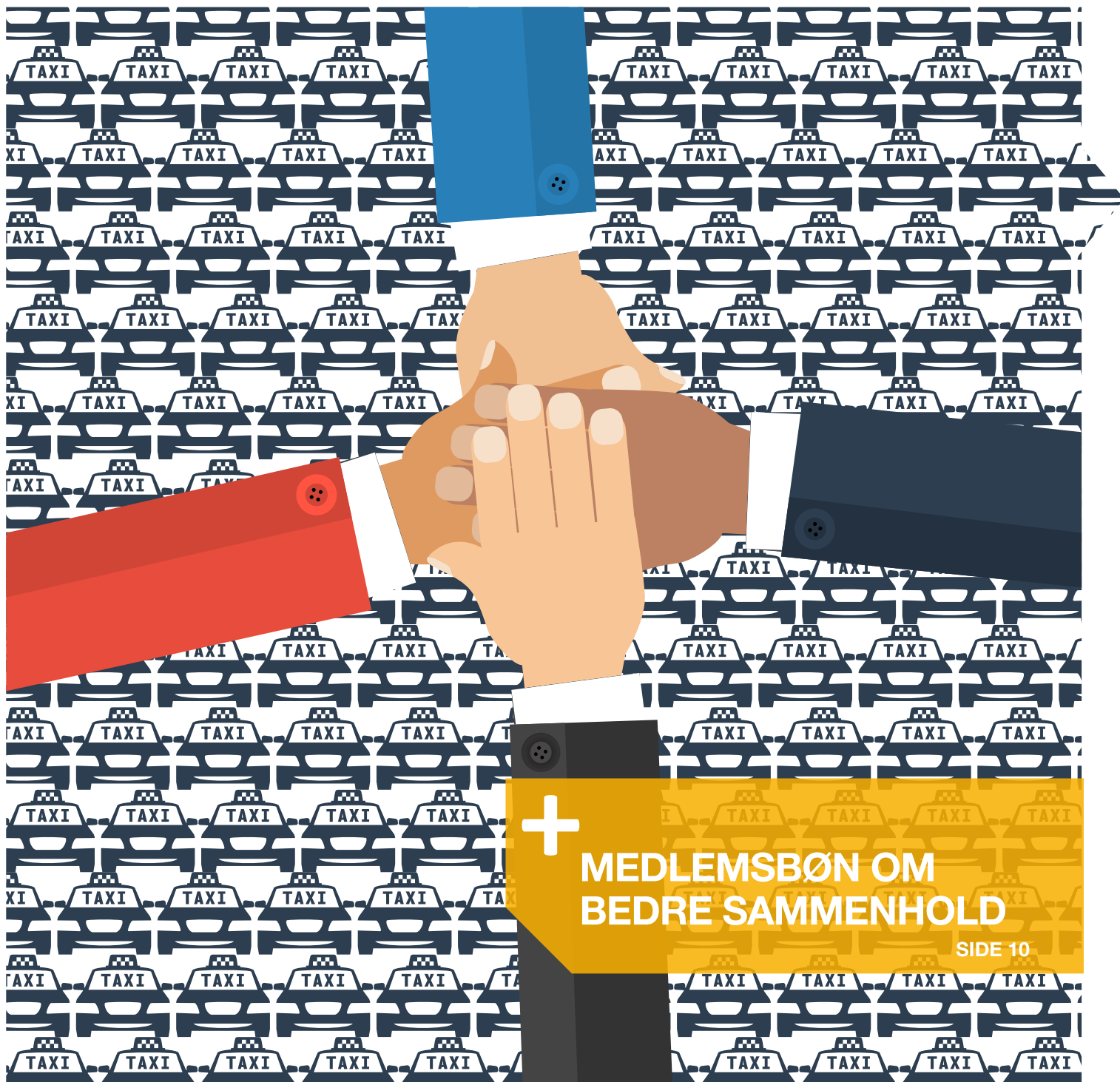


# TAXI

Officielt medlemsblad for Dansk Taxi Råd

# 04 - Maj 2017 - 14. årgang



## Vi sparer os ihjel

Sammenhold og ønsket om en stærk brancheorganisation var på alles læber under generalforsamlingen i Dansk Taxi Råd, som har gennemført store besparelser

Side 14

## Vi vil gerne vokse os større

Næstved Taxa fejrer 75 års fødselsdag med en solid liftbil-succes, men det sjællandske taxiselskab har planer om ekspansion og drømmer om vækst frem mod 100-året

Side 6

## Frikørslen koster en formue

Afskaffelsen af frikørselsordningen er en kæmpe økonomisk byrde på taxibranchen, selv om SKAT tager højde for, at bilen har været brugt til taxikørsel ved km-fradrag

Side 17



**TOYOTA**

ALWAYS A  
**BETTER** WAY

# Toyota Taxi Hybrid

- + 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 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.** Krstrupvej 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**

Trine Wollenberg,  
direktør i Dansk Taxi Råd



## Vanskelig ventetid

**E**fter en travl tid op til stemmeaftalen om ny taxilov føles det nu som om alt står stille. Vi venter på udkastet til loven, som er forventet i næste måned. Så kommer høringssvarene hen over sommeren og til efteråret begynder selv lovbehandlingen frem mod årsskiftet, hvor vi forventer, at den ny lov træder i kraft.

Det er en vanskelig ventetid. Mange vognmænd føler jorden ryste under sig. I føler jer mere end udfordret ikke mindst på jeres faglighed og jeres forståelse af, hvad det vil sige at køre taxi. Det er hele jeres liv og hverdag, som politikerne har kastet op i luften og nu hænger boldene midt i ingenting og man håber de kan flyve og frygter, at de falder. Det er en virkelig vanskelig tid. Det oplever erhvervets leverandører også. De sælger stort set ingenting, fordi ingen tør investere, når de ikke kender morgendagen.

Vi er i et vakuum, men vi vil gøre alt for at hjælpe jer i denne svære omstillingsproces. Når vi får lovudkastet indkalder vi til vognmandsmøder, så vi sammen kan diskutere indholdet. I har måske brug for sparring i forhold til at udvikle jeres forretninger efter de ny regler eller I har holdninger og forslag, som skal bringes videre i vores hørings-svar. Møderne giver også mulighed for at vende den ny virkelighed med kollegerne og lade sig inspirere af hinanden eller finde nye måder at samarbejde på. De bolde kan I selv være med til at gribe, så gør det, når tiden kommer.

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

**Trykoplæg**  
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



## Banebrydende taxi-integration

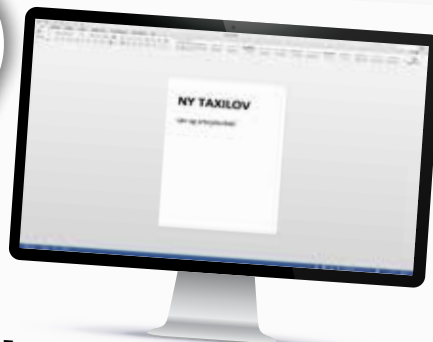


Trafikforsker Harry Lahrman fra Aalborg Universitet roser taxiernes integration i den nordjyske rejseplan. Der er store perspektiver i den måde, som de nordjyske taxier integreres på i Nordjyllands Trafikselskabs nye digitale rejseplan, der tilbyder rejser i en blanding af kollektiv

og privat trafik, hvor brugerne fremover kan vælge samkørsel via GoMore eller en taxi på en del af rejsen. Det mener trafikforsker Harry Lahrman, der kalder de nye muligheder i NT's rejseplan for banebrydende.

"Når det når der til, at man sidder ude i den tynde del af vejnettet, bestiller en tur og skal vælge, om man vil køre en deletur med Gomore eller tage en taxi, så rykker det virkelig", siger Harry Lahrman, der fremhæver, at projektet, der er sin første af sin art i Danmark, kan gavne taxibranchen i hele Danmark.

"I første omgang er der udviklet et mobilitetsprodukt, som nu skal testes af i Nordjylland, men hvis taxiernes integration i rejseplanen viser sig at være en succes, vil andre trafikselskaber givetvis stå klar til at følge efter, hvilket landets øvrige taxiselskaber vil kunne kapitalisere på", mener Harry Lahrman.



## Fokus på arbejdsvilkår

Selv om løn og arbejdsvilkår ikke specifikt er nævnt i stemmeaftalen om ny taxilov, så har området dog ministerens fokus. Det viser et svar fra transportminister Ole Birk Olesen på et spørgsmål stillet af socialdemokratiets Lennart Damsbo-Andersen, der har fået en henvendelse fra busvognmand Jan Arne Guldborg, der påpeger de ulige konkurrencevilkår, der findes på markedet for persontransport.

"Det i mine øjne konkurrenceforvridende, at man har minibusser kørende på OST-tilladelser, som udfører samme job som dem, der kører på bustilladelser. Da OST biler per definition ikke er underlagt samme krav om køre/hviletid som os på bustilladelse er. Samt at OST-vognmænd nu har tilladelse til at aflønne pr. provision, hvor man på bustilladelse er forpligtet til at aflønne efter turistoverenskomst, som foreskriver timeløn for alle timer", skriver Jan Arne Guldborg.

Svaret fra ministeren lyder således: "Jeg kan oplyse, at de forhold, som Jan Arne Guldborg påpeger, indgår i overvejelserne om udmøntningen af aftalen mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om modernisering af taxiloven".

## Taxilicenser i frit prisfald



Et lille stykke bøjet tin er adgangsnøglen til taximarkedet i New York. De såkaldte "medallions", der er beviset på retten til at drive taxivirksomhed i New York, har altid været eftertragtede og det har afspejlet sig i prisen. Rekord blev sat i 2014, hvor en taxilicens kostede 1,05 millioner dollars. I april sidste år var prisen dalet til 325.000 dollars og de fleste mente, at nu var bunden nået. Men i marts i år skiftede et lille stykke tin ejerskab til en pris på bare 241.000 dollars

– det hidtil laveste i historien. Og det er ifølge amerikanske iagttagere af taximarkedet konsekvensen af Ubers indtog i New Yorks gader siden midten af 2014. Den lave pris kommer yderligere på trods af en række regelændringer, som Kommissionen for Taxier og Limousiner har gennemført i New York i forsøget på at stabilisere markedet efter Uber. Den seneste ændring trådte i kraft kort efter salget af taxilicensen til rekordlave 241.000 kroner og er en lempelse af reglerne om hvem, man kan sælge sin taxilicens til, således markedet bliver udvidet. Håbet er at flere købere vil betyde højere priser på taxilicenserne. De nye regler giver også kreditforeningerne, der finansierer taxivognmændenes køb af taxilicenser, mulighed for at hjælpe nødstedte vognmænd ved at overtage taxilicensen i en periode for at bevare forretningen fremfor at sælge licensen med store tab til følge. Tabene rammer nemlig også kreditforeningerne hårdt. I

februar i år skred staten eksempelvis ind og overtog kontrollen af Melrose Credit Union, der forvaltede tusindvis af udlån til taxilicenser.

Prisfaldet betyder, at kun få vover pelsen og sætter det lille stykke tin til salg og derfor er det vanskeligt at måle markedet generelt. Matthew Daus, tidligere leder af Kommissionen for Taxier og Limousiner, har udført en analyse på baggrund af en nylig konkurssag vedrørende en taxilicens og hans beregninger viser, at værdien på en taxilicens faktisk er omkring 575.000 dollars – altså et godt stykke over de 241.000 dollars, som satte bundrekord i marts. Daus hævder, at det slet ikke går så dårligt i taxibranchen, som priserne på taxilicenserne indikerer. Ifølge Daus faldt det samlede antal taxiture 11 procent i New York sidste år, mens den samlede omsætning faldt med ni procent. Daus kalder tallene for store, men afviser, at de er katastrofale for branchen.



## Taxi-høring i juni

Taxibranchen kan forvente udspil til ny taxilov inden sommerferien og formentlig lang høringsfase hen over sommeren. Det siger Venstres transportordfører.

”Forventningen er, at vi får forslaget i høring i juni og så kører der en høring hen over sommeren, så vi kan vedtage den ny taxilov i løbet af efteråret”, siger Kristian Pihl Lorentzen. På et debatmøde hos Aarhus Taxa i april kom netop høringsfasen i centrum, da der blev ytret ønske om en forlængelse af overgangsperioden fra de foreslåede tre år til fem år. Her appellerede det politiske panel gentagne gange om, at branchen bruger høringsfasen aktivt.

Ordstyrer ved debatten, direktør for DI Transport, Michael Svane, konstaterede da også under debatten, at han kunne tælle til et parlamentarisk flertal for en forlængelse af overgangsordningen efter positive tilkendegivelser fra både Venstre, Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne og Enhedslisten.

## Der er fremtid i taxibranchen

Den nytiltrådte direktør for det norske taxiforbund varsler forandring og vil blandt andet gøre op med taxibranchens ry som meget lidt forandringsparat og ændringsvillig. Det varslede han på en taxikonference i Tromsø tidligere på året.

”Vi må kommunikere bedre ved at vise forandringsvilje. Tingene sker hurtigt og vi skal være på forkant med nye løsninger”, sagde Roald Refseth, der har en fortid i taxibranchen som leder i Norgestaxi i Trondheim, Bergen og Stavanger gennem de seneste fire år.

Roald Refseth ser en fremtid for taxibranchen trods massive samfundsmæssige forandringer, men det mener direktøren faktisk er en fordel for erhvervet.

”Kampen mod pirattaxi må fortsætte og vi må sikre, at der er en klar skillelinje mellem vennetjenester og erhvervs-virksomheder. Uber er jeg ikke bekymret for. På lige vilkår kan vi slå dem. Næste skridt er at se taxiernes rolle i et samfund med øget mobilitet. Byerne vokser og færre vil have deres egen bil inde i byen. Bare se på dieslbilerne. Færre vil eje egen bil og endnu færre vil have bil nummer to. Udgifterne stiger og vi må lede efter de fleksible løsninger og tilbyde os som en samkørselsløsning”, forklarede Roald Refseth, der også ser muligheder for erhvervet i landområderne.

”I landområderne arbejder politikerne hårdt for at få transporten til at hænge sammen. Det er ikke bæredygtigt med busser. Der skal vi være på pletten med fleksible løsninger”, sagde den ny norske taxidirektør.

## Vigtig kommunal taxi-viden

Kommunerne har oparbejdet vigtig viden på taxiområdet, som kan være meget anvendelig i processen frem mod ny lov

Der ligger en vigtig og væsentlig viden om taxiadministration generelt i kommunerne landet over, som kan være betydningsfuld i forhold til den ny taxilov. Det konkluderer Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd, der har deltaget som oplægsholder ved et seminar i Kommunernes Landsforenings erfa-gruppe for taxiadministration.

”De kommunale medarbejdere stillede en masse spændende spørgsmål, som tager udgangspunkt i en enorm viden, som vi ikke må tabe på gulvet i den ny lov. Det er også en viden som kan være meget anvendelig i processen frem mod ny lov”, siger Trine Wollenberg.

Spørgsmålene gik fra det helt praktisk omkring kravet om en sprogtest og hvordan den fremadrettet skal foregå, når administrationen er central og chaufføren ikke læn-gere bare kan gå op til kommunen og aflægge eksempelvis en sprogsprøve.

”Der skal jo være vished for at, det er den rigtige, der rent faktisk aflægger prøven og derfor har man hidtil mødt op på kommunen og taget prøven der. Men hvordan skal det foregå i fremtiden? Det er et af de spørgsmål, som skal afklares og derfor ville det måske i virkeligheden være godt, hvis man fik samlet en eller anden form for kontakt-udvalg med kommunale repræsentanter, der kan bidrage med viden”, siger Trine Wollenberg.



### 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 fremtidstænkende!





En fornem flåde fra fortiden.

# Vi vil gerne vokse os større

**Næstved Taxa fejrer 75 års fødselsdag med en solid liftbil-succes, men det sjællandske taxiselskab har planer om ekspansion og drømmer om vækst frem mod 100-året**

**D**en 75 år lange historie viser, at Næstved Taxa faktisk står bedst i stormvejr. Taxiselskabet har gennem historien formået at vende fiasko til succes. Faktisk skabe sig selv i 1942 på en kedelig baggrund og genskabe sig selv 50 år senere i 1992 på endnu en trist kendsgerning. De store udfordringer til trods kan Næstved Taxa fejre de 75 år den 1. juni i særdeles sund forfatning.

"75 år er en milepæl og en anledning til at stoppe op og kigge på historien, som vi ellers aldrig gør, fordi vi bare blæser derudaf. Når man så stopper op og kigger tilbage, så er der mange paralleller fra dengang til nu", siger Henrik Pedersen, formand for Næstved Taxa gennem de seneste 15 år.

Allerede der går fortiden i hånd med nutiden. Rasmus Nielsen, der samlede branchen i Næstved i 1942, sad på formandsposten i 20 år. Det var faktisk anden verdenskrig, der er skyld i tilblivelsen af Næstved Taxa. Vognmændene, der alle kørte selvstændigt, havde over en længere periode ikke "haft tid" til at køre med tyskerne og til sidst blev kommandanten i Næstved så sur, at han fratog vognmændene deres bevilinger. Stillingskrigen varede i 14 dage, så lykkedes det vognmændene at forene sig i Næstved Droskeforening, der efter mange forhandlinger indvilligede

i at stille en enkelt bil til rådighed for tyskerne og med den aftale kom de daværende 14 biler i den ny forening igen ud af køre.

"Der er ingen tvivl om, at Rasmus Nielsen var en driftig mand og har været et kæmpe aktiv for virksomheden", siger Henrik Pedersen.

## Tab vendt til sejr

Rasmus Nielsen stod også i spidsen for indregistreringen af firmanavnet Næstved Taxa i 1950. Resten er historie, som man populært siger, men stadig er der tråde at trække fra datiden til nutiden. De første tyve år med dannelsen af Næstved Taxa og erhvervets voldsomme udvikling med blandt andet taxametre i bilerne i 1951 matcher de seneste tyve års rivende udvikling i Næstved Taxa, der har sat sig på markedet for liftkørsel i taxi på Sjælland. Ligesom Næstved Taxa dengang i 1942 blev dannet i kølvandet på krigen og dens tragiske baggrund, så hviler nutidens forretningsfundament ligeledes på en kedelig grundsten – nemlig tabet af kommunal kørsel i starten af 90'erne, som Falck fik. Til gengæld fik Næstved Taxa overladt liftbuskørsel med kørestolsbrugere, som Falck tidligere havde kørt. Kommunen slog tre tilladelser til liftbil op og det var begyndelse på det forretningsområde, der i



dag holder Næstved Taxa kørende med, hvor en tredjedel af flåden på 55 biler netop er liftbiler

På spørgsmålet om hvad der er de største forskelle på dengang og nu i forhold til at være vognmand, falder svaret da også delvist på liftkørslen og den faste kørsel generelt.

"Den faste kørsel er den største forskel fra dengang til nu. Omkring 35-40 biler begynder og slutter deres vagt med fast kørsel. De kører med de samme mennesker hver dag og det kontraktmarked er vigtigt for overlevelsen. IT er en anden væsentlig forskel og sikrer, at vi kan holde kadencen med en superoptimeret turfordeling af liftkørslen, så bil og fører matcher de behov, der er på turen", siger Ole Gaarde Kristensen, næstformand gennem ti år og den anden del af



Henrik Pedersen kunne se sin fars taxi ved Gulf tanken fra vinduerne i hjemmet og er født ind i branchen.



Henrik Pedersen og Ole Gaarde Kristensen ønsker sig vækst og fremgang i 75-års fødselsdagsgave til Næstved Taxa.



den dynamiske duo, der driver Næstved Taxa fra det lille mega mappe-proppede kontor i huset med udsigt til kanalen i Næstved.

### Kend din konkurrent

Æselørerne kigger frem fra hver en krog af de utallige papirstakke på kontoret, men de er ikke et udtryk for standarden. Holdningen til service i faget er klokkeklar og hviler på et historisk fundament. Allerede ved fusionen med Ringbilen i 1975 taler ikoniske Rasmus Nielsen om, at servicen ikke må blive forringet som følge af monopolet.

"Service og evnen til at løse forskellige opgaver er nøglen til succes. Vi kører med autister og demente, damen der skal til øjenlæge og manden, der skulle være stoppet for fire fadøl siden og nu skal have en vogn hjem. Alle skal have en god oplevelse og vi leverer faktisk et



Huset på Kanalvej 13 er taxi-hjertet i Næstved.

super produkt. Vi er bare ikke så gode til at minde hinanden om det og har tendens til at fokusere på fejlene. Vi kender vores egne svagheder og styrker og vi kender vores chaufførers kompetencer, så vi altid kan vælge den bedste mand til opgaven. Service er alt", siger Henrik Pedersen.

### Hvad gør Næstved Taxa unik?

"Vi er unikke i forhold til at levere liftkørsel. Vi så tidligere end andre, at det var nødvendigt at tilbyde andet end almindelig taxikørsel i Næstved for at drive forretning. Vi har desuden opfundet Bybus-taxa og Oplands-taxa som transporttilbud til borgerne både i byerne og på landet – en slags flexitur bare på taxihjul. Vi kender som sagt vores interne styrker og svagheder men vi

kender også vores konkurrenter og hvad vi er oppe imod. Det bruger vi meget tid på at undersøge, så vi kan give den helt rigtige pris. Man skal kende sit marked", konstaterer Ole Gaarde Kristensen.

### Født ind i branchen

På spørgsmålet om hvordan det er at have ansvaret for en så gammel virksomhed med så stærke traditioner og så mange følelser involveret, trækker Henrik Pedersen ydmygt på skuldrene.

"Jeg tænker ikke over ansvaret. Det har altid været en del af mit liv. Der har altid holdt en taxi i gården ved mit barndomshjem. Jeg er født ind i branchen og fik erhvervskort, da jeg var 21 år. Jeg troede egentlig, jeg skulle være revisor, men jeg synes, det var så hyggeligt at køre taxi og havde det rigtig godt med det. Jeg kan stadig godt lide at køre, men jeg hygger mig også med at få puslespillet til at gå op på kontoret. Kommunsammenlægningen står som en milepæl for mig. Vi fik taget den i opløbet og samlet de 14 taxiselkaber i de daværende fem kommuner, og i fællesskab fik vi leveret et samlet oplæg til hvordan, taxierhvervet skulle arbejde i den ny storkommune. Nogle kom ind og andre blev i deres områder. Men det afgørende var, at vi ikke kom ud i et slagsmål og bekrigede hinanden, men i stedet arbejdede sammen. Det er vel det største ansvar, man kan tage", siger Henrik Pedersen.

### Bedre og billigere

Hvis man tilbage i 1942 havde givet sit bud på et taxiselkab i Næstved i 2017, så havde man næppe kunnet forudse den store teknologiske udvikling og succesen med specialkørslen i liftbiler. Derfor giver det måske heller ingen mening, at bede jer se 75 år frem i tiden, men hvad med 25 år – når Næstved Taxa fylder 100 år i 2042 – hvordan ser Næstved Taxa så ud?

"Vi arbejder ud fra konkrete forretningsplaner, men så langt rækker de ikke ud. Men om 25 år er Næstved Taxa større og vi kører i store områder. Vi kunne godt tænke os mere volumen, så vi bliver billigere i pladsleje og dermed med attraktive. Vi vil gerne vokse os større. Markedet lægger op til flere aktører, men der er stadig brug for professionelle transportører, der altid kører og altid har de rigtige varer på hylden", siger Ole Kristensen.

Hvis I kunne få et ønske opfyldt på fødselsdagen – hvad skulle det så være?

"Det skulle være et ønske om, at de ændringer, der kommer, ikke forhindrer os i at udvikle vores forretning og gøre den større og stærkere".

Tekst: Christina Hammer



# Vi skal tage ja-hatten på

DTR-formand har det svært med ny taxilov, men opfordrer taxibranchen til at tænke positivt



*Taxibranchen bør tage ny taxilov med et smil og gå positivt til opgaven med at omstille erhvervet, lød opfordringen.*

**D**et var en bundærlig formand, der første fredag i maj gik på talerstolen på Dansk Taxi Råds generalforsamling i Vejle og indrømmede, at han har det svært med ny taxilov og den omstilling af erhvervet, som lovændringerne vil medføre.

"Omstilling er ikke det, vi er bedst til. Det er lidt som når ens hustru har flyttet rundt på alle møblerne. Det kan

næsten medføre en skilsmisse, men når man så først har vænnet sig til det, så sidder man måske i virkeligheden meget godt og udsigten er måske endda bedre fra stolens ny placering i stuen. Jeg tror, vi skal tage ja-hatten på. De gamle dage kommer aldrig igen. Aldrig", konstaterede John Lindbom.

Han fortsatte den ærlige stil med den erkendelse, at mange i taxibranchen

ikke bryder sig om udkastet til den ny taxilov og mener, at Dansk Taxi Råd ikke har trukket loven i den rigtige retning.

"Mange synes ikke, det er godt nok, men politik er det muliges kunst. Jeg synes også, det er svært og havde nok gerne set det hele, som det var engang, men sådan er det bare ikke i vores moderne verden. Det er svært at spå om fremtiden, men jeg vælger at tro på, at





*Formand John Lindbom erkendte, at han ikke bryder sig specielt om forandringer, men branchen må forholde sig til fremtiden og gøre sig klar til skiftet.*

der kommer noget godt ud af den ny taxilov. Vi skal gribe mulighederne. Det er vores pligt. Vi skal være de bedste. I dag, i morgen og i hvert fald seneste den 1. januar", sagde John Lindbom.

### **Ikke vores kop te**

Også Dansk Taxi Råds direktør berørte lovændringerne i administrationens beretning og pegede ligesom formanden på, at politik handler om at give og tage for at få det hele til at hænge sammen.

"Men der er væsentlig forskel på det udspil, som regeringen kom med og den aftale, vi fik i hus. Jeg mener, at vi kan være godt tilfredse, når vi ved, hvilken liberalisering vi stod overfor, hvis ikke vi havde haft det gode samarbejde med Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti og Rasmus Prehn fra Socialdemokratiet", forklarede Trine Wollenberg, der samtidig erklærede, at hun til fulde forstod taxibranchens tvivl.

"Nu står jeg her og roser taxiaftalen og siger, at vi skal være tilfredse, men jeg ved godt, at det bliver en svær omstilling. I er udfordret på jeres faglighed og forståelsen af hvad, det vil sige at køre taxi. Men folks adfærd ændrer sig. Der er en stor holdningsændring til transport i gang. Flere delebiler og med tiden selv-kørende biler. Det kommer vi som erhverv til at tage stilling til, om vi kan lide det eller ej", sagde Trine Wollenberg.

Også Uber fik en kort bemærkning i beretningen. Trine Wollenberg orienterede om, at ny taxilov hele tiden havde været Dansk Taxi Råds strategiske greb om Uber.

"Vi udfordrede Uber med ny taxilov. Uber ville ikke tilpasse sig eller indrette sig. Nu er de lukket", lød det fra Trine Wollenberg.

Efter beretningen gik Tommy Nielsen fra Tømmys Taxi i Aulum på talerstolen og takkede Dansk Taxi Råd for det store politiske arbejde i forbindelse med taxiloven.

"Det er ikke landtaxiernes kop te, men det kunne have været meget værre og derfor vil jeg også gerne sige tak", sagde Tommy Nielsen.

**Tekst: Christina Hammer**

**Foto: Rune Evensen**



*Landvognmand Tommy Nielsen erkendte, at ny taxilov ikke er hans kop te, men kvitterede alligevel for arbejdet og sagde, at det trods alt kunne have været meget værre.*

## **Ny stemmeregulering vedtaget**

Der var indkaldt til ekstraordinær generalforsamling forud for den ordinære. Bestyrelsen stillede forslag om en ændring af Dansk Taxi Råds vedtægt § 13, stk. 3. Forslaget til ændring lød således:

*"Valg til bestyrelsen foretages ved simpelt flertal. Ved stemmelighed foretages omvalg blandt de kandidater, der står lige. I tilfælde af stemmelighed efter et sådant omvalg foretages der lodtrækning".*

Formand for Dansk Taxi Råd, John Lindbom, motiverede forslaget således:

*"Der har været uheldigheder i afstemningssystemet og derfor har vi med dette forslag gjort det mere enkelt og gennemsigtigt".*

Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

# Første kvinde i bestyrelsen

**Inger Therkildsen erklærede, at hun er lillesøsteren, der er klar til at prikke til storebror og sikre de mindre vognmænds stemme og indflydelse i Dansk Taxi Råd**

**M**ed dagens næsthøjeste stemmetal, 1263, strøg Inger Therkildsen ind i Dansk Taxi Råds bestyrelse, hvor hun har været suppleant siden sommeren 2016. Det er første gang i Dansk Taxi Råds historie, at en kvinde træder ind i bestyrelsen og det i skikkelse af en lillesøster – sådan betegnede Inger Therkildsen selv sin funktion.

”Der er ingen til at råbe de smås sag og så kan man let komme til at tromle. Det går lidt for stærkt i DTR, hvis vi små ikke står imod. Jeg er lillesøster, mens andre er storebror, men det kan godt lade sig gøre at prikke til alle de mænd og få dem til at lytte”, sagde Inger Therkildsen, der appellerede til forbrødring i taxibranchen.

”Vi skal ikke bekrige hinanden, men samles, så står vi stærkere. Nogle tror, at tårnet skal bygges oppefra, men man kan altid blive kransekagefigur. Det handler om at bygge nedefra, sikre at der er plads til alle, så står konstruktionen meget stærkere. Så langt står vi jo altså heller ikke fra hinanden – vi har alle det samme logo på døren – et M for menneske”, sagde Inger Therkildsen.

## Appel om samling

Samtlige fem kandidater til de fire plad-



*Inger Therkildsen lovede at prikke til storebror og tale de små og mindres sag i DTR.*

ser i bestyrelsen appellerede til samling af taxibranchen. Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa, der var dagens topscorer på stemmefronten med 1329 stemmer, kaldte det en mission at få medlemmerne tilbage og konkluderede:

”Alle er enige om, hvad der skal til. Nu skal vi bare handle!”

På tredjepladsen kom Hendrik Larsen fra 4x48 Dantaxi med 836 stemmer. Han erkendte, at sammenhold ikke er noget, som taxibranchen er specielt god til.

”Det er vigtigt, at vi er stærke som organisation. Vi skal stå sammen og finde et fælles fodslag. Det er ikke noget vi er gode til, men det er altafgørende. Der

er mange udfordringer i ny taxilov, men også mange muligheder. Det samme gælder DTR. Der er mange udfordringer lige nu, men også en mulighed i at appellere til andre i persontransporten, så vi kan vokse os store og stærke. Vi skal være en branche, der taler med én stemme”, konkluderede Hendrik Larsen.

## Flere medlemmer i fokus

På den særlige dedikerede bestyrelsespost til et medlem øst for Storebælt valgte medlemmerne Ole Palsberg fra Dantaxi Roskilde-Lejre, der fik 452 stemmer mod Kim Grøn fra Kalundborg Taxa, der fik 76 stemmer. Kim Grøn stil-



Vi skal ikke bekri-  
ge hinanden, men samles,  
så står vi stærkere.

Inger Therkildsen



Hendrik Larsen appellerede til sammenhold selv om han erkendte, at det ikke er branchens stærke side.



Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa, konkluderede, at alle var enige om, at der skulle sammenhold til, så nu skulle der handles.

Iede også op på en post som almindeligt bestyrelsesmedlem og fik her 300 stemmer, men det rakte ikke til en plads i bestyrelsen.

Ole Palsberg talte ligesom de øvrige kandidater for en stærk branchefor-  
ening og sammenhold.

”Dansk Taxi Råd er taxibranchens

stemme. Jeg ved, vi kan få indflydelse, hvis vi står sammen. DTR skal drives videre og vi skal favne hele branchen fra land til storby og alt derimellem. Jeg vil voldsomt satse på flere medlemmerne. Det skal være mit fokus”, lovede Ole Palsberg.

Valghandlingerne blev afsluttet med

valg af tre suppleanter til bestyrelsen. De valgte blev Kim Grøn, Kalundborg Taxa, Ole Gaarde Kristensen, Næstved Taxa og Ulrik Fredensborg, Aarhus Taxa.

Tekst: Christina Hammer

Foto: Rune Evensen

## 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



# Generalforsamling 2017 i billede



Direktør i Dansk Busvognmænd, Steen Bundgaard, i munter samtale med direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Woltenberg.

Toyotas hybridsatsning trak mange vognmænd til – flest ude på parkeringspladsen, hvor der var mulighed for testkørsel af det brede program.



JYSK Taxi udfordrede deltagerne i dåsekast og formand for Dansk Taxi Råd, John Lindbom, tog imod udfordringen.

# mling r



Masser af muligheder og Mercedes-biler, men salgsschef i København, Dennis Huban, kaldte både frikørsel og ny taxilov for lidt af en dræber i forhold til bilsalg. Vognmændene tøver, fordi de ikke kender fremtiden.



Kaare Frogne føler tiden har stået stille i Danmark, hvor han stort set intet har solgt de seneste tre år på grund af lovændringerne.



# Vi sparer os i

## Splittelsen i taxibranchen får nu økonomiske konsekvenser i Dansk Taxi Råd

**S**ammenhold og ønsket om en stærk brancheorganisation var på alles læber under generalforsamlingen i Dansk Taxi Råd, som har været nødsaget til at skære alvorligt i mandskabet.

"Vi har brug for en stærk brancheorganisation – mere nu end nogensinde – men vi har aldrig haft det sværere. Svigtende medlemstal har ført til dårlig økonomi og vi har været tvunget til at finde besparelser. Fra årsskiftet har vi ingen jurist ansat længere og der bliver derfor begrænset juridisk sagsbehandling for den enkelte vognmand. Der er skåret ned på yderligere to funktioner i huset – på journalisten og sekretæren, der arbejder færre timer", forklarede John Lindbom, der opfordrede til at tage fat i alle dem, der kører på frihjul.

"Tag fat i dine kollegaer, der kører på frihjul og overbevis dem om, at de skal være med i Dansk Taxi Råd. Der er brug for dem, fordi der er brug for en stærk brancheorganisation", sagde John Lindbom.

### Kom til lommerne

Inger Therkildsen fra Kalø Taxi på Djursland gik på talerstolen og opfordrede til, at alle gik hjem og foretog et kasseeftersyn.

"Alle herinde har en opgave i at gå hjem og banke naboen op og få ham med i foreningen. For få år siden var det ikke til at få en stol i salen, når man kom med sine kolleger til generalforsamling og gerne ville sidde sammen. Nu er der store tomme huller og hele stolerækker uden mennesker. Vi er simpelthen ved at spare os ihjel. Jeg synes, det er på tide, at vi hjælper hinanden og gør organisa-



*Frustrationen var lige så tydelig blandt vognmændene som de mange tomme stolesæder på årets generalforsamling.*

tionen stærkere ved at komme til lommerne", sagde Inger Therkildsen, der kaldte sine oplevelser som suppleant i bestyrelsen for uhyggelige.

"Jeg bryder mig ikke om det, jeg ser eller hører. Det er uhyggeligt og der er kun en løsning – kom til lommerne. Gå hjem i sparegrisen og se, om ikke der er lidt penge, så vi kan beholde de funk-

tioner, vi har haft i Dansk Taxi Råd, så vi kan komme videre og udbygge vores organisation", sagde Inger Therkildsen.

### Ny strategi i DTR

Også Ole Palsberg fra Dantaxi Roskilde-Lejre beklagede den økonomiske situation.

"Vi er pressede og mangler økonomisk



# hjel



*Inger Therkildsen fra Kalø Taxi opfordrede til at komme til lommerne, så de fungerer som er sparet væk eller skåret ned i Dansk Taxi Råd kan komme tilbage.*

“

Vi har brug for en stærk brancheorganisation – mere nu end nogensinde – men vi har aldrig haft det sværere.

John Lindbom

kapacitet til at drive organisationen i den form, som jeg gerne vil drive det. Vi skærer ned på mange poster og kuren er altså sammenhold og flere medlemmer i Dansk Taxi Råd”, sagde Ole Palsberg.

Formand John Lindbom luftede tanker om en ny strategi, der kan brede organisationen ud, så flere har mulighed for at blive medlem.

”Det er på tide at se os om og blive en organisation for persontransport. Det kan tiltrække nye medlemmer og sikre en stærk organisation på området, for det har vi brug for. Det arbejde går vi i gang med nu”, fastslog John Lindbom.

**Tekst: Christina Hammer**

**Foto: Rune Evensen**

# Tag ansvar!

Trafikselskaberne skal tage ansvar for det produkt de indkøber og kommunerne har en forpligtelse til at revidere reglerne for Flex-tur



Trine Wollenberg mener, at samarbejdet nogle steder er forbilledligt, mens det halter gevaldigt andre steder

**D**ansk Taxi Råds direktør kom med en decideret opsang til både trafikselskaber og kommuner i sin beretning. Flex-tur presser taxibranchen og der er behov for at gentænke produktet, lød det.

”Kommunerne kan jo godt se problemet og forsøger at regulere brugen gennem øget egenbetaling eller ved at begrænse kørselsområderne. Men jeg mener, der er brug for flere redskaber til at regulere den stigende mængde flex-tur. Hvad med at differentiere taksterne, så kommunen stadig kan give de ældre eller gangbesværede et transporttilbud uden kommunen samtidig skal stå for at køre de unge mennesker til og fra byen. Det kunne også være en mulighed med en egentlig visitering, så man netop får stoppet de kørsler, der ikke giver mening. Kommunerne har en forpligtelse til at kigge på Flex-tur”, sagde

Trine Wollenberg, der også gik i clinch med trafikselskaberne og samarbejdet med dem.

”Nogle steder er samarbejdet forbilledligt, som eksempelvis i Nordjylland, mens det halter gevaldigt andre steder”, sagde Trine Wollenberg.

Hun pegede på Nordjyllands Trafikselskab som et billede på det gode samarbejde, hvor taxierne til efteråret bliver et tilbud i den nordjyske rejseplan. Et projekt, der har landsdækkende perspektiver og kan synliggøre taxiproduktet i en langt større skala.

”Det er et eksempel på det gode samarbejde, ligesom vi har det med Fynbus, der var de første til at indføre sociale klausuler. De viser interesse for at samarbejde med taxibranchen og sikre et ordentligt vognmandserhverv uden for mange lykkeriddere” sagde Trine Wollenberg.

Til gengæld lader samarbejdet med Movia lidt tilbage at ønske og hun kaldte trafikselskabets tiltag med stikprøvekontroller for en syltekrukke.

”De tager ikke ansvar. Finder de ulovligheder hos en leverandør gennem en stikprøvekontrol, så sender de det bare videre til Trafikstyrelsen. Det er ansvarsfraskrivelse og det havde været rart, hvis køberen selv havde taget sig af det”, opfordrede Trine Wollenberg, der slutteligt pegede på et specifikt fremtidigt fokusområde.

”Med hensyn til Sydtrafik og Midttrafik – der kan samarbejdet bestemt forbedres og det har vi i fokus”, sagde Dansk Taxi Råds direktør.

Tekst: Christina Hammer  
Foto: Rune Evensen

# Frikørslen koster os en formue

**A**fskaffelsen af frikørselsordningen er en kæmpe økonomisk byrde på taxibranchen. Sådan lød konklusionen fra Dansk Taxi Råds direktør, da hun berørte emnet i sin betretning.

"Vi blev kaldt dommedagsprofeter, da vi sagde, at afskaffelsen af frikørselsordningen ville være en katastrofe for taxibranchen. Vi fik ret", sagde Trine Wollenberg.

Tal indhentet fra medlemmer i Dansk Taxi Råd viser, at SKAT tager højde for, at bilen har været brugt til taxi, når de afgiftsberegner ved at lave et fradrag for de mange kørte kilometer og udstyret i bilerne, men tilbage står alligevel en enorm økonomisk byrde.

"Vores vurdering er at afskaffelsen af frikørselsordningen koster en vogn-

mand mindst 100.000 kroner pr. bilkøb. Det er en alvorlig økonomisk trussel mod hans forretning", sagde Trine Wollenberg, der efterlyste flere tal og erfaringer fra vognmændene.

"Kom til os med tal, hvis I har fået vurderet og afgiftsberegnet jeres biler, så vi kan samle så meget data sammen som muligt", lød opfordringen fra Trine Wollenberg, der konstaterede, at det nu var Dansk Taxi Råds opgave at vise vognmændene de gode businesscases i forhold til bilkøb.

"Og så må vi tage stilling til om der er noget, vi skal handle på politisk i forhold til den byrde, som erhvervet har fået med afskaffelsen af frikørselsordningen", sagde Trine Wollenberg.

Tekst: Christina Hammer



Kom til os med tal, hvis I har fået vurderet og afgiftsberegnet jeres biler, så vi kan samle så meget data sammen som muligt.



## NY MINIBUS

**- EFTER DINE ØNSKER & BEHOV!**

Vi har mange års erfaring med opbygning af busser  
- alt fra gulve til special komponenter.

Ring til os, så vi sammen kan finde, den rette løsning til dig.



**www.vbi-group.eu • Tlf.: 74 56 13 26**



# Ny lov er et los bagi

**Politisk enighed om at taxibranchen trængte til ny lov og lydhørhed overfor en længere overgangsordning**

**D**et var direktøren fra DI Transport, der åbnede debatten, da Aarhus Taxa i april inviterede til politisk debatmøde. I bedste boksejargon erklærede Michael Svane, at han var i stand til at levere en god uppercut, hvis ikke alle boksede rent. Henning Hyllested fra Enhedslisten fulgte hurtigt op med, at han var i stand til at lange en lige venstre ud og så var aftenens kamp i gang. Og der blev stødt både dybt og ind i mellem urent, da Aarhus Taxa inviterede selskabets vognmænd til en debat med hele fem transportpolitiske ordførere.

Aftenens første spørgsmål blev det gennemgående tema – for hvem får egentlig glæde af den ny taxilov, når den kommer. Skulle man alene tro de mere end 100 forsamlede Aarhus-vognmænd så er det hverken dem eller kunderne, der får noget ud af en ny taxilov.

"Til hvis fordel er denne reform? Når vi ser på Holland og Sverige, så har sådan en reform ikke været til fordel for nogen. Så hvem tror I, at den gavner", lød aftenens første spørgsmål fra vognmand Paw Olsen.

## Gratis omgang

Karsten Hønge fra SF havde kunderne i fokus.

"Det er vigtigt, at vi ser på kunderne. De skal i centrum. Branchen har godt af et los bagi og det får den med mere konkurrence på fair og lige vilkår samtidig med, vi udbygger taxierhvervet og undgår cowboytilstande, så man kan leve af et fuldtidsjob i branchen. Men det har også været vigtigt for os, at det er attraktivt at være kunde i taxien", sagde ordføreren.

Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti lagde sig i slipstrømmen og erklærede, at taxibranchen havde brug for et wake-

up call og der også internt i branchen havde været et ønske om en modernisering. Den var Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre med på.

"Servicen har længe ladet noget tilbage at ønske og den tror jeg bliver bedre ved mere konkurrence samtidig med, at der er tryghed for kunden. Det er den balance, vi har fundet i en bred aftale som er langtidsholdbar for branchen. Der gives og tages med denne lov, sådan er det", sagde ordføreren.

Men ved Henning Hyllested stoppede enigheden. Han mente nemlig, at det alene var vognmændene i København, der havde efterspurgt en ny lov og navnlig Dansk Taxi Råd.

"Det har været et politisk ønske at liberalisere taxiloven samtidig med, at branchen selv ønskede en liberalisering. Min opfattelse er, at det var København og Dansk Taxi Råd, men de repræsenterede ikke hele landet i den sag. Den gamle taxilov fungerede udmærket og i forhold til Uber var den helt præcis, så jeg så intet behov for en ny lov. Jeg tror, der kommer en alvorlig konkurrence og det bliver svært for jer at få smør på brødet. Den ny lov åbner for lykkeriddere og cowboys", sagde Henning Hyllested, der straks fik en lige højre tilbage.

"Det er simpelthen en gratis omgang. Du sad med ved alle møder, Henning og så sprang du til sidst. Det er ikke fair", sagde Kim Christiansen.

## Forlæng overgangsordningen

Astrid Donnerborg, direktør for Aarhus Taxa, rettede opmærksomheden mod overgangsordningen, som hun synes er for kort med sine tre år i forhold til at stå på mål for investeringer og lån dertil i banken.

"Det er dybt bekymrende med kun tre



“

Serviceen har længe ladet noget tilbage at ønske og den tror jeg bliver bedre ved mere konkurrence samtidig med, at der er tryghed for kunden.

Kristian Pihl Lorentzen



Det politiske panel opfordrede branchen til at gøre sit ønske om en længere overgangsordning gældende i høringsfasen af ny taxilov.

» år. Jeg får nok ikke ti år, selv om det ville være det bedste, men jeg vil gerne bede om fem år af hensyn til kreditbevillingsvilkårene ellers risikerer I at trække tæppet væk under både selskaber og de enkelte vognmænd”, sagde Astrid Donnerborg, der også pegede på risikoen for en ringere kundeservice med ophævelsen af den geografiske afgrænsning og kørselspligten.

Kristian Pihl Lorentzen forklarede, at længden af overgangsperioden havde været et emne, der var diskuteret frem og tilbage, men opfordrede til at gøre

overgangsperiode. Men jeg kan forstå så meget Astrid, at I er pisse utilfredse med det hele og intet kommer til at fungerer. Der er jeg dybt uenig med dig. Jeg tror ikke på, at det her kommer til at give en dårligere betjening”, konstaterede Kim Christiansen.

### Ingen særhensyn

Rasmus Prehn efterlyste også gode argumenter i forhold til længden på overgangsordningen og erklærede sig ligeledes parat til at gå fra tre til fem år.

”Men der skal altså ske noget. I Aal-

ner, at den gamle lov var meget bedre, men vores vurdering har altså været, at der skal være fair og lige vilkår for branchen, man skal kunne leve af det, men kunderne skal altså også kunne få en vogn og en ordentlig service. Det med antalsbegrænsning hører en svunden tid til og det kan nok trække en tåre på kinden at sige farvel til den, men sådan er det”, sagde Karsten Hønge.

### Ragnarok melder sig

Vognmand Erik Rasmussen, der i 2012 prøvede lykken med en tilladelse til of-



SF's transportordfører Karsten Hønge skar igennem flere gange og afviste af tage særhensyn til taxibranchen, som han mente opførte sig forkælet.



Både Rasmus Prehn fra Socialdemokratiet og Henning Hyllested var bekymret over antallet af OST-biler og manglen på udbudskontrol i trafiksselskaberne.

ønsket gældende i høringsfasen, og så afviste han, at den ny lov ville forringe mulighederne for at få en taxi.

”Kom med de gode argumenter, når loven er i høring, så må vi se på det. Men jeg køber ikke den med, at der ikke kommer en taxi. Jeg tror på, at der kommer flere taxier og bedre dækning. Tror I virkelig på, at biler fra Syddjurs kommer til at holde i kø inde på Aarhus Banegård og sværme som fluer om en ostemad”, spurgte ordføreren og fik et klokkeklart og rundede ja fra de mere end 100 forsamlede vognmænd.

Kim Christiansen erklærede, at han var ligeglad om det var tre eller fem år, men mente også, at en overgangsordning på ti år var for dumt.

”Så kunne vi lige så godt have ladet være med at ændre loven med så lang en

borg, hvor jeg kommer fra, er det helt almindeligt kendt, at det er umuligt at få en taxi torsdag, fredag og lørdag nat, når man skal ud og hjem fra byen. Det er bare helt umuligt. Det tror jeg bliver bedre for borgerne med en ny lov og et større udbud af taxier. Problemet med betjening i yderområder er der allerede og jeg kan ikke se, hvorfor det skulle blive værre”, sagde Rasmus Prehn.

Karsten Hønge lukkede debatten om overgangsordningen med en klar afvisning om at tage særhensyn til taxibranchen.

”I er selvstændige, hvad ville I sige, hvis andre selvstændige krævede ind af særregler, som I gør? Skal vi også hegne dem ind og give dem kuvøsebehandling? Måske har I været beskyttet for længe. Det kan godt være, at nogle me-

fentlig servicetrafik, henledte opmærksomheden på den vilde stigning i antallet af OST-biler.

”I 2012 var der 451 biler og jeg kunne ikke leve af det. I 2013 var antallet fordoblet til 987. Året efter i 2014 var det igen fordoblet til 1.937. I 2016 var der 3.279 OST-biler. Timeomsætningen i en taxi er 240-250 kroner med et årligt fald på 7,5 procent siden 2008. Og nu vil I konkurrenceudsætte os yderligere ved at sætte markedet frit”, sagde Erik Rasmussen og pegede på hjemløshed og armod, hvis aftalen udmøntes til lov.

”Så kan I sætte nogle papkasser op nede under motorvejsbroen, for der kommer vi til at bo. Det kommer ikke til at skabe mere omsætning, at der kommer flere biler og det bliver ikke federe at



være vognmand. Jeg er 57 år. Jeg havde håbet på en overgangsordning på ti år, for så kunne jeg gå på pension, når ragnarok melder sig. For det gør det", sagde Erik Rasmussen.

### Hul for svindel og humbug

Kim Christiansen beklagede udviklingen i antallet af OST-biler og Kristian Pihl Lorentzen kaldte det et håndkantslag, da regeringen i 2011 indførte reglen om, at man skulle have en taxitilladelse for hver en tilladelse til offentlig servicetrafik. En lov som socialdemokratiet

selvstændige. Hvad er det for en særbehandling, I forventer? Det er skandaløst med de priser, som trafikselskabernes accepterer, men det er en anden kamp", sagde Karsten Hønge.

Kristian Pihl Lorentzen gik så vidt som til at konstatere, at han ikke fornemede så megen ros for den ny taxaftale og erkendte, at OST-bilerne har presset taxierne.

"Jeg synes også timepriserne hos Midttrafik er meget lave og jeg forstår ikke, de vognmænd kan eksistere. Her mener jeg, at udbyderne skal udvise sund skep-

krav om uddannelse i regeringens udspil.

"Det var en kamp i forhandlingslokalet, det kan jeg godt sige. Regeringen, mest Liberal Alliance og mindre Venstre, mente, at uddannelsen var en unødvendig barriere. Det kaldte de det – en unødvendig barriere, men der mener jeg altså, at vi har fået en bedre uddannelse igennem", forklarede Rasmus Prehn, der blev bakket op af Karsten Hønge.

"Vi har fjernet erhvervskørekortet og erstattet det med en forbedret uddan-



Kim Christiansen erklærede sig lodret uenig med direktøren i Aarhus Taxa, der ytrede bekymring over ophævelsen af den geografiske afgrænsning og kørselspligten.



Kristian Pihl Lorentzen afviste, at biler fra Syddjurs ville sværme om Aarhus Banegård som en flue om en ostemad, men det var forsamlingen ikke enig i.

rullede tilbage, da de kort efter overtog regeringsmagten.

Rasmus Prehn erklærede dog, at han gerne havde set døren smækket i for OST-biler og nøglen smidt væk.

"Men regioner og kommuner vil kompenseres og de penge, har vi bare ikke. Derfor må vi også sikre, at retstilstanden genoprettes efter NORTRA-dommen, som jo nu tillader køkkenbords-overenskomster og har skabt et ordentlig hul for svindel og humbug. Det er dybt problematisk og det vil vi gerne have stoppet", sagde Rasmus Prehn.

Karsten Hønge kaldte det hårrejsende, når firmaer søger efter selvstændige vognmænd, som de så sender på gaden til 210 kroner i timen.

"Men løsningen er altså ikke at pege på fortiden. I er andet en vognmænd. I er

sis og der vil jeg da gerne appellere til de kommunale og regionale politikere", sagde Kristian Pihl Lorentzen.

Henning Hyllested var enig i, at bolden ligger i kommuner og regioner og efterlyste sociale klausuler og arbejdsklausuler som et redskab for at dæmme op for de lave priser.

"Men det skal følges op af kontrol og her er Midttrafik, Sydtrafik og Movia de store forbrydere, for de følger ikke op på de bud, de accepterer", konstaterede Henning Hyllested.

### Kamp om uddannelse

Forsamlingen af vognmænd rejste også spørgsmålet om erhvervskørekortet, som er fjernet i ny lov. Her pegede Rasmus Prehn på en forbedret uddannelse og at der faktisk slet ikke havde været

nelse", sagde ordføreren, der endnu engang lukkede debatten.

Klokken havde da længst også passeret tyve og panelet rundede af med Kristian Pihl Lorentzen som den sidste ordfører i rækken.

"Det har jo ikke været et kinesisk klappemøde. Jeg fornemmer en vis skepsis overfor den ny taxilov", sagde ordføreren, der herefter blev afbrudt af en massiv klapsalve.

"Det var så den første gang, I klappede af mig i aften. Men den her lov er altså ikke skabt i frådende ondskab og vi er klar til at lave det om, hvis ikke det virker", konkluderede Kristian Pihl Lorentzen med opbakning fra hele panelet.

Tekst: Christina Hammer

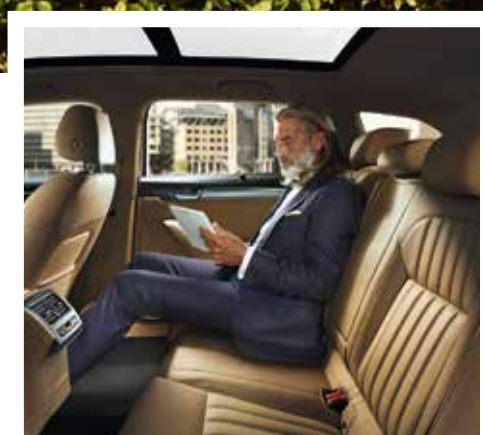


**ŠKODA**



## (Ualmindelig rummelig oplevelse)

Der er intet ved en Superb, der bør stå i en parentes. Den har klassens mest rummelige bagagerum og med en bagsædeplads, der kan imponere selv en garvet business class kunde. Driftssikre motorer med behageligt DSG automatgear og ergonomiske sæder til en lang dag på vejene. Vi har dog fundet én ting. Hvis du skulle få behov for at finde en parkeringsplads til din rummelige Superb – ja, så fylder den lidt mere end andre taxier.



Besøg din lokale ŠKODA-forhandler og hør mere om ŠKODA til taxi brug.

Pris ekskl. lev. omk. (3.880 kr.) ekskl. evt. laktillæg og grøn ejerafgift. Den viste bil er Superb Combi Style 1,4 TSI 150 hk tilkr. 349.367. Forbrug ved blandet kørsel fra 13,9 - 25 km/l. CO<sub>2</sub>-emission 105-163 g/km.



[www.skoda.dk](http://www.skoda.dk)

# Find nærmeste forhandler på [skoda.dk](http://skoda.dk)



|                             |             |                |              |      |                                    |                  |        |                     |
|-----------------------------|-------------|----------------|--------------|------|------------------------------------|------------------|--------|---------------------|
| <b>TAXI</b><br><b>X-ord</b> | GAV<br>FØDE | UDBRUD         | LITER        | HOLD | LUFT                               | SKILTE-<br>TEKST | RUM    | AFTALE<br>OM<br>LØN |
| FIAT-<br>MODEL              |             |                |              |      |                                    |                  |        |                     |
| UDBRUD                      |             |                | TRÆ<br>KANAL |      |                                    | FINT<br>FÆRDIG   |        |                     |
| FIAT-<br>MODEL              |             |                |              |      |                                    |                  | KLARET |                     |
| TONE                        |             | STAVNE<br>SOLO |              |      | FIAT-<br>MODEL<br>INSTI-<br>TUTION |                  |        |                     |
| <b>1</b> ▶                  |             |                |              | →    | 1101                               |                  |        |                     |

|                         |                 |                  |                        |                  |                            |                     |               |                     |                        |                       |  |                     |                |                |                      |
|-------------------------|-----------------|------------------|------------------------|------------------|----------------------------|---------------------|---------------|---------------------|------------------------|-----------------------|--|---------------------|----------------|----------------|----------------------|
| <b>4</b><br><b>2017</b> | INSTRU-<br>MENT | HIMMEL-<br>SYN   | STUEN                  | GARAGE           | TONE                       | STED-<br>ORD        | <b>2</b><br>▼ | FILM                | TALORD<br>STYR         |                       |  | SKIB<br>BESKED      |                | LØFTE<br>STEN  |                      |
| TURE                    |                 |                  |                        |                  |                            |                     |               |                     | FORD-<br>MODEL<br>POTE |                       |  |                     |                |                | LED                  |
| TIT                     |                 |                  |                        |                  | CIFFER<br>FRA              |                     |               |                     |                        | TONE<br>BIL-<br>MÆRKE |  |                     | TONE<br>PØBEL  |                | KILO<br>TYPEN        |
| ENG.<br>KURS            |                 |                  | TROLD-<br>DOM<br>VÆSEN |                  |                            |                     |               | TRÆ<br>OP-<br>HØJER |                        |                       |  | IDE<br>VARM         |                |                |                      |
| GRAM                    |                 | TRICK<br>KRAFTIG |                        |                  |                            | TONE<br>TANKE       |               |                     | INSEKT<br>FØLGE        |                       |  | UDBRUD<br>IT. BY    |                | FRED<br>FILM   |                      |
| RYGES                   |                 |                  |                        |                  | SLET<br>ENTER-<br>TAINER   |                     |               |                     |                        | DYR<br>KORT           |  |                     |                |                | SOLDAT               |
| MEDIE                   |                 |                  | ORDDEL<br>BIL          |                  |                            |                     |               |                     |                        | VIA<br>TALEN-<br>TET  |  |                     | JORD<br>HVAL   |                |                      |
| LØB                     |                 |                  |                        | STRYGE<br>FARTØJ |                            |                     | ↓             | BØ-<br>JER          |                        |                       |  |                     | MODEL<br>TONER |                |                      |
| GIDER                   |                 |                  |                        |                  |                            | FOR<br>FOR-<br>NAVN |               |                     |                        | RYSTE<br>MÆRKE        |  |                     |                |                | KILO<br>ANA-<br>LOGE |
| 1000                    |                 | SAMT<br>IKKE     |                        |                  | HVILEDE<br>KEND-<br>BØGST. |                     |               | TYVERI<br>PARTI     |                        |                       |  | FOR-<br>NAVN<br>PEP |                |                |                      |
| FIS-<br>KEDE            |                 |                  |                        |                  |                            |                     | →             |                     |                        |                       |  |                     |                | STRAKS<br>HOLM |                      |
| FOR-<br>NAVN            |                 |                  |                        | DRIK             |                            |                     |               |                     |                        | KURS                  |  |                     |                |                |                      |

## FØDSELSDAGE I JULI, AUGUST OG SEPTEMBER

**50 år:** 13. juli, **Henrik Nielsen**, Dantaxi Vestsjælland. 21. juli, **John Jensen**, Dantaxi Syd. 25. juli, **Sinisa Ljubic**, Middel-fart Taxa. 25. juli, **Sinisa Ljubic**, Odense Taxa. 12. august, **N.V. Suthaharan**, Horsens Taxa. 31. august, **Jesper Vang Nielsen**, Dantaxi Silkeborg. 19. september, **Gagik Grigurian**, Odense Taxa. 19. september, **Claus Ole Pursved**, TaxiNord. 22. septem-ber, **Rafi Aynaoglu**, TaxiNord

**60 år:** 01. juli, **Haval O. H. Faris**, Aarhus Taxa. 06. juli, **Bo Ekstrøm Johansen**, Dantaxi Aalborg. 23. juli, **Gholam A. Laj-miri**, Odense Taxa. 25. juli, **Søren Rasmussen**, TaxiNord. 06. august, **Bjørn Kristensen**, Dantaxi Viborg. 13. august, **Niels C. Clemmesen**, TaxiNord. 20. august, **Leif Busborg Hansen**, TaxiNord. 29. august, **Preben Jean Hartvigsen**, TaxiNord

**65 år:** 17. august, **Britta Bruun**, Aarhus Taxa. 20. august, **Leif Rudi Larsen**, Næstved Taxa. 07. september, **Kurt Luther**, Dantaxi Aalborg. 15. september, **Steen Eriksen Nielsen**, Ikast Taxa

**70 år:** 03. juli, **Giuseppe Amundsen**, Næstved Taxa. 01. august, **Kemal Savran**, TaxiNord. 02. august, **Slawomir Kamma-cher**, Aarhus Taxa. 07. august, **Gunnar Jacobsen**, Aarhus Taxa. 12. august, **Jørgen Kjeld Laursen**, Esbjerg - Varde Taxa. 20. august, **Svend Poul Thorsøe**, Aarhus Taxa. 12. september, **Jørgen Christian Bell**, Kalundborg Taxa. 23. september, **Rolf Gra-venhorst**, TaxiNord

**75 år:** 04. juli, **Poul Erik Madsen**, Tdl. Dantaxi Thisted. 10. juli, **Mogens Hald Pedersen**, TaxiNord. 03. august, **Erik Bæk-gaard Jacobsen**, Herning Taxa. 07. august, **Jørgen Kragh**, TaxiNord. 28. september, **Søren B. Olsen**, TaxiNord

**80 år:** 14. august, **Tage Jacobsen**, Tdl. Odense Taxa. 07. september, **Finn Andersen**, Tdl. Odense Taxa

**90 år:** 11. september, **Ernst Hansen**, Tdl. Dantaxi Vestsjælland



# NÅR EN BIL BLIVER TIL EN ARBEJDSPLADS.

Få masser af udstyr og  
komfort når du sætter  
dig i dit nye kontor.



OPTIMA SW fra kr. 194.999,-

Forbrug: EU-norm 21,7 km/l ved blandet kørsel. CO<sub>2</sub>: 120 g/km 



Forførende fornuftig

Den viste bil er med ekstraudstyr. Ekskl. leveringsomkostninger og evt. farvetillæg.