

TAXI

Officielt medlemsblad for Dansk Taxi Råd

02 - Marts 2017 - 14. årgang

NY TAXILOV



NY TAXILOV ÅBNER FOR UDVIKLING OG VÆKST

SIDE 6-15

▼ Omstillingen begynder nu

Indenfor de næste tre år bliver taximarkedet givet frit og det er nu den etablerede branche skal udnytte mulighederne i den ny lov, lød opfordringen på medlemsmøder i DTR

Side 10

▼ Behov for skattekontrol

Kommission bag svensk taxirapport om skattekontrol anbefaler ingen dispensation fra taxameterkrav og dansk skattenotat viser, at der er behov for øget kontrol

Side 12

▼ Tilfredshed med ny taxaftale

Danmark får en af de bedste, mest moderne, innovative og ansvarlige taxaftaler i Europa, mener socialdemokrater, der har kæmpet hårdt for aftalen

Side 14



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

Toyota Taxi Hybrid

- + Med en Toyota Hybrid som taxi, skal du ikke betale grøn ejeravgift
- + Særlig attraktive priser, der er inkl. drivlinje garanti
- + En hybridbil er oplagt til taxikørsel, da den lader op under kørslen/nedbremsning
- + Med en leasingaftale kan man skifte til en ny bil hvert 2. år og 0 kr. i udbetaling
- + Fremtiden tegner til, at mange storbyer lukker ned for kørsel med dieslbiler



Toyota Auris Touring Sport 1.8 H2
Comfort 136 hk, 27,8 km/l

Mellemklasse stationcar. En rigtig "sparegris".



Toyota Prius 1.8 H3, 122 HK, 33,3 km/l

Mellemklasse sedan. Solide køreegenskaber og super driftsøkonomi.



Toyota Prius+ 1.8 H3 og 1.8 H3 Premium
136 HK, 24,4 km/l

Rummelig MPV (Multi Purpose Vehicle). 7 sæder og plads til masser af bagage.



Toyota RAV4 2.5 H3, 197 HK, 20,4 km/l

Stor SUV (Sport Utility Vehicle). Høj indstigning og godt overblik.

Find din Taxirådgiver her

AABENRAA. Flensborgvej 174
Michael Bøgeskov. **Telefon 29 25 91 69**

AALBORG. Frederikstadvej 7
Anders Gren. **Telefon 41 71 81 54**

AARHUS N. Grenåvej 465, Egå
Morten Rysz. **Telefon 87 47 12 07**

ESBJERG. Esbjerg taxi central
Patrick Madsen. **Telefon 23 83 82 90**

FREDERICA. Vejlevej 117
Jan Schott. **Telefon 76 22 70 08**

GRENÅ. Trekanten 20
Lars Skipper. **Telefon 40 88 79 00**

HJØRRING. A.F. Heidemanns Vej 2
Niels Pedersen. **Telefon 51 67 46 55**

HOLSTEBRO. Bastrupgårdvej 1
Flemming Madsen. **Telefon 20 44 11 99**

KØBENHAVN N. Tagensvej 148-150
Michael Zschau. **Telefon 22 74 81 18**

KOLDING. Ambolten 5
Michael Christensen. **Telefon 29 40 24 99**

LØGSTØR. Aalborgvej 1
Per Hannesbo. **Telefon 31 18 68 00**

MARIBO. C. E. Christiansens Vej 45
Aage Østergaard. **Telefon 60 20 36 73**

NIVÅ. Niverød Erhvervspark 2
Jesper Blædel-Hastrup. **Telefon 49 18 44 10**

NYKØBING FALSTER. Energivej 2
Peter Møller Frandsen. **Telefon 61 24 19 73**

ODENSE M. Stærmosegårdsvej 54
Bent Møllegaard. **Telefon 63 10 01 68**

RANDERS. Kristrupvej 168
Lars Skipper. **Telefon 40 88 79 00**

VALBY. Gl. Køge Landevej 127
Mark Salonen. **Telefon 36 19 70 11**

VEJLE. Haderslevvej 1
Frank Jensen. **Telefon 23 34 92 81**

VIBORG. Gl. Skivevej 80
Morten Lihn. **Telefon 20 14 23 22**

Toyota Business
Plus

Find mere information på toyota.dk/taxi

Trine Wollenberg,
direktør i Dansk Taxi Råd



Et forspring til fremtiden

Lige nu skriver embedsværket på en ny taxilov. Vi forventer, den træder i kraft ved årsskiftet og 2018 bliver dermed forandringens år. Men hvorfor vente? Hvorfor ikke allerede nu tage hul på fremtiden og begynde forandringen af jeres forretninger, så I kommer godt fra start med den ny taxilov.

Politikerne har givet taxibranchen en gylden mulighed med en overgangsperiode, hvor markedet langsomt åbnes hen over en treårige periode. De har faktisk lyttet til os og til de udenlandske erfaringer. Der bliver ingen liberalisering af taxierhvervet hen over en nat med branchedød og ødelæggelse til følge. Derimod har politikerne givet os en fair mulighed for at komme godt fra start – ja ligefrem et forspring ind i fremtiden for dem, der griber muligheden nu og de kommende år tuner deres taxiforretninger, så de står knivskarpe og konkurrencestærke, når markedet for alvor åbner.

Hvem har kunderne? Det har taxibranchen. Hvem har årelang erfaring? Det har taxibranchen. Hvem har værdifuld viden om taxibranchen? Korrekt – det er taxibranchen der er i pole position. Vi ligger forrest og griber vi mulighederne rigtigt an, så bevarer vi den førsteplads – også i fremtiden.

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

Turister i taxien

I Sverige kan turisterne komme på morderundfart med taxierne. Scenerne for kendte kriminalgåde kan opleves fra taxien i blandt andet i Stockholm, hvor chaufførerne er uddannet til samtidig at fortælle historierne fra gerningsstederne. I flere svenske kystbyer med stor sommerturisme optræder taxichauffører ligeledes som turistguider og tilbyder turistture i taxien. Og noget tyder på at konceptet kan udvides til Danmark. I hvert fald har Wonderful Copenhagen fremlagt en turisme-strategi, hvor Danmark skal have besøg af flere og have mere ud af den enkelte gæst. Turisterne skal i højere grad fungere som midlertidige lokale, som motive-res til at vende tilbage for det er der både penge, udvikling og arbejdspladser i.

"Turismen er et vigtigt væksterhverv for hovedstaden og for Danmark. Alene i hovedstaden skaber turismeerhvervet 44.000 jobs og en årlig omsætning på 38 milliarder kroner. Når der kommer flere turister til vores metropol, betyder det noget for helt almindelige mennesker og deres mulighed for at få et arbejde. Det er for eksempel taxichaufføren og minibuschaufføren, der kører turisterne rundt, guiden, der fortæller om stedets historie, og tjeneren, der serverer de lokale specialiteter på caféen" siger regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen fra Socialdemokraterne.

Udskiftning i bestyrelsen

Mangeårigt medlem af bestyrelsen i Dansk Taxi Råd, Gert Mark, Dantaxi Aalborg, har valgt at trække sig ud af bestyrelsesarbejdet. Hans plads bliver overtaget af Torben Kirketerp, Esbjerg Taxi. Gert Mark meddelte sin afgang på bestyrelsens seneste møde.

"I den her svære tid, har jeg valgt at prioritere min formandspost i ATAX (Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen, red.) og samtidig giver min beslutning plads til et nyt medlem i bestyrelsen, som jeg mener er nødvendigt. Det er vigtigt, at vi får græsrodderne bedre med i arbejdet og at branchen er repræsenteret så bredt som muligt i bestyrelsen", forklarer Gert Mark om sin beslutning.

Han har siddet i bestyrelsen i Dansk Taxi Råd siden 2005 og erkender, at det ikke har været en let beslutning at trække sig.

"Jeg brænder ikke mindre for taxibranchen, fordi jeg ikke længere er med i bestyrelsen. Jeg brænder faktisk mere end nogensinde og netop derfor ser jeg behovet for en ændret sammensætning i bestyrelsen, som jeg gerne står i spidsen for ved at trække mig", siger Gert Mark.

På Dansk Taxi Råds generalforsamling er tre bestyrelsesmedlemmer på valg – herunder Gert Mark. Derudover er Ole Palsberg, Dantaxi Roskilde-Lejre og Benny Jensen, Dantaxi Bornholm på valg.



Gert Mark.



Torben Kirketerp.



Forslag til generalforsamlingen

Dansk Taxi Råd holder generalforsamling fredag den 5. maj kl. 15.00 på Hotel Munkebjerg i Vejle. Alle medlemmer er velkomne til gratis at overvære generalforsamlingen og nyde en kop kaffe og et stykke kage i pausen. Hvis du ønsker yderligere forplejning, overnatning eller at deltage i festmiddagen, så skal du kontakte Dansk Taxi Råds administration for tilmelding.

Medlemmer kan stille forslag til generalforsamlingen. De skal være Dansk Taxi Råd i hænde senest fire uger før generalforsamlingen, hvilket vil sige, at fristen for forslag samt kandidatforslag og forslag til suppleanter til bestyrelsen, er fredag den 7. april 2017.

Afklaring af afgift på biler

Det er nu to år siden, at frikørselsordningen blev afskaffet og de første biler uden frikørsel begynder at blive solgt.

Dansk Taxi Råd har fået flere henvendelser fra vognmænd, der står over for et salg af en taxi og som efterlyser erfaringer vedrørende Skats vurdering. Et sådant erfaringsgrundlag vil Dansk Taxi Råd gerne skabe ligesom brancheorganisationen gerne vil skabe et overblik over, hvorvidt Skats vurderinger er retvisende.

Derfor leder vi efter data hos vognmændene. Hvis du er vognmænd og allerede har fået vurderet din bil hos Skat og har lyst til at dele den erfaring med kollegaer i taxibranchen, så vil Dansk Taxi Råd meget gerne høre fra dig.

I bedes kontakte politisk konsulent
Nikolas Németh
på nn@taxi.dk
eller tlf. 38 77 78 90

Ny taxilov fra årsskiftet

Taxilovens skal nu skrives og sendes i høring inden vedtagelsen, men vurderingen er, at taxibranchen kan forvente en ny taxilov fra 1. januar 2018

Torsdag den 9. februar indgik regeringen, Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne, Radikale Venstre og SF en såkaldt stemmeaftale om ny taxilov. Det betyder, at de har givet hinanden hånd på at stemme for en ny taxilov. Den taxilov skal nu skrives og herefter skal den sendes i høring hos de parter, som bliver berørt af lovændringerne. Når høringsfasen er afsluttet skal loven 1., 2. og 3. behandles i Folketinget. Det er Dansk Taxi Råds vurdering, at den ny taxilov træder i kraft fra 1. januar 2018.

Loven indføres så henover de næste tre år, hvor antallet af tilladelser øges med 500 hvert år. Af aftalen fremgår det desuden, at loven skal evalueres efter henholdsvis et, tre og seks år.

Indtil den ny lov er trådt i kraft, gælder den gamle lovgivning. Det betyder blandt andet, at tilladelser, førerkort, og erhvervskørekort skal fornyes, hvis de udløber i perioden frem til lovens ikrafttræden. Man kan ikke bare undlade at forny eksempelvis erhvervskørekortet, fordi der ikke er krav om et sådant kort i ny taxilov.



Tænker bus og taxi sammen

Fanø Kommune vil ud af samarbejdet med Sydtrafik og selv stå for den offentlige transport på øen med langt mere fleksible løsninger end dem, som Sydtrafik kan levere. Ifølge formand for kommunens erhvervs- natur- og teknikudvalg, Kristine Kaas Krog, Fanø Lokalliste, så kører busserne tomme rundt på alt for mange tidspunkter af dagen og desuden er der helt praktiske problemer med at få de store busser ud i de helt små bymiljøer på øen. Udover at kommunen mener at kunne tilbyde en mere fleksibel transport ved selv at udbyde kørselsopgaverne, så mener kommunen tillige, at de kan spare en million og reducere det nuværende budget på 3,2 millioner kroner.

"Det vi kigger på er at kunne tilbyde trafik, når der er behov for det. Altså at man kan ringe efter bussen, når der er behov. Det kunne være løsningen, vi er slet ikke kommet til det endnu, men det kunne være sådan nogle scenarier, vi kigger på", siger Kristine Kaas Krog til TV SYD.

Fanø Kommune har tanker om at tænke både bus og taxi sammen og kigge på mobiliteten fremfor hvilken type vogn eller materiel, der sørger for, at folk kan komme rundt. Og her står Sydtrafik af. Formanden for Sydtrafik, Jesper Frost Rasmussen, mener, at kommunen med den kombinerede løsning går meget længere end den lovgivning som trafikskelskaberne opererer under og afviser overfor TV Syd, at Sydtrafik kan gå med i et projekt, hvor kollektiv trafik og taxa bliver tænkt sammen. Og mens man i Syd siger nej, så siger man ja i nord, hvor Nordjyllands Trafikskelskab lige nu arbejder på et projekt med en særlig Nordjysk Rejseplan, hvor netop taxierne bliver et tilbud på linje med kollektiv trafik, så borgerne selv kan bestemme, hvordan de vil komme fra A til B, når de planlægger rejser eller ture via rejseplanen. Dette projekt er båret af en tanke om at fokusere mere på mobilitet og muligheden for at bevæge sig rundt og mindre på hvilken type af transport, der bliver brugt eller tilbudt borgerne.

Flexkørsel i privatbil

Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested har stillet spørgsmål om det nylige fælles udbud af flextrafikken fra Fynbus, Syd- og Midttrafik. Spørgsmålet, der stilles til transport-, bygnings- og boligministeren samt skatteministeren lyder:

"I det nylige fælles udbud af flextrafikken fra Fynbus, Syd- og Midttrafik er der i nogle af de indkomne bud tilsyneladende anvendt en konstruktion, hvor budgiver har entreret med underleverandører ("vognmænd"), som anvender egne biler indregistreret på "hvide plader" og ikke på "gule plader". Budgiver erholder efter det oplyste 10 pct. af det beløb, som kontrakten med trafikskelskabet er vundet på. Budgiver betaler variable udgifter for underentrepriserne (brændstof, reparation og alm. vedligehold). De entrerede vognmænd fratrækker herefter et beløb i kørselsgodtgørelse efter statens takster i lighed med f.eks. handelsrejsende. Dette beløb kan med en anslået kørsel på 125.000 km. årligt beløbe sig til 200.000-250.000 kr. årligt. På den baggrund bedes ministeren:

- Redegøre for, om ordningen for anvendelse af egen bil til erhverv – mod skattefradrag efter statens takster – også kan anvendes til kørsel af flextrafik i udbud.
- Redegøre for, om der er sket en stigning i antallet af biler – med tilladelse til at køre flextrafik – registreret på "hvide plader".
- Redegøre for, om den nedenstående konstruktion er i overensstemmelse med love og regler for udbud og kørsel af flextrafik samt skattelovgivningen.
- Redegøre for, om der kan være tale om (ulovlig) statsstøtte til flexkørsel, når man i nedenstående konstruktion benytter sig af kørselsfradrag for benyttelse af privatbil til erhverv, i dette tilfælde flexkørsel.

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 fremtidsstærkende!

Aftale om ny taxilov

Ny taxilov bliver et farvel til antalsbegrænsningen og erhvervskørekortet og et goddag til nye stærkere kørselskontorer og en mulighed for at blive på landet med sin taxiforretning

Torsdag den 9. februar 2017 indgik regeringen sammen med Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne, Radikale Venstre og SF en aftale om ny taxilov. Aftalen betyder en modernisering af taxiloven, som branchen længe har efterspurgt. Derfor modtager Dansk Taxi Råd aftalen med stor glæde.

"Vi får nu en moderne taxilov, som kan skabe vækst i branchen. Jeg vil gerne rose politikerne for at imødekomme vores ønske og vi ser naturligvis frem til at bidrage til arbejdet med selve loven, som nu ligger foran os", siger direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.



Trine Wollenberg.



Ole Birk Olesen.

Fotograf Steen Brogaard

“

Vi får nu en moderne taxilov, som kan skabe vækst i branchen. Jeg vil gerne rose politikerne for at imødekomme vores ønske og vi ser naturligvis frem til at bidrage til arbejdet med selve loven, som nu ligger foran os.

Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd

Aftalen indeholder først og fremmest indførelsen af en universaltilladelse, der erstatter de nuværende fire tilladelsestyper. I den forbindelse ophæves antalsbegrænsningen. Der stilles dog fortsat krav for at få en tilladelse. De nuværende krav videreføres dog med et nedsat kapitalkrav således kravet ændres fra nuværende 50.000 kroner for første bil til 40.000 kroner og fra 25.000 kroner til 20.000 kroner for yderligere biler. Tilladelserne udstedes fremover af Trafikstyrelsen.

Taxikørsel skal udbydes gennem et kørselskontor, der fremover skal opfylde et egenkapitalkrav på 500.000 kroner. Kørselskontoret skal have elektronisk kommunikationsudstyr, der kan lagre og opbevare data, som kan sendes direkte videre til skattemyndighederne. Kørselskontoret bestemmer selv, hvilke vognmænd, det vil samarbejde med. Det betyder, at tilslutningsretten ophæves.

Undtaget fra kravet om tilslutning til

et kørselskontor er universaltilladelser, der alene anvendes til kørsel for trafik-selskaber og disse vogne fritages ligeledes for krav om kontrolapparater.

Der indføres yderligere en mulighed for at dispensere fra kravet om tilslutning til et kørselskontor i landdistrikterne. Betingelsen er, at vognmandens kørsel kun udføres i det pågældende landdistrikt. Kommunerne har mulighed for gennem udbud at betale kørselskontorer for at stille et taxiberedskab til rådighed i et geografisk område.

Chaufførerne skal ikke længere have et erhvervskørekort. Dog skal chaufføren være mindst 21 år og have haft almindeligt kørekort i tre år. Desuden skal han have et førerkort til personbefordring. Vandelskrav, helbredskrav og uddannelseskrav fastholdes.

Der oprettes et centralt klagenævn af hensyn til en øget forbrugerbeskyttelse. Der indføres et landsdækkende system for prisfastsættelse med prisloft. Det sikres, at prisloftet er så dynamisk, at der kan ske konkurrence på prisen. Taxier skal frem over skilte med prisen for en standardtur på 10 km.

Der stilles krav om årligt syn af taxier, krav om prisskilt i bilen samt tilladelsesnummer og selskabets navn på bilen. Øvrige krav bibeholdes herunder videoovervågning og energiklassekrav. Krav om taxameter og sædefølere opretholdes.

Sanktioner skærpes og der indføres bødeniveau på linje med det, der gives til bus- og godsvognmænd. Vognmænd kan få en bøde på 5.000 kroner for en mindre alvorlig overtrædelse og bøder på op mellem 15.000-35.000 kroner. For chauffører er bødeniveauet 2.000-4.000 kroner.

Der indføres en overgangsordning på tre år. I overgangsperioden øges antallet af universaltilladelser med 500 pr. år og udbydes med 125 stk. pr. kvartal. Tre år efter lovens ikrafttræden er der ingen begrænsninger. Loven skal evalueres efter henholdsvis et, tre og seks år.

Ifølge Trine Wollenberg er der mange gode initiativer i aftalen. Blandt andet muligheden for at drive tilladelserne i selskabsform ligesom kørselskontorerne får mulighed for at blive herre i eget hus samt oplægget til en friere

prisdannelse. Men der er også en alvorlig knast.

"Vi havde ønsket for taxibranchen, at kørsel for trafik-selskaberne var blevet ligestillet med taxikørsel i krav og vilkår. Det har ikke kunnet lade sig gøre, hvilket nok skyldes, at den lige konkurrence havde udløst et krav fra kommunerne om en økonomisk kompensation. Men generelt er det en aftale, der lover godt for branchen på mange områder", siger Trine Wollenberg, der noterer sig, at aftalen trods alt ligger et pænt stykke fra regerings oprindelige forslag "Taxi til fremtiden".

"Bekymringen om et delt marked er fjernet ligesom der stilles krav til universaltilladelsen, hvilket ikke var tilfældet i det oprindelige forslag. Lempelsen af skattekontrol er også væk. Der ligger et solidt politisk arbejde fra særligt Socialdemokraterne og Dansk Folkeparti i den her aftale og det er vi utrolig glade for", siger Trine Wollenberg.

Tekst: Christina Hammer

nellemann

INVITATION

Kom og se og prøv den nye Kia Optima.

Vi holder TAXA-dag **onsdag den 29. marts** kl. 10.00-16.00. Arrangementet laver vi i samarbejde med vores afdeling i Valby. Vi præsenterer den nye Kia Optima med attraktiv garantiordning og den faceliftede Kia Carens.

Mød op på Betonvej 1, 4000 Roskilde, den 29. marts og få en hyggelig dag med dine Taxa-kolleger. Vi byder på en forfriskning og en lille gave til dem som kommer forbi.



Nellemann A/S . Betonvej 1 . 4000 Roskilde . Telefon 60 91 53 24 . Web www.nellemann.dk



Spørgsmål og svar om

Hvornår træder loven i kraft?

Der er indgået en stemmeaftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne, Radikale Venstre og SF. Det betyder, at de har givet hinanden hånd på at stemme for en ny taxilov. Den taxilov skal nu skrives, så skal den sendes i høring og herefter skal den 1., 2. og 3. behandles i Folketinget. Vores vurdering er, at den ny taxilov træder i kraft fra 1. januar 2018.

Bliver der en overgangsordning?

Ja, loven indføres over tre år, hvor antallet af tilladelser øges med 500 hver år. Efter tre år er der ingen begrænsninger på antallet af nye tilladelser. Loven skal desuden evalueres efter henholdsvis et, tre og seks år.

Kommer der ikke bare alt for mange taxier i byen?

Der kommer formentlig flere taxier, men det er vigtigt at huske, at der ikke er tale om totalliberalisering, som i for eksempel Irland. Der stilles stadig restriktive krav til at få en tilladelse og til at udføre taxikørsel. Derfor er det Dansk Taxi Råds vurdering, at markedet ikke vil blive oversvømmet, som det blev ved totalliberaliseringer i eksempelvis Irland og Sverige. Der er desuden indbygget en glidende indfasning af flere tilladelser i lovgivning, så der kun kommer 500 nye tilladelser ud om året i de første tre år – 125 pr. kvartal.

Forsvinder taxierne ikke bare på landet?

Hvis taxien forsvinder på landet, så skyldes det hverken gammel eller ny taxilov. Så skyldes det mangel på kunder og et svigtende kørselsgrundlag, som kan have sin rod i udbud og den måde, som kommunerne forvalter deres kørsel på. Fremover har kommunerne mulighed for at udbyde taxikørsel og derigennem sikre, at der er taxibetjening i kommunen og vognmændene kan så byde ind og gøre lokal borgernær taxibetjening til et reelt forretningsområde.

Kan jeg bevare min landvognmandsforretning?

Ja, landvognmænd kan søge dispensation for kravet om tilslutning til et kørselskontor, hvis de blot passer et defineret geografisk område. De har ikke længere en serviceforpligtelse og skal således ikke holde åbent på tidspunkter, hvor det økonomisk ikke kan løbe rundt.

Er en universaltilladelse det samme som en taxitilladelse?

Universaltilladelsen erstatter de tidligere typer tilladelser – altså taxitilladelsen, tilladelsen til offentlig servicetrafik, limousinetilladelsen og sygetransporttilladelsen. Når du får en universaltilladelse, kan du selv bestemme, hvilken type kørsel, du vil udføre. Der er så forskellige krav, du skal opfylde i forhold til den eller de typer af kørsel, som du vælger af køre. Du kan køre for trafikskelskaberne uden at have sædefølere og taxameter i bilen, mens dette er et krav, hvis du vælger at køre taxikørsel. Du kan også køre begge dele og skal så stadig have kontroludstyr i bilen.

Hvordan får jeg en universaltilladelse?

Tilladelserne administreres af Trafikstyrelsen og du skal således ikke længere omkring kommunen for at få en tilladelse. Du skal have en bankgaranti eller dokumentere, at du er i besiddelse af 40.000 kroner som garanti for den første tilladelse og 20.000 kroner for hver af de efterfølgende tilladelser, du vil have. Der er ingen antalsbegrænsning på tilladelserne efter lovens indkøringsfase, der varer tre år og her kan der maksimalt udstedes 500 nye tilladelser om året.

Hvad sker der med de tilladelser jeg allerede har?

Dine eksisterende tilladelser både til chauffører, vognmænd og til at drive bestillingskontor fortsætter, indtil de udløber. Herefter skal du formentlig søge om fornyelse efter reglerne i ny taxilov. Chauffører skal være mindst 21 år og have haft almindeligt kørekort i tre år. Han skal opfylde vandelskrav,



Telefonerne har kimet hos Dansk Taxi Råd med spørgsmål om ny taxilov. Hvornår kommer den? Kan jeg få flere tilladelser allerede nu? Skal jeg forny mit erhvervskørekort, hvis det ikke skal bruges i fremtiden? Hvorfor må kørselskontoret nægte mig, at køre i deres forretning? Kan jeg sælge min tilladelse? Kommer der ikke bare alt for mange taxier? Forsvinder taxierne ikke bare? I bygerne af bekymring og begejstring giver Dansk Taxi Råd her svar på de mest stillede spørgsmål i forbindelse med ny taxilov.

ny taxilov

hvilket vil sige, at han ikke må have anmærkninger på sin straffeattest, der er visse helbredskrav og så skal han have en godkendt chaufføruddannelse. Vognmænd skal også opfylde et vandelskrav, han må desuden ikke have gæld til det offentlige og skal opfylde kapitalkrav på 40.000 kroner for første bil og 20.000 kroner pr. efterfølgende bil. Kørselskontoret skal opfylde et egenkapitalkrav på 500.000 kroner for at få en tilladelse. Desuden skal kontoret råde over elektronisk udstyr, der kan indsamle og opbevare data. Lederen af kørselskontoret skal ligeledes opfylde et vandelskrav.

Skal jeg tage det ny chaufførkursus eller kan jeg bruge min gamle chaufføruddannelse?

Lovgrundlaget for overgangsordninger er endnu ukendt, så det vides ikke. Men typisk er der en eller anden form for meritoverførsel, så tidligere uddannelser kan bruges på linje med den ny.

Skal jeg forny mit erhvervskørekort, selv om jeg ikke skal bruge det i fremtiden?

Ja. Indtil ny lov træder i kraft gælder den gamle og udløber dit erhvervskørekort inden ny lov træder i kraft, så skal du forny det efter gældende regler.

Hvorfor skal kørselskontoret indsamle mine data og hvem må de sende dem til?

Kørselskontoret skal indsamle og opbevare data, som SKAT kan få indsigt i. SKAT er de eneste, der må få adgang til oplysninger. De skal bruge dem for at sikre kontrollen med skatteindbetaling.

Hvorfor må kørselskontoret afvise at have mig kørende?

Der er behov for, at kørselskontorerne kan udvikle særlige virksomhedsprofiler og stille særlige servicekrav og i den forbindelse skal få uvillige vognmænd og chauffører ikke påvirke forretningens udviklingsmuligheder negativt. Derfor kan kørselskontoret afvise vognmænd. Man kan forestille sig, at et kørselskontor eksempelvis vil markedsføre sig selv på el-taxier og således kan kun vognmænd med el-taxier køre i selskabet, mens andre afvises.

selskontoret afvise vognmænd. Man kan forestille sig, at et kørselskontor eksempelvis vil markedsføre sig selv på el-taxier og således kan kun vognmænd med el-taxier køre i selskabet, mens andre afvises.

Hvad sker der, hvis ingen kørselskontorer vil have mig?

Så kan du ikke køre taxikørsel, medmindre du indretter dig efter reglerne og imødekommer de krav, som kørselskontoret stiller for at indgå en kontrakt med dig.

Hvorfor er der ikke krav om taxameter, når man kører for trafikselskaberne?

Kørslen for trafikselskaber er indgået gennem kontrakter og det er nemt for SKAT at kontrollere. Derfor skal der ikke være taxameter og sædefølere i biler, der udelukkende anvendes til kørsel for trafikselskaberne. Dansk Taxi Råds indstilling var, at der skulle være kontrolapparater i alle biler, men det var der ikke politisk flertal for. Det skyldes nok, at kommunerne kan søge om dispensation hos staten, hvis en ydelse bliver dyrere som følge af ændret lovgivning.

Hvorfor skal der stadig være maksimalpriser, når markedet bliver sat frit?

Markedet bliver ikke bare sat frit. Desuden er der ikke tale om maksimalpriser, som vi kender dem i dag, men et prisloft, som kørselskontorerne kan arbejde indenfor, så de rent faktisk kan konkurrere på prisen. Fremover skal der være et opslag i taxierne, der viser prisen for en standardtur på 10 km, så forbrugeren har en rettesnor.

Vil der stadig være miljø- og energiklassekrav?

Ja, energi- og miljøklassekrav bevares. Der er desuden krav om årligt bilsyn.

Tekst: Christina Hammer

Indenfor de næste tre år bliver taximarkedet givet frit og det er nu den etablerede branche skal udnytte mulighederne i den ny lov, lød opfordringen på medlemsmøder i DTR



3-2-1 – omstillingsbegynder nu

Selv om der er udsigt til store forandringer, når den politiske taxiaftale bliver til ny taxilov formentlig ved årsskiftet, så tog bestyrelserne i Dansk Taxi Råds medlemsforeninger godt imod den ny taxiaftale, da Dansk Taxi Råds direktør i begyndelsen af måneden gennemgik aftalen og besvarede spørgsmål på to medlemsmøder i Dansk Taxi Råd.

Hovedparten af medlemsforeningers bestyrelser var repræsenteret ved møderne, hvor der blev stillet mange gode spørgsmål. De fleste spørgsmål kredsede om det nære og mulighederne for at drive vognmandsforretning i fremtiden.

"Jeg synes egentlig, at vognmændene i hele landet har taget godt imod taxiaftalen. Når man læser indlæg på nettet eller kommer til at gå på Facebook, så kan man nemt få det indtryk, at det hele er noget værre møg. Men den holdning mødte jeg ikke hverken på Sjælland eller i Jylland. Jeg synes faktisk, der var en forsigtig optimisme og en anerkendelse af de muligheder, som ligger i aftalen", siger Trine Wollenberg på bagkant af medlemsmøderne.

Øje på limo-definition

Trine Wollenberg fremlagde aftalen for medlemsforeningernes bestyrelser

og besvarede undervejs de spørgsmål, der meldte sig. Michael Gudberg fra Køge spurgte ind til, om de ny tilladelser kan bruges i hele Danmark og om taxi-tilladelserne automatisk bliver konverteret til universaltilladelser, når loven træder i kraft. John Lindbom, Dantaxi, påpegede, at det ville blive vanskeligt at skelne mellem konverterede universaltilladelser, der så må køre overalt og oprindelige taxitilladelser, der kun må køre i et begrænset område.

"Lovgiver har øje for problemstillingen og det ligger lige for at lægge det snit der hedder, at ved lovens ikrafttræden bliver alle taxitilladelser konverteret til universaltilladelser", forklarede Trine Wollenberg.

Udsigten til central administration af tilladelserne i Trafikstyrelsen fik også positive ord med på vejen, dog pointerede flere vognmænd, at der skal en skarp definition til i forhold til hvad, der er limousinekørsel.

"Det er vigtigt at være opmærksom på definitionen af limousinekørsel, så det ikke bliver et hul i loven", sagde Hans Henrik Pedersen fra Næstved Taxa.

Trine Wollenberg mente, at man fra lovgivers side ville håndtere området som Taxinævenet i Region Hovedstaden har håndteret limousinetilladelser.

"Der skal være et klart kundegrundlag og der skal være en særlig bil med særligt udstyr, ellers kan der ikke gives en tilladelse. Både København og Aarhus har været fokuseret og forvaltet loven, som den skal forvaltes, men jeg er klar over, at det ikke sker alle steder, og vi er naturligvis opmærksomme på, at der skal være en skarp definition på limousinekørslen", sagde Trine Wollenberg.

Ikke lige konkurrence

Torben Kirketerp fra Esbjerg Taxa spurgte ind til den lige konkurrence, som han havde forventet i forhold til det udstyr, der skal være i bilerne. I den ny taxilov kan biler, der benytter universaltilladelsen udelukkende til offentlig kørsel for trafikskolerne, slippe for taxameter og sædefølere, som er et krav, hvis man vil anvende universaltilladelsen til taxikørsel.

"Jeg troede, at alle skulle leve op til de samme krav, så der var lige konkurrence. Det kan godt være, at det kommer til at hedde noget andet, men det kører egentlig bare videre og det vi kendte før som OST-biler kan køre videre. Det er en dårlig undskyldning, at det bliver så meget dyrere, hvis de skal have taxameter i bilerne. Det koster 25-30.000 hvert 8. år. Så den



undskyldning holder ikke”, påpegede Torben Kirketerp.

Hans Illum fra Haderslev Taxa gik så vidt som til at ytre:

”Med den ny lov betaler vi prisen, mens OST har vundet”, sagde vognmanden fra Sønderjylland.

Tre års forspring

Trine Wollenberg erkendte, at den ny lov er en stor mundfuld for mange, men hun fremlagde også en række muligheder, som hun mener, at taxibranchen bør gribe med det samme og dermed udnytte, at der er loft over antallet af nye tilladelser de næste tre år og dermed har taxibranchen et naturligt forspring, som kan gøre dem markedsledende inden den endelige frigivelse af markedet.

”I har tre år til at omstille jer. Det er jer, der kender branchen bedst, jer der har alle taxikunderne. I er langt foran de nye, der kommer ind i branchen og den mulighed skal I gribe”, opfordrede Trine Wollenberg.

Flere bragte den politiske situation på banen og spurgte ind til aftalens holdbarhed i forbindelse med et regerings-skifte.

”Det er en bred aftale og det gør jo netop, at den ikke er afhængig af, om der sidder en blå eller en rød regering”,

sagde Trine Wollenberg, der også oplyste, at Dansk Taxi Råd presser på for at få loven vedtaget så hurtigt som muligt – stadig med ikrafttræden fra 1. januar 2018, men simpelthen for at få klare linjer omkring den fremtidige taxiforretning.

”Så længe loven ikke er formelt vedtaget, så bliver der spekuleret over hvad, der bliver til noget og hvad der ikke bliver til noget og hvordan aftalen konkret udmøntes i de detaljer, som er så vigtige for jer. Derfor gør Dansk Taxi Råd alt for en hurtig vedtagelse, så der bliver klarhed for alle vognmænd og I kan begynde omstillingsprocessen”, forklarede Trine Wollenberg.

Ros til S og DF

Flere medlemmer brugte lejligheden til at rose både politiske partier og Dansk Taxi Råd for det politiske arbejde.

”Der lå en aftale, der fik en ordentlig tur med LA- penslen, da der kom en ny transportminister fra Liberal Alliance. Det havde været decideret elendigt, men heldigvis kom Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti i vejen. Dem kan vi takke for en taxilov, som vi da på en eller anden måde kan genkende”, sagde Ole Gaarde Kristensen fra Næstved Taxa.

Ole Palsberg, Dantaxi Roskilde-Lejre

tilføjede, at nu var det Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti, der fik ros, men at Dansk Taxi Råd ligeledes fortjente ros. Samtidig gav Ole Palsberg svar på et spørgsmål fra Kim Sørensen, Dantaxi Slagelse, der spurgte ind til Dansk Taxi Råds rolle og berettigelse i fremtiden, hvor der forventeligt bliver flere større enheder på taximarkedet.

”Vi har i den grad brug for en brancheforening. Nu får Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti kredit for aftalen, men det er i høj grad også Dansk Taxi Råds fortjeneste, at vi har fået en lov, som er til at leve med. Havde vi ikke haft en organisation, så var vi blevet helt rundbarberet og så havde det set helt anderledes ud. Vi skal tale med én stemme. Det er dén chance vi har”, sagde Ole Palsberg.

Trine Wollenberg henviste til Sverige, hvor man afregulerede i 1990, men stadig har en stærk brancheforening.

”Så længe taxibranchen er reguleret, er der brug for en organisation til at varetage dens interesser. Men det er klart, at vi skal følge med udviklingen og når verden forandres for jer, så forandres den også for os”, sagde Trine Wollenberg.

Tekst: Christina Hammer

Taxibranchen behøver fortsat kontrol

Der er uorden i skatteregnskabet hos hver 5. taxivognmand, viser notat fra SKAT – DTR peger på behov for bedre kontrolmuligheder



Et notat fra SKAT, som er blevet brugt i arbejdet med ny taxilov, dokumenterer behovet for kontrol i taxibranchen. Et krav som Dansk Taxi Råd vedvarende har argumenteret for og som er blevet opfyldt i aftalen om ny taxilov.

"Selv om tallene fra SKAT er behæftet med betydelig usikkerhed, så er de jo et pejlemærke i forhold til behovet for kontrol. Historisk set har der været sorte penge i erhvervet og det har man imødegået med blandt andet taxameter, kørebog og sædekontakter. Behovet for kontrol ændrer sig ikke, fordi man ændrer loven og derfor er vi også meget tilfredse med, at politikerne har lyttet til vores argumenter og sikret kontrolapparaterne i ny lov", siger direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

Af notatet fremgår det, at SKAT har udført en kortlægning af små og mellemstore virksomheders regelefterlevelse – de såkaldte complianceundersøgelser for hvert andet indkomstår. Dog er der tale om et mindre antal kontroller, der specifikt vedrører taxibranchen, og derfor er resultaterne for de enkelte år forbundet med betydelig usikkerhed. SKAT advarer derfor mod at generalisere resultaterne. Der er dog som gennemsnit for de tre complianceundersøgelser konstateret fejl vedrørende skatten for 71 procent af de kontrollerede taxivognmænd. Ifølge SKAT indikerer andre undersøgelser, at de typiske fejl er udeholdt

omsætning fra regnskabet samt forkert fratrækning af private udgifter i regnskabet. Trods den ganske høje fejlprocent, der er udregnet gennem 51 kontroller på tre år, så er taxibranchen på niveau med transportbranchen generelt.

Men ifølge Trine Wollenberg, viser resultatet – om end det er baseret på spinkelt grundlag – at der er behov for fortsat kontrol.

"De fejl, der kan henvises til omkring udeholdt omsætning, er jo netop blevet opdaget på grund af de eksisterende kontrolmekanismer som taxameter og kørebog. Det var nogle af de foranstaltninger, som regeringen havde lagt op til at fjerne eller lempe og det duer bare ikke", siger Trine Wollenberg.

SKAT må forklare "bevidst snyd"

SKAT arbejder med en såkaldt compliancegrad, der anvendes til at vurdere, hvor stor en andel, der bevidst omgår skattereglerne i en branche. Det er SKATs vurdering, at lige godt hver femte virksomhed i taxabranche bevidst omgår skattereglerne, hvilket kan sammenlignes med hver tiende for alle selvstændigt erhvervsdrivende.

Dansk Taxi Råd har rettet henvendelse til SKAT for at få en uddybning af hvad, der menes med ordet "bevidst" i forhold til at omgå skattereglerne.

"Som brancheorganisation er vi me-

get interesseret i at få uddybet grundlaget for at omtale de her fejl, som en bevidst omgåelse af skattereglerne. Hvad baserer SKAT det udsagn på? Hvordan ved de, at der faktisk er tale om en bevidst handling fra vognmændenes side i forhold til at begå en fejl? Det vil vi i dialog med SKAT om. Det må de give os en forklaring på", siger Trine Wollenberg.

Direkte indberetningspligt

Sammenholder man SKATs vurdering af, at hver femte virksomhed i taxibranchen omgår skattereglerne, med de foreløbige undersøgelser af Uberchauffører, der ifølge notatet viser, at de i høj grad ikke selvangiver indtægterne, så må konklusionen ifølge Dansk Taxi Råd være, at risikoen for snyd er overhængende i branchen for persontransport.

"Det er derfor det er så risikabelt at slække på kontrolkravene. Man kan jo for eksempel bare slukke for en smartphone og så er der ikke længere nogen kontrol af bestillingsture. Her mener Dansk Taxi Råd, at en direkte indberetningspligt uden tvivl er et stort skridt i den rigtige retning, men det kræver ressourcer og så er spørgsmålet, om regeringen er villig til at afsætte de nødvendige ressourcer til en permanent kontrol af området, som der altså er et behov for", siger Trine Wollenberg.

Tekst: Christina Hammer



App kan ikke erstatte taxameter

Kommission bag svensk taxirapport om skattekontrol anbefaler ingen dispensation fra taxameterkrav

I den offentlige debat både herhjemme og i Sverige bliver app'en ofte nævnt som et moderne kontrolinstrument i forhold til at sikre skatteindbetaling af kørselsydelse. Hvorfor bruge et gammeldags taxameter, når en moderne app kan løse problemet, lyder det særligt fra liberalt hold. Men et stort svensk udredningsarbejde har netop undersøgt nødvendigheden af de gældende taxameterkrav og er kommet med en klar anbefaling til de nuværende svenske dispensationsmuligheder fra taxameterkravet. De skal væk. Der skal ikke være nogen dispensation fra taxameterkravet i Sverige. Dispensationsmuligheden bliver i dag særligt givet ud til limousinekørsel, der kører på faktura, samt Sveriges svar på de danske tilladelser til offentlig servicetrafik, hvilket kan side-stilles med regeringens forslag om, at der ikke skal være krav om taxameter ved såkaldt bestillingskørsel.

Taxameterkravet fastholdes altså i Sverige, men der åbnes op for, at et taxameter ikke behøver være det samme, som man kender det i dag. Udredningen åbner op for en såkaldt særlig kontrol enhed, der ikke behøver være et taxameter i traditionel forstand, men dog en plomberet og kontrollerbar enhed i hver taxi, der identificerer vogn og chauffør samt indsamler turdata til brug ved indberetning.

"En mobilapplikation, i det her tilfælde med information lagret i bestillingskontoret, kan ikke i sin nuværende form anvendes som kontrolsystem. De apps der anvendes i dag i taxibranchen, lagrer ikke den information, som er nødvendig for de svenske skattemyndigheder. Visse typer af kontrolinformation kan relativt let og sikkert skabes og lagres med sådan et system – det kan eksempelvis være information om finansielle transaktioner koblet til de kørsler, som føreren har fået via bestillingskontoret. Andre typer kontrolinformation vil ikke være lige så pålideligt eller tilgængeligt eftersom apps ikke er designet til netop at gennemføre eller lagre kontrolinformation. For eksempel lagrer taxameteret distancen i kilometer, som derefter bruges til at estimere, om bilen har været brugt til andre typer af kørsel uden det er rapporteret. Den type kontrol kan man ikke få gennem en app i dag og det er heller ikke muligt på sikker vis at sikre chaufførens identitet via en app. Men vi ser et stort potentiale for at videreudvikle og tilpasse apps, så de kan blive en del af styresystemet og på sigt give mindst lige så gode betingelser for skattekontrol som

taxameteret gør det i dag", forklarer Amy Rader Olsson, der har stået i spidsen for det svenske udredningsarbejde.

Ændret adfærd

Konklusionen i den svenske udredning er altså, at en app ikke fungerer som en selvstændig kontrolfunktion. Derfor skal den kobles direkte til et kontrolapparat i bilen. En app kan erstatte nogle funktioner, men den skal stadigvæk understøttes af et kontrolapparat i den enkelte bil.

Ifølge Amy Rader Olsson behøver det dog ikke være et taxameter i traditionel forstand, men dog en kontrollerbar plomberet enhed, der identificerer vogn og chauffør samt indsamler turdata til brug ved indberetning.

"Vi forholder os neutralt til teknologien og derfor kalder vi det en kontrolenhed. Vi kalder det heller ikke et måleinstrument, fordi det så skulle leve op til måleinstrumentdirektivet. Det skal være en plomberet enhed, men vi ser store gevinster, hvis man kunne udnytte teknologien og have en elektronisk plombering fremfor en fysisk", forklarer Amy Rader Olsson.

Nogle af konklusionerne i udredningen er baseret på en fremskrivning af en ændret forbrugeradfærd og en fremskrivning af ny teknologi, som ikke nødvendigvis er tilgængelig nu. Eksempelvis er det i dag et lovbestemt taxameterkrav, at der kan udskrives en kvittering. Fremover forventes den funktion at blive overflødiggjort af den teknologiske udvikling samt den ændrede brugeradfærd. Når endnu flere ture forudbestilles via apps, hvor forbrugeren kender prisen på forhånd, er der således ikke fremadrettet behov for et teknisk specificeret krav om, at et taxameter skal kunne udskrive en kvittering.

Amy Rader Olsson erkender, at selv om den teknologiske udvikling går hurtigt, så kommer det til at tage tid at validere de forskellige teknologiske alternativer til taxameteret.

"Brugeradfærden ændrer sig meget hurtigt og vi kan lære af erfaringer fra andre lande, hvor nye transportaktører er veletablerede. Når det gælder teknikken, så er det klart, at det kommer til at tage tid at identificere og certificere alternativer til netop taxameteret, men vores gennemgang af teknologien viser, at der er modne og pålidelige teknologier, der let kan tilpasses til taximarkedets behov", siger Amy Rader Olsson.

Tekst: Christina Hammer

Fremsynet og ansvarlig taxilov

Vi får en af de bedste, mest moderne, innovative og ansvarlige taxaftaler i Europa, skriver Rasmus Prehn og Mette Reissmann i dette indlæg til TAXI

Af Rasmus Prehn, transportordfører og Mette Reissmann, medlem af transportudvalget, Socialdemokratiet

Efter flere års tilløb og næsten et års forhandlinger bare i denne omgang har Danmark endelig fået en ny, moderne og teknologivenlig taxilov. En lov der udelukker skattesnyd og bekæmper social dumping. Aftalen er historisk bred og favner fra superliberalisterne i Liberal Alliance til folkesocialisterne i SF. Regeringen er med, ligesom både DF, de Radikale og Socialdemokratiet er med. Det er altså et bredt samarbejde, der vil noget. Der bliver altså ikke noget pjat med, at en nyligt indgået aftale skal laves om bare fordi, der har været valg. Stort set hele Folketinget bakker op om fremtidens taxilov. Det er der også grund til. Det er nemlig en både fremsynet, innovativ, teknologivenlig og meget ansvarlig ny taxilovgivning, der er indgået aftale om.

Med aftalen ophæves antalsbegrænsningen på taxibevillinger løbende, så vi langsomt men sikkert får flere og flere vogne på gaden. Det bliver altså lettere for os alle at få en taxi, konkurrencen bliver større og servicen bedre. Vi indfører en ny universaltilladelse i stedet for flere forskellige tilladelsessystemer. Det er lettere at administrere. Det er mindre bureaukratisk. Og så sikrer det samme høje standard med uddannede chauffører og skattekontrol i alle biler. Eksempelvis bliver forholdene for handicappede forbedret, da den ny universaltilladelse forventeligt øger udbuddet af handicapvenlige biler, ligesom alle chauffører skal være uddannet i at hjælpe gangbesværede og handicappede. Fremtidens

kørselskontorer bliver herrer i eget hus. Det betyder, at et kørselskontor kan smide den vognmand ud, der nægter at leve op til den aftalte service. Tro det eller ej, men sådan har det ikke været hidtil. Måske er det derfor, at flere har

risikeret, at der åbnes et kæmpe skattehul. Derved tager vi danske chaufførers bekymringer alvorligt.

Med alle de problemer der har været med det danske skattesystem i de seneste år, skal vi ikke til at spille hasard med

“

Med aftalen ophæves antalsbegrænsningen på taxibevillinger løbende, så vi langsomt men sikkert får flere og flere vogne på gaden.

oplevet usøgnede chauffører, der taler i telefon eller spiller computerspil under kørslen eller bare ikke kan finde vej. Den slags svigt og elendig service kan sanktioneres fremover. Kørselskontoret kan smide dem ud, der ikke lever op til en rimelig standard.

Sikker skatteindbetaling

Den nye taxilov har samtidig den rette tilgang til ny teknologi. Loven sikrer, at den nye teknologi først anvendes, når det fuldt ud kan godtgøres, at den kan erstatte eksisterende. Vi finder os ikke i skattesnyd og social dumping. Ny teknologi skal ikke være et skalkeskjul for at køre sorte penge hjem uden om fællesskabet, som Uber – ifølge det danske skattevesen – desværre allerede har gjort i stor stil. Vi tillader den nye teknologi, men kræver i første omgang også sædeføler og taxameter, fordi vi ellers

skattesikkerheden. Ligesom man heller ikke kaster sig ud fra et fly i flere kilometers højde med en helt ny og utestet faldskærm, så ønsker vi ikke at droppe de funktionsdygtige kontrolapparater i landets taxier, før vi er sikre på, at den nye teknologi udgør en fuldgod erstatning, hvilket de desværre langt fra har bevist endnu. Man skal ikke bare kunne slukke for kontrolapparatet, som man kan med en smartphone.

Ordentlige løn- og arbejdsvilkår

Den nye lov prioriterer chaufførernes tryghed højt. Selvom det ikke fremgår direkte af aftaleteksten fastholdes taxa-lovens paragraf, der sikrer, at der stilles krav om ordentlige løn- og arbejdsvilkår. Det på trods af, at der pt. foregår et udredningsarbejde i ministeriet foranlediget af en domstolsafgørelse, der har sæt



Der er plads til ny teknologi, mener Mette Reissmann, men den indføres når den er pålidelig og gennemtestet for at sikre skattebetaling

tvivl om, hvilke overenskomster, der skal gælde på området. Den tvivl prøver, Socialdemokratiet at komme til livs. Vi ønsker den pågældende dom annulleret for derved at slå værn om løn- og arbejdsvilkårene i taxibranchen.

Bedre betingelser for landtaxier

Kritikere er delvist lykkedes med at tegne det billede, at det med den nye taxaftale bliver svært at få en taxi i de mere tyndt befolkede områder. Argumentet synes at være, at når vi ophæver



Rasmus Prehn kalder den nye taxaftale langtidsholdbar, da den er indgået bredt og derfor ikke bare kan laves om ved et magtskifte.

den geografiske begrænsning for taxikørsel, så vil alle taxier vælge at køre i de allerstørste byer. Imidlertid opstod dette problem allerede med Lars Løkke Rasmussens strukturreform i 2007, hvor flere kommuner og dermed også taxidistrikter blev slået sammen til større enheder. Derefter forsvandt nogle af de lokale taxier ind til de større byer, hvor der var flere at køre med. Der er altså tale om et beklageligt problem, der allerede findes. Men et problem som nu skal løses med den nye aftale. I den nye taxaftale har man faktisk søgt at tage højde

for denne udfordring i de mere tyndt befolkede områder. Også så problemet gerne skulle blive afhjulpet i forhold til, hvordan det har udviklet sig efter strukturreformen. Taxitaftalen indeholder bl.a. følgende tiltag til fordel for landdistrikterne: 1. At vognmænd i tyndt befolkede områder kan søge dispensation på mindre krævende betingelser og krav for at drive vognmandsforretning. 2. At antalsbegrænsningen ophæves, så der alt i alt kommer langt flere taxier. 3. At maksimaltaksten sammensættes så grundtaksten er relativ høj, mens kilometertaksten er noget lavere - det gør det mere attraktivt at køre længere for at køre kortere ture. 4. At kommunerne kan tilkøbe ekstra taxi-dækning i for eksempel tyndt befolkede områder. 5. At de regionale trafikselskaber også vil kunne øge udbuddet af for eksempel flextrafikken.

Loven skal i øvrigt evalueres løbende og minimum efter et år, tre år og seks år. Her bliver der mulighed for at ændre på reglerne for at gøre dem bedre. Men alt i alt er vi kommet i mål med en af de bedste, mest moderne, innovative og ansvarlige taxaftaler i Europa.

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, DonTaxi, 4x48 TaxiNord, Esbjerg Taxa, Herning Taxa, Ikast Taxa, Varde Taxa, Taxa Fyn, Hreyfill Taxi.

Hybrid-leasing hitter hos taxivognmænd

Stil bilen efter to år og tag en ny uden at tænke på restværdier og gensalg – det er Toyotas nøgle til at åbne taxibranchen for hybridbilerne

Den første mandag i marts skød Toyota gang i den store hybridsatsning, som skal flytte taxibranchen over i hybridbiler, som udleder færre skadelige partikler og derfor er et grønnere alternativ. Viabiler i Valby i København åbnede, som den første i rækken af forhandlere over hele landet, dørene for hovedstadens taxivognmænd, der interesseret kunne se nærmere på de fire hybridmodeller,

som indgår i Toyotas taxiprogram. Ude på parkeringspladserne foran Viabiler gik vognmændene kritisk til værks og udvekslede meninger og erfaringer med køb af biler.

"Der er masser af plads", konstaterede en vognmand nøgternt på vej ud fra bagsædet, mens kollegaen på forsædet konkluderede, at her kunne han godt tilbringe sin arbejdsdag.

"Jeg synes, den er for lille", lød vurde-

ringen fra en chauffør, der straks fik den besked, at det jo heller ikke var ham, der skulle betale bilen.

Stor tab i vente

Mens de københavnske vognmænd dis-sekerede hybridbilerne, er den første hybrid i Toyotas taxisatsning allerede trillet ud på de jyske veje og i de kommende uger vil flere finde samme vej. Ifølge salgschef hos Viabiler, Mark Salo-



Maria Gaarde fra Toyota kaldte vores tid for den store hybridalders, hvor dieselbilerne falder i værdi, men hybridbilerne stiger i værdi.



Flere vognmænd konstaterede, at der var overraskende god plads både foran og bag på blandt andet Auris-modellen.



Leasingpriserne blev nærstuderet og der blev spurgt ind til specifikke aftaler i forhold til individuelle ønsker på tidsramme og antal kørte kilometer i aftalen.



Salgschef hos Viabiler. Mark Salonen, har haft mange forespørgsler på hybridbiler fra taxivognmændene, der gerne vil skifte, men er voldsomt bekymrede omkring hvordan, de kommer videre med deres nuværende bil uden for store tab.

nen, har interessen været stor siden nyheden om taxiprogrammet kom ud.

"Vi har haft rigtig mange forespørgsler og vognmændene virker meget interesseret. Jeg tror, de ser en mulighed for at købe billigere og så virker det også som om, de godt kan se det kloge i en hybridbil i forhold til miljøet", forklarer Mark Salonen, der dog også lige nu oplever en meget stor bekymring hos taxivognmændene.

"De er meget bekymret over den bil, de har nu. Hvad er den værd, hvordan skal den sælges og hvad står der på bundlinjen. Det helt store spørgsmål er, hvordan de kommer videre uden de helt store tab, som der desværre er mange, der risikerer efter frikørselsordningen er forsvundet", siger Mark Salonen.

Dieselmotorer daler i værdi

Toyota har forsøgt at gøre sig attraktive og imødekomme netop den usikre situation omkring køb og gensalg af brugte taxier ved at lancere et koncept om operationel leasing.

"Toyota står på mål for restværdien. Det betyder, at vognmændene leaser bilerne i to år og så stiller de den og tager en ny. Efter frikørselsaftalen er forsvundet, er det meget vigtigt at tjene på driften frem for på bilen og det betyder billigere biler, hvis man vil have en sund forretning", siger Maria Gaarde, der har været med til at udvikle Toyotas hybridtaxiprogram.

Hun kalder årene fra 2015 til 2025 for den store hybridaldre, der fungerer som en overgangsperiode til rene elbiler, brint og helt ny teknologi, der i fremtiden vil drive køretøjerne. Ifølge Toyota lukker Europa efterhånden ned for dieselmotorer og det betyder, at der kommer til at være et fald i priserne på dieselmotorer.

"Vi oplever også en tendens til, at leasingselskaberne laver en drejning væk fra diesel og hen mod hybridbiler, hvor brugtvolespriserne faktisk stiger", fortæller Maria Gaarde.

Tekst: Christina Hammer

Leasing-priser på hybridbiler

TOYOTA AURIS TS 1,8 HYBRID H2 COMFORT

Taxipris ekskl. moms 124.893 kr. – inkl. moms 156.116 kr.

	Løbetid/km	Restværdi	Mdl. ydelse
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 150.000 km	50.000 kr.	3.855 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		1063 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		1.438 kr.
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 300.000 km	20.000 kr.	5.388 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		2.125 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		3.125 kr.

TOYOTA PRIUS 1,8 HYBRID H3 5-DØRS

Taxipris ekskl. moms 153.936 kr. – inkl. moms 192.420 kr.

	Løbetid/km	Restværdi	Mdl. ydelse
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 150.000 km	60.000 kr.	4.709 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		1.063 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		1.500 kr.
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 300.000 km	28.000 kr.	6.271 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		2.250 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		3.375 kr.

TOYOTA PRIUS + 1,8 HYBRID H3 7-SÆDERS

Taxipris ekskl. moms 195.832 kr. – inkl. moms 244.790 kr.

	Løbetid/km	Restværdi	Mdl. ydelse
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 150.000 km	80.000 kr.	5.716 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		1.063 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		1.500 kr.
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 300.000 km	45.000 kr.	7.399 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		2.250 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		3.375 kr.

TOYOTA RAV4 2,5 HYBRID H3 5-DØRS

Taxipris ekskl. moms 164.688 kr. – inkl. moms 205.860 kr.

	Løbetid/km	Restværdi	Mdl. ydelse
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 150.000 km	90.000 kr.	3.971 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		1.125 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		1.563 kr.
Leasing u. serviceaftale (skal tegnes)	24 mdr. 300.000 km	55.000 kr.	5.654 kr.
Serviceaftale	Ekskl. bremses		2.375 kr.
Serviceaftale	Inkl. bremses		3.500 kr.

Pres på Sydtrafik

Taxaformand kræver, at regionsrådet i Syddanmark ser på Sydtrafiks accept af dumpingpriser ved seneste udbud

I et brev til Regionsrådet i Syddanmark retter formanden for Taxa Fyn en skarp kritik af trafikskelskabets håndtering af seneste budrunde, hvor Sydtrafik har accepteret budpriser fra vognmænd på mellem 215-270 kroner i timen.

"Budpriser der erfaringsmæssigt er en god indikator på, at de gældende overenskomster ikke overholdes, da firmaerne undlader at udbetale den retmæssige løn og pension til chaufførerne, der typisk også kører langt flere timer, end de får løn for", skriver Tadzudin Kasami i brevet til regionsrådet.

Han opfordrer samtidig regionsrådsmedlemmerne til at behandle skrivelser på næste regionsmøde, da han mener, at Sydtrafik står udenfor det gode selskab af øvrige trafikskelskaber, der er gået aktivt ind i kampen mod snyd med overenskomster og løndumping.

"I gennem de seneste år er offentlige myndigheder blevet kritiseret for at lukke øjnene for, at flextrafikken har udviklet sig til et område med løndumping, hvor vognmændene underbyder hinanden, mens trafikskelskaberne accepterer alt for lave bud. Af samme årsag er flere kommuner begyndt at stille krav til trafikskelskaberne, om at

indføre arbejdsklausuler i deres udbud med henblik på at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår samt at indhente dokumentation for forskellige forhold, herunder erhvervskørekort og førstehjælpskursus. Netop med henblik på at bekæmpe social dumping på Flextrafik-området, og sikre en fair og sikkerhedsmæssig forsvarlig befordring, har både Fynbus, NT og senest Movia valgt at indføre arbejdsklausuler vedrørende kontrol og sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med deres udbud af Flextrafik. Det paradoksale er, at der kan opstå situationer, hvor firmaer der har dumpet kontrollen hos Fynbus, og på den baggrund har fået ophævet deres kontrakt grundet mistanke om løndumping, efterfølgende kan køre for Sydtrafik, der fortsat fralægger sig ethvert ansvar i forbindelse med deres udbud af Flextrafik", lyder det fra Tadzudin Kasami i brevet.

Dumping er politisk ansvar

Han mener, at det er uholdbart, at regionsrådet i Region Syddanmark har vedtaget et regelsæt om sociale- og arbejdsklausuler samt kædeansvar, som skal sikre, at leverandører har

ordnede arbejdsforhold og overholder danske overenskomster og arbejdsmiljøregler, mens der finder systematisk løndumping sted i regionalt regi, når Sydtrafik benytter sig af leverandører, som givetvis ikke følger overenskomsten på området. Tadzudin Kasami appellerer derfor til det politisk valgte regionsråd, der er medejere af Sydtrafik, om at pålægge Sydtrafik at indføre arbejdsklausuler i de udbudskrav, der stilles til de vognmænd, som udfører Flextrafik for Region Syddanmark via Sydtrafik.

"Tiltaget skal sikre fair konkurrence, ansvarlig befordring af Region Syddanmarks borgere og ordentlige løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne. Med en arbejdsklausul følger imidlertid også en kontrolforpligtelse, hvilket hidtil har været Sydtrafiks argument for ikke at indføre arbejdsklausuler. Til det er blot at sige, at hvis de andre trafikskelskaber kan etablere en kontrolapparat og nogle kontrolprocedurer, er det også muligt for Sydtrafik", slutter Tadzudin Kasami sit brev til regionsrådet.

Tekst: Christina Hammer

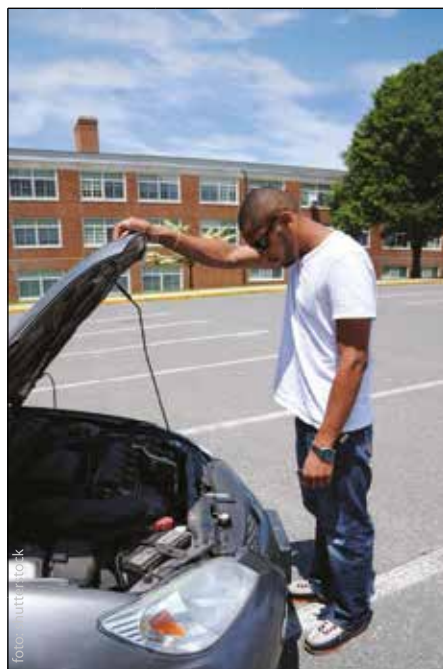
Forskel på Flex-kontrol

Mens man i Movia opruster kontrollen for at sikre en overholdelse af overenskomstforhold i trafikskelskabets Flextrafik-kontrakter, så vender man det blinde øje til i Sydtrafik. Og baggrunden er den samme. I Movia henviser man til, at den øgede kontrol foretages på baggrund af den såkaldte NORTRA-dom, som Højesteret afsagde i februar 2015. I Sydtrafik henviser man til, at samme dom betyder, at der ikke længere er præcise krav om, hvilken overenskomst man skal følge og derfor vil Sydtrafik ikke kontrollere, at deres leverandører lever op til det helt basale niveau på arbejdsmarkedet. Sydtrafik har i seneste udbud af Flextrafik, der er kørsel med blandt andet skolebørn, patienter og ældre, accepteret tilbud på helt ned til 215 kroner i timen. Til sammenligning vurderer 3F, at et realistisk tilbudsniveau, hvor løn- og ansættelsesvilkår efterlever kravene i en overenskomst, vil ligge på omkring 300 kroner i timen.

Gert Mark, formand for ATAX, arbejdsgiverforeningen for taxivognmænd, peger på, at politikerne ikke tager ansvar. Det er kommunerne, der ejer trafikskelskaberne og deres bestyrelser er sammensat af kommunalpolitikere.

"Det er bestyrelsernes valg, at der ikke skal være arbejdsklausuler i udbuddet og at det er laveste pris, der tæller. Dumpingpriserne er politikernes ansvar. Det har man indset i Nordjyllands Trafikskelskab og i Fynbus, hvor man har arbejdsklausuler og i Movia, hvor man har indført en skærpet stikprøvekontrol. Men i Midttrafik og i Sydtrafik er man åbenbart ligeglade. Så synes jeg, man skulle melde rent ud, om man er ligeglad og gerne medvirker til løndumping eller om man vil sikre ordnede forhold for de ansatte, der udfører den kørsel, man udbyder", siger Gert Mark.

Tekst: Christina Hammer

						TAXI X-ord	HJÆL- PER	HIMMEL- SYN	SMALL	KORT	GUD	TRÆER	FOR- NAVN	EN	KORT	LANGET	JEG
						UDLÆN- DINGE											
						PARTI			FRI- STED TONE					PROCES SPOT			
						FYRVAR- KERI					DOKU- MENT RANG				DYR SÆR- LING		
						EN		SLEMME BJÆLKE					POLITI- AFD. DENNES				ILLU- MINERE
						→			DYR			BIL- MÆRKE				↘	
						MÅL- FORK.				VIPPER VÆKST				TRÆER FORD- MODEL			
						TONE		BUTIK BUIK					MUND- LIG TRÆ				
						TALORD					MÅNEDS- FORK. TONE- ART				DÆK- NING HASTER		
						2 2017	LØBER OP I	FRANK- RIG	BESKED	STRAKS	FUGL	KEND- BOGST. KLAPPE					↓
DEL								VÆSKE SKUE- SPILLER									
NORGE		STYKKE FUGL								FOR- BUND LØFTE			BUNDT BIL- MÆRKE				FOR- NØJEDE
JO				FOR- NAVN DRIK				STATS- MAND SPIL						BÆLTE INSEKT			
RUM- METER			KOM- PAGNI SNAKKET			KNOK- LEDE BIL					KANT FOR- NAVN				ENG. AFSLAG RÅBE		
MA- SKINER										NIDKÆR BINDE- ORD						HAT	
TONE		HELE TONE			GRØN KEND- BOGST.				GUD KIGGE					DYR I DAG			
BE- TALTE							VEJ					LYS- TREDE					
LIGE				TRÆER						FAG- FOLK							

BESTYRELSEN I DANSK TAXI RÅD

Formand
John Lindbom
Tlf: 4014 4729
lindbom@dantaxi.dk

Næstformand
Tadzudin Kasami
Tlf: 2216 6470
tka@taxifyn.dk

Benny Jensen
Tlf: 4041 0787
taxi-benny@jensen.mail.dk

Hendrik Larsen
Tlf: 2363 5588
hendrik@godmail.dk

Ole Palsberg
Tlf: 2072 6979
op@roskilde-taxa.dk

Richard Motzfeldt
Tlf: 2830 8588
formand@aarhus-taxa.dk

Torben Kirketerp
Tlf: 2222 1930
torben@esbjergtaxa.dk

FØDSELSDAGE I APRIL/MAJ

50 år: 15. april, Ziya Altan, TaxiNord. 22. april, Henrik Deibjerg Hansen, Dantaxi Roskilde-Lejre. 23. april, Frank Strandborg, Aarhus Taxa. 27. april, Johnny Tranbjerg, Middelfart Taxa

60 år: 05. april, Mirosław Wawrzynski, Aarhus Taxa. 09. april, Inge Hansen, Næstved Taxa. 24. april, Elly Paludan, Aarhus Taxa. 26. april, Steen Jacobsen, Aarhus Taxa. 05. maj, Carl-Erik Larsen, Næstved Taxa. 19. maj, Orla Bech Jensen, Odense Taxa. 28. maj, Birthe Hansen, Horsens Taxa

65 år: 03. maj, Bent Thøgersen, Esbjerg - Varde Taxa. 04. maj, Peter Kjærgaard, Odense Taxa. 30. maj, Johannes Thøgersen, Dantaxi Thisted

70 år: 09. april, Alice Jørgensen, Dantaxi Silkeborg. 16. maj, Steen Johansen, TaxiNord

75 år: 26. maj, Knud Erik Lundager, Dantaxi Thisted

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