

TAXI

Officielt medlemsblad for Dansk Taxi Råd

03 - Juni 2018 - 15. årgang

Konference Indgang



FARVEL TIL FORMAND OG VELKOMMEN TIL FUSION

SIDE 16

Vi skal påvirke den nye lov

Den nye taxilov skal evalueres i efteråret 2018 – og igen i 2020 og 2023. Dansk Taxi Råd opfordrer til, at alle arbejder for at påvirke loven mest muligt.

Side 20

Dit valg af vognøkonomi

Hvordan påvirker de mange forandringer som nul frikørselsordning, miljøagenda etc. taxavognmænds valg af vogne? Vi skitserer her tre forskellige modeller.

Side 6

En taxi er i dag et driftsaktiv

Intet bliver som, det var engang. Efter afskaffelsen af frikørselsordningen 1. januar 2015 skal du vænne dig til at budgettere med, at aktivet koster penge.

Side 8



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

Toyota Hybrid TAXI

- + Med en Toyota Hybrid som taxi, skal du ikke betale grøn ejerafgift
- + 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 dieselmotorer



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.



Sms **HYBRID** til **1919** for mere information om
Toyotas TAXI-program. Så ringer vi dig op.¹

¹ Alm. smstakst. Du giver samtidig tilsagn om Toyota Danmark A/S må gemme dit telefonnummer til formålet og kontakte dig pr. telefon. Toyota behandler dine data i overensstemmelse med Toyotas privatlivspolitik, som du kan finde på toyota.dk/privatlivspolitik

Trine Wollenberg,
direktør i Dansk Taxi Råd



Tak for tilliden – det vidner om stor forandringsvilje

John Lindbom takkede på årets generalforsamling i Vejle den 4. maj som bekendt af som formand for Dansk Taxi Råd. Han kunne i den forbindelse berette om, at det faktisk tog næsten fem års arbejde at danne DTR i 2003, fordi branchen på den tid var præget af splittelse og lav forandringsvilje.

Dansk Taxi Råd præsenterede i marts måned i år medlemmerne for et forslag om at danne en ny forening sammen med Danske Busvognmænd. Den nye forenings arbejdstitel er Dansk PersonTransport. Presentationen skete på en række medlemsmøder rundt om i landet, og den 4. maj var forslaget altså til afstemning på generalforsamlingen. Her blev resultatet, at alle i salen bakkede op om planen.

I Dansk Taxi Råd vil vi gerne sige tak for den store tillid. Det glæder os, både fordi vi ser det som en anerkendelse af vores arbejde, og fordi vi mener, det giver rigtig god mening for branchen.

Dannelsen af DTR tog fem år. Beslutningen om at danne Dansk PersonTransport tog tre måneder. Det vidner om, at den danske taxibranche anno 2018 tydeligvis er blevet langt mere forandringsvillige eller måske endda forandringsskabende end, branchen var anno 1998-2003. Det ser vi som en glædelig udvikling, der lover godt for branchens fremtid med den nye taxilov.

Trine Wollenberg
Direktør Dansk Taxi Råd

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

Ansvarshavende redaktør
Trine Wollenberg, Tlf.: 3877 7890

Redaktør
Poul Breil-Hansen,
Merkur Kommunikation
Tlf.: 2371 7390
pbh@merkur-kommunikation.dk

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

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

Trykplag
1.800

Abonnement
Pris kr. 200 årlig (6 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



Ny Rejseplanen inddrager også taxi

Rejseplanen A/S og Nordjyllands Trafikselskab lancerer nu pilotprojektet MinRejseplan. En ny rejseplanlægger og udvidelse af den velkendte og landsdækkende rejseplan, som i fremtiden skal samle transport- og mobilitetsformer fra forskellige leverandører til lands, til vands og i luften.

Med MinRejseplan bliver nordjyderne fra i dag tilbudt en bred vifte af transport- og mobilitetsformer, når de søger på en rejse inden for den nordjyske region. Rejseforslagene rækker langt udover den almindelige kollektive trafik som bus og tog og omfatter blandt andet Plustur, samkørsel gennem Go-More og taxa.

"Vores partnerskaber med aktører på tværs af det offentlige og private er på sin vis blevet startskuddet til en helt ny måde at anske den kollektive trafik i Danmark på, hvor vi samarbejder om at favne nye teknologier og services, der nemt og bekvemt kan flytte folk fra A til B. Vi betragter med andre ord ikke andre trafiktilbud som værende konkurrerende, men supplerende for den service, vi er sat i verden for at tilbyde og løbende udvikle, siger adm. direktør Thomas Øster fra NT.



Foto: Claus Sjødin



Foto: Claus Sjødin

Aarhus og Horsens Taxa lancerer lavpriskontingent

Aarhus og Horsens Taxa mangler bestemt ikke kørsel. Tværtimod. Cirka 70 procent af turene i selskabets biler består af radioture og kontraktkørsel. I spidsbelastningsperioder morgen og eftermiddag og i weekender har selskabet så meget at køre med, at bilerne har svært ved at følge med efterspørgslen.

Derfor arbejder selskabet nu på at åbne for flere vognmænd på nye tilladelser, som vil kunne få del i den kørsel, selskabet har – men til et kontingent svarende til under det halve af, hvad medejerne betaler.

"Vores nye kontingenttype "nettokontingentet" kommer til at ligge omkring 3.500 kroner per måned. Til gengæld får disse vognmænd kun de radioture ud i bilen, som ikke er afsat til vores medejerers vogne inden for få minutter. Det vil sige, at vores medejerere får tilbudt turene først, men i de timer, hvor vi har mest travlt, vil nettovognmænd også få del i radioturene", fortæller administrerende direktør Astrid Donnerborg.



Førerløse taxaer som alternativ til privat bil i storbyer

Der står "taxi" på næsten hver eneste side i en stor rapport fra ekspertgruppen "Mobilitet for Fremtiden" fra marts 2018. Gruppen blev nedsat af Transport-, Bygnings- og Boligministeren i juni 2017. Ekspertene konkluderer, at fremtiden vil byde på kraftig vækst i efterspørgsel efter persontransport, og de vurderer, at delebiler eller automatisering ikke vil kunne dække det voksende transportbehov. Et af rapportens tre dominerende udviklingsspor hedder "førerløse taxakoncepter", som rapporten deler op i taxaer, deletaxaer og taxabusser. Rapporten forventer ikke førerløse privatbiler i en overskuelig fremtid, men det lyder: "Førerløse taxakoncepter kan sandsynligvis introduceres tidligere end førerløse privatbiler" og "Førerløse taxaer og delekoncepter kan blive et reelt alternativ til privat bil i de største byer". Hent rapporten på trm.dk – søg på "Afrapportering: Mobilitet for fremtiden".



Pas på min far

De fleste husker kampagnen "Pas på min far" med det glade barn med sin fars hjelm på, der første gang kørte i 2000. Den blev en stor succes, fordi den med et klart signal ramte lige der, hvor alle kan forstå meningen uden, der bliver løftet nogen pegefingre. Den 25. april sættes kampagnen i værk igen – men denne gang bliver det med børnetegninger under det stærke budskab: "Pas på min far", der skal få bilisterne til at respektere fartgrænsen og vejarbejderne.

"Kampagnen havde stor virkning, fordi alle kunne relatere sig til budskabet. Men vi glemmer lige så hurtigt igen, når vi ikke længere mødes af det lille barn på plakaterne langs vejen. De senest oplyste tal fra Vejdirektoratet er fra 2016, hvor antallet af ulykker ved vejarbejdsområder endte op i 240, heraf inkluderede 54 af disse personskader. Og det er et tal, vi gerne vil lave om på. Derfor håber vi på, at kampagnen igen, vil huske bilisterne på, at det er forældre som dem selv, der arbejder langs vejene, der ligeså gerne vil hjem til deres børn", siger Trine Kølby, der er arbejdsmiljøkonsulent i Asfaltindustrien.

Sydtrafik vil have arbejdsklausuler

Sydtrafik følger nu trop efter Midttrafik, der i sidste måned valgte at indføre arbejdsklausuler. Dette sker på baggrund af at ændringen i taxiloven på overenskomstområdet står med tilladelsestyper, hvor der gælder forskellige krav for vognmanden. Denne forskel i krav til løn og arbejdsvilkår giver potentielt en konkurrencemæssig ulighed mellem nye og gamle tilladelser, som nu også Sydtrafik, som ordregiver, føler sig forpligtet til at udligne. Derfor har Sydtrafik på deres seneste bestyrelsesmøde besluttet, at der i kontrakterne om Flextrafik indføres krav til løn - og arbejdsvilkår, som følger bestemmelserne i den nye taxilov. Dansk Taxi Råds nyvalgte formand Torben Kirketerp: "Jeg er utroligt glad for denne beslutning, da det er noget vi har råbt på i flere år. Det er derfor glædeligt, at vi nu også har fået det sidste trafikelskab med. Næste skridt er at sikre, at den annoncerede kontrol også bliver ført ud i livet, så der kommer handling bag ordene".



Foto: Sydtrafik

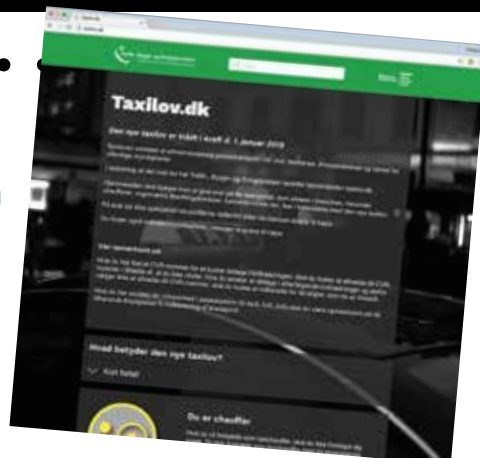
Lovforslag vil fjerne momsfrigtagelse

Et lovforslag om ændring af momsloven, der kan betyde, at momsfrigtagelsen for bestillingskontorer ophører, er blevet fremsat i Folketinget af skatteministeren. Ophævelsen af momsfrigtagelsen for bestillingskontorer er sat til at træde i kraft pr. 1. januar 2019. Lovforslaget er en tilretning af dansk lovgivning i forhold til EU-retten, hvor der fortolkes på princippet for momsfrihed.

Dansk Taxi Råd fastholder kritikken af lovforslaget fra sit høringssvar. En kritik som man vil tage med i den videre lovbehandling. Dette gælder ikke mindst det forhold, at den fortsatte fritagelse omkring sygetransport er uheldig og konkurrenceforvridende. "Det er problematisk, da den nye taxilov afskaffede sygetransporttilladelsen samtidigt med, at en række af vores medlemmer udfører siddende patientbefordring i deres taxier. Dermed er der udsigt til en konkurrenceforvridning alt efter om sygetransporten udføres på en taxitilladelse eller en sygetransporttilladelse" påpegede Dansk Taxi Råd i høringssvaret. Læs lovforslaget ft.dk og søg på "L 237".

Taxilov.dk – din ven i nøden

Vi har sagt det før her i magasinet, men det er værd at gentage: Taxilov.dk er et rigtig godt sted at blive klogere på, hvad den nye taxilov helt konkret betyder for dig som vognmand eller chauffør, og hvad du kan eller skal gøre. "Vi synes, at det er en rigtig god og overskuelig side, der vejleder alle ud i reglerne om ny lovgivning, herunder vigtige datoer for, hvornår man kan søge om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring", fortæller direktør Trine Wollenberg, Dansk Taxi Råd.



Vognmandens valg af vognøkonomi

– tre forskellige modeller

Frikørselsordningen er fortid, og forandringerne på taximarkedet, miljø- og klimaagendaen samt driftsøkonomi, afgifter m.m. står i kø. Hvordan påvirker det taxivognmænds valg af vogne? Vi skitserer her tre forskellige modeller.

Den klassiske Mercedes-model

Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa

Jeg satser på tre Mercedes E 200 stationcars i min forretning. Hovedårsagen er driftssikkerhed og -økonomi. Indkøb af vognen er ét parameter i biløkonomien, en anden vigtig parameter er driftssikkerheden. Det koster os mange penge i tabt omsætning, hver gang en vogn er på værksted. Det skal den derfor helst være mindst muligt, og når det sker, skal værkstedet helst være hurtigt og fleksibel til at reagere. I Esbjerg har vi en meget serviceorienteret Mercedes-forhandler, der ved, hvad det betyder for en taxavognmand at have en vogn på værksted.

En anden årsag til valg af Mercedes er, at vognen er en arbejdsplads, hvor chaufførerne tilbringer mange timer. Her byder Mercedes på højere komfort, bedre arbejdsmiljø og mere sikkerhed.

Da vi havde frikørselsordning, kørte vores biler to år, før de blev solgt videre. Nu regner vi med tre år og 350.000 km før, de bliver solgt videre. Videre salg er et



Men tingene skifter hele tiden, og jeg vil holde nøje øje med samfundets miljøagenda. Foto: Privat.

område, som vi vognmænd skal til at bruge mere tid og opmærksomhed på. Vores afskrivning på en vogn er i dag 50-100 procent højere, så vi skal vænne os til at afsætte penge til afskrivning i vores budget og regnskab. Jeg ser på eksport, salg direkte til private og ikke mindst flex-leasing som mulige afsætningskanaler.

Men tingene skifter hele tiden, og jeg vil holde nøje øje med samfundets miljøagenda. Diesel ser ud til at have en svær fremtid foran sig, og når jeg skal skifte vogn i 2019, så vil jeg da tage el- og hybridbiler med i mine overvejelser.

Den fleksible leasing-model

Pauleerik Paw Skjold Kristjansen, Dantaxi 4x48



Jeg kan egentlig ikke forstå, den ikke bliver brugt af flere af mine kollegaer, særligt enligt kørende vognmænd kan have stor fordel af leasing. Foto: Privat.

Jeg leaser en VW Caravelle fordi, jeg ved leasing ikke binder kapital. Leasing betyder, at min udgift bliver fordelt over en fireårig aftaleperiode, og leasingafgiften er 100 procent fradragsberettiget. Min model hedder vist teknisk set "kapital leasing". Jeg betaler en førstegangsydelse på 15 procent, der også er fuld fradragsberettiget. Ved leasingsaftalens udløb skal jeg anviser en køber til en forud aftalt sum. Jeg vælger så at anviser mig selv som privatperson som køber og køber vognen til den aftalte pris. Rent formelt står der i aftalen, at jeg må køre op til 150.000 km om året, men i praksis har det ingen betydning, fordi

jeg er forpligtet til at anviser en køber til den aftalte pris, når aftalen udløber.

Jeg mener, at modellen er en stor fordel for mig, og jeg kan egentlig ikke forstå, den ikke bliver brugt af flere af mine kollegaer, særligt enligt kørende vognmænd kan have stor fordel af leasing. Min revisor anbefalede mig leasing for en del år siden, og jeg kører nu på den fjerde leasingaftale. Den første og den seneste aftale er fireårige, og de to i mellem var treårige aftaler. Den eneste ulempe, jeg kan få øje på, er, at bordet fanger, hvis jeg opsiger aftalen før tid. I det tilfælde skal jeg betale de resterende måneders leasing-afgift.



Jeg forventer at køre otte år i Teslaen, og derefter kunne jeg sagtens finde på at købe en ny. Foto: Energi Thy-Mors.

Den miljøvenlige Tesla-model

Morten Noesgaard, Dantaxi Nykøbing

Jeg og mine to brødre, der også er vognmænd i Dantaxi Nykøbing, købte i 2015 hver vores Tesla. Det er vi meget tilfredse med. De har en rækkevidde på cirka 400 km, har 8 års garanti på drivline, batteri samt motor og skal kun serviceres ved 110.000-120.000 km. Det passer som regel med service i sommerferien. Jeg har også en Mercedes E, og den skal til service hver tredje måned.

Jeg forventer at køre otte år i Teslaen, og derefter kunne jeg sagtens finde på at købe en ny. Også selvom afgiften på elbiler er steget meget siden, vi købte i 2015. Kørsel i en Tesla kræver selvfølgelig lidt planlægning, fordi den skal lades op mindst hver 400 km. En fuld opladning på en supercharger (135 kW) tager cirka 40 minutter, og opladning på andre standere (50 kW) tager cirka 80 minutter. Min vogn lader op hver nat hjemme hos mig selv, og det betyder så en varm bil og motor, når jeg starter ud om morgenen. Jeg kører typisk en fast kørselsrunde med skolebørn om morgenen, hvorefter jeg kører til Thy-Mors Energi i Nykøbing og lader op på en af deres fem ladestandere. Efter 20-30 minutter er jeg igen klar til nye 400 km.

Jeg har oplevet, at kunder fra vores område skulle køres til Københavns Lufthavn. Den tur koster mig 34 kroner i el, mens den vel ville koste 600-800 kroner i en dieselbil. Jeg tilbyder kunderne en kop kaffe i Middelfart, hvor jeg lader op i 15-20 minutter. På vej retur fra lufthavnen, lader jeg derefter op i Køge og igen i Middelfart på turen hjem. I alt kræver det 70 minutters opladning, som jeg bruger på frokost, rengøring af bil og sunde pauser. Hvis du spørger min kone, kan hun fortælle, at hendes mand i dag er en mindre stresset mand. Jeg får per automatik pauser fra rattet, og det er sundt. Jeg plejer at sige, at jeg lader op, mens andre chauffører bruger dårlig energi på at bagtale andre og samfundet i ventepauser.

En helt anden fordel ved Teslaen er komfort for både chauffør og kunder. Motoren er støjfri, så der er kun støj fra dæk og luftmodstand. Jeg har mange kunder, der giver udtryk for, at de synes, det er en fornøjelse at køre i vognen. Bagagerumspladsen er målt på litermål større end i en Mercedes stationcar, og jeg kan altid aflæse helt præcist, hvor mange kilometer, jeg har tilbage på batteriet.

Taxa Syd tilbyder egen leasingpakke til vognmænd

Taxa Syd, der er det nye navn for Taxa Fyn, har etableret eget leasing-selskab, der hedder Capital GmbH. Selskabet tilbyder taxavognmænd to leasingmodeller.

Capital GmbH importerer vogne fra Tyskland. En typisk vogn er en Mercedes E, der er 1,5 år gammel og har kørt 20.000 km. Prisen er cirka 100.000 kroner lavere end tilsvarende på markedet i Danmark. Den bliver udstyret med de nødvendige anlæg og skiltning, så den er klar til taxikørsel. Serviceaftalen koster 0,47 øre per km. og dækker indtil 500.000 km. Den omfatter alle driftsudgifter undtagen dæk. "Vognmanden kan endda komme forbi vores eget værksted i Odense og få fuldt sprinklervæske på, hvis de ønsker", fortæller Tadzudin Kasami, adm. direktør for Taxa Syd.

Model 1 indebærer, at vognmanden i løbet af tre til fire år betaler hele bilen ud, så den er vognmandens ejendom ved udløb af aftalen.

Model 2 indebærer, at der vil være en restværdi eller en såkaldt scrapværdi (den mindste værdi et aktiv kan nedskrives til), som vognmanden kan købe bilen til eller anvise en anden køber til.

Tadzudin Kasami oplyser, at cirka 30 ud af Taxa Syds 204 vognmænd leaser deres biler, nogle med Capital GmbH og andre med andre leasingselskaber. Han fremhæver følgende fordele ved leasing:

- Fuldt fradrag for leasingydelsen og udbetalingen - en ret betydelig fordel som ofte bliver overset.
- Betydeligt lavere etableringsomkostninger, fordi der ikke er udgifter til tinglysning og stempelafgifter.
- Mulighed for at tilpasse leasingydelse ved mulige sæsonudsving i virksomheden.
- Bedre skattefradrag ved kort afvikling af leasingkontrakten.
- Større fleksibilitet og individuelle tilpasninger.
- Ingen momsudlæg på vognen.
- Eventuel fortjeneste tilfalder leaser/vognmand hvis vognen sælges til mere end scrapværdien ved kontraktudløb.

Og ulemper? Tadzudin Kasami kan få øje på to:

- Leasingselskabet ejer vognen - vognmanden har brugsretten og skal afholde alle driftsomkostninger.
- Vognmanden kan ikke aflevere vognen retur - men har en anvisningspligt til minimum scrapværdien.



Tadzudin Kasami oplyser, at cirka 30 ud af Taxa Syds 204 vognmænd leaser deres biler, nogle med Capital GmbH og andre med andre leasingselskaber. Foto: Jonas Ahlstrøm/DTR

En taxi er i dag som koster pen

Efter en del slinger i valsen er der i 2017 kommet mere ensartet kvalitet i Skats vurderinger af brugte taxier, der skal afgiftsbelægges. Men det ændrer ikke ved, at intet bliver som, det var engang. Før afskaffelsen af frikørselsordningen 1. januar 2015 var taxier som driftsaktiv mere eller mindre gratis. Det er slut nu. Vognmænd skal vænne sig til at budgettere med, at aktivet koster penge.

Den 1. januar 2015 blev frikørselsordningen for hyrevogne afskaffet. Ordningen har i mange betydet, at taxivognmænd kunne købe en vogn uden afgift og efter 250.000 km og mindst to års taxikørsel sælge den videre uden at betale afgift. Det var en udmærket forretning, der for de fleste har betydet, at taxien som driftsaktiv reelt var udgiftsneutral eller måske endda skabe et lille overskud. Sådan har det været i mange år, og man kan måske sige, at den ordning så udmærket symboliserede taxibranchens meget regulerede

og beskyttede vilkår, der både medførte rettigheder og forpligtelser.

Mange vognmænd har i tiden efter 1. januar 2015 oplevet, at Skat har leveret meget svingende svar på, hvilken afgift en vognmand skulle betale for en given vogn.

"Der har været en del slinger i valsen i den første periode fra Skats side. Skats vurderinger af brugte taxier og derved grundlaget for den afgift, vognmanden skulle betale, har ikke været ensartet. Men det er blevet meget bedre i 2017 i takt med, at Skats datagrundlag for at

vurdere er blevet lidt større, og i takt med at kompetencen hos Skat er blevet samlet fra tidligere fire steder i landet til ét center i Aalborg", fortæller Jens Peter Larsen. Han er adm. direktør og værdifastsætter i QuickImport, der beskæftiger sig med at værdifastsætte brugte biler og har tilladelse af Skat til at fastsætte og opkræve registreringsafgifter.

Det spinkle datagrundlag

Det med datagrundlaget er en udfordring. Danmark er et lille land, og det danske marked for brugte biler er begrænset. Det gælder særligt for mange af de vogntyper, der kører som taxier. "Skats grundlag for at værdifastsætte en brugt Mercedes E-klasse med en masse ekstraudstyr, der er to-tre år gammel og har kørt 350.000 km er måske en eller tre salgsannoncer fra brugtbilsforhandlere med reklamationsret, som er de eneste Skat ifølge loven og lovvejledningerne må anvende som kilder. Det er et meget tyndt grundlag. Det er også typisk et fejlagtigt grundlag, fordi de annoncerede salgspriser næsten altid er alt for høje. De reelle handelspriser er væsentlig lavere", fortæller Jens Peter Larsen. Der er altså to problemer:

- Der er for få brugte taxier til salg til at danne et ordentligt datagrundlag.
- Brugte taxier bliver annonceret til urealistisk høje salgspriser.

"Skat har i 2015 og 2016 ofte kun haft

5 gode råd når du skal købe ny vogn

1. Husk at de nye regler vil betyde, at din bil vil koste en afskrivning hvert år, modsat de gamle regler hvor bilerne blev frikørt. Jo dyrere bil du køber, desto højere afskrivning.
2. Sørg for at overveje dine muligheder for at afsætte bilen til en slutkunde - sæt f.eks. bilen til salg, mens den stadig kører taxi.
3. Vælg en gængs bil, som ikke har meget ekstraudstyr - den vil blive billigere i afgift som brugt. Gode eksempler er Skoda, Volkswagen Passat og Mercedes B- og C-klasser.
4. Vent med at tage bilen ud af taxikørsel og betale afgift til bilen er mindst ét år gammel fra 1. registreringsdato, og gerne 2-5 år gammel. Alderen på bilen har stor betydning for afgiften som brugt bil.
5. Du kan få hjælp til en bindende forhåndsvurdering af registreringsafgiften gennem QuickImport.dk - også mens du stadig bruger bilen som taxi, og det er helt uforpligtende.

Kilde: QuickImport.dk

et driftsaktiv, ge



Jens Peter Larsen, adm. direktør og værdifastsætter i QuickImport.

salgsannoncer fra 2014 som datagrundlag, og det er misvisende. Vi har set mange afgørelser, der har været baseret på to annoncer, og det er naturligvis et spinkelt datagrundlag”, fortæller han.

Billigere nye biler presser brugtbilsmarkedet

Der er også en helt anden tendens på spil, som påvirker værdifastsættelsen af brugte taxier. Det er de to nedsættelser af registreringsafgiften, som Folketinget lancerede i november 2015 og november 2017. De har betydet, at biler i klassen Mercedes E og BMW 5 er blevet op til 150.000 kroner billigere i nypris, og det presser naturligvis hele brugtbilsmarkedet for denne type biler. ”Efterspørgslen efter brugte taxier falder simpelthen, fordi nyprisen for en Mercedes, BMW eller Audi er faldet så meget. Der er i øjeblikket en stor pukkel af brugte biler ude på markedet, som forhandlerne har svært ved at afsætte”, fortæller Jens Peter Larsen.

Han ser tre typer tiltag, der kan hjælpe situationen for danske vognmænd, så der bliver et mere sundt marked for brugte taxier. Det er:

- Sæt flere vogne til salg hos forhandlere. I øjeblikket lader mange vognmænd deres vogne køre videre, fordi de er usikre på afgiften. Derved bliver Skats datagrundlag ved med at være tyndt.
- Sæt vognene til salg til realistiske priser. I øjeblikket bliver brugte taxier annonceret til urealistisk høje priser og har lange salgstider. Derved bliver Skats datagrundlag farvet af for høje værdier.
- Overvej at afsætte vognen til flex-leasing via et leasingfirma. Ved flex-leasing bliver afgiften afregnet med 0,5 procent per måned. Det kan udvide kundegrundlaget.

Tekst: Poul Breil-Hansen

Sådan er de nye regler

Reglerne blev 1. januar 2015 ændret fra de gamle afgiftsregler, hvor en taxi blev frikørt efter 2 år og 250.000 km. De nye regler betyder, at der nu betales almindelig registreringsafgift, når en vognmand vil ændre en taxi til en personbil, for eksempel i forbindelse med videresalg af en tidligere taxi som almindelig personbil.

Dette skyldes, at en ny taxi ved købet nu er afgiftsfritaget (helt uden afgift) efter de nye regler, og når den ophører med at køre som taxi, skal der derfor betales registreringsafgift som på et hvert andet køretøj.

Afgiftsberegningen i forbindelse med omregistrering fra taxi til almindelig personbil sker på baggrund af de almindelige regler for værdifastsættelse af brugte køretøjer. Det betyder, at man vurderer den danske handelsværdi for tilsvarende køretøjer til salg hos forhandlere i Danmark med fuld registreringsafgift.

Som tommelfingerregel kan man sige, at jo mere værditab bilen har haft (som personbil), jo billigere bliver afgiften. Det betyder, at man helst skal vente til, bilen er 2-3 år gammel som minimum – er den for eksempel kun ét år gammel, vil det ofte ikke kunne betale sig at betale registreringsafgiften.

Der gives fradrag for de ofte høje kilometerstande, som tidligere taxier har.

Kilde: QuickImport.dk.

Vold mod taxich bliver takseret h af domstol



I november 2017 slog en ung kvindelig passager taxichauffør i hovedet, så han måtte sys med fire sting. Domstolen vurderede det som en skærpende omstændighed, at volden blev begået mod en taxichauffør. Straffen blev derfor 50 procent højere, nemlig tre måneders fængsel og en erstatning på 4.000 kroner.

I november måned 2017 slog en ung kvindelig passager taxichauffør Jan Madsen i hovedet med en smartphone, så han efterfølgende måtte sys med fire sting på skadestuen. Klokken 2.30 natten mellem fredag og lørdag fik han en bestilling til Marienlyst Hotel i Helsingør. Han hentede en ung kvinde på hotellet, hvor personalet havde bedt kvinden forlade stedet på grund af dårlig opførsel. Turen var en kort tur på tre kilometer, men den startede ved, at kvinden smækkede vogn døren meget hårdt i og bandede løs. Jan Madsen bad kvinden tage det roligt, men det fik blot kvinden til at hidse sig endnu mere op og skælde ud på ham.

Efter få minutters kørsel stoppede Jan Madsen vognen og bad hende forlade taxiens bagsæde, hvor hun sad. Det nægtede hun pure. Jan Madsen gik derfor ud og åbnede bagdøren i kvin-

dens side, men hun kravlede med det samme over i den anden side af bagsædet. Jan Madsen gik om til den anden bagdør, hvor scenen gentog sig. Han kravlede derefter ind på bagsædet, hvorefter kvinden steg ud af den modsatte bagdør.

Da Jan Madsen nåede over til kvindens side og stak hovedet ud, modtog han et antal slag i hovedbunden fra kvindens iPhone. Han steg ud i vejsiden ved siden af vognen, og kvinden forlod stedet. Idet hun forlod Jan Madsens taxi, sparkede hun umotiveret ud efter en anden taxi, der kom kørende fordi, og det lykkedes hende at klappe taxiens sidespejl ind.

chauffør når det



"Jeg forventede sådan set ikke, at en politianmeldelse skulle gøre nogen forskel. Men personalet opfordrede mig, så... ja hvorfor ikke?", fortæller taxichauffør Jan Madsen, der i november 2017 var udsat for vold fra en passager. Passageren modtog senere en skærpet straf for episoden. Foto: Redaktionen.

En tur på skadestuen

Jan Madsen returnerede til hotellet for at høre om, de kendte kvinden. Hotellets personale havde ikke et navn på kvinden, men de havde nogle billeder fra en overvågningsvideo, og de anbefalede for øvrigt Jan Madsen at kontakte skadestuen for at få tilset skaden i ho-

“

... og turen til skadestuen betød jo også, at jeg ikke kunne tjene penge resten af natten.

vedbunden, som blødte en del.

På skadestuen på Hillerød Sygehus indvilligede Jan Madsen i rutinemæssigt at anmelde det til politiet. Men det var mere, fordi politiet den nat alligevel var tilstede på skadestuen, hvor de i forvejen havde travlt med at registrere anmeldelser. Det var starten af julefrokostsæsonen, og der var nok at tage fat på for skadestuens personale den fredag nat. "Jeg forventede sådan set ikke, at en politianmeldelse skulle gøre nogen forskel. Men personalet opfordrede mig, så... ja hvorfor ikke?"

Jan Madsen har kørt som chauffør i 24 år, først for Helsingør-Tisvilde Taxi, senere for Lyngby Holte Taxa, der blev en del af Taxi Nord, som i dag er en del af Dantaxi 4x48. Han har været ude for lidt

af hvert, og det var egentlig ikke hans opfattelse, at det giver meget mening at involvere politiet i konflikter, hvor taxi-kunder har opført sig truende eller voldeligt.

Glad for dommens signalværdi

"Det var ikke fordi, det var en meget voldsom oplevelse for mig. Jeg er en stor og velvoksen mand, og den unge kvinde vejer måske det halve, så jeg følte mig ikke voldsomt truet. Jeg var glad for, at det lykkedes mig at bevare roen og ikke blive for ophidset. Men det var da en besværlig og irriterende oplevelse, og turen til skadestuen betød jo også, at jeg ikke kunne tjene penge resten af natten", fortæller Jan Madsen og supplerer: "Og selvfølgelig gør det ondt at blive slået i hovedet med en iPhone med skarpe kanter".

Jan Madsen tog hjem og skænkede sådan set ikke anmeldelsen flere tanker. Men kort tid efter blev han faktisk opsoget af Helsingør Politi, der havde fulgt

op på sagen. De havde ved hjælp af videomateriale fra hotellet, vidneudsagn, objektive fund og Jan Madsens forklaring formuleret et anklageskrift, og bad ham vidne i retten i Helsingør den 31. januar 2018. Det viste sig, at kvinden var dømt for lignende forseelser fire gange tidligere, og dommeren tildelte hende en dom på 90 dages ubetinget fængsel og en erstatning på 4000,- kroner. Det skete med henvisning til straffelovens paragraf 247 stk. 2, der åbner op for, at vold mod personer, der i kraft af deres arbejde er særligt udsat, kan straffes med op til 50 procent af den normale straf.

"Jeg var overrasket over dommen. Jeg synes, kvindens personlige historie var trist; men jeg synes også, det er et vigtigt signal til borgere, at voldelig adfærd over for taxichauffør kan medføre særlig hård straf. Jeg er glad for, at jeg ikke bare valgte at køre hjem og være sur over episoden", fortæller Jan Madsen.

Tekst: Poul Breil-Hansen

§ 247, stk. 2: Vold mod personer, der via deres arbejde er særlig udsat

§ 247, stk. 2, åbner mulighed for at forhøje straffen med indtil det halve, når en lovovertrædelse som nævnt i §§ 244-246 begås over for en person, der efter karakteren af sit arbejde er særlig udsat for vold. Denne bestemmelse sigter navnlig på hyrevognschauffører og privat sundhedspersonale som f.eks. vagtlæger samt efter omstændighederne personale ved bl.a. døgnåbne kiosker og tankstationer. Kilde: Straffelovrådets betænkning om straffastsættelse og strafferammer, betænkning nr. 1424, kapitel 24.

Sikkerhed i taxier – det kan blive bedre

Der er stor utryghed forbundet med at køre taxi. Chauffører oplever i løbet af et år i snit 18 utrygge hændelser, 20 procent oplever mindst én grov voldsepisode og cirka halvdelen af de 20 procent bliver bange for at passe deres arbejde. Det viser den seneste undersøgelse.

Taxibranchen er en branche, hvor utryghed er en del af jobbet. Det er næppe en overraskelse for mange; men det er måske lidt overraskende, at det ikke kun gælder for taxichauffører i storbyerne, men at det gælder over hele landet.

Det viser den seneste undersøgelse af sikkerheden i taxier fra 2016. Den hedder "Rapport fra arbejdsgruppen om sikkerhed i taxier", og arbejdsgruppen konkluderer, at:

- Utryghed og voldsomme episoder er ikke begrænset til storbyer, men er et tema over hele landet.
- Næsten hver femte taxichauffør har oplevet en grov voldsepisode i 2014.
- Stort set alle chauffører har oplevet utrygge situationer af typen "ubehagelige situationer" eller "ikke-groove trusler", i gennemsnit 18 situationer per år.
- Omkring halvdelen af de chauffører, der oplever grove trusler eller vold, bliver nervøse og bange for at passe deres arbejde, 10-20 procent har proble-

Hændelser pr. år	Større og mellemstore bykommuner	Taxinævnets område (Hovedstaden)	Øvrige kommuner/landkommuner	Gennemsnit
Ubehagelige hændelser per chauffør	10,9	8,4	7,5	8,9
Trusler per chauffør	8,4	6,1	6,2	6,9
Grove trusler per chauffør	1,6	0,8	0,4	0,9
Vold per chauffør	1,4	1,0	1,2	1,2
Grov vold per chauffør	0,1	0,2	0,1	0,1
Antal hændelser per chauffør	22,4	16,5	15,4	18,0*

Fordeling af årlige hændelser blandt chauffører. (* Afrunding kan medføre mindre forskelle i decimaler.)

mer med at sove om natten, og cirka halvdelen overvejer at skifte erhverv.

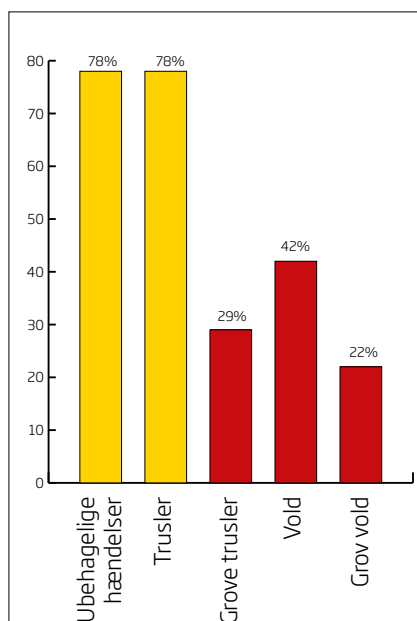
- Kørsel fredag og lørdag nat er de mest utrygge perioder på ugen, og december måned er den mest utrygge måned på året.
- Kameraer og alarmknapper er i dag de to mest udbredte metoder til at undgå utrygge hændelser efterfulgt af hjælp fra andre taxier i området.

klare tiltag, når der opstår en voldsepisode.

5. Krav om uniformering kan bidrage til højere sikkerhed.
6. Pengeløse taxier.
7. Obligatorisk kontrol af tv-overvågningsudstyr og alarmudstyrs funktionsevne.
8. Bærbare alarmer.

"Der er sket fremskridt på to af de otte anbefalinger. I forbindelse med den ny taxilov har man udvidet chaufføruddannelsen, og undervisning i kundeservice og konflikthåndtering udgør nu næsten en tredjedel af uddannelsen. Og så er bødeniveauet for manglende videoovervågning i taxien blevet skærpet til kr. 15.000.", fortæller Trine Wollenberg, direktør for DTR.

Tekst: Poul Breil-Hansen



Andel af chauffører udsat for hændelse inden for 12 måneder.

Otte anbefalinger til højere sikkerhed

Arbejdsgruppen, som bestod af Transportministeriets departement, Trafikstyrelsen, Dansk Taxi Råd, Dansk Erhverv, Kommunernes Landsforening, 3F og Arbejdstilsynet, anbefalede også en række tiltag, som kan øge sikkerheden og trygheden blandt taxichauffører. De kan opsummeres i følgende otte anbefalinger:

1. Mere konflikthåndtering og kundeservice i uddannelsen af chauffører – eventuelt ny obligatorisk efteruddannelse.
2. Modernisering af førerkortprøven med fokus på at undgå sproglige misforståelser.
3. Flere og bedre beredskabsplaner for vognmænd, bestillingskontorer og kørselskontorer, der løbende skal forebygges.
4. Beredskabsplaner skal også anvise

Her finder du rapporten

Du finder "Rapport fra arbejdsgruppen om sikkerhed i taxier" på www.ft.dk – skriv "sikkerhed i taxier" i søgefeltet.

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.

Finn Frogne A/S · Ishøj Søndergade 19 · DK-2635 Ishøj · Telefon: 43 32 77 33 · info@frogne.dk · www.frogne.dk

25 ÅRS ERFARING

I AT SÆLGE BUSSE TIL INSTITUTIONER,
PLEJEHJEM, TAXAVOGMÆND
OG HANDICAPPEDE

REHABILER

specialindretning

Vi er autoriseret forhandler af 11 forskellige bilmærker, så ring og book en tid hos en af vores salgskonsulenter.



Vi tror på, at den største tryghed opnås, ved at du som chauffør kan få alt det, du har brug for ét sted. Som en del af Autohuset Vestergaard A/S kan vi i Rehabiliter specialindretning sørge for, at dit transportmiddel ikke bliver en del af de udfordringer din hverdag ellers måtte have.



Rehabiliter Vejle | Flegmade 18 · 7100 Vejle
Rehabiliter Odense | Hestehaven 1 · 5260 Odense S
Rehabiliter Nærum | Nærum Hovedgade 1 · 2850 Nærum

Taxipanelet

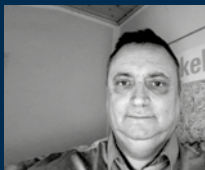
Taxipanelet er repræsentanter fra branchen, som i kort form reflekterer over et nyt tema i hvert magasin.



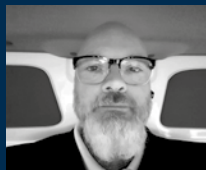
Benny Jensen,
Bornholms Taxa



Carsten Aastrup,
Dantaxi 4x48



Henrik Brevadt,
Dantaxi 4x48



Henrik Stenderup,
Svendborg Taxa



Inger Therkelsen, Kalø Taxi



Morten Noesgaard,
Dantaxi 4x48 Nykøbing Mors



Niels C. Sloth, dk-taxi



Ole Gaarde, Næstved Taxa



Søren Brix, Grenaa Taxa



Tadzudin Kasami, Taxa Syd



Torben Kirketerp,
Esbjerg Taxa



Ulrik Fredensborg,
Aarhus Taxa

Det aktuelle spørgsmål:

Hvilken rolle forventer du, kundeservice og serviceindstilling vil spille fremover?



Henrik Brevadt,
DanTaxi 4x48 Gribskov:

Service kommer til at skille vindere fra tabere

Med de landsdækkende universaltilladelser og den frie etableringsret vil prisniveauet fra 2021 blive "harmoniseret". Jeg tror, at prisen for taxikørsel vil falde til gunst for kunderne, og at vi dermed forhåbentlig får flere kunder og en højere omsætning.

Jeg forventer, at service og tilgængelighed bliver nøglerne til succes på fremtidens taximarked. Den nye taxilov er et stærkere værktøj til at luge ud blandt vognmænd, som ikke har øje for service. Jeg håber, at selskaberne i højere grad vil blive drevet mere som egentlige "forretninger" og ikke som hyggeforeninger, hvor det at være vognmand og tilsluttet en bestemt central næsten har været en menneskeret!

Der er stadig høj service i branchen - men den findes primært ude i den landlige idyl langt fra storbyerne. København lider i mine øjne af dårlig service. Netop det faktum gav plads til Uber, som bød på en indbildt tilgængelighed og lavere priser.

Moove er et godt eksempel på en app, der fremmer service og tilgængelighed. Den har alle de ingredienser, som af kunderne opfattes som service: Den er let at bruge, kunden får en fast lav pris, så der ikke er diskussion om rute og tid, og så bliver kunden aktivt inddraget i at gøre næste køreoplevelse bedre ved hjælp af karaktergivning (ratings).



Ole Gaarde,
Næstved Taxa:

Service får hovedrollen i fremtiden

Jeg forventer, at tilgængelighed, sikkerhed og først og fremmest service bliver taxaerhvervets vigtigste konkurrenceparameter i fremtiden. Jeg har 27 års erfaring som chauffør, vognmand og næstformand i taxaselskab, når jeg siger, at branchen desværre i mange år i alt for høj grad har stået med ryggen til kunderne. Vi skal have vendt vores verdensbillede fra, at "kunderne er til for chaufføren" til, at "chaufføren er til for kunden". Det er to helt forskellige udgangspunkter.

Det kræver faktisk gode sociale kompetencer at køre taxi og give de mange forskellige kunder en god oplevelse. Vi skal kunne kommunikere fornuftigt med alt fra døddrukne russiske sømænd til børn og voksne med særlige behov. Det kræver først og fremmest, at udøver basale dyder som at tale ordentligt; at være høflige; at vurdere hvor meget eller lidt vi skal tale; ikke at tale i mobiltelefon, mens vi kører med kunder; at være hjælpsom.

Jeg tror, at én af forudsætningerne for, at vi kan løfte serviceniveauet, er, at vi i højere grad professionaliserer aftalerne mellem selskab, vognmand og chauffører. Vi skal give vores chauffører ordentlige arbejdsvilkår, god oplæring og klare retningslinjer for, hvordan man udfører god kundeservice i en taxi. Service skal være centrum for alt, hvad vi laver og gør.



Henrik Stenderup,
Taxa Syd:

Service bliver vores vigtigste våben

Taxibranchen går en udfordrende tid i møde de næste år, og hvis der er noget, vi lærte af oplevelsen med Uber på de danske gader, var det, 1) at kunderne vægter service højt, og 2) at vores service for ofte er for lav. Med service tænker jeg på, at kunderne på alle måder skal have en god oplevelse, når de bestiller og kører en tur. De skal opleve, at turbestilling er nemt, og at de bliver taget seriøst af centralpersonalet. Ligesom kunderne skal opleve, at chaufførerne er villige til at stige ud af bilen og hjælpe med bagage, at chaufførerne optræder høfligt, taler venligt og er pænt klædt på. Jeg mener, at tiden, hvor man kan køre taxi i jogging-bukser for længst er over.

I Taxa Syd er vi langt med overvejelser og planer om at forbedre serviceniveauet. Vi kan se, at den nye taxilov giver os bedre værktøjer til at håndhæve regler om opførsel og påklædning, og det agter vi at gøre brug af. Det er vigtigt for os, fordi vi mener, at service er helt afgørende for, at både selskaber, vognmænd og chauffører på både kort og lang sigt får en fornuftig forretning.

Vi har for eksempel registreret, at kommuner og regioner er begyndt at vægte servicekriteriet højere i udbud om fast kørsel som for eksempel flextrafik. Det glæder os, fordi vi mener, at det vil styrke os i konkurrencen med nye aktører, som forsøger at vinde på endnu lavere priser.

M2

ALLE KILOMETER REGISTRERES.

Med det nye M2 taxameter ved du præcis hvad din bil har kørt ind og hvor den har været. M2 er nemlig det første taxameter med GPS og 4G.

Mere information finder du på www.halda.se



Farvel til formand og velkommen til fusion

Årets generalforsamling markerede et farvel til formand John Lindbom gennem 15 år. Forsamlingen vedtog samtidig enstemmigt at bakke op om dannelsen af en ny forening med arbejdstitlen "Dansk PersonTransport" gennem en fusion med Danske Busvognmænd.



"Vi har allerede i forløbet med at påvirke formuleringen af loven i 2016 og 2017 set, at DTR og DB arbejder godt sammen og opnår større gennemslagskraft ved en fælles indsats", fortalte Trine Wollenberg, direktør DTR.

har allerede i forløbet med at påvirke formuleringen af loven i 2016 og 2017 set, at DTR og DB arbejder godt sammen og opnår større gennemslagskraft ved en fælles indsats. Det er derfor en naturlig udvikling at fusionere kræfterne inden for personbefordring i Danmark i én slagkraftig organisation", fortalte Trine Wollenberg.

Danske Busvognmænds formand, John Bergholdt, var glad over, at fusionen nu også har fået et klart mandat af taxibranchen: "Fusionen er et fornufts-ægteskab, der er baseret på økonomisk, faglig og politisk fornuft. Forandringerne presser sig på, og vi vil hele tiden se nye transportformer dukke op i begge

Der var ikke noget at tage fejl af, da afgangende formand John Lindbom holdt sin beretning, som også var en afskedstale på generalforsamlingen på Hotel Munkebjerg i Vejle: "Vi skal stå sammen og tale med én stemme", lød det igen og igen i forskellige varianter fra John Lindbom på talerstolen.

"Idéen til Dansk Taxi Råd opstod i 1998, og baggrunden var, at jeg og andre kunne konstatere, at det faktum, at taxibranchen var spredt ud på fem forskellige organisationer, betød, at vi havde absolut ingen indflydelse på det politiske system. Vi var en splittet branche, og det var en katastrofe i et erhverv, der er så politisk styret som vores", fortalte han. Hans råd til branchen fremover lyder: "Stå sammen, tal med én stemme over for politikerne og se på muligheder frem for begrænsninger. Den nye taxilov giver os en overgangsordning på tre år frem til 2021. Det er en stor mulighed for os, som vi skal gribe med begge hænder".

Både John Lindbom og direktør for DTR Trine Wollenberg understregede behovet for, at branchen udvikler både viden, teknologi, organisation og markedskontakt, så branchen står godt ru-



"Forandringerne presser sig på, og vi vil hele tiden se nye transportformer dukke op i begge brancher. Derfor skal bus- og taxibranchen stå sammen med en samlet stærk stemme...", fortalte John Bergholdt, formand for Danske Busvognmænd.

stet, når den store konkurrence for alvor rammer markedet i 2021.

Et af de første naturlige skridt for at styrke branchen er ifølge bestyrelse og direktion i DTR at fusionere kræfterne med Danske Busvognmænd (DB).

Samler kompetencer i ét kraftcenter

"Vi har de sidste år mistet medlemmer i DTR og har slanket sekretariatet, så det i dag blot består af 2,5 fastansatte. Vi

brancher. Derfor skal bus- og taxibranchen stå sammen med en samlet stærk stemme rent politisk i vores fælles nye forening, så vi sammen bliver en del af denne udvikling i stedet for at sige nej tak".

Formandens mission lykkedes

Fusionen med Danske Busvognmænd er på mange måder en perfekt videreførelse for den afgangende formand



John Lindbom, der her ser på taxibeklædning fra Dansk Firmagaver A/S, stoppede på generalforsamlingen efter 15 år som formand for DTR.

John Lindboms mission om at samle branchen, og han var da også tydeligt begejstret for afstemningsresultatet: "Først og fremmest ønsker jeg at takke medlemmerne for den positive tilbagemelding på fusionen. Som det fremgik af min beretning, så var mit mål med oprettelsen af Dansk Taxi Råd i sin tid at samle branchen. Jeg er derfor utroligt

stolt over, at det på min sidste dag som formand for Dansk Taxi Råd nu også er lykkedes os at fusionere med Danske Busvognmænd. Det giver grundlag for en særdeles slagkraftig brancheforening".

Tekst: Poul Breil-Hansen

Foto: Jonas Ahlstrøm

Fakta om fusion med Danske Busvognmænd

- DTR's generalforsamling vedtog enstemmigt at oprette en ny forening sammen med Danske Busvognmænd med arbejdstitlen "Dansk PersonTransport".
- Danske Busvognmænds generalforsamling udtrykte stor opbakning til fusionen. Foreningens vedtægter gør, at fusionen formelt skal vedtages på en ekstraordinær generalforsamling. Den foregår inden sommerferien 2018.
- Fusionen skal træde i kraft den 1. januar 2019.
- Den nye forening vil bestå af en hovedbestyrelse, der fungerer som den samlende stemme. Hovedbestyrelsen vil blive suppleret af fire sektorer: Rute (p.t. 96 medlemmer), Turist (214), Specialkørsel (172) og Taxi (85). DB har p.t. 266 medlemmer og 5230 busser; DTR har p.t. 85 medlemmer og 2300 taxier.



NY MINIBUS

- EFTER DINE ØNSKER & BEHOV!



Lad os finde den rette løsning til dig

www.vbi-group.eu

Tlf.: 74 56 13 26

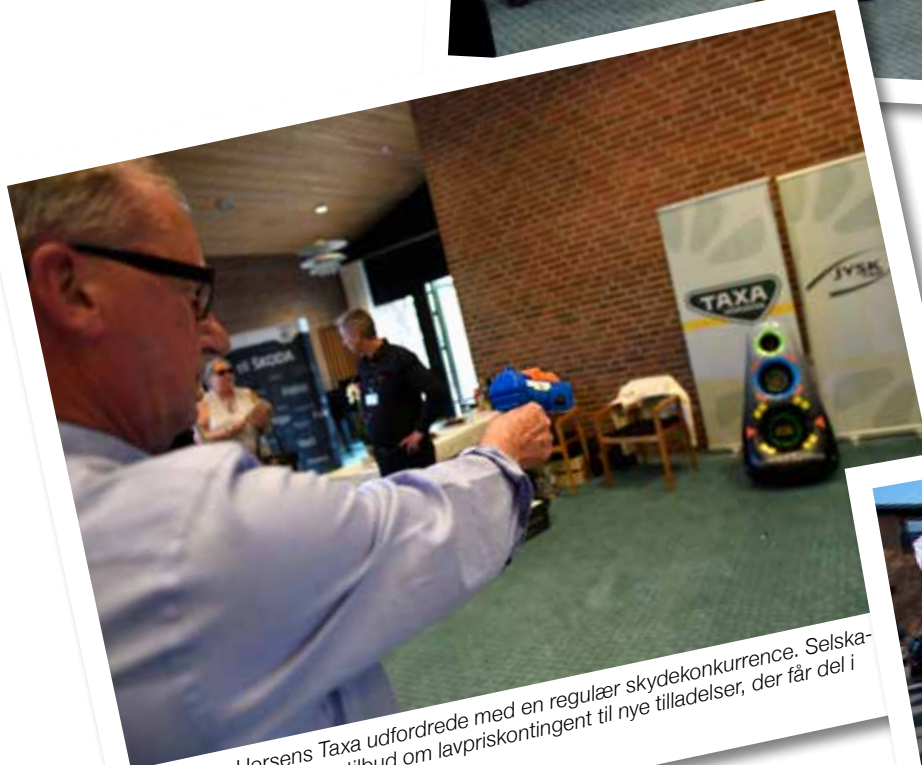
Stort branchemøde og udstilling i Vejle

Solen skinnede og snakken summede, da et stort antal taxifolk fra nær og fjern var samlet til udstilling og generalforsamling på Hotel Munkebjerg i Vejle den 4. maj.

Foto: Jonas Ahlstrøm
Tekst: Poul Breil-Hansen



Taxifolk fra hele landet var samlet i Vejle. Her er det vognmænd fra Aulum og Viborg-området, som finder skilte.



Aarhus og Horsens Taxa udfordrede med en regulær skydekongurrence. Selskabet lancerede også et tilbud om lavpriskonkurrence til nye tilladelser, der får del i selskabets overskudskørsel.



Toyota fremviste tre modeller af Hybrid-biler og oplyste, at der indtil videre kører cirka 50 hybrid Toyota'er som taxier i Danmark.

øde og populær



De udstillede busser og biler blev set grundigt efter i sømmene.



Der var lystig stemning i det gode vejr.



Mercedes, Skoda og Toyota udstillede taxi-modeller på udstillingen i Vejle.



Den nye taxilov skal evalueres i efteråret 2018 – og igen i 2020 og 2023. Dansk Taxi Råd opfordrede på årets generalforsamling til, at alle arbejder for at påvirke loven mest muligt. Det er én af fire hovedprioriteringer for 2018.

Vi skal påvirke den nye lov



Da lovforslaget til den nye lov kom i høring sommeren 2017, lykkedes det DTR og DI Transport i fællesskab at få mange gode justeringer og tilføjelser indføjet i loven. Det viste sig, at de politiske transportordførere var lydhøre for input fra branchen. Helt konkret fik DTR og DB syv aftryk på den nye lov, nemlig:

- Lige konkurrencevilkår.
- Indretnings- og miljøkrav.
- Mulighed for selskabsform.
- Adgangskrav til markedet.
- Kontrol med skattebetaling.
- Fornuftig overgangsordning.
- Væk med snørklede regler.

Udfordrende overgangsfasen

Der viste sig ved første uddeling af de nye tilladelser at være overvældende stor interesse for taxierhvervet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog ansøgninger fra 1.896 virksomheder, der havde ansøgt om i alt 10.237 tilladelser. Der har også været stor interesse for at blive oprettet som kørselskontor. Styrelsen trak lod om 200 tilladelser blandt de 1.896 virksomheder, og 21 kørselskontorer, som er både eksisterende bestillingskontorer og nye aktører, er indtil videre godkendt.

”Vi har fået en overgangsordning på tre år, og det er positivt. Men der er ingen tvivl om, at den første fase af den nye lov har budt på knaster og besværligheder”,

fortalte Trine Wollenberg som en del af direktørens beretning.

Hun fremhævede særligt fire knaster:

- Chaufførkort tager ekstra tid.
- Spekulation i anvendelse af IVS'er.
- Overgang til landsdækkende prisloft.
- Nye digitale indberetningskrav.

Hun fremhævede også, at der er en god dialog mellem Styrelsen, det politiske system og DTR, og at det hjælper med at håndtere udfordringerne.

Landtaxier, evaluering af lov og Skat

”Et af de områder i loven, hvor vi ser de største udfordringer, er taxidækningen i landdistrikterne. Når loven skal evalueres, vil vi fokusere på, hvordan vi helt konkret kan fremme taxidækningen i landdistrikterne. Det skal ske i et samarbejde med Landdistrikternes Fællesråd, og vi skal nøje følge udviklingen de kommende år”, fortalte Trine Wollenberg.

Dansk Taxi Råds prioriteringer for 2018 bliver fokus på særligt fire områder:

- Evaluering af taxilov.
- Skats vurdering af taxier, der skal sælges videre.
- Dialog med trafikselskaberne.
- Ankenævn for taxi.

2018 er andet år uden frikørselsordningen, og hovedkonklusionen må være, at intet bliver som før ordningen blev

afskaffet. Før afskaffelsen af frikørselsordningen 1. januar 2015 var taxier som driftsaktiv mere eller mindre gratis. Det er slut nu. Vognmænd skal vænne sig til at budgettere med, at aktivet koster penge. Mange vognmænd har oplevet meget uensartede vurderinger fra Skats side. Det er blevet bedre i løbet af 2017, hvor Skats datagrundlag for at vurdere taxier er blevet lidt bedre. Men datagrundlaget er stadig spinkelt, og Skat har ofte kun en eller to sammenlignelige biler, der er til salg på markedet, som sammenligningsgrundlag. ”Og de biler, der er til salg, er ofte sat til salg til en alt for høj pris. Det er et problem både for salgsmulighederne og for vurderingen af taxier. Men det bliver langsomt bedre, og vi har en god dialog med Skat om mere fair vurderinger, der for eksempel tager højde for nedslag for udstyr og ekstra slitage fra mange chaufførers brug af samme vogn”, fortalte Trine Wollenberg.

Dialog med trafikselskaber

Trafikselskaberne er en stor kunde hos vognmænd, og der har været store udfordringer med både samarbejde, vilkår og priser. Trine Wollenberg berettede på generalforsamlingen om, at DTR løbende arbejder på at forbedre dialogen med trafikselskaberne, og hun peger på, at der sker fremskridt som for eksempel etablering af samarbejdsudvalg med



Der var bred opbakning fra forsamlingen til bestyrelsens forslag om fusion med DB. Længst til venstre i panelet ses den nye formand Torben Kierkegaard.



Generalforsamlingen er både en organisationsfaglig og en social begivenhed, hvor netværket bliver opfrisket.



Den socialdemokratiske transportordfører Rasmus Prehn understregede, at politikerne faktisk lytter til DTR og DB og har stor tillid til DTR og DB og anerkender organisationernes saglige indspark.



Afgående formand John Lindbom appellerede til, at taxibranchen er bevidst om ikke at blive sin egen værste fjende. I midten ses ordstyrer og tidligere direktør for DB Steen Bundgaard og til venstre Trine Wollenberg, DTR.

Movia; NT har etableret kontrolenhed, der med succes kontrollerer arbejdsklausuler samt Sydtrafik følger Midttrafik og indfører løn- og arbejdsvilkår i kommende udbud.

"Både Fyn Bus og NT har indført sociale klausuler, som de selv fremhæver den positive virkning af, Movia skærper kontrollen med arbejdsvilkår, og både Midttrafik og Sydtrafik sidestiller overenskomster. Der er udfordringer på området, men udviklingen går i den rette retning. Mange af trafiksselskaberne har fået nye bestyrelser. Jeg vil opfordre alle vognmænd til at tale med dem. Trafik-

selskaberne er ikke vores fjende, de er en kunde og en partner", lød det fra Trine Wollenberg.

Sidst men ikke mindst fremhævede Dansk Taxi Råd, at rådets arbejde i 2018 vil have fokus på at etablere et ankenævn for taxier. "Arbejdet er i fuld gang med alle de relevante parter. Vi har fokus på at gøre det grundigt og rigtigt, og det tager derfor lidt tid, men vi ønsker at gøre det rigtigt første gang".

Tekst: Poul Breil-Hansen
Foto: Jonas Ahlstrøm

Taxiproduktet skal udvikles

Et af Dansk Taxi Råds store anbefalinger i årets beretning på generalforsamling er, at taxiproduktet skal udvikles. Den nye taxilov åbner markedet op, og der kommer til at ske mange store forandringer de kommende år. Det kræver ifølge DTR nye tilgange til at drive taxiforretning, som kan opsummeres i to pointer:

- Taxiernes fremtid tilhører de nysgerrige.
- Fremtidens vindere på taximarkedet leverer service og en oplevelse for kunden.

Et konkret eksempel på produktudvikling er, at taxi i 2018 bliver en del af den nordjydske rejseplan og altså en integreret del af det samlede tilbud om persontransport til forbrugerne.

Nye kræfter i ledelsen af DTR

På årets generalforsamling forlod Richard M. Motzfeldt og John Lindbom bestyrelsen. De blev afløst af Ulrik Fredensborg, Aarhus Taxa og Kim Grøn, Kalundborg Taxa. Tadzudin Kasami genopstillede og blev valgt. Bestyrelsen valgte også ny formand.



Kim Grøn fra Kalundborg Taxa er ny mand i bestyrelsen for DTR. Han mener, at branchen skal ruske op i omstillingsparathed og nytænkning.



Ulrik Fredensborg fra Aarhus Taxa vil arbejde for, at branchen styrker sig i den nuværende treårige overgangsperiode, før den nye lov træder fuldt i kraft 1. januar 2021.



Tadzudin Kasami fra Taxa Syd blev genvalgt som næstformand og takkede afgående formand John Lindbom for mange års god indsats.

Torben Kirketerp bliver taxibranchens nye formand. Det blev resultatet, da Dansk Taxi Rådsbestyrelse konstituerede sig selv umiddelbart efter generalforsamlingen i Vejle den 4. maj. Det var en enig bestyrelse, som valgte Esbjerg Taxas formand, Torben Kirketerp, som ny formand. Taxibranchens nye formand er både stolt og ydmyg over at skulle overtage "formandstjansen" og har allerede indstillet sit politiske og strategisk formandskompass:

Fusion og taxilov

"Jeg er selvfølgelig både stolt og ydmyg over den tillid, som bestyrelsen har vist mig. Som jeg ser det, står vi i Dansk Taxi Råd foran to store opgaver i den kommende tid. Denne ene er at få fusionen med Danske Busvognmænd eksekveret på bedste vis til gavn for vores medlemmer. Den anden opgave er at få sat vores synlige aftryk på de løbende evalueringer af den nye taxilov. Det er vigtigt, at vi løbende byder ind med forslag til forbedringer og pragmatiske løsninger, hvis det viser sig nødvendigt".

Da to medlemmer af bestyrelsen,

nemlig Richard M. Motzfeldt og John Lindbom, i god tid havde meddelt, at de ikke genopstillede, var der derfor valgt af to nye medlemmer. Ulrik Fredensborg fra Aarhus Taxa og Kim Grøn fra Kalundborg Taxa havde meldt sig, og de blev begge valgt ind i bestyrelsen.

"Jeg takker for valget og kan fortælle, at jeg har fire børn, så jeg kender til modstridende interesser. Jeg har i sinde at arbejde for at styrke fællesskabet i branchen i den kommende svære tid, hvor vi vil opleve øget konkurrence og pres udefra", fortalte Ulrik Fredensborg.

Måske skal vi tænke helt nyt

Han blev suppleret af Kim Grøn: "Jeg ser frem til arbejdet i bestyrelsen. Jeg kommer fra en anden branche og startede med at køre taxi i 2010 lige efter finanskrisen, så jeg kender kun til de hårde tider for branchen. Jeg har derfor tæt erfaring med at udvikle forretningen, og det mener jeg hele branchen får behov for at dyrke i de kommende år. Jeg vil arbejde for, at vi kigger indad og ser nøje på, hvad vi kan forbedre og hvor, vi

måske skal tænke helt nyt. Jeg mener, at vi skal dyrke vores omstillingsparathed i branchen, fordi det får vi brug for".

Generalforsamlingen valgte også tre suppleanter, nemlig Ole Gaarde fra Næstved Taxa, Henrik Stenderup fra Taxa Syd og Lasse Halkjær Jørgensen fra Skanderborg Taxa.

Tekst: Poul Breil-Hansen
Foto: Jonas Ahlstrøm

Den nye bestyrelse består af

1. Formand Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa
2. Næstformand Tadzudin Kasami, Taxa Syd
3. Inger Therkildsen, Kalø Taxi
4. Kim Grøn, Kalundborg Taxa
5. Ole Palsberg, Roskilde Taxa
6. Hendrik Larsen, Dantaxi 4x48
7. Ulrik Fredensborg, Aarhus Taxa

	TAXI X-ord											
	GEMME- STED											
	HOLM		TYVERI					MONTE- RET				
	FOR- ENING		BANKE				FIAT- MODEL TRÆT			ENG. KURV FOR- NAVN		
	HOLDER AF								ANDEL			
									UKLART			
3 2018	FREM- SPRING	LITER	JEG	MISTER	FOLK	SELV	FORTE		IDET			
							GUD		FUGL			
	EFTER- LADER						TÆV					
	SPANIEN	FORD- MODEL TITEL							FORD- MODEL SPILLE- STED		GEN- STAND TILBE- HØR	
	INSTI- TUTION			SPIDS			LAND				KØLE	
				UDBRUD			DYR				DENNES	
	PATINA		MÆRKE			FLOD			STOF		TALORD	
			FIRMA			DRENG			FUGL		TROLD- DOM	
	FIAT- MODEL							SELVOP- TAGET- HED TJAVS				SPIRE
	SVERIGE	IKKE			SAMT		SPIL				SLEM	
3 2018		STONE			LILLE		DRIK				KLUB	
	PRÆMIE						DRIK				MARK	
	KIA- MODEL			SPILLET				IT. DRENG				

FØDSELSDAGE I JULI / AUGUST / SEPTEMBER / OKTOBER

50 år: 08. juli, Martin Jakobsen, DanTaxi 4x48. 30. oktober, Kent Markussen, Middelfart Taxa

60 år: 01. juli, Jesper Paludan, Aarhus Taxa. 17. juli, Carsten Greve Andersen, Aarhus Taxa. 26. juli, Henrik Barbrø Sørensen, DanTaxi 4x48. 01. august, Mukhtar Ahmed, DanTaxi 4x48. 06. august, Torben Lindfoss, DanTaxi 4x48. 17. august, Ginendrarahah T. Vyramuthu, Horsens Taxa. 19. august, Jan Kozaczka, DanTaxi 4x48. 19. august, Jesper Nielsen, Køge Taxa. 22. august, Linda Pedersen, Region Sjælland. 25. august, Lars Møller Jensen, DanTaxi 4x48. 30. august, Walid El-Daoud, Aarhus Taxa + Horsens Taxa. 05. september, Claus M. Michaelsen, DanTaxi 4x48. 08. september, Mogens Simonsen, Ikast Taxa. 09. september, Niels Bach Jørgensen, Herning Taxa. 11. september, Einar Møller Sørensen, Esbjerg - Varde Taxa. 13. september, Peter Jensen, Esbjerg - Varde Taxa. 18. september, Per Flemming Jespersen, Herning Taxa. 16. oktober, Arne Sams, Aarhus Taxa. 27. oktober, Jørgen Lyngghøj Kristensen, Randers Taxa

65 år: 02. juli, Fouad Mohamed Saleh, Aarhus Taxa. 09. juli, Max Hansen, Køge Taxa. 15. juli, Flemming Bak, Randers Taxa. 22. juli, Niels Erik Møller, DanTaxi 4x48. 26. juli, Jytte Fabricius-Nissen, Esbjerg - Varde Taxa. 30. juli, Finn Nielsen, Dantaxi Skive. 04. august, Bjarne Schütt Hansen, Dantaxi Guldborgsund. 08. august, Jørgen Wigh Knudsen, DanTaxi 4x48. 25. september, Peter Ulff Christensen, Horsens Taxa. 03. oktober, Torben Hedegaard, DanTaxi Nykøbing Mors. 18. oktober, Thomas Mortensen, Herning Taxa. 27. oktober, Allan Christian Jensen, DanTaxi 4x48

70 år: 03. juli, Svend Erik Henriksen, Horsens Taxa. 12. august, Ionut Codrut Hanganu, DanTaxi 4x48. 17. august, Knud Egholm Jensen, Odense Taxa. 18. september, Aage Eskesen, DanTaxi 4x48. 01. oktober, Mohammad Yaqoob, DanTaxi 4x48.

75 år: 12. august, Arne Jespersen, Næstved Taxa. 09. september, Peter Erik Christensen, Dantaxi Syd. 06. oktober, Birger Simonsen, DanTaxi 4x48. 23. oktober, Asbjørn Tymm-Andersen, DanTaxi 4x48

80 år: 10. juli, Alfred Verner Jakobsen, Tdl. Aarhus Taxa

90 år: 24. september, Bjarne Teglgård, Tdl. Dantaxi Viborg. 21. oktober, N. J. Dalsgaard Christensen, Tdl. Dantaxi Viborg

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