelsessystem, mulighed for nye virksomhedsformer og fleksible maksimaltakster. Der er altså mange gode fremskridt, men desværre også det uddannelsesmæssige tilbageskridt og så er der et område, hvor branchen hverken går frem eller tilbage.

"Udgangspunktet for en ny taxilov er at skabe lige konkurrencevilkår for alle, der kører med mennesker. Men udspillet forslag om at splitte taxi-



Der er behov for fokus på faglighed i en ny taxilov, mener direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

markedet i to dele – et for gadeture og et for bestilte ture – genskaber blot de ulige konkurrencevilkår. Så er vi igen et sted, hvor der er et regelsæt for en type taxi og et andet regelsæt for en anden type taxi. Det delte marked gi-



Udgangspunktet for en ny taxilov er at skabe lige konkurrencevilkår for alle, der kører med mennesker.

Trine Wollenberg

ver en dårligere udnyttelse af bilerne. En bestilt taxi, der netop har sat en kunde af og er på vej tilbage, kan ikke samle kunden op, der står på fortovet og vinker. Det giver ingen mening",

siger Trine Wollenberg og påpeger, at det eneste, det delte marked giver, er effektivitetsforringelser, øget miljøbelastning og sort økonomi.

"Det sidste er afgjort meget bekymrende. Vi risikerer et sort marked, når de bestilte taxier ikke skal have taxameter eller andet kasseapparat i bilen", fastslår Trine Wollenberg.

Overgangsordning

Dansk Taxi Råd ser altså bump på vejen for taxierne i forhold til ny taxilov. Ikke mindst er der bekymring for de 12.000 medarbejdere i branchen, der alle skal se ind i en ny fremtid med markant anderledes regler.

"Der er behov for nogle overgangsordninger, så vi sikrer, at forandringerne sker over tid. Vognmændene har investeret mange penge i deres forretninger og de skal naturligvis have tid til at omstille sig, så deres forretninger og de forpligtelser, de har overfor ansatte og kunder, kan følge med", siger Trine Wollenberg.

Tekst: Christina Hammer



Det mener DTR om taxi-udspillet

Vi tager dig gennem regeringens udspil til ny taxilov punkt for punkt og giver dig vores syn på de seks ben som ny lov bygger på. Regeringens udspil til en moderne taxilov hviler på seks principper. Det handler om antalsbegrænsning, geografisk begrænsning, universaltilladelse, selskabsform, tilslutningspligt og serviceforpligtelse.

1. Antalsbegrænsningen på taxitilladelser ophæves.

Det mener DTR: Der findes ingen erhverv, hvor man ikke må starte en forretning, hvis man opfylder reglerne, så en afskaffelse af antalsbegrænsningen er helt naturlig i en modernisering. Når det er sagt, så er det ikke afklaret, hvilke krav, der stilles for at få en tilladelse. Om man fastholder de nuværende krav, skærper kravene, så de flugter med dem vi kender fra bus eller gods, eller om man vælger noget helt tredje. Dansk Taxi Råd mener, at der skal stilles både økonomiske krav samt vandels- og uddannelseskrav i forbindelse med, man får en tilladelse. Det skal ske for at sikre et professionelt og seriøst erhverv.

2. Den geografiske begrænsning ophæves.

Det mener DTR: Det giver god mening at ophæve den geografiske begrænsning. Der er i dag mange grænsetilfælde, hvor vi støder ind i en geografisk begrænsning og kunderne kan ikke vælge frit. Samtidig er den geografiske begrænsning i princippet ophævet med trafikselskabernes udbud. Når det er sagt, så kan det give nogle udfordringer og der er en risiko for, at biler vil søge mod de attraktive områder og forlade de mindre attraktive. Det skal man have øje for.

3. Taxitilladelsen slås sammen med de andre typer af tilladelser, der i dag findes til at udføre erhvervsmæssig personbefordring.

Det mener DTR: Udmærket med en universaltilladelse. Der skal være ens krav for alle.

4. Det skal stå indehaveren af tilladelsen frit for, hvordan han eller hun ønsker at organisere sig.

Det mener DTR: Udmærket med fri selskabsform.

5. Al salg af kørsel til private kunder skal ske via en taxivirksomhed - et "kørselskontor".

Det mener DTR: Når antalsbegrænsningen ophæves, må man sikre sig en vis form for kontrol gennem et kørselskontor. Erfaringerne fra andre lande, navnlig Sverige, er netop, at kørselskontorer er vigtige og helt nødvendige for at sikre service og levering af et ordentligt produkt.

6. Taxivirksomhederne skal selv bestemme, hvilken service de vil tilbyde med hensyn til åbningstider, geografisk dækningsområde og udbudte tjenester.

Det mener DTR: Serviceforpligtelsen har været naturlig, fordi man har opereret i et reguleret område og i princippet haft monopol. Det har man ikke længere og derfor skal branchen selvfølgelig heller ikke længere have en forpligtelse, som ikke lønner sig.

Tekst: Christina Hammer

5 holdninger til ny taxilov

Hvad mener vognmanden i byen med de mange tilladelser om udspillet til ny taxilov? Hvad siger kollegaen på landet, vognmanden i den lille provinsby og ham i den store? Og hvad tænker chaufføren om det arbejdsliv, han har i vente? TAXI har spurgt fem forskellige taxifører fra fem forskellige steder om deres syn på ny taxilov.

Tekst: Christina Hammer



Kunderne kommer i klemme

ULRIK FREDENSBORG, AARHUS, 1 TAXITILLADELSE:

Det er meget uklart for mig, hvad der kommer til at ske. Men der er i hvert fald én ting, der bliver gevaldigt anderledes og det er, at taxien ikke længere er en del af den kollektive trafik, men skal betragtes som et forbrugsgode på linje med en fladskærm. Når vi ikke længere har kørselspligt eller skal passe et bestemt geografisk område, så vil det ramme nogle af de mest sårbare kunder rigtig hårdt. Det er de gamle damer med rollator, de handicappede eller de blinde, der ikke selv kan gå ned til busen. De bliver ramt hårdt, fordi det isoleret set ikke er økonomisk attraktivt at køre dem, men vi gør det alligevel, fordi det giver god mening og fordi vi skal. Men hvis vi ikke længere er forpligtet til at hente dem, så bliver det sværere for dem at få en vogn og med oplægget til en friere prisstruktur, så kan det komme til at blive meget dyrt for dem. Jeg tror også, at mange vil prøve lykken, når der ikke længere er en antalsbegrænsning. Det er uklart for mig, hvilke krav man vil stille til folk, der vil have en taxitilladelse. Jeg er da nervøs for, at det bliver som andre steder i Europa med tre gange så mange taxier, som der er brug for. Så bliver de stille perioder for en taximand meget stille og vi kan da ende der, hvor det er for usikkert og branchen er et stort proletariat, hvor man arbejder 80 timer om ugen for hvad, der svarer til kontanthjælp. Men måske er der potentiale i en ny lov, hvis man fanger udviklingen rigtigt. Det må vi se på, når det bliver mere konkret.



En nødvendig forandring

KIM GRØN, KALUNDBORG, 2 TAXITILLADELSER:

Der er mange gode ting i forslaget, mange nødvendige forandringer. Det er klart, at jeg hellere havde set det på en anden måde, men når virkeligheden nu er som den er, så kan det ikke være anderledes. Det er nødvendigt at ophæve antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning. Jeg mener, at det giver en større mulighed for taxibetjening på landet. Udviklingen er jo kun gået i én retning og det er nedad. Vi oplever en enorm stor nedgang i antallet af biler, så hvad er det, vi skal bevare med den gamle lov? Der er intet tilbage at bevare. De fleste områder har en hovedby med et bestillingskontor, der kan have en form for satellitbetjening og på den måde vil de store komme længere ud og dermed sikre betjeningen. Jeg mener også, at kørepligten er nødt til at forsvinde. Kommunerne kræver nu, at den forbliver, men de har jo selv trukket tæppet væk under os ved at fjerne al kørslen fra os. Hvis man vil have os til at køre, så må man acceptere os som kollektiv trafik og udbyde kørslen, så skal vi nok løfte opgaven. Men vi skal ikke bare ligge og rydde op. Det vigtigste er nok, at vi som branche står sammen. Det er betingelsen for succes. Grundlæggende har vi jo de samme problemer. Kørslen rasler ned og om det hedder Uber eller Flex, så er resultatet det samme. Derfor skal vi også stå sammen om den her lov.



En kunde-uenlig lov

INGER THERKILDTSEN, KALØ, 4 TILLADELSER:

Det bliver strengt for kunderne. Den ny taxilov er en decideret kunde-uenlig taxilov. Herude ringer man efter turene. Sidste gang jeg havde en gadetur var i sommeren 16. Der var den ene på hele året. Når man selv kan sætte prisen på bestillingsture, så er kunderne jo gidsler. Hvis de altså overhovedet kan få en taxi. Hvorfor skal jeg blive i mit område, når jeg kan køre ind til Aarhus og tjene mine penge meget nemmere. Lørdag formiddag kører jeg altid med en nulløsning. Jeg budgetterer ikke med at tjene noget ind. Sidste lørdag fik jeg 496 kroner ind fra kl. 06-18. De penge kan jeg da tjene på få timer fra banegården i Aarhus og så er der bare ingen herude, hvis der skulle være et behov. Hvis den her lov bliver vedtaget som den er lagt ud, så er jeg her ikke længere. Så har jeg ikke lyst til at være taxivognmand mere. Så kommer der bare en anden, men det er jo en floskel. Der kommer ingen andre, jo, lykkeridderen, der lige prøver om privatbilen kan tjene penge til lidt ekstra forbrug. Men efter tre lørdage og et flækket sæde, så gider han da ikke det mere og så er der bare ingen taxier tilbage i landområderne. Samtidig flytter regeringen arbejdspladser ud på landet, men hvordan skal medarbejderne komme rundt, når infrastrukturen er brudt sammen. Det er bondefangeri. Først nedlagde man busserne og nu kan man snart heller ikke få en taxi. Det er der ikke meget kundevenlighed over.



Nemmere at blive vognmand

JENS KUSK, ROSKILDE, TAXICHAUFFØR SIDEN MAJ 2016:

Det kan være både godt og ondt med liberaliseringen. De fleste ved hvad de har, men ikke hvad de får. Som provisionslønnen er det nemt at tage springet til at blive vognmand. I mit område er der chauffører, der har kørt i ti år og stadig venter på at kunne drive deres egen forretning. Det bliver i hvert fald nemmere nu, men om det kan betale sig, det skal jeg regne på, inden jeg kaster mig ud i det. Det er jo ikke gratis at være vognmand. I Roskilde er der allerede for mange taxier og jeg ville da være ked af det, hvis markedet blev oversvømmet og der kom flere taxier til. Vi kører allerede mange timer om ugen til en lav løn, så det skal ikke blive meget ringere. Jeg spekulerer på, om regeringen egentlig har afdækket grundlaget for de her ændringer, eller om de bare har lavet en ny taxilov for at løse Uber-problemet. Det kan godt bekymre mig. Det er usmageligt, at Uber har fået lov til at fortsætte så længe. Det har kostet jobs og mange af mine kolleger i branchen har svært ved at finde et nyt job. En anden bekymring er, at der åbenbart ikke skal være taxameter i alle biler. De fleste chauffører tror næsten ikke på det, når vi taler om det. Det er jo kundens garanti. Jeg kan godt lide, at i min bil er der ingen, der bliver snydt. Alt er gennemreguleret og det giver sikkerhed. Uden taxameter bliver der mulighed for lidt for mange krumspring.



Selskabsform vil bevare arbejdspladser

TORBEN DREJØ, KØBENHAVN, 10 TILLADELSER:

Vi er i en situation, hvor der er kommet helt andre driftsformer og vi har ikke en jordisk chance for at konkurrere med dem, når vi er bundet af en stiv og restriktiv lovgivning. Jeg tror, det er nødvendigt, at vi samler os i større enheder og bliver dygtigere til at konkurrere på kvalitet, hvis vi skal imødegå konkurrencen udefra, der vil komme, når markedet bliver givet frit. Vi vil se mange, der giver sig i kast med taxierhvervet, men må give op. Der kommer flere taxier i København, men også mange, der knækker halsen. Jeg synes, forslaget om nye selskabsformer er interessant og en god måde at bevare chaufførarbejdspladserne på. Det ville glæde mig, hvis nogen kunne overtage min forretning og køre den videre. Hvis jeg selv kunne danne et anpartsselskab og langsomt blive købt ud, så arbejdspladserne for chaufførerne kunne blive bevaret. Det er gået op for mig, at mange af chaufførerne slet ikke har lyst til at blive selvstændige, men hellere vil være lønmodtagere og det er da trist, at arbejdspladser går tabt, fordi jeg går på pension på et tidspunkt. En anden ting som jeg synes er godt, er muligheden for at skille sig af med dem, der ikke kan indordne sig under de disciplinarkrav, som bestillingskontoret stiller. Alle dem der ikke kan samarbejde, bliver hældt af brættet. Det er et godt tiltag.

DF afviser delt marked

Dansk Folkeparti vil have ens regler og støtter ikke regeringens forslag om at dele taximarkedet i gadeture og bestillingsture

Regeringens udspil til en ny taxilov bygger på seks principper, men udspillet største gamechanger havde slet ikke fået sit eget punkt, da transportminister Ole Birk Olesen præsenterede udspillet i midten af december. Opdelingen af taximarkedet i et marked for gadeture og et marked for bestilte ture kan ellers blive et af de store politiske stridspunkter under forhandlingerne af ny taxilov.

Ole Birk Olesen lægger op til, at biler, der kører gadeture, skal køre med kasseapparat i bilen til maksimalpriser, mens biler, der kører forudbestilte ture, ikke skal have samme kasseappa-

rat i bilen og selv må bestemme prisen. Dog skal kunden på forhånd godkende prisen. Men den model afviser Dansk Folkeparti. Transportordfører Kim Christiansen kalder ligefrem opdelingen af markedet en invitation til Uber, som han ikke kan støtte.

”Man laver to markeder, men vi ønsker ikke at skelne, for der er kun én type taxikørsel. Vi går ind for, at der er det samme udstyr i alle biler og alle opfylder de samme krav. Der skal være et regelsæt og kun et”, siger Kim Christiansen.



Dansk Folkepartis Kim Christiansen vil have ens regler for alle og afviser dermed et delt taximarked i gadeture og bestilte ture.

Tekst: Christina Hammer



FORSIKRING MED TAXI LØSNINGER

”

Vores kunder skal have en bedre service end de kan få andre steder, det er simpelthen det der betyder noget både for mig og for kunderne.



TRYGHED & SIKKERHED
FOR DIG OG DIN FAMILIE

Tæbyvej 15-17 • 2610 Rødovre • Tlf. 36 73 03 30
Email: trafik@trafikgs.dk • www.trafikgs.dk

	1 2017 ØJE-BLIK URAN LOKAL-NET SPIDS UD-LÆN-DINGE SKILTE-TEKST SKRÅ-NINGER VIA													
	FIAT-MODEL													
	NUL			TONER GL. MØNT							LEGITI-MATION ANDEL			
	PSY-KISKE													1101
	→									STOR				
	FOR-HALING									LØFTE FARTØJ			KNOGLE	
TAXI X-ord	SPISE	SAGN-FIGUR	STONE	BLAD	ANB.	TIT	STONE	FOR-LADT	BY ETC.				INSEKT MO- DERNE	
BIL-MÆRKE					►				DYRENE BIL-MÆRKE					LED
CYKEL-UDSTYR					SPROG SEL- SKAB					GRINE INSTI- TUT		FIAT-MODEL SPOT		
ORDRE			DYR OPHAV				SMERTE UNGER				STUEN VIKLE		JORD	
LUFT-VÅBEN				VALUTA BY				FØR MIDDAG TOYOTA-MODEL			↓ TAB			
KILO		BREMSE-SYSTEM UDBRUD				2100 GÅS I DYBDEN			GYSTE 501					DOVEN
VALUTA					SKRIDE 2017			SPIDS MODTOG		DYR KORT		KEND.- BOGST. INSTRU-MENTET		
SORT/HVID			SKRIDER MØNT				BEJLER SPIL				SAMT MÆRKE		VID	
BIL-UDSTYR									BIL-MÆRKE UNION				BIND UDBRUD	
LITER		SKOLE-FAG TONE			VÆRE USIKKER TONE					OVER-GANGE DECI-GRAM				GUD
OM-RÅDER								HÆLDE				HAR		
OPFØ-RER				OPEL-MODEL					FORD-MODEL					

FØDSELSDAGE I FEBRUAR/MARTS

50 år: 15. februar, Michael Gudbergesen, Køge Taxa / Dantaxi. 03. marts, Henrik Sørensen, Køge Taxa. 05. marts, Kenneth Oesen, Dantaxi Viborg. 05. marts, Dan Riise Andersen, TaxiNord. 21. marts, Kazim Ece, Aarhus Taxa.

60 år: 12. februar, Avdil Stafa, TaxiNord. 23 februar, Johnny Rønfeldt, Dantaxi Aalborg. 01. marts, Peter Kristiansen, Næstved Taxa. 05. marts, Michael Bach, Dantaxi Aalborg. 09. marts, Dragoslav Popovic, TaxiNord. 25. marts, Halil Zajnullahu, Dantaxi Roskilde-Lejre. 25. marts, Hans Henrik Vienberg, TaxiNord.

65 år: 28. februar, Frits de Stöckel Quistorff, Esbjerg - Varde Taxa. 14. marts, Tommy Klint Nielsen, Tdl. Dantaxi Vestsjælland. 23. marts, Poul Erik Minet Jensen, Herning Taxa.

70 år: 03. februar, Svetislav Dragojevic, TaxiNord. 09. februar, Bendt Steffensen, TaxiNord. 15. februar, Bjarne Jensen, Tdl. Aarhus Taxa. 28. februar, Ole Pedersen, Tdl. Grenå Taxa. 02. marts, Karsten Winther, TaxiNord. 03. marts, Mohammad Arshad, TaxiNord. 14. marts, Ole Hede Madsen, Tdl. Dantaxi Thisted.

75 år: 15. februar, Kurt Henry Greve, Dantaxi Aalborg. 06. marts, Knut-Erik Regnell, TaxiNord. 22. marts, Poul Nielsen, Tdl. Dantaxi Vestsjælland

85 år: 04. marts, Peder Chr. Pedersen, TaxiNord

CIRCLE K GØR DET NEMMERE

KONTAKT DIN CENTRAL OG FÅ ET CIRCLE K KORT



SPAR TID

*Altid en station i
nærheden*

*Flest stationer langs
de danske motorveje*

Hurtigt ren bil

SPAR PENGE

*Ingen dyre omveje
når der skal tankes*

*Kør længere på
literen med miles
benzin og diesel*

NYD PAUSEN

God kaffe

Frisklavet mad

Kolde drikke

Rene toiletter



Take it easy