

TAXI

Officielt medlemsblad for Dansk Taxi Råd

05 - Oktober 2018 - 15. årgang



DIESEL KØRER USIKKER TAXI-FREMTID I MØDE

SIDE 6

Tesla som taxi er en god forretning

Martin Vingren har kørt eltaxi i 2,5 år: "Jeg oplever ikke de barrierer, som andre vognmænd med dieselmotorer fremhæver".

Side 10

Hvordan pokker skifter jeg til el?

Det er ikke så let at skal skabe sig et overblik over totaløkonomien i en eltaxi. Vi kigger en vognmand over skulderen.

Side 14

Derfor er det så fedt at køre taxi

En antropolog har kørt 10 nattevagter i København, og han er begejstret - for de gode samtaler og mangfoldigheden.

Side 20

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



Trine Wollenberg,
direktør i Dansk Taxi Råd



Grøn taxidrift kræver realistisk tilskud

Vi må konstatere, at klima og luftforurening igen er kommet højt på den politiske dagsorden. Det skyldes måske, at vi går ind i et valgår, og undersøgelser viser, at klima og miljø bliver prioriteret højt af mange danskere. Men det kan også skyldes, at der bare er mere trængsel og luftforurening i det danske gadebillede - noget vi som branche oplever hver dag gennem egen forrude. Regeringen præsenterede den 9. oktober sit bud på en klimaplan, og den skal i den kommende tid forhandles i Folketinget. Vi kan konstatere, at regeringens udspil udelukkende anvender pisk og ikke indeholder nogen gulerødder for taxierhvervet. Det håber vi, de kommende forhandlinger vil ændre på.

Regeringen lægger op til krav om omstilling af den kollektive transport til mere grøn transport. Taxier er en del af den kollektive transport, vi kører mange kilometer, og vi fylder meget i gadebilledet. Vi skal derfor også byde ind på miljøagendaen. Det er altid en fordel selv at sætte en dagsorden, frem for at andre gør det for én. Så lad os være aktive og se på, hvordan vi kan bidrage til omstillingen fra sort til grøn.

Men der er heller ingen tvivl om, at omstillingen ikke kommer af sig selv. Barriererne for, at den enkelte vognmand med en eller flere taxier kan investere i en udslipfri taxi (el eller brint), er simpelthen for høje i dag. Derfor havde vi også håbet på, at regeringens udspil havde indeholdt en tilskudsordning til indkøb af eltaxier, sådan at taxibranchen fik en hjælpende hånd til at komme i gang med en svær omstilling. For der er brug for erfaringer omkring kørselsmønster, driftssikkerhed, service og meget mere inden, vi når til 2025, hvor ingen med rimelighed kan forvente, at små vognmandsvirksomheder skal gamble med sin egen forretning ved at investere i en eltaxi.

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

Trykoplæg
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
Torben Kirketerp

Direktør
Trine Wollenberg, mobil: 2222 2205



Nye energi- og miljøklassekrav til taxier

Fra og med den 1. september 2018 skal nyregistrerede biler, der sælges i EU, have deres brændstofforbrug målt efter en ny beregningsmetode - WLTP-metoden (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure), som erstatter den tidligere anvendte NEDC-metode (New European Driving Cycle). WLTP-målinger giver i gennemsnit et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger baseret på NEDC-metoden. Derfor korrigeres brændstofforbruget målt efter WLTP-metoden med en fast faktor på 1,20.

Den nye beregningsmetode betyder, at to nye bekendtgørelser er sendt i høring af Færdselsstyrelsen. Den ene er energimærkninger til biler, og den anden er energi- og miljøklassekrav til taxier. I høringen lægges op til, at den generelle energimærkning til biler ændres, og i forlængelse heraf ændrer man samtidig energi- og miljøklassekravene til taxi. Det betyder, at en taxi til fire passagerer skal være i energiklasse A, hvilket medfører, at den skal køre mindst 16,9-18,5 km/l for en dieselbil.

Der er lagt op til, at de nye energi- og miljøklassekrav træder i kraft 1. januar 2019. Der var høringsfrist på begge bekendtgørelser den 5. oktober (efter redaktionens afslutning).

Højesteret stadfæster Uber-domme

- Uber-chauffører, der kørte for Uber i 2014 og 2015, blev idømt bøder på tilsammen knap 700.000 kr. for ulovlig kørsel og overtrædelse af taxilovgivningen. De fire sager var prøvesager og baner derfor nu vejen for sager mod 1500 andre Uber-chauffører, der også vil blive retsfulgt for ulovlig taxikørsel. Advokaturchef Vibeke Thorkil-Jensen fortæller, at anklagerne nu skal i gang med at vurdere cirka 1.500 Uber-sager: "Der vil blive tale om en konkret vurdering af hver enkelt sag, hvor vi så vil tage stilling til, hvad der skal ske", siger Vibeke Thorkil-Jensen. Ifølge Vibeke Thorkil-Jensen skal anklagemyndigheden tage stilling til, hvorvidt hver enkelt af de 1.500 skal have tilsendt et bødeforelæg, om deres sag skal indbringes over retten, eller om sigtelserne mod dem skal falde. Og det kommer til at tage et godt stykke tid. Vibeke Thorkil-Jensen siger til Ritzau, at det ikke er noget, der kan klares på et par måneder.
- Dansk Taxi Råds direktør, Trine Wollenberg, noterer med tilfredshed denne udmelding fra anklagemyndigheden, om end den er helt som forventet. Hun har også en klar forventning om, at der kommer en straffesag mod Uber.



Regeringen vil samle rejsekortet og Rejseplanen

Transportministeren foreslår, at man i fremtiden skal kunne planlægge, booke og betale for sin rejse i én app. Fremover skal din rejse med såvel offentlige som private transportudbydere kunne planlægges, bookes, og betales i én samlet app. Det foreslår regeringen i et nyt udspil fra transportminister Ole Birk Olesen (LA), hvor han foreslår at sammenlægge rejsekortet og Rejseplanen i ét selskab. Ministeren ønsker også at give plads til private og deleøkonomiske transporttilbud plads i den digitale løsning. Dermed skal man kunne betale for eksempelvis en taxa og låne en bycykel i samme app.

Flere steder har private aktører på forsøgsbasis fået lov til at komme ind i Rejseplanen. Det gælder blandt andet i Nordjylland, hvor Rejseplanen er udvidet til også at omfatte taxa og deleøkonomiske transporttilbud. Kilde: Jyllands-Posten.



Nye miljøkrav giver mangel på biler

Indførelsen af den nyeste testmetode af nye bilers brændstofforbrug, WLTP, som erstatter den mere end 20 år gamle NEDC-metode, volder bilfabrikkerne store kvaler. Mange modeller nåede ikke at blive godkendt inden fristen 1. september og må derfor ikke sælges. Særligt VW er voldsomt bagud. Derfor er der for tiden huller i prislisterne, og færdigbyggede biler hober sig op hos nogle bilproducenter. De biler, der er udviklet til og forventes af klare de nye krav, kan indregistreres og udleveres til kunderne, når den pågældende variant er godkendt et sted i Europa. Et særligt problem i Danmark er, at bilernes præcise pris ikke kendes, før brændstofforbruget er målt efter den nye norm. Den danske registreringsafgift påvirkes nemlig af km per liter-tallet. Det gør ejerafgiften også. WLTP-metoden giver et mere realistisk billede af bilers brændstof-effektivitet, som typisk vil være cirka 20 procent lavere med WLTP-normen.

Kilde: Motor/FDM.

Slut med Euroshell kort på Circle K fra 1. november

Shell overdrog i sommeren 2016 73 Shell stationer til Circle K. I den forbindelse aftalte parterne, at Euroshell kort fortsat kunne anvendes på de overdragede stationer frem til 1. november 2018. Efter 1. november er det altså slut med at betale med dit Euroshell kort, når du handler på én af de 73 stationer. Du kan på samme måde heller ikke anvende Euroshell kortet som betalingsmiddel på de 48 Shell Express Automater, der overgik til INGO Automater i samme ombæring. Dette sker også per 1. november 2018. Ønsker du fortsat at handle hos Circle K, og har du ikke et Circle K kort, så skriv til Dansk Taxi Råd på dtr@taxi.dk eller ring på tlf. 38777890.



VW vil bygge 16 nye fabrikker til elbiler

De 16 fabrikker skal være færdige senest 2022, og de fleste anlæg skal ligge i Europa. Men Kina har en særlig rolle. Dieselskandalen har i den grad fået de tyske bilproducenter op på elbils-mærkerne. I slutningen af september måned præsenterede VW den platform, koncernens første fuldelektriske elbil, udviklet helt fra bunden, skal bygges på. Første model bliver cirka samme størrelse som en Golf og kommer til at ligge under brandet ID. Prisen skulle ifølge VW komme til at ligge på, hvad en Golf diesel koster i dag. Produktionen kommer til at ske tæt på Chemnitz i Tyskland, hvor man lige nu er i fuld gang med at konvertere den eksisterende fabrik til at fremstille elektriske biler. Bilen skulle komme på markedet allerede i 2019.

Men med et modelprogram, som skal nå et salg på 10 millioner elbiler fordelt over VW-koncernens fem forskellige brands i 2022, så er der brug for langt flere fabrikker. Derfor skal der bygges yderligere 15 fabrikker. VW forventer, at de fleste fabrikker kommer til at ligge i Europa. To fabrikker skal dog ligge i Kina og én i Nordamerika for på den måde at undgå store importtariffer.

Kilde: Ingeniøren

Fra Taxiforsikring til Min Taxi

Den 1. december 2018 skifter Dansk Taxi Råd samarbejdspartner på forsikringsområdet. Den fremtidige samarbejdspartner er CE Forsikringsagentur - en del af Con-tea som er Danmarks største danskejede forsikringsmægler. "Med en ny taxilov vil vi på alle områder gerne ruste vognmændene til at gå den nye tid i møde. Dette gælder også på forsikringsområdet, hvor vi har valgt en ny partner til at udvikle nye forsikringskoncepter til os", siger direktør i Dansk Taxi Råd Trine Wollenberg.

Forsikringen på taxierne fortsætter i Købstædernes Forsikring og der vil fortsat tilbydes attraktive forsikringspakker som:

- Automatisk meddækket afsavnserstatning.
- Unik overfaldsdækning kun for medlemmer.
- Førerulykke er meddækket.

Selvrisikoen ved skader kan fremover deles op i tre rater, så vognmandens økonomi ikke bliver belastet unødvendigt, hvis uheldet er ude. For biler, der kører i København, vil præmien være væsentlig lavere end i dag. I løbet af november måned vil mintaxi.dk åbne, hvor vognmændene kan få tilbud på forsikring.



MANGLER DU HJÆLP TIL DIT REGNSKAB?

Jeg kan hjælpe i det daglige eller blot i perioder!
Jeg gør det hurtigt, billigt og fleksibelt.

**CBA REGNSKAB
/ CHARLOTTE BREUM ANDERSEN**

Tlf: 4045 2504 · mail: cba@cbaregnskab.dk · web: www.cbaregnskab.dk

Ring
og få en
uforpligtende
snak



Diesel kører usikker taxi-fremtid i møde

Regeringens nye klimaplan foreslår, at alle nye taxier fra 2025 er såkaldt nulemissionsbiler, og at alle taxier er udslipssfrie senest i 2030. Planen skal i den kommende tid forhandles på plads i Folketinget.

Statsminister Lars Løkke Rasmussen og regeringen præsenterede den 9. oktober 38 forslag, der tilsammen udgør regeringens forslag til en klimaplan for Danmark. Forslag nummer 12 går på, at alle nye taxier fra 2025 er såkaldt nulemissionsbiler, og at alle taxier er udslipssfrie senest i 2030. Forslag 13 går på, at regeringen vil gøre det nemmere for passagererne at vælge en grøn taxi frem for en konventionel taxi ved holdepladserne på stationer og andre lignende trafikknudepunkter ved at reservere plads til de grønne taxier forrest i køen. De to taxirelevante forslag er i tråd med regeringens forslag nummer 1, der sætter en fast tidsfrist, der hedder stop i 2030 for nyregistrering af nye personbiler, der kører på fossile brændstoffer.



Det Økologiske Råd mener ifølge Kathrine Fjendbo Jørgensen, at den hurtigste og bedste vej er at opstille incitament, der gør det attraktivt for taxisektoren at omstille til el og for markedet at efterspørge grøn transport. Foto: Det Økologiske Råd.

Halvdelen på el i 2025

Tidligere på året kunne Politiken offentliggøre et lækket udkast til regeringens klimaudspil, hvor regeringen opererer med et mål på taxiområdet om, at 50 procent af trafikken med taxi udføres med lavemissionskøretøjer i 2025, og at udspillet bliver stimuleret med henholdsvis 40 millioner kroner til støtte til køb eller leasing af nulemissionstaxier (el og brint) og 20 millioner kroner til etablering af hurtigladestander. Den økonomiske støtte til køb af nuludslipstaxier er faldet bort i regeringens endelige udspil, mens regeringen foreslår at støtte etablering af flere hurtigladestander med 80 millioner kroner.

Regeringens eget rådgivende udvalg Klimarådet har foreslået at give et fast tilskud til private borgere, der køber elbil, og at fjerne minimumsgrænsen i registreringsafgiften, så især små elbiler kan få større gevinst af deres fradrag for høj energieffektivitet. Det faste tilskud er ikke med i regeringens udspil, mens regeringen foreslår, at den planlagte indfasning af registreringsafgiften bliver udskudt med ét år.

Dieselbiler har fremtiden bag sig

Signalværdien er ifølge Trine Wollenberg fra Dansk Taxi Råd ikke til at tage fejl af. Hun slår fast, at taxibranchen kommer til at forholde sig meget seriøst til elbiler inden for kort tid.

"Der er ingen vej udenom elbilerne. Der er dog heller ingen tvivl om, at danske vognmænd står over for en stor investering og store risici, når de ønsker at skifte den gode pålidelige dieselvogn ud med en elbil", fortæller hun.

En elbil er dyr i anskaffelse, og mange er usikre på, hvordan deres økonomi og daglige drift vil blive påvirket af eltaxien. Kan den blive serviceret? Er rækkevidden fornuftig i forhold til taxi-

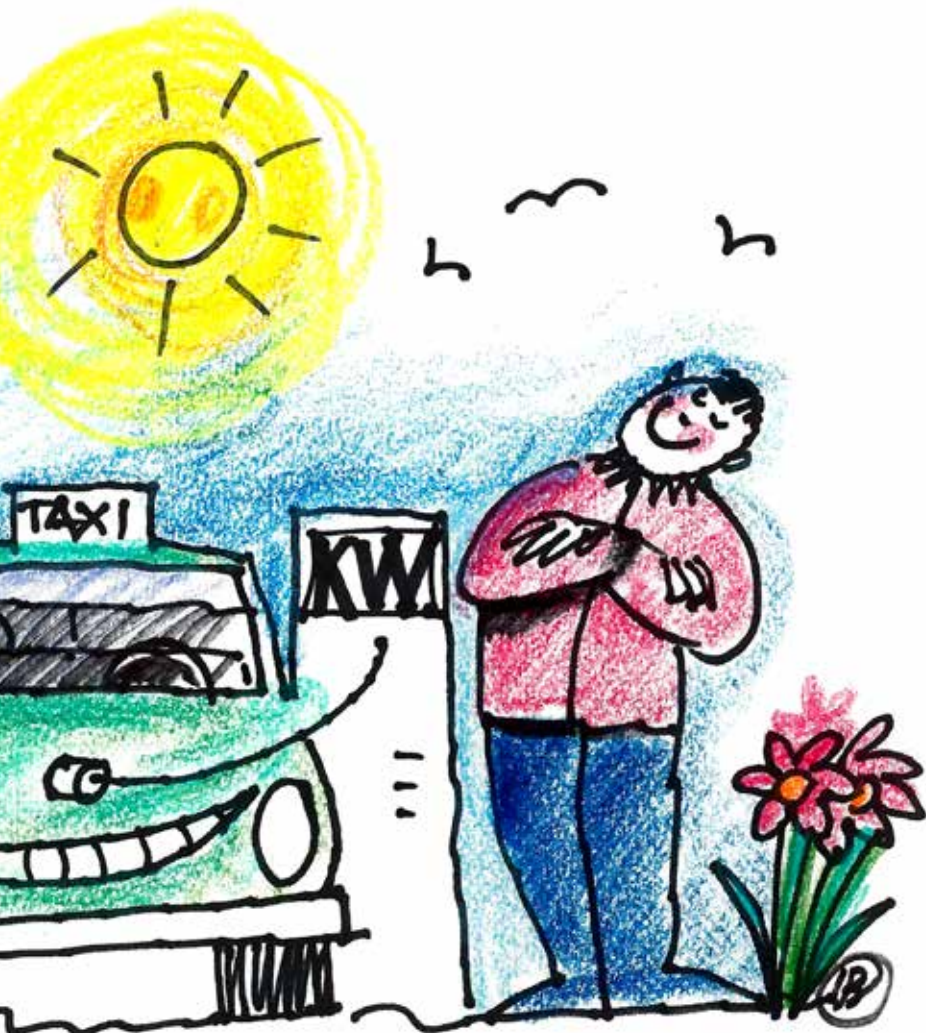


kørsel? Kan chaufførerne lade bilen op uden, at det går udover indtjeningen? Taxivognmænd er i forvejen udfordret af en presset økonomi og en uforudsigelig fremtid med den nye taxilov, der fra 2021 liberaliserer markedet.

"I Dansk Taxi Råd mener vi derfor, at det ikke er realistisk eller rimeligt at stille krav til taxibranchen om tvungen omstilling til nulemissionstaxier uden, at der også sker en mærkbar støtte. Støtten skal gå til anskaffelse af eltaxier og til etablering af hurtigladestander, der er dedikerede til taxier og opstillet på knudepunkter som lufthavne, togstationer, store hoteller, sygehuse etc., hvor taxier holder i kø og venter på tur", fortæller Trine Wollenberg.

Gulerod virker bedre end pisk

Det Økologiske Råd advarer mod, at regeringen vælger kun at bruge pisk i form af påbud og tvang over for taxibranchen som virkemiddel til at udfase dieselbiler. "Vi mener, der er et stort behov for at reducere transport baseret på fossile brændstoffer, fordi det både skader vores luftmiljø og vores klima. Vi skal starte nu og ikke vente til 2025. Vi mener, det vil være mere effektivt at opstille incitament til at hjælpe taxivognmænd med at omstille til elektrificering", fortæller Kathrine Fjendbo Jørgensen, der er trans-



Hvornår er et køretøj grønt?

Copenhagen Electric opererer med følgende definition:

- Brint, el og biogas: CO₂-neutrale, 100 procent grøn.
- Plug-in hybrid: Kan køre cirka 50 km på vindmøllestrøm: Grøn hvis man lader den.
- Almindelig hybrid: Ingen grøn strøm, regenerering via bremseenergi: 100 procent fossil.
- Almindelige fossile biler: Energi-mærket bestemmer energieffektiviteten = CO₂-udledningen.

- Stat, regioner og kommuner stiller krav i egne transportudbud om grøn transport – så vidt det er muligt.
- Store kunder som lufthavne, sygehuse, hoteller, conferencecentre m.m. indbygger prioritet for grønne taxier i deres taxisystemer/taxihåndtering.

Hun fremhæver, at der er en europæisk tendens i gang med at indføre miljøzoner i storbyer, hvor dieselmotorer ikke må køre, og hun forventer også, at det, som regeringens klimaudspil også lægger op til, kan ske i dele af København og måske andre danske byer inden for få år.

Hønen-og-ægget problemstilling

”Men det er en hønen-og-ægget problemstilling. Så længe der ikke er noget marked, og der kun kører cirka 10 eltaxier rundt i Danmark, vil virksomheder ikke efterspørge grøn transport, ellers vil ikke investere i mange nye hurtigladede, bilproducenterne vil ikke sætte fuld turbo på teknologi, markeds- og prisudviklingen etc. Omvendt er taxivognmænd og -selskaber naturligt nok forsigtige med at omstille vognparken, fordi infrastrukturen ikke er udbygget, efterspørgslen ikke er massiv, værksteder og servicegarantier ikke er helt på plads etc.”, fortæller Kathrine Fjendbo Jørgensen og tilføjer: ”Den problemstilling skal vendes til en sneboldeffekt, hvor alle parter flokkes om at sparke til udviklingen. I Det Økologiske Råd mener vi, at den hurtigste og bedste vej er at opstille incitamenter, der gør det attraktivt for taxisektoren at omstille til el og for markedet at efterspørge grøn transport”.

Tekst: Poul Breil-Hansen

port- og energipolitisk medarbejder hos Det Økologiske Råd.

Hun nævner eksempler på incitamenter:

- Tilskud til både anskaffelse/leasing og drift af eltaxier.
- Etablering af dedikerede hurtiglade-

standere på taxi-knudepunkter.

- Pakker med gode strømpriser til taxivognmænd og -selskaber på 1/3 af den reelle omkostning.
- Aftaler med store virksomheder der forpligter sig til at efterspørge grøn transport, når det er muligt.

Støtteforslag fra Det Økologiske Råd til grønne taxier

- 60 millioner kroner til anskaffelse. Skal gælde både køb og leasing.
- Faldende beløb over tid afhængig af antal solgte eltaxier.
- De største byer først (størst effekt).
- Realiseres i 2019, 2020 og 2021.
- Samme beløb til el og brint.

Grønne licenser

- Grønne taxier skal have prioritet.
- Miljø og energikrav til taxier bør skærpes hvert år af transportministeren.
- Nye taxier skal overholde Euronorm 6d/c.
- Nye taxier skal som minimum være energiklasse A+ og skærpes hvert år.

Offentlige indkøb

- Stat, regioner, kommuner bør opfordres til at stille krav i udbud.
- Etablere prioriterede holdepladser og fremkørsel fx ved hospitaler og stationer.

Ladeinfrastruktur

- 30 millioner kroner.
- Hovedsageligt til de byer, der er dårligere dækket end København.
- Kun el (brint har netop modtaget støtte til på 10 millioner kroner).



Copenhagen Electric vil gøre hovedstadens transport grøn

Region Hovedstaden har etableret Copenhagen Electric, der sammen med regionens kommuner og andre partnere, blandt andet skal sparke gang i grønne taxier i hovedstadsområdet.

"Grønne taxier er historien om hønen og ægget. Taxibranchen siger: Vi omstiller ikke, før I efterspørger det. Markedet siger: Vi kan ikke efterspørge noget, der ikke findes. Begge synsvinkler er naturlige og forståelige. Der skal derfor et kick-start til, og selv en mindre mængde omstillede taxaer kunne starte en udvikling", fortæller projektleder Michael Rask. Han har en baggrund fra Energistyrelsen og er selvstændig konsulent inden for grøn transport.

Han er projektleder for Copenhagen Electric, der i fællesskab med regionens kommuner og en lang række andre aktører, arbejder for netop at kick-starte omstillingen fra sort til grøn transport. Det omfatter alle transportformer, og her fylder taxierne en pæn del.

Københavns Kommune har forpligtet sig til at være CO2-neutral i 2025, og alle andre kollektive transportformer er allerede langt med at skifte fra sort til grøn. Taxibranchen er den sidste del

af den kollektive transport, der ikke er i gang med at omstille.

Teknologien brager frem

Det vrirler frem med eltaxier i mange af verdens storbyer som fx Amsterdam, Oslo, Stockholm, London, Firenze og en lang række andre byer. "Der er ingen tvivl om, at vi vil se flere begrænsninger for sort transport i byer inden for få år. Det handler både om klima og ren luft i byerne. Store bilproducenter som Hyundai, Kia, Nissan, Opel, Ford og VW

Fire grunde til at eltaxier er interessante:

I forhold til elbiler er taxi særlig interessant på følgende områder:

1. Taxi kører rigtigt mange km, det vil sige, de er en god test af teknologien, stor effekt på miljø og klimaregnskab, krævende anvendelse som giver en form for "ultimativ test", stor synlighed.
2. Taxi har en stor km omsætning/elforbrug. Taxi har en del ventetid, det vil sige, at der er god tid til opladning, men infrastrukturen skal stå de rigtige steder. Taxi gør hurtigladning i byen relevant. Af disse årsager er taxi en attraktiv partner for ladestander-operatørerne.
3. Elbiler er mere komfortable, de støjer og vibrerer mindre, noget som mange brugere udtrykker.
4. Elbiler er cirka tre gange så energieffektive som en tilsvarende diesel- eller benzinbil og har ingen lokale emissioner, hvilket har stor betydning i byområder, hvor der bor mange mennesker.

Kilde: Copenhagen Electric.

Hovedbanegården i Amsterdam giver fordel til eltaxier

Alle taxier, der ønsker at samle passagerer op ved hovedbanegården, skal igennem et venteområde, før de kan komme til opsamlingsstedet. Venteområdet har to rækker og en åben vej igennem. Taxier må først køre ud af venteområdet, når deres nummerplade kommer op på et skilt. Taxier kan kun komme ind i venteområdet, hvis der er plads. Dette styres ved hjælp af en automatisk bom. Ved bommen fotograferes automatisk nummerplader.

Taxier bliver kaldt frem på skiltet i den rækkefølge, de er kommet ind, bortset fra eltaxier, der bliver kaldt hurtigere frem. Eltaxier bliver kaldt frem som hver fjerde. Der er fire pladser i området reserveret til eltaxier, hvor der er mulighed for hurtig ladning. Der er p.t. cirka 225 eltaxier i Amsterdam - cirka 150 eltaxier med base i lufthavnen og cirka 75 Nissan eltaxier (både Leaf og eNV200).

Fem tips til at blive klogere

1. Prøv grejet – prøvekør en bil og tal med de få kollegaer, der allerede har omstillet.
2. Slå jer sammen i selskaber og del risikoen. Start med en kortere leasingaftale og høst nogle erfaringer.
3. Dan jer en mening om, hvor ladestander skal placeres – og kommuniker det til udbydere.
4. Lav spark dæk-arrangementer med bilproducenterne.
5. Læg en forretningsplan for et grønt transportprodukt – overvej for eksempel at indføre en grøn premium takst for eltaxier som Tesla og Jaguar I-pace.

Kilde: Copenhagen Electric.



"Flere producenter er på vej med 64 kWh batterier, der har en rækkevidde på 350-450 reelle kilometre", fortæller Michael Rask, Copenhagen Electric. Foto: Privat.

er blandt andet derfor på vej med nye elbiler med lang rækkevidde samt hurtige ladetider, og Jaguar, Mercedes, BMW, Porsche samt Audi har lanceret eller er på vej med konkurrenter til Tesla. Så der sker meget med både reguleringer, teknologi og infrastruktur, der gør det realistisk for taxibranchen at skifte til el allerede i dag", fortæller han og tilføjer:

"Flere producenter er på vej med 64 kWh batterier, der har en rækkevidde på 350-450 reelle kilometre. Erfaringerne, vi hører fra flådejere af elbiler af forskellig slags, er, at behovet for service og reparationer på elbiler er ret begrænset. Det giver lavere omkostninger på service af elbiler end på diesel- og benzinerbiler og måske også længere driftsmæssig levetid".

I 2022 skal alle taxier i Oslo være udslipss frie

Det norske byråd har besluttet en målsætning om, at alle knap 1700 taxier i Oslo skal være udslipss frie om fire år.

Omstillingen skal hjælpes med udbygning af ladenetværket og udlån af elbiler til vognmænd, så de på egen hånd kan vurdere rækkevidde og ladetempo.

Norge er i forvejen foregangsland med omstilling af private biler til el og hybrid, Oslo er i 2019 "Europæisk klimahovedstad", og kunderne i Oslo har ifølge direktør i Klimaetaten Heidi Sørensen "et tydeligt ønske om at køre udslipss frit, når de tager en taxi".

Syv nye hurtiglader til taxier

Copenhagen Electrics indsats for at få grønne taxier på gaden sker i et samarbejde med taxibranchen, hvor der har været en dialog og afholdt workshop og en række andre parter. Et udbud af hurtigladestander til eltaxier blev vundet af E.ON, så nu er foreløbig syv hurtiglader til taxi klar til brug. Copenhagen Electrics ser sammen med Københavns Kommune på mulighederne for særlige eltaxi vente- og ladepladser på attraktive lokationer i byen. Københavns Lufthavne arbejder på at opsætte flere hurtiglader og skabe flere fordele til grønne taxier. Flere store virksomheder og hoteller har udtrykt ønske om at anvende og tilbyde eltaxi, ligesom der arbejdes med at få efterspørgsel efter grønne taxi ind i de offentlige udbud.

Tekst: Poul Breil-Hansen



Kort over fem hurtiglader dedikeret til taxier i København. Yderligere to er på vej. Grafik: E.ON Danmark A/S.

Tesla som taxi er en god forretning

Vognmand Martin Vingren har kørt eltaxi i 2,5 år, og det fungerer glimrende. "Jeg oplever ikke de barrierer, som andre taxivognmænd med dieselmotorer fremhæver, når talen falder på at omstille til eltaxi".

Martin Vingren er vognmand i Aarhus Taxa og har siden januar 2016 kørt 265.000 km i sin Tesla taxi. Han drøfter selvfølgelig ofte eltaxien med vognmands-kolleger, og han møder mange betænkeligheder ved at skifte om til eltaxi. "Jeg hører om mange barrierer for at køre eltaxi, men det er jo barrierer, som vognmænd tror er et problem. Min praktiske erfaring er, at der ikke er noget problem i at køre eltaxi – altså ikke flere end andre typer taxier", fortæller han. Han lister tre barrierer, som han støder på, og som han ikke selv oplever som problemer:

- 1) Eltaxi er for dyr at købe.
- 2) Opladning er for bøvlet.
- 3) Rækkevidden begrænser for meget.

Totaløkonomien er god

"Vognen er dyr at anskaffe, men den er billig i drift, og Teslaens levetid er med otte års garanti på batteri og motor en del længere end en dieseldrevet taxi. Jeg har teknisk set leaset den i fem år, og indtil videre er det en god forretning", fortæller han.

Anskaffelsen af Teslaen inkluderede ubegrænset gratis ladning ved Teslas netværk af superladere, hvor der er én i Århus. Aftalen inkluderer også otte års garanti på motor og batteri. Så Martin Vingrens driftsomkostninger begrænser sig til dæk og et serviceeftersyn til 8000-10.000 kroner for hver 80.000 km, hvor vognen får skiftet kølevæske, renset bremses etc. Tesla tilbyder fra foråret 2018 ikke længere gratis opladning som en del af aftalen.

Når det er sagt, anerkender Martin Vingren, at det selvfølgelig kan være en stor mundfuld at investere 750.000-800.000 kroner i en Tesla. "I mit tilfælde har jeg lavet en fem-årig plan, og indtil videre ser det meget fornuftigt ud. Men det er selvfølgelig lidt mere forpligtende at investere i en Tesla som driftsaktiv end i en VW Touran eller en Dacia Logan, fordi du skal være sikker på at have

en fornuftig taxiforretning kørende de næste fem år, hvor du kan betale driftsaktivet hjem".

Regnestykket bliver ikke mindre favorabelt for Tesla-taxien efter, at frikørselsordningen er blevet fjernet. Som Martin Vingren siger: "En Mercedes E-klasse, som har kostet 400.000 kroner, giver måske 200.000 kroner ved salg efter to års taxitjeneste. Det giver et tab på 200.000 kroner på to år. Det er altså svært at få en god forretning ud af".

Opladning er intet problem

Martin Vingren kører under 300 km. om dagen i gennemsnit, og så er én opladning om dagen tilstrækkeligt. Taxier har ufrivillige pauser i en stor procentdel af arbejdstiden, og lidt af den tid bruger Martin Vingren så på at lade op.

"Jeg har indtil for nylig gjort brug af Teslas gratis superlader i Århus, men jeg har nu tegnet et abonnement hos Clever om en ladeløsning, så jeg kan lade vognen hjemme i garagen. Det gør det mere fleksibelt for mig, og økonomisk er abonnementet meget overkommeligt. Jeg har to kollegaer her i Århus, der også kører Tesla, og den ene af dem anvender Teslas gratis superlader 100 procent", fortæller han.

Baggrunden for Martin Vingrens garage-løsning er, at taxi-aktiviteten i Århus er steget det seneste år, og at Martin Vingren derfor oplever, at han har fået mere travlt.

Martin Vingren kører selv vognen om dagen, men han har også haft fast natchauffør på i perioder og har en fast afløser tilknyttet. Det kræver lidt planlægning at have chauffører på vognen, "men det gør det jo altid. Det ser jeg ikke som noget problem, det kræver blot en anden måde at tænke på".

Martin Vingrens dagsrytme var tidligere bygget op omkring en gratis opladning på superladere hver formiddag, hvor der ofte er en naturlig pause i bestillingerne. En opladning fra nul til 90 procent batterikapacitet tager cirka en



time. I dag lader han bilen op i garagen om natten, og det er tilstrækkeligt til en normal arbejdsdag uden ekstra opladninger.

Han mener, at netværket af lade-standere i Jylland er ret godt. Tesla har gratis superladere i Hjørring, Aalborg, Randers, Århus, Hedensted, Rødekro og, der er to nye på vej i Esbjerg og Holstebro. Der er også to på Fyn, tre på Sjælland og en på Falster. Derudover er der et stigende antal betalingsstandere fra andre operatører, hvor ladetiden er lidt langsommere.

Men han lægger dog ikke skjul på, at han oprindeligt havde forventet, at der ville komme flere ladestandere på lokale taxiknudepunkter som for eksempel



Fakta om Tesla som taxi

- Pris cirka 800.000 kroner som inkluderer 8 års garanti på motor og batteri, ingen km-begrænsning.
- Martin Vingrens Tesla bliver serviceeret hver 80.000 km.
- Opladning fra nul til 90 procent batterikapacitet tager under 1 time på Tesla Supercharger.
- Rækkevidden på en fuld opladning er over 300 km taxikørsel.
- Det fungerer fint at give batteriet "en snaps" i form af sjat-opladninger, når der er tid i løbet af arbejdsdagen.
- Levetiden på en Tesla som taxi er længere end en Mercedes diesel.
- Der er 12 Tesla Superchargers i Danmark og flere på vej.
- Alle stander typer kan bruges.
- Taxichauffører bruger i gennemsnit 30 procent eller mere af tiden på at vente på tur.

sygehus, industrikvarterer, Hovedbanegården, storcentre etc. "Der er lade-standere på visse knudepunkter i Århus, som jeg gør brug af og lige topper batteriet op. Men det vil være en stor fordel, hvis der kommer flere, så taxichauffører kan udnytte de ufrivillige pauser til opladning", fortæller han.

Rækkevidden er OK

Martin Vingren sørger for, at batteriet er ladet op om morgenen eller bliver ladet op i løbet af formiddagen, så han er klar til en eventuel langtur ud af byen om eftermiddagen. "Jeg er ikke nervøs for at tage en lang tur. Forleden var jeg i Thorsminde i Vestjylland, der ligger 160 km fra Århus. Da holdt jeg lige ind

i Herning i 15 minutter på vejen hjem og ladede en smule. Jeg kører også regelmæssigt til Billund Lufthavn, som er en tur på 200 km retur", fortæller han og supplerer: "Jeg har kørt taxi i 22 år, og jeg har endnu aldrig oplevet at få en ekstrem tur til Hamburg eller sådan noget, så det mener jeg ikke er realistisk at tage højde for".

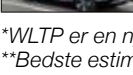
Det eneste tidspunkt, han har oplevet et problem med rækkevidde, er på meget travle weekend-nattevagter. Her kan det være nødvendigt at bruge 15-30 minutter på en ekstra opladning. "Men dem har vi maksimalt 20 af om året i Århus, så, hvis man ser på de totaløkonomiske gevinster, så accepterer jeg gerne en lidt lavere omsætning de 20 nætter".

Han håber på, at der vil blive etableret en ladestander for eksempel ved det nye supersygehus i Skejby nord for Århus, hvor århusianske taxier har en del ventetid. "Der er jo en hønen-og-ægget problemstilling her. Jo flere taxivognmænd, der stiller om til el, jo flere ladestandere vil operatørerne være villige til at etablere. Så længe vi kun er tre el-taxier i Århus, er det svært at forvente mange ladestandere dedikerede til el-taxier", fortæller han.

Tekst: Poul Breil-Hansen

Oversigt over elbiler me

I 2018 og 2019 lander der en række nye elbiler hos forhandlerne. Et fællestræk for bilerne er, at rækkevidden er længere, og opladningstiden kortere. Det er realistisk at forvente en rækkevidde på 300-450 reelle km fra de nye små og mellemstore modeller, mens Tesla-lassen klarer 500-600 km.

	Producent	Model /batteristørrelse i kWh	Prisniveau uden afgift og med moms	Grøn ejerafgift/Udlignings-afgift	Rækkevidde i km efter WLTP*	Rækkevidde
	Jaguar	Ipace 90	566.000	0	480	
	Nissan	Leaf 40	284.000	0	285	378
	Nissan	Leaf Eplus 64		0		
	Nissan	eNV200 E40	360.000	0	200	275
	Renault	Zoe 41	274.000	0	311	388
	Hyundai	Kona 64	300.000	0	482	546
	Hyundai	Ionic EV 30.5	264.000	0	204	280
	Kia	Soul EV 30	230.000	0		250
	Kia	Niro 64	325.000	0	485	
	Tesla	Model 3 / 50	300.000**	0		376
	Tesla	Model 3 / 75	400.000**	0		499
	Tesla	Model S 75D	683.000	0		490
	Tesla	Model S 100D	863.000	0	461	632
	Tesla	Model X 75D	743.000	0		417
	Tesla	Model X 100D	897.000	0	430	565
	Mercedes	EQC	700.000**	0	450	

*WLTP er en ny og mere realistisk norm for brændstofforbrug og rækkevidde. Den er netop nu i færd med at erstatte den gamle norm NEDC.

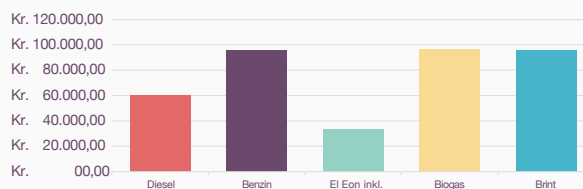
**Bedste estimat.

ed taxipotentiale

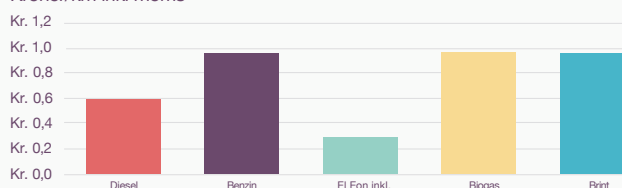
de NEDC	Sæder	Euro Car Segment	På gaden i Danmark
	5	SUV J	2018/19
	5	C	2018
	5	C	2019
	7	M	2018
	5	B	2018
	5	J	2018/19
	5	C	2018
	5	B	2018
	5	SUV C	2019
	5	D	2019
	5		2019
	5	E	2018
	5	E	2018
	7	J	2018
	7	J	2018
			2019

Så meget koster drivmiddel til taxi (diesel, benzin, el, brint og naturgas)

Kroner/100.000 km inkl moms



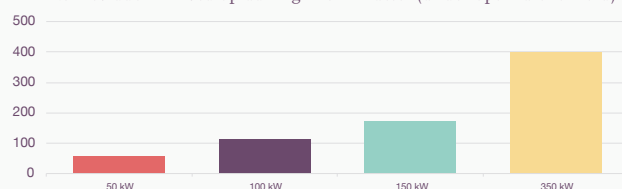
Kroner/km inkl moms



Besparselsen afhænger af strømprisen og den faktiske energieffektivitet i bilen. Erhvervsmæssig opladning er i dag støttet af en refusionsordning for elafgiften. Kilde: Michael Rask, Raskgreentech ApS. Note: Resultaterne er baseret på dagsaktuelle priser og konkrete forbrugstal. Tallene for elbilen er et konservativt gennemsnitstal. Det vil være lavere for de mellemstore og højere for de tunge elbiler.

Hurtiglading stiger lige om lidt fra 57 til 1600 km/t

Rækkevidde i km ved opladning i 15 minutter (under optimale forhold)



Kilde: Michael Rask, Raskgreentech ApS.

Tekst: Poul Breil-Hansen og Michael Rask, Raskgreentech



Nissan Leaf og andre elbiler er begyndt at fylde godt op i taxivognparkerne rundt om i verdens storbyer.

Hvordan pokker skifter jeg til el?

Der er mange faktorer og forhold at tage højde for, når man som taxivognmand skal skabe sig et overblik over totaløkonomien i en el-taxi. Vi kigger en vognmand over skulderen.

Ole Palsberg er formand for Roskilde Taxa, har været vognmand siden 1987, kørt taxi siden 1981 og har i dag fire dieseldrevne biler fordelt på to VW Touran, én Passat og én Mercedes E-klasse. Bilerne er alle chaufførbetjente, og Ole Palsberg supplerer selv med lidt kørsel nu og da.

"Jeg kan se, at hele samfundets miljødagsorden peger mod, at diesel bliver dømt ude, og at lavemissionsbiler bliver dømt inde. Jeg forventer, at der kommer politiske indgreb, som vil gøre livet surt for dieseltaxier i storbyerne, og jeg kan også få øje på, at der måske kan være god økonomi i en elbil", fortæller Ole Palsberg. Han udelukker brint alene af den grund, at der i øjeblikket blot er ti tankstationer i Danmark med brint – og ingen af dem er placeret i Roskilde. Han udelukker også hybrid og opladningshybrid, fordi han ikke tror på totaløkonomien i dem som taxi.

"Jeg tror, at brint bliver interessant på længere sigt. Det ser ud til at være en god

måde at opbevare energi på. Men det er ikke en teknologi, der er relevant for taxier inden for den nærmeste fremtid, som jeg ser det", fortæller han.

Hvad er op og ned?

Han forsøger derfor at undersøge, hvad der er op og ned, og hvordan en realistisk investering kunne se ud: "Jeg må konkludere, at 800.000 kroner for en Tesla er for dyrt. Jeg har derimod fået anbefalet af eksperter at se nærmere på Nissan Leaf II med 40 kWh batteri til 310.000 kroner i anskaffelsespris som et mere realistisk bud", fortæller han.

Men han har mange spørgsmål. Det er for eksempel:

- Hvor ofte skal den lade?
- Hvor er der ladestandere i Roskilde?
- Hvad siger chaufførerne til den adfærdsforandring, det medfører?
- Hvad er bilens reelle rækkevidde, når den kører taxikørsel? Producentens tal siger 375 km, men hvor meget lade er det tal ved taxikørsel?



"Det var en overraskende positiv oplevelse at prøvekøre en Nissan Leaf II", fortæller vognmand og formand for Roskilde Taxa Ole Palsberg. Foto: Privat.

- Er elbils-teknologien klar og moden nok – eller køber jeg for tidligt?
- Kan jeg få en garantiordning, der giver mening for en taxi, der kører 100.000 km om året?
- Hvad vil omkostning til strøm være?
- Hvad er ejerafgiften?
- Kan jeg fastholde og tiltrække de gode chauffører, når arbejdspladsen er en



... hele samfundets miljødagsorden peger mod, at diesel bliver dømt ude...

elbil frem for en diesebil?

- Hvordan er arbejdsmiljøet for en chauffør i en elbil?

Fantastisk køreoplevelse

Efter en prøvetur i en Nissan Leaf er Ole

Palsberg en smule klogere. "Det var en overraskende positiv oplevelse at prøvekøre en Nissan Leaf II. Køreoplevelsen er ganske enkelt fantastisk. Den er lydsvag, ingen vibrationer, accelerationen er markant og bilens e-pedal virker virkelig godt", fortæller han.

E-pedalen indebærer, at når føreren slipper gaspedalen, bremses bilen sådan lidt i stil med motorbrems, men blot kraftigere. "Det betyder, at jeg næsten ikke brugte bremsen, og det giver en god køreoplevelse".

Ejerafgiften på bilen er beskedne 300 kroner om året, og rækkevidden bliver af producenten opgivet til 375 km. Opladningen fra nul til 80 procent tager cirka 40 minutter, og der er 15 ladestandere i Roskilde – med gode udsigter til at det tal vil stige i fremtiden. Ole Palsberg vurderer, at bilen er stor nok til fire passagerer og noget bagage. Bagagerummet er ikke kæmpestort,

men det er stort nok til langt de fleste passagerers behov. Han er usikker på, hvordan en chauffør på to meter vil opleve førerpladsen.

"Jeg har stadig en del ubesvarede spørgsmål. Det gælder for eksempel garantiaftalen. Den er lige nu for private 5 år og 100.000 km. Jeg har behov for mange flere km, før den aftale er interessant. Det andet store spørgsmål er rækkevidden; kan den køre 300 km på en opladning, så kunne det godt være interessant for mig", fortæller han.

Han har derfor i samarbejde med redaktionen på Taxi aftalt med Nissan, at han i oktober måned låner en Leaf i en uge, hvor han vil skygge en af sine taxier for at teste, hvor langt vognen kører på en opladning ved reel taxikørsel. Han vil samtidig lade sine chauffører teste den for at høre deres reaktioner. Det skriver vi mere om i en senere udgave af magasinet.

Tekst: Poul Breil-Hansen

25 ÅRS ERFARING

I AT SÆLGE BUSSE TIL INSTITUTIONER,
PLEJEHJEM, TAXAVOGENMÆND
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 Therkilsen, 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:

Hvordan forventer du, at miljø- og klimadagsordenen vil have påvirket taxivognparken om tre år?



Niels C. Sloth,
Dk-taxi og Randers Taxa:

Måske, men udfordringerne står i kø

Vi har cirka 50 taxier i Randers Taxa, og syv-otte af dem er hybrid-biler, der kører på el og benzin. Vi har ingen el- eller brinttaxier. Det jeg hører er, at vognmændene opfatter eltaxier som urealistiske. I hvert fald foreløbig. Vognene er for dyre at anskaffe, det tager for lang tid at lade dem op, der er for få ladestandere, og de kan køre for kort distance på en opladning. Afskaffelsen af frikørselsordningen i 2015 presser vognøkonomien markant, og vognmændene er nervøse for fremtiden og derfor også for at kaste sig ud i store investeringer med høj afskrivning. Så jeg tvivler på, at taxivognparken vil være mere miljøvenlig om tre år. Men måske tager jeg fejl. Hvis kunderne for eksempel er villige til at betale en højere takst for et grønt taxiprodukt, elbilernes rækkevidde og ladetider bliver bedre, der kommer støtteordninger som incitament og netværket af ladere bliver bedre, så vil jeg ikke udelukke, at der kan komme fart på eltaxierne. Vi skal måske også se på vores egen forandringsvillighed.



Carsten Aastrup,
Dantaxi 4x48:

Totaløkonomien i el skal overbevise

Det absolut afgørende for, at taxier kan omstille til miljøvenlige drivmidler, er totaløkonomien. En vognmand er forretningsmand, og han eller hun vil til enhver tid vælge vognen med den bedste totaløkonomi. Jeg var med, da Tesla lancerede model Si i 2012 i San Francisco, og der var store planer om, at København skulle være pionerby på eltaxi-området. Men den ambition druknede dengang i komplikationer og bureaukrati, og det blev i stedet Amsterdam, der blev verdens pionerby på eltaxi-området og Oslo, der blev foregangsby for private elbiler. Jeg er nervøs for, at en ny bølge af tiltag i Danmark igen vil være "fugle på taget", og at de ikke bliver fulgt af reel handling og støtte, som gør det realistisk for vognmænd at investere i elbiler. Det ser ud som om, at totaløkonomien i diesel og el nærmer sig hinanden, fordi elbiler får længere rækkevidde; det hjælper lidt på regnestykket. Hvis anskaffelsespris, driftsøkonomi og udbygget infrastruktur af ladestandere ser realistisk ud, så støtter Dantaxi 4 x 48 naturligvis en omstilling.



Tadzudin Kasami,
Taxa Syd:

Det kommer ikke til at ske

Jeg må helt ærligt sige, at jeg ikke kan forestille mig, at taxivognparken vil være forandret om tre år. Det er der to hovedårsager til: Vognmændenes økonomiske råderum er efter afskaffelsen af frikørselsordningen presset helt i bund, og den nye taxilov skaber store usikkerheder for de fleste. En diesel taxi koster 300.000 kroner og fungerer fint. En Tesla koster mere end det dobbelte og kræver ny adfærd. Vognmændene forsøger i dag at spare på alt, så det er svært at se en investering, der er så meget højere. Derudover afventer mange vognmænd, hvad der sker, når den nye taxilov træder 100 procent i kraft i 2021. Mange overvejer om, de skal lukke eller nedskalere forretningen. Hvis vi skal have vognmændene til at omstille til eltaxier, så tror jeg, det kræver støtte, så elbilerne kan anskaffes til det halve af, hvad de koster i dag. Derudover kræver det mange flere ladestandere, og det kræver flere værkstedsaftaler, så værkstedstiden for en elbil kan komme ned på 2-4 timer på et værksted i vognmandens nærområde.

Bliv vognmand hos DRIVR

En app, en chauffør og en bil
– alt sammen med et klik.
Det er DRIVR!



Vi er det nye digitale, miljøvenlige og fremtidssikre kørselskontor i Storkøbenhavn. Vi er godkendt af Trafikstyrelsen.

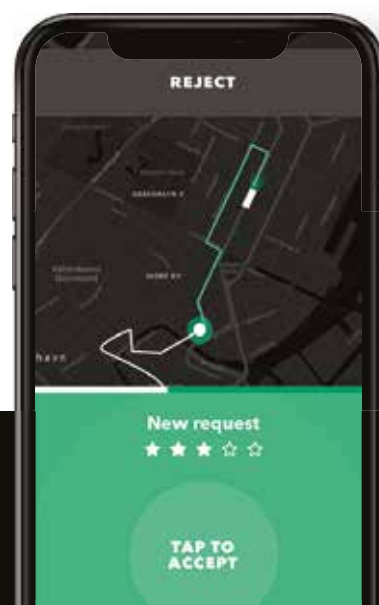
- Markedets laveste pladsleje
- Ingen binding og kun 30 dages opsigelse
- Intet indskud eller depositum
- Ugentlige afregninger
- Egen online driftsportal

Kontakt os idag for en uforpligtende samtale:

www.drivr.com/vognmand
tilmeld@drivr.com
Tlf.: 78 75 99 22

KUN HOS DRIVR KAN DU LEASE TOYOTA TIL MARKEDETS LAVESTE PRISER:

- Fast leasing pris fra kr. 5.200,- inkl. moms
- Ingen førstegangsydelse, indskud eller depositum
- Rabat på brændstof
- Billig forsikring



DRIVR

DRIVR er navnet på Danmarks første fuldt digitale kørselsservice, der via en innovativ app sikrer et funktionelt, miljøvenligt og effektivt transportkoncept for både vognmænd og brugere af appen. DRIVR er godkendt af Trafikstyrelsen som kørselskontor, og både software og firma lever op til myndighedernes krav under den nye taxilov.

Takt & tone i taxien 2:

Du er vært for det gode selskab i din taxi

Kan du som chauffør påtage dig den klassiske værtsrolle for din gæst eller dine gæster i vognen, så er du nået langt med at give kunderne en oplevelse af god service. Det er den slags, taxier skal leve af på fremtidens konkurrenceprægede marked for persontransport. Dette er anden artikel i en serie om takt & tone i taxien.



Derfor skal du aldrig sige tingene, som de er

"Jeg er altid lidt på vagt, når jeg hører udsagnet: "Nu er jeg jo sådan én, der siger tingene, som de er". Jeg ved, at det næste, der kommer, næppe er noget, jeg har lyst til at høre. Der er jo altid flere sider af en sag, og det personen siger, "som det er", er kun personens eget perspektiv. Det er naturligvis ikke et godt udgangspunkt for en god samtale", siger Anne Gerhardt.

Hun anbefaler derfor, at taxichauffører er varsomme med at formulere for faste meninger og præsentere dem i samtaler med kunder som "spade for en spade" eller "ærlig snak". Ærlighed i denne form kan godt være lidt overvurderet, mener hun. Årsagen er simpel: Det bryder mod en grundregel for god kommunikation, nemlig hensynet til modtageren, som er afgørende, hvis du vil have succes med din kommunikation.

Læs mere på bro-blog.dk/?p=6899

"E n vært er omsorgsfuld, betænksom, har fokus på, at gæsterne befinder sig godt, og får gæsterne til at føle sig velkomne, set, hørt og anerkendt. Værten underholder måske også, men det sker med fokus på gæsterne, og uden at fylde det hele."

Det fortæller Anne Gerhardt. Hun er seniorkonsulent hos bureauet Bro og specialist i professionelle dialoger, adfærdsudvikling og teamsamarbejde.

"De bedste kundeoplevelser er dem, vi ikke rigtig lægger mærke til. De er bare behagelige møder, hvor vi som kunder føler os hørt og set. Det er rart og afslappende. Uden at vi tænker nærmere over det, drager den professionelle part omsorg for os. Derfor sammenligningen med den klassiske vært, der tager ansvar for, at hans eller hendes gæster føler sig godt tilpas", fortæller hun.

Skal det oversættes til taxichaufførers møde med taxikunden, så starter chaufførens værtsrolle ifølge Anne Gerhardt allerede ved det første sekund i kundemødet, hvor chaufføren aflæser kundens signaler. Placerer kunden sig

på bagsædet og stirrer tomt ud i luften, så er det nok et signal om, at kunden ikke ønsker at samtale og måske bare trænger til at være stille oven på en lang dag. Det respekterer chaufføren ved at anlægge en professional og diskret tavshed.

Sender kunden derimod signaler om, at han eller hun er sludrevorn og gerne vil samtale, så er der basis for en god snak præget af den særlige omstændighed, at mødet er tilfældigt og tidsbegrænset.

Small talk er et håndværk

"Her er small talk hjælpsomt. Det er vigtigt hurtigt at fornemme, hvem kunden er og bruge sin erfaring til at vurdere, hvilke emner kunden kunne være interesseret i, og hvordan samtaletonen skal være", fortæller hun og supplerer:

"Det er altid en god idé at starte ud med et ufarligt og uskyldigt emne, klassikere som vejret eller vejarbejde kan sagtens fungere. Det er også en god idé at styre uden om farlige emner som politik, religion eller værdibaserede emner.



Anne Gerhardt påpeger, at evnen til small talk er guld værd for taxichauffører, og at small talk ikke handler om selv at snakke, men om at få den anden part i gang. Foto: Privat.

Sådan diskuterer du med idioter

De er ikke til at komme udenom. De besværlige kunder, der lader vrede, arrigskab, frustration, irritation og aggression gå ud over taxichaufføren. Alle i branchen kender til det, og oftest er chaufføren blot en tilfældig udvalgt skydeskive for helt andre frustrationer. Hvordan håndterer man de arrige kunder på bedst mulig vis? Det har kommunikationsekspert Anne Gerhardt fra Bro et par bud på.

"Det er selvfølgelig af og til fristende at give igen af samme skuffe, når taxichauffører bliver mødt med vrede, arrogance eller hånlatter. Det er helt forståeligt, men resultaterne ved at gå til modangreb er sjældent gode", fortæller hun. Det bedste forsvar er nemlig sjældent et angreb. Går du til modangreb med idioten, så risikerer du nemt at blive en lige så stor idiot. Som forfatteren Mark Twain sagde: "Diskuter aldrig med en idiot. Tilskuere vil måske ikke være i stand til at se forskel på jer".

Hun formulerer disse anbefalinger:

- Lyt insisterende.
- Lyt aktivt.
- Anerkend modparten.
- Distraher kursen.

"Venlighed er den stærkes privilegium", siger Anne Gerhardt.

Læs hendes uddybninger på bro-blog.dk/?p=9967

Og hvis kunderne selv tager følsomme emner op, skal chaufføren fastholde sin professionelle rolle som vært, bevare roen og hverken gå med eller mod kundens holdninger. Et trick er at agere lynafleder og diskret dreje samtalen over på andre emner. Jeg møder mange, som synes, at small talk er svært. Her kan det være en hjælp at vide, at small talk ikke handler om selv at snakke, men om at få den anden part i gang. Og den taxichauffør, der mestrer small talk-håndværket, kan komme langt".

Lyttekunstneren

Anne Gerhardt peger på, at taxikabinen jo er et ret lille rum, hvor taxichaufføren har en unik chance for at give kunderne en oplevelse af at være noget særligt og blive set og hørt. Det gør taxaturen til noget specielt, og noget, som kunderne ikke får i for eksempel kollektiv transport, på deleelcykel eller ved samkørsel.

"Der er mange muligheder for at tage ansvar for stemningen i taxikabinen de 10 eller 45 minutter, som taxituren varer. De vigtigste virkemidler er at være

nærværende, skabe tillid, mærke efter, anerkende, komme i møde, måske spørge ind og eventuelt underholde – eller sommetider netop ikke underholde. Og vejen til alle disse virkemidler er lyttekunsten", fortæller hun og citerer dronningen af takt & tone i Danmark Emma Gad:

"Den meste Samtale består af en ivrig Kamp om at føre Ordet alene. Hvis De derfor ønsker at blive betragtet som et usædvanlig sympatisk og taktfuldt Menneske, saa væn Dem til paa det Punkt at resignere og lade de Andre snakke." (Emma Gad, 1918).

Som konsulent rejser Anne Gerhardt meget, og her kører hun tit i taxi. "Jeg oplever mange superdygtige taxichauffører, der med elegance efterlader mig med en positiv kundeoplevelse efter at have kørt i deres taxi".

Tekst: Poul Breil-Hansen

5 anbefalinger til at gribe værtsrollen

1. Drag praktisk omsorg for kunden. Hjælp fx med døren, bagage, kvittering etc.
2. Vær anerkendende. Tag godt imod, og vis respekt.
3. Lyt, lyt og lyt – før du taler.
4. Spørg. Med respekt, nysgerrighed og venlighed. Mennesker elsker, at vi interesserer os for dem.
5. Vær omhyggelig med at respondere på hilsener. Vær særligt omhyggelig med at runde samtalen ordentligt af. Afslutningen er et af de vigtigste elementer i samtalen. Undgå tomme hilsener, og inviter i stedet nærvær og omsorg.

Takt & tone i taxien 3: Derfor er det så fedt at køre **taxi**

En antropolog har kørt 10 nattevagter i København, og han er begejstret - for alle de berigende møder med kunder, gode samtaler og den mangfoldighed, han er stødt på ved at køre taxi. Dette er tredje artikel i en serie om takt & tone i taxien.

En antropolog er trænet i at observere og analysere kulturer samt sociale relationer. Efter mange års tilværelse i Chengdu i Kina som leder af den kinesiske afdeling af en amerikansk fond, der lukkede ned, er Henrik Bjørn i en alder af 57 år vendt tilbage til Danmark. Her har det vist sig at være vanskeligt for ham at finde fodfæste på arbejdsmarkedet, så han har taget chaufføruddannelsen på Dekra og foreløbig kørt 10 weekend-nattevagter i Storkøbenhavn.

"Som antropolog er jeg trænet i at tage på feltarbejde, hvor jeg observerer og analyserer kulturer, sociale relationer og de mønstre, der kendetegner en kultur. Mine foreløbige 10 nattevagter som taxichauffør er en slags mini-feltarbejde, hvor jeg har haft lejlighed til at se nærmere på taxikulturen og samspillet mellem chauffør og kunder", fortæller han.

Efter fuldendt Dekra-kursus fik Henrik Bjørn kontakt med en vognmand i Hillerød, og 10 nattevagter senere har Henrik Bjørn følgende fem observationer. Fire af de fem er egentlig årsager til, hvorfor han er vild med at køre taxi, og den sidste er lidt læringspunkter:

1: Gode samtaler giver god stemning

"Jeg har næsten udelukkende oplevet gode stemninger med kunderne på mine 10 nattevagter. Jeg elsker at snakke med alle typer mennesker, og jeg har erfaret, at den måde, jeg kommunikerer på, sætter dagsordenen for stemningen i vognen", fortæller han.

Han påpeger, at det både handler om det, man siger, og om måden man siger det på. Alle samtaler skal tage udgangspunkt i chaufførens lynhurtige situationsfornemmelse. Er det her en kunde, der er:

- Indadvendt og ønsker ro og måske vil



"Jeg elsker at møde mennesker og udveksle med dem", fortæller antropolog og taxichauffør Henrik Bjørn. Foto: Privat.

- blunde?
 - På kanten af at brække sig?
 - Et kærestepar der kun er optaget af hinanden?
 - Fire unge piger i festhumør på vej i byen?
 - Tre unge der er på vej til at varme hash op på bagsædet (hvilket så naturligvis bliver forhindret af chaufføren)?
 - Et selskab af ældre mennesker, der skal hjem fra en restaurant?
 - En enkelt person som måske gerne vil indgå i en dybere samtale – og skal samtalen så tage udgangspunkt i kundens historie eller måske Henriks egen historie?
 - En kunde på job der bare skal tale i og tjekke telefon i fred og ro.
 - Et cetera.
- "Hver eneste kunde sætter en ny atmosfære i den dagligstue, som taxikabinen

udgør, og hvor chaufføren er vært. Som vært skal jeg hele tiden aflæse kundens ønsker om at kommunikere eller ej – og hvordan det bedst foregår. Jeg synes, det er sindssygt spændende og det allerbedste ved at køre taxi", fortæller han.

Han nævner et eksempel. Hans tur nummer to på den allerførste vagt som helt grøn chauffør er to fyre med tatoveringer, veste, kasketter og rå udstråling. De har hver deres fadøl i hånden, som de tydeligvis har tænkt sig at tage med ind i vognen. Henrik Bjørn tænker: "Hvad gør jeg her, hvad kan man tillade sig?". Han ser to muligheder: 1) "Så drenge, ingen øl i fars vogn" eller 2) "Uha, fadøl, tænk hvad der sker, hvis øllene vælter? Så vil næste kunde tro, chaufføren har drukket og vil måske klage...". Mulighed 1 bliver sagt med patriarkalsk arrogance; mulighed 2 bliver sagt med venlighed

og smil. Han valgte mulighed 2, og det var en succes; de lod fadøllene stå, og resten af turen gik fint.

2: Spændende og uforudsigeligt

"Hver eneste vagt og hver eneste tur er afvekslende. Du ved aldrig hvem, du får op at køre, hvor du skal hen eller hvad, du vil opleve undervejs. Det synes jeg er inspirerende og spændende", fortæller han.

Er det et polterabend-selskab, et homoseksuelt selskab på vej til Pride, en ældre dame fra Frederiksberg på vej til at besøge veninde i Valby, en amerikansk-vietnameser på forretningsrejse fra luft-havnen til hotel, et ældre turist-ægtepar fra Florida på vej på krydstogt, en topkok fra en af byens bedste restauranter der skal hjem klokken 4 om morgenen? Er det en tur på 2 km på Vesterbro eller en tur på 60 km fra Herlev til Hundested?

"Variationen er enorm. Det gør det spændende at køre taxi", fortæller Henrik Bjørn.

3: Glæden ved at give god service

"Jeg synes, det er en fornøjelse og glæde at parkere bilen, så den er nem for kun-

den at komme ind i. Eller at stige ud og åbne døren for et selskab, der kommer ud fra en restaurant. Det er jo ikke stor kunst at transportere kunden fra et sted til et andet. Den store kunst består i at give kunden en god oplevelse, og dét er der masser af muligheder for som taxichauffør", fortæller han og lister en række eksempler på små ting, der kan gøre en stor forskel:



... den måde, jeg kommunikerer på, sætter dagsordenen for stemningen i vognen.

- Vær høflig og vis kunden respekt.
- Ring op til kunden lidt før ankomst til bestillingsstedet og meld ankomst om to eller fem minutter.
- Indlæs destinationen til Google Maps og informer kunden om, at turen er på X km og vil tage cirka XX minutter. Det oplever de fleste som professionel service. Google Maps er den bedste

GPS-app.

- Gå ud af vognen og byd kunden inden for, når der er tid, og det er muligt.
- Køør pænt, køør roligt over vejbumper, tag hensyn.
- Vær i det hele taget opmærksom på, hvordan man som chauffør kan gøre turen bekvem for kunden.

Et andet vigtigt serviceelement er ifølge Henrik Bjørn "den gode samtale". "Jeg engagerer mig ofte personligt i samtalerne. Giver noget af mig selv, lytter engageret. Jeg kan godt lide at tale med andre mennesker, jeg er interesseret, og jeg er specielt nysgerrig efter at relatere til mange forskellige typer mennesker. Kan jeg give en taxikunde oplevelsen af, at han eller hun føler sig hørt og set, så ved jeg, at kundeoplevelsen er i top. Det giver også mig selv glæde, så det er jo rent vind-vind-vind", fortæller han med et stort grin med henvisning til, at det både gavner 1) kunden, 2) chaufførens arbejdsglæde og 3) forretningen.

4: Mangfoldigheden beriger

En af de faktorer, der går igen, når Henrik Bjørn fortæller om sine foreløbige 10 nattevagter, er mangfoldighed. "Jeg »

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.

» elsker at møde mennesker og udveksle med dem. Det er der rig lejlighed til, når man kører taxi, og det er utrolig spændende”.

Han peger for eksempel på, at der er store forskelle på områder af byen, og at der tydeligvis er visse områder, hvor der er mere aktivitet og flere taxi-ture end i andre. I København gælder det lige nu områder som Sydhavn, Islands Brygge, Ørestaden, Refshaleøen og Nordhavn.

Han peger også på, at man som taxi-chauffør møder alle segmenter af mennesker lige fra dem, der skal hjem efter en bytur, en der skal på sygebesøg, det noble ældre ægtepar, turister, forretningsfolk og mange udenlandske besøgende. Henrik Bjørn har på de 10 nattevagter kørt med kunder fra Vietnam, Kina, Thailand, USA, Indien, Canada, England, Brasilien, Sverige, Norge, Venezuela, Tyskland, Nigeria, Island, Afghanistan, Libanon og Polen.

5: Læring om indtjening og kommunikation

Taxiture er styret af computer, og stort set alt bliver jo registreret. Det betyder, at der er en masse data, som Henrik Bjørn mener kan bruges til at skabe

læring om, hvordan man som chauffør optimerer indtjeningen.

”Man opbygger selvfølgelig en masse mavefølelser, når man kører, for hvad, der er smart at gøre for at optimere indtjeningen. Der er mønstre i hvornår, det er smart at søge ud i Ørestaden og ligge i kø til lufthavnsdepotet, hvornår det er smart at lægge sig i kø på en holdeplads i midtbyen eller ved de store hoteller, eller hvornår det er smartere at strejfe rundt og satse på stopure på gaden”, fortæller han.

Men han har også haft succes med at registrere en masse ting i et regneark. Han registrerer kørte km, besatte km, antal bestillings- og stopure, drikkepenge, indtjening etc. Hans ture har for eksempel i snit været på 6,7 km og 204 kr. ”Dataene kan be- eller afkræfte min mavefølelse. Det er for eksempel tydeligt på dataene, at der er en sammenhæng mellem antal besatte km og indtjening. Det er måske ikke overraskende, men det fortæller mig, at det oftest vil være smartest at melde sig i et distrikt og så holde fast”.

På samme måde mener han, der er masser af læring at høste om, hvordan man bedst kommunikerer med kunder.



”Den store kunst består i at give kunden en god oplevelse...”, fortæller antropolog og taxichauffør Henrik Bjørn. Foto: Privat.

Det handler blot om at være opmærksom på, hvad der virker godt, og hvad der virker mindre godt. Og så ændre adfærd, tage ved lære.

Tekst: Poul Breil-Hansen



NY MINIBUS

- EFTER DINE ØNSKER & BEHOV!



Busser til alle formål

Tlf.: 74 56 13 26



foto: shutterstock

TAXI X-ord	MÅLTID	IDET	GRAM	POSTAL FORK.	TALORD	RUSE	REST	KILO	FINT	MÅGER	SVIND
BILLET											
TON			BIL- MÆRKE LAVNING					BIL- MÆRKE STERILT			
TON		DENNES KLAPPE I			KORN SKIMTE				MÅL- FORK. GÆT UD		
GR. TEGN				BEDE UDBRUD							BIL- UDSTYR
FLOD						SMAT PÅFUND					
							I DAG			LITER BIORD	
1000		GL. Å SLÆGT- NING			AFDE- LING TEKST- FORM				MÆRKE KIGGES		
BREMSE- SYSTEM				PÅ GRUND AF INSEKT				SNEDIG KEND- BOGST.			
5 2018	UDSTYR	REX	HIMMEL- SYN	ER I FARE	KANAL GLOSER	BUTIK FLÆNGE	HILSEN IND- TAGET			KØKKEN- GREJ	
FØR TRÆK						FORD- MODEL SPRAY		TÆN- KE			
EN		BIL- MÆRKE TONER					RODER FOR- NAVN				VÆSNET
FOR- NAVN			I BYEN SYNES OM			JÆVNT VIPPER		BLIK HUGGET			
STONE			GRINE STOF		AFDRAG LAND		DYR TRÆKKE		501 TILBÆ- HØR		
PLANTE						UDBRUD DOPING		SKRABES JORD			
500		VIA STRAKS		HØVED- PART KILDE			SOLO HOT			SMALL BIL- MÆRKE	
HEL- VEDE						LØBE		TRÆER			
FÆRDIG				FEST- UDSTYR				SIGNAL			

BESTYRELSEN I DANSK TAXI RÅD

Formand
Torben Kirketerp
Esbjerg Taxa
torben@esbjergtaxa.dk
T: 2222 1930.

Næstformand
Tadzudin Kasami
Taxa Syd
tka@taxsyd.dk
T: 22166470.

Inger Therkildsen
Kalø Taxi
kalo.taxi@mail.tele.dk
T: 2962 1024.

Kim Grøn
Kalundborg Taxa
kim@kalundborgtaxa.dk
T 20773070.

Ole Palsberg
Roskilde Taxa
op@roskilde-taxa.dk
T: 2072 6979.

Hendrik Larsen
Dantaxi 4x48
hendrik@godmail.dk
T: 2363 5588.

Ulrik Fredensborg
Aarhus Taxa
ouv@aarhus-taxa.dk
T: 22665023.

FØDSELSDAGE I NOVEMBER/DECEMBER

50 år: 6. november, Claus Christian Bruun Brock, Aarhus Taxa. 6. november, Henning Egon Stich, Klippinge Taxa. 6. november, Anne Mette Thomsen, Dantaxi Viborg. 5. december, Vefa Kadir Önder, DanTaxi 4x48

60 år: 4. november, Benny Jensen, Dantaxi Bornholm. 6. november, Per Nielsen, Fredericia Taxi. 17. november, Torben Petersen, Aarhus Taxa. 23. november, Niels Nielsen, Esbjerg - Varde Taxa. 02. december, Kim Rasmussen, Aarhus Taxa. 24. december, Michael Straube, Horsens Taxa. 26. december, Ole Palsberg, Dantaxi Roskilde-Lejre

65 år: 16. november, Svend Aage Jørgensen, Esbjerg - Varde Taxa. 15. december, Jim Jensen, Dantaxi Roskilde-Lejre

70 år: 7. november, Søren Fosbøl, DanTaxi 4x48. 22. november, Mohammad Iqbal, DanTaxi 4x48. 25. november, Svend Erik Stensgaard Kristensen, DanTaxi 4x48. 26. november, Ulrik Poulsen, Fredericia Taxi

75 år: 2. december, Jens Jørgen M. Snabe, Tdl. Herning Taxa. 13. december, Gert Lanxe Pedersen, Greve-Solrød Taxi

90 år: 3. december, Frede Petersen, Tdl. Kalundborg Taxa

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