

TAXI

Officielt medlemsblad for Dansk Taxi Råd

06 - December 2018 - 15. årgang



Sådan sætter vi strøm til taxierne

Ingen nye taxier på diesel efter 2025. Sådan lyder regeringens plan. Men hvordan skal det ske på en realistisk måde?

Side 14

Der er langt mellem taxier på landet

Tendensen er faldende taxidækning på landet. Udfordringerne er til at få øje på, men der er også muligheder i sigte.

Side 8

Du vælger frit værksted til service

Loven fastslår tydeligt, at bilejere fastholder garanti uanset om, de anvender et frit værksted eller et mærkeværksted.

Side 12

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



Farvel til Dansk Taxi Råd, goddag til Dansk PersonTransport

Mange af jer er i fuld sving med at ombytte gamle tilladelser til nye tilladelser. Det er et godt billede på den omstilling, vores branche på mange fronter tager livtag med i disse år. Verden står bestemt ikke stille, og vi har som brancheforening derfor også taget konsekvensen og danner den 1. januar 2019 sammen med Danske Busvognmænd den nye slagkraftige brancheforening Dansk PersonTransport. Det gør vi helhjertet og med en stor portion optimisme.

Men vi gør det også med lidt vemod. Dansk Taxi Råd har – med forskellige navne – eksisteret i rigtig mange år. Det er med et stik i hjertet, at jeg skriver den sidste leder i dette blad. Men jeg ser også frem til at tage hul på arbejdet i den nye forening, for det kan godt være, at navnet "Dansk Taxi Råd" forsvinder, men vi som branche forsvinder jo ingenlunde. Tværtimod. Taxierhvervet forandrer sig med stormskridt i disse år, og derfor skal vi som brancheforening naturligvis også forandre os. Vi ser ind i en fremtid, hvor kunderne efterspørger 'persontransport' – og de gør det for øvrigt i stigende grad via nye digitale kanaler.

Jeg mener, det er rettidig omhu, at vi nu slår kræfterne sammen med Danske Busvognmænd, så vi får flere ressourcer og stærkere kompetencer til at få indflydelse, til at servicere vores medlemmer og ikke mindst til at være proaktive i forhold til de mange omstillinger, vi kan se frem til de næste år. Dansk Taxi Råds sekretariat vil fortsat være en del af Dansk PersonTransport, og I vil som medlemmer opleve, at I blot får adgang til mere viden og skarpere rådgivning, når I ringer ind.

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

Nørre Farimagsgade 11, 3. tv.
1365 København K.
Tlf.: 3877 7890, Fax: 3871 7891
Mail: dtr@taxi.dk
Mandag-fredag kl. 9-15

Formand
Torben Kirketerp

Direktør
Trine Wollenberg, mobil: 2222 2205

Dantaxi 4x48 får ny ejer

Det vognmandsejede taxisel-skab Dantaxi 4x48 er solgt til investeringsselskabet Triton. Vognmændene i Foreningen Dantaxi 4x48 besluttede på en ekstraordinær generalforsamling i april 2018 at sælge deres virksomhed. Beslutningen lå i forlængelse af vognmændenes ønske om at kapitalisere værdierne i selskabet og være bedre i stand til at imødekomme de fremtidige udfordringer Dantaxi 4x48 står overfor efter vedtagelse af den nye taxilov. "Vi er glade og stolte af, at vi nu kan præsentere Triton som ny ejer

af Dantaxi 4x48. Vi valgte Triton, dels ud fra et økonomisk perspektiv, men også fordi de understøtter de samme værdier, som vi har bygget vores virksomhed på. Kombinationen af en ny taxilov med nye udviklingsmuligheder og en mulighed for at befæste vores markedsledende position, inden det i 2021 liberaliseres yderligere, gør, at tidspunktet er det helt rigtige. Mange af vores vognmænd har nået pensionsalderen, og de vil nu få et pænt provenu for de værdier, de selv igennem mange år

har været med til at opbygge", fortæller bestyrelsesformand i Dantaxi 4x48 Lars Christiansen.

Dantaxi 4x48 fortsætter med den nuværende daglige ledelse. Den består af Carsten Aastrup som administrerende direktør, John Vanggaard som direktør i Dantaxi 4x48's afdeling i Aalborg og Niels Gottlieb som CFO. Nuværende bestyrelsesformand i Dantaxi 4x48 Lars Christiansen indtræder i den nye bestyrelse.



Slut med taxi på Fanø

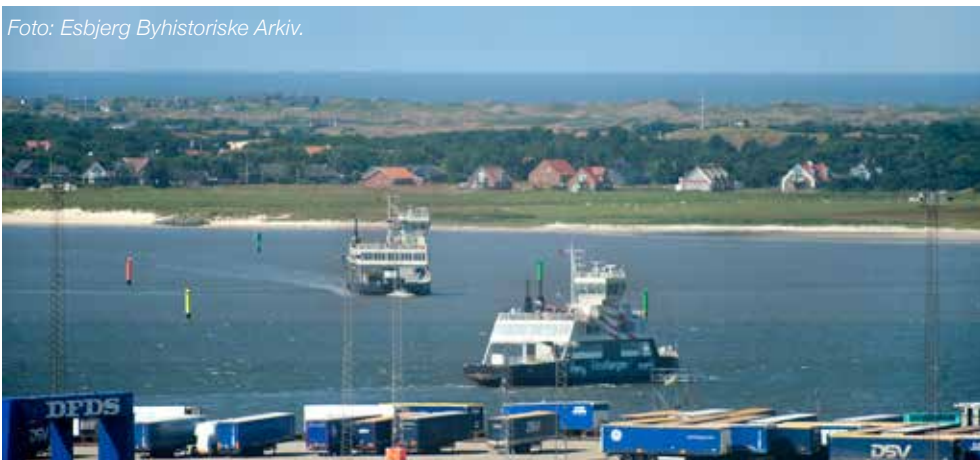
Fanø Kommune har indstillet taxidriften på øen, men tilbyder i stedet en telebusordning. I mandags Fanø Kommune indstillede i oktober 2018 taxidriften. Derfor skal borgerne nu vænne sig til atter en ny busordning med en såkaldt

telebus, som kan bestilles til at køre mellem de allerede eksisterende busstoppesteder. Borgmester Sofie Valbjørn (Alt) fortæller, at ordningen med Esbjerg Taxa hele tiden var planlagt til at være midlertidig, indtil Fanø Kommune fandt

en mere permanent løsning for øen. "Jeg kan godt forstå, det er en voldsom mundfuld, at taximuligheden ikke er længere. Men når man kigger på data i det, kan vi se, at den ikke bliver brugt ret meget. Derfor synes jeg ikke, det ville være

i orden at bruge så mange af skatteborgernes penge på at få den til at køre", siger Sofie Valbjørn. Fanø Taxa stoppede kørslen på Fanø den 27. april, hvorefter Esbjerg Taxa trådte til, og overtog taxikørslen midlertidigt, men dette forsøg stopper altså nu. Esbjerg Taxa er dog ikke ude af billedet, da selskabet skal drive den nye telebusordning, hvilket glæder formand for Esbjerg Taxa, Torben Kirketerp: "Vi må erkende, at der ikke var grundlag for at opretholde en taxiordning på Fanø, hvor der jo trods alt også kun bor omkring 3000 mennesker. Jeg synes i den optik, at kommunen har truffet en rigtig fin og pragmatisk beslutning. Hos Esbjerg Taxa ser vi frem til fortsat at skulle afhjælpe mobilitetsbehovet på Fanø".

Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.



Mangler du hjælp til dit regnskab?

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

Ring og få en uforpligtende snak

CBA REGNSKAB / CHARLOTTE BREUM ANDERSEN
Tlf: 4045 2504 . mail: cba@cbaregnskab.dk . web: www.cbaregnskab.dk



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.

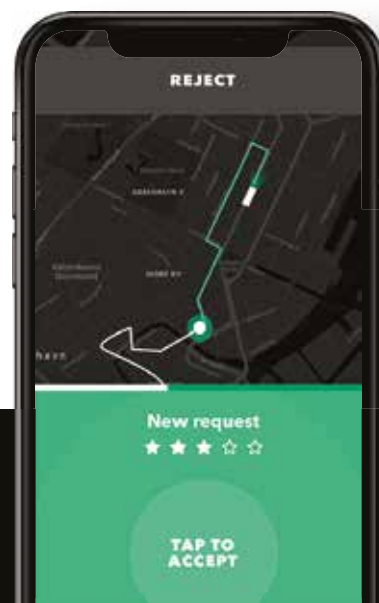
- Markedets laveste pladsleje
- Ingen binding og kun 30 dages opsigelse
- Intet indskud eller depositum
- Ugentlige afregninger
- Egen online driftsportal

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.



Taxi og kiosk

En ny opstartsvirksomhed i USA har succes med at tilbyde køb af snacks til kunder i taxier og andre persontransport-tjenester. Cargo er navnet på startup-virksomheden, der forsyner taxien med en boks med snacks, telefonopladere, make-up produkter og lignende, som kunderne kan købe. Cargo kalder det at "slå to flyer med ét smæk" – at handle mens de bliver transporteret. Konceptet er indtil videre tilstede i ni amerikanske storbyer med cirka 7000 bokse. Boksen er udstyret med en QR- eller snapkode, som kunden kan skanne med sin telefon og få et overblik over sortiment og priser. Chaufføren får p.t. 1 dollar plus 25 procent af handelsprisen per salg. Cirka 30 procent af sortimentet er gratis prøvevarer, som chaufføren også tjener på at uddele til kunderne. Cargo har for nylig indgået en aftale med Uber, som er talrigt repræsenteret i mange amerikanske byer.

Tank kaffe hos Circle K

Hvis du vil holde dig eller dine chauffører kørende med kaffe i hele 2019, så er Firmakoppen fra Circle K en god julegave. Dansk Taxi Råd, som den 1. januar bliver til Dansk PersonTransport, har aftalt med Circle K, at DTR-medlemmer også i 2019 får 25 % på Firmakoppen fra Circle K. Nettoprisen for tankning af kaffe i hele 2019 bliver kr. 599,25 pr kop inkl. moms. Tilbuddet gælder dog kun for medlemmer af DTR, som også er kunder på brændstof. Det betyder, at man skal have brændstofkort til Circle K. Har man Firmakoppen og drikker kaffe hver dag, er der store besparelser at hente. Ønsker du at bestille Firmakoppen bedes du kontakte Dansk Taxi Råd på tlf. 38777890 eller send en mail til ma@taxi.dk. Det samme gælder, hvis du ønsker brændstofkort.



TDS Touch

Komplett løsning
for din sentral!



www.tds.as

Nytt MID godkent
Taxametersystem



INGEN
skjulte
bokse
i bilen.

Minimalt med
kabler





Tadzudin Kasami.

Nyt samarbejde på Fyn

Efter længere tids forhandlinger er et samarbejde mellem Odense Mini Taxi og Taxa Syd en realitet. Det sker efter at det blev stemt igennem som et punkt på Odense Mini Taxis generalforsamling i oktober måned til stor tilfredshed for Taxa Syds direktør, Tadzudin Kasami: "Vi er meget tilfredse med, at aftalen er faldet på plads og for udfaldet. Det passer godt til vores eksisterende koncept, og vi ser frem til at drive taxakørsel på hele Fyn og i Trekantsområdet, hvor forbrugerne vil opleve en ensartet service. Nu skal vi i gang med at plan-

lægge det tekniske, og vi forventer at det hele kommer på plads i starten af 2019". Også Finn Kristensen, der er formand Odense Mini Taxi, ser frem til samarbejdet: "Hos Odense Mini Taxi har vi valgt at indgå samarbejdet af flere grunde. Først og fremmest fordi vi på vegne af vores medlemmer ønsker en større sikkerhed og stabilitet, men også på baggrund af udsigten til en økonomisk besparelse. Min klare forventning er, at vi på baggrund af de seneste halvandet års forhandlinger nu får skabt en rigtig god platform at arbejde videre fra".

Taxier i landdistrikter

Landdistrikternes Fællesråd har i forbindelse med debatten om den nye taxilov udtrykt bekymring for taxibetjeningen på landet blandt andet, fordi det med den nye lov er op til taxivirksomhederne at bestemme, hvilken service de vil tilbyde med hensyn til åbningstider, geografisk dækningsområde, de udbudte tjenester og serviceniveauet i øvrigt. Landdistrikternes Fællesråd og Dansk Taxi Råd har derfor taget initiativ til at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal evaluere, hvordan den nye taxilov påvirker taxidækningen i landdistrikterne. På den baggrund skal arbejdsgruppen følge udviklingen og komme med input til initiativer, der kan understøtte en bedre taxidækning i landdistrikterne. Arbejdsgruppens arbejde skal ledes af Steen Bundgaard, der er tidligere direktør i Danske Busvognmænd, og medlemmer af arbejdsgruppen er Steffen Damsgaard, formand for Landdistrikternes Fællesråd; Ole Wej Petersen, borgmester Ærø Kommune; Carsten Rasmussen, borgmester Næstved Kommune; Trine Woltenberg, direktør Dansk Taxi Råd; Tadzudin Kasami, næstformand i Dansk Taxi Råd og Inger Therkildsen, Bestyrelsesmedlem i Dansk Taxi Råd.

Vi køber også taxa uden afgift

Kontant afregning og vi henter i hele landet

- ✓ Gratis og uforpligtende
- ✓ Professionel vurdering
- ✓ Hurtig handel



Kontakt:

Salgschef Peter René Bostrup

Tlf: 25 735 735

Email: Peter@bilbud.dk

bilbud.dk

Der er langt **mellem** **taxierne** på landet - **hvad gør vi?**

Tendensen med en faldende taxidækning i landdistrikter har været i gang i en del år, og den nye taxilov ser ud til at forstærke tendensen. Der er mange udfordringer, men der er også muligheder for at forbedre mobiliteten på landet.

Når fru Andersen på 87 år, der bor i det vestlige Thy, skal en tur til fysioterapeut, til frisøren eller besøge sin svigerinde i nabolandsbyen, kan det være vanskeligt for hende at få fat på en taxi. Det samme gælder alle andre borgere, der er bosiddende i de mange landdistrikter i Danmark og turister, der gæster området. Taxier på landet er blevet en sjældenhed, og alt tyder på, at den udvikling kun vil fortsætte de kommende år.

Udviklingen startede allerede med kommunalreformen i 2007, hvor kommunerne blev større, og en del af den kommunale kørsel blev omlagt og lagt ud til Trafikselskaberne. Senere pålagde Finansministeriet kommunerne at spare på kørselsudgifterne, hvilket har bidraget til, at taxiernes kørselsgrundlag i tyndt befolkede områder forsvandt eller blev reduceret markant.

"80-90 procent af taxikørslen i landdistrikter er offentlig kørsel, så taxier på landet er ekstremt følsomme over for ændringer i den offentlige kørsel", fortalte Trine Wollenberg, direktør for Dansk Taxi Råd, på konferencen Kollektiv Trafik Konferencen 2018 arrangeret af Transportøkonomisk Forening.

Ny taxilov opstiller nye spilleregler

Den nye taxilov indeholder en lang række elementer, der forandrer vilkårene for at levere taxiudlejninger i landområder. Helt grundlæggende forandrer loven taxierhvervet fra at være baseret på en slags samfundskontrakt mellem erhverv og politikere til at være et mere liberaliseret erhverv, der er styret af

markedsmekanismer, når den nye taxilov er fuldt indfaset i 2021.

Elementer som fx universaltilladelser, ophævelse af antalsbegrænsning, ophævelse af geografisk begrænsning, ophævelse af serviceforpligtelsen, landsdækkende maksimaltakster, mulighed for taxiudbud i landområder etc. er alle elementer, der ifølge Trine Wollenberg på forskellig vis har indflydelse på taxidækningen og erhvervet i landområder.

"Der er mange udfordringer for landtaxier i den nye taxilov, men den nye lov åbner også op for muligheder, som er værd at se nærmere på", fortalte Trine Wollenberg.

Hun opsummerede udfordringerne til fire faktorer, nemlig:

1. serviceforpligtelsen forsvinder,
2. ingen geografisk forpligtelse,
3. intet krav om døgnbetjening, og
4. det kommunale tilsyn med taxiområdet bliver centraliseret.

Mere fleksibilitet

Men der er også mange nye muligheder for landtaxier i den nye taxilov. Trine Wollenberg pegede på en stribe muligheder, som i høj grad handler om, at den nye lov åbner op for mere fleksibilitet og nye samarbejder.

Hun fremhævede en række eksempler på nye muligheder:

- En vognmand kan vælge at tilbyde taxiservice i et landdistrikt i de tidsrum eller perioder, hvor der rent faktisk er efterspørgsel - og holde lukket i andre tidsrum.
- Der er mulighed for at kombinere OST-kørsel (offentlig kørsel) med lejlighedsvis taxikørsel, så det samlede



"Min Rejseplan kan på sigt bidrage til at sikre en bedre taxidækning uden for de større byer", siger Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd. Foto: Nordjyllands Trafikselskab.

indtægtsgrundlag bliver bedre.

- Den nye lov opstiller lempeligere vilkår for at oprette kørselskontor i yderområder. En vognmand skal blot stille en sikkerhed for 40.000 kroner for at oprette et kørselskontor.
- Kommuner har mulighed for at støtte taxikørsel med udbud, der garanterer en vognmand en vis minimumsindtægt.
- Loven ophæver de geografiske begrænsninger, så det er muligt for en vognmand at søge taxikørsel i et større område og for eksempel kombinere land med by.

Samkørsel og deletaxier

Samkørsel og deleordninger er et oplagt virkemiddel at gribe til, når både efterspørgsel og udbud i landdistrikter for fleksibel persontransport bliver lavere. "Der har været en del opmærksomhed om samkørsel og deletaxiordninger. Der er ingen tvivl om, at der er store muligheder for taxibranchen i samkørsels-

ordninger, men der er også behov for at blive skarpere på, hvornår samkørsel tænker profit, som Uber var et eksempel på", fortalte hun og supplerede: "Der er også behov for analyser af, hvad der skal til for, at borgere er villige til at tage andre med uden, at det sker med profit for øje".

Danske taxiselskaber har tidligere søgt sig med tilbud om deletaxier til og fra lufthavne, og det forekommer også i beskedent omfang i dag. Men det er aldrig blevet en stor succes. Noget tyder på, at det kan ændre sig i de kommende år. En frisk undersøgelse fra Ingeniørforeningen IDA afslører, at danskernes indstilling til både at dele bil og taxi er gået fra lunken til positiv. Syv ud af ti danskere er positive over for idéen om at dele en taxi. Det er en del af en generel vækst i det, man kalder "deleøkonomi", hvor den danske bildelingstjeneste Go-More er et godt eksempel.

"Når kundernes indstilling og efterspørgsel ændrer sig, gælder det som

forretning om at følge med. Det gælder ikke mindst for taxibranchen, der ser ind i en konkurrencemæssig fremtid, som er en del skarpere end, vi har været vant til", fortæller Trine Wollenberg.

Hun mener, at deletaxier er en spændende udvikling for taxierhvervet, fordi det udvider markedet. Taxikørsel kan gå fra at blive betragtet som en luksus til at være funktion, og det kan betyde, at



Når kundernes indstilling og efterspørgsel ændrer sig, gælder det som forretning om at følge med.

flere mennesker tænker taxier ind, når de skal transporteres. Det giver os også en anledning til at udvikle koncepter og tilbud, der går udover det traditionelle taxitilbud. Det er godt, fordi den slags udvikling får branchen og landdistrikterne behov for i de kommende år.

Samarbejde med kommuner og trafikselskaber

Den nye taxilov åbner op for, at kommuner kan udbyde taxibetjening i yderområder, så kommunerne betaler et beløb for, at taxiselskaberne til gengæld betjener yderområderne. Det har Ærø Kommune for eksempel gjort i en tidsbegrænset ordning, hvor de høster erfaringer om, hvordan de bedst skruer et design sammen.

"Der skal nok høstes lidt erfaringer fra forskellige kommuner først, før vi finder den gode model for et samarbejde, som et udbud jo er udtryk for. Kan taxier for eksempel også løse OST-opgaver for kommunen? Kan udbuddet måske også omfatte skolekørsel, eller er der forhindringer for dette? Jeg mener, at første skridt er, at kommuner ser nærmere på, hvad deres behov egentlig er, og dernæst går i dialog med lokale taxiselskaber og vognmænd", fortalte Trine Wollenberg og supplerede: "I det hele taget kan kommuner og trafikselskaber med fordel gå i dialog med taxierhvervet om at løse udfordringer som for eksempel mobilitet i yderområder. Jeg ved for eksempel, at Esbjerg Taxa arbejder sammen med Esbjerg Kommune om at finde en løsning på taxiservice på Fanø".

Tekst: Poul Breil-Hansen



Takt & tone i taxien 4:

Taxamandens fornemmelse for kunden

Humor, vær på forkant, "gå med" kunden, vær professionel og opfør dig ordentligt. Det er nogle af taxichauffør Jesper Grunwalds værktøjer, når han forsøger at give kunder en god oplevelse. Dette er fjerde artikel i en serie om takt & tone i taxien.

Han har tandpine, da jeg ringer ham op, så det er måske ikke det bedste udgangspunkt for et interview. Men så snart han hører emnet "takt og tone i taxien", så er tandpinen glemt, og budskaberne flyder med entusiasme og lidenskab.

Jesper Grunwald er måske ikke den helt klassiske taxichauffør. Han har ikke kørt taxi hele sit liv, han driver en blog på taxamand.dk, hvor han skriver lystigt om "verden set gennem forruden på en Mercer", og han har endda skrevet en bog om at køre taxi, nemlig "Jeg er bare taxamand". Han har arbejdet 35 år i mediebranchen, før han for seks år siden skiftede til jobbet som taxichauffør i hovedstadsområdet på fuld tid. Men så alligevel. Taxibranchen er fuld af chauffører, der har vidt forskellige baggrunde, og der er mange skæve og usædvanlige skæbnefortællinger derude på taxiholdpladserne.

Det fantastiske møde med mennesker

"Jeg har den største respekt for mine kollegaer, der hver dag drøner rundt og bestrider en ofte vanskelig opgave med både at finde en sikker vej gennem trafikken og give meget forskellige kunder en god service. Jeg er ikke noget orakel, der kender sandheden om at køre taxi; men jeg har nu kørt seks år på fuld tid, og jeg synes selv, at jeg er ganske god til rollen som chauffør", fortæller han.

Hans vigtigste refleksion er, at han synes, taxikørsel er en fantastisk måde at møde en mangfoldighed af mennesker. "Jeg har arbejdet i 35 år i Danmark Radio, hvor jeg har lavet radio, der skal

beskrive virkeligheden og virkelige mennesker. Nu kører jeg taxi, og jeg møder virkelige mennesker ansigt til ansigt hver eneste dag. Jeg synes, det er en gave; og jeg oplever også, at det for mange af mine kollegaer er hjerteblod at køre taxi", fortæller han.

Taxamandens fem gode råd

Jesper Grunwald peger på fem gode råd, han mener er vigtige, når han som taxichauffør samtaler med kunder:

1. Tag bestik af kunden: Det allerførste chaufføren skal gøre er at foretage en hurtig vurdering af kunden. Har kunden lyst til at snakke eller ikke snakke? Er kunden tryk eller utryk ved at køre i taxi? Er det en udlænding, der er nervøs for omveje og for høj betaling, der skal beroliges? Er det et autistisk barn, der skal i skole? Er det en stamkunde, der skal køres hjem fra stamværtshuset? Fornemmelsen for kunden skaber grundlaget for den måde, samtalen skal håndteres på.
2. Husk at det kun er et arbejde: Når du er taxichauffør, er du ikke dit private jeg, men du påtager dig en professionel rolle. Det kræver pragmatisme. Sommetider siger kunden ting, som du ikke skal tage personligt. Ro på!
3. Respekter kunder og pas på dig selv: Husk at du ikke skal opdrage på unge mennesker, der er på duktur få timer, før de skal til eksamen. Respekter at mennesker træffer mange forskellige valg. Men pas på dig selv og marker dine grænser, når unge fx vil høre musik med en volumenstyrke, der skader

"Jeg synes, det er en gave at køre taxi; og jeg oplever også, at det for mange af mine kollegaer er hjerteblod at køre taxi", fortæller Jesper Grunwald. Foto: Privat.



“

Taxi er et sted, hvor du får gode muligheder for at gøre andre mennesker glade og kan gøre en forskel. Det er et fedt arbejde.

dine ører. Lad dem høre deres egen musik via blue tooth, men det er dig, der styrer volumenknappen.

4. Du skal lide dine medmennesker: Kan du ikke lide dine medmennesker og dit job som taxichauffør, så er det op ad bakke at give kunderne en god oplevelse.
5. Vær nysgerrig: Der kommer en mangfoldighed af mennesker ind i din taxi, og er du åben over for det, er det en skattekasse uden lige til at blive klogere på andre mennesker og få gode samtaleoplevelser.

... og to bekymringer

Jesper Grunwald er meget begejstret for taxierhvervet, men han kan dog også få øje på bekymringspunkter. To af de største er:

1. Han er bekymret for, at uddannelsen af taxichauffører løbende bliver reduceret. Han mener, det er vigtigt at gøre det modsatte: Klæde chauffører endnu bedre på til at tilbyde kunder en god oplevelse.
2. Han mener, at taxivognmænd har en stor rekrutteringsudfordring. De har og får udfordringer med at ansætte og optræne chauffører, der kan levere høj service til kunderne.

”Men taxierhvervet er et fantastisk erhverv. Det er et sted, hvor du får gode muligheder for at gøre andre mennesker glade og kan gøre en forskel. Det er et fedt arbejde”, fortæller han.

Tekst: Poul Breil-Hansen

Siden 2003 har loven sort på hvidt slået fast, at bilejere fastholder garanti på bilen uanset om, de anvender et frit værksted eller et mærkeværksted til serviceeftersyn. Det gælder naturligvis også taxivognmænd.



Mathias F. Krogshave blev kåret som Danmarks bedste mekaniker til DIM i Håndværk i 2017. Mathias var i lære hos PJ Auto i Vadum. Foto: Dansk Bilbrancheråd.

Du vælger frit dit værksted til service – og det påvirker ikke garantien



"Mange bilejere er fortsat i tvivl om, de nu fastholder garantien, hvis de anvender et frit værksted. Men det gør de 100 procent, og det gælder selvfølgelig også taxivognmænd", fortæller Erik S. Rasmussen. Foto: Dansk Bilbrancheråd.

Der er ikke mange steder, man finder flere myter og ubegrundede formodninger end i bilverdenen. En af de sejlivede myter i den danske bilverden er, at du skal anvende et officielt bilmærkeværksted, hvis du vil fastholde garantien på din bil. I 2003 vedtog EU lovgivning, der fastslår, at service på frie værksteder ikke har nogen indflydelse på bilens garantiordning, blot udførel-

sen af service lever op til kravene til service af den specifikke bilmodel.

"Nu 15 år senere støder vores medlemmer, hvor mange er medlemmer af de store kæder af frie værksteder, stadig på usikkerhed blandt kunderne. Mange bilejere er fortsat i tvivl om, de nu fastholder garantien, hvis de anvender et frit værksted. Men det gør de 100 procent, og det gælder selvfølgelig også taxivognmænd", fortæller Erik S. Rasmussen, der er direktør for Dansk Bilbrancheråd. Han tilføjer: "Baggrunden for loven er lige præcis, at en garanti ikke må låse kunden til et af importørens mærkeværksteder eller forhindre en bilejer i at anvende et værksted efter eget valg". Dansk Bilbrancheråds team af jurister må dog regelmæssigt hjælpe medlemmerne med at sikre, at loven også kommer til at gælde i praksis ude på værkstedsgulvene og hos bilejere som fx taxivognmænd.

Sådan beholder du garantien

Erik S. Rasmussen fremhæver tre råd til, hvordan en taxivognmand fastholder fabriksgarantien:

1. Find et solidt værksted, som du har tillid til. En god metode er at spørge i dit netværk og få anbefalinger.
2. Sørg for at få en klar aftale om opgaven/ydelsen med værkstedet.
3. Få dokumentation for udført service med et stempel i den fysiske bog eller den digitale servicebog. Det er også

vigtigt, at du får en specificeret faktura, der beskriver hvad, der er udført på vognen, så du kan dokumentere, at service er udført i overensstemmelse med kravene i servicebogen.

Opstår der alligevel problemer med forhandleren om garantien, er det vigtigt at være opmærksom på, at det er bilimportøren, der skal godtgøre, at fejlen er opstået eller forværret på grund af manglende vedligeholdelse i forhold til kravene i servicebogen. Det samme gælder, hvis kravene til service og reparation ikke er opfyldt, eller arbejdet er dårligt udført af et andet værksted end bilimportørens værksted. Du skal blot sikre dig, at du har specificeret dokumentation for udført service.

Tekst: Poul Breil-Hansen

Om Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilbrancheråd repræsenterer næsten 2.000 bilværksteder, forhandlere, tekniske skoler og andre professionelle virksomheder og institutioner med tilknytning til bilbranchen. Det gør rådet til den med afstand største danske interesseorganisation i bilbranchen.

NÅR DIN BIL BLIVER TIL DIN ARBEJDSPLADS.

Fremtidens taxa kommer
med avanceret plug-in-hybrid
teknologi, masser af komfort
og kan køre op til 66,7 km/l.



OPTIMA SW
plug-in hybrid

Forbrug*: EU-norm op til 66,7 km/l
ved blandet kørsel. CO₂: 34 g/km



The Power to Surprise

*I henhold til Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). Modellerne er vist med ekstraudstyr.
3 års fabriksgaranti dog maks. km 250.000



Sådan sætter vi strøm til taxierne

Ingen nye taxier på diesel efter 2025, og diesel skal være helt ude af taxidriften inden 2030. Det er to af målene i regeringens klimaudspil fra oktober. Men hvordan skal det ske på en realistisk måde? Vi har talt med en politiker, en tænketank og en forsker. Deres svar er, at løsningerne skal findes i dialog med branchen.

Det siger regeringens klimaudspil om taxier

To af regeringens 38 forslag til renere luft og et bedre klima omtaler taxier. Forslag nummer 12 og 13 lyder:

- 12. Benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030. Taxier kører mange kilometer hver dag, og de kører ofte der, hvor der bor mange mennesker. Det er derfor naturligt, at taxierhvervet ligesom den offentlige busstrafik går foran i den grønne omstilling. Senest i 2030 skal alle taxier i Danmark derfor være nulemissionsbiler. Regeringen vil stramme energikravene til nye taxier i 2019, 2022 og 2025, så ingen nye taxier udleder CO₂ eller luftforurening fra 2025. Omsætningen i taxi-flåden ventes at sikre, at den grønne omstilling er fuldt gennemført inden 2030. I 2019 og 2020 er antallet af nye taxilicenser begrænset til 500 om året, som fordeles ved lodtrækning. Regeringen vil give taxivognmænd med nulemissionsbiler garanti for en taxilicens. Kravene vil derfor medføre, de danske taxier ikke udleder CO₂ fra 2030. Det giver isoleret set en klimagevinst hvert år i en årrække derefter.
- 13. Fordele for grønne taxier. 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. Regeringen vil dertil støtte den grønne omstilling af taxierhvervet gennem initiativet om at etablere flere og hurtigere ladestandere, hvor der ved placeringen af standerne bliver taget særlige hensyn til taxierhvervets behov.

Regeringens klimaudspil er klokkeklar tale: Taxier skal hurtigst muligt omstilles fra diesel til el eller brint, hvor el efter alt at dømme er det eneste realistiske valg. Der er for mange udfordringer med brint til, at det ser realistisk ud foreløbig.

Udspillet bliver ved redaktionens afslutning forhandlet i Folketinget, og der kan sagtens ske store ændringer i den klimaplan, som Folketinget ender med at vedtage. Men der er ingen tvivl om, at taxibranchen kommer til at forholde sig meget seriøst til en elektrificering af vognparken i de kommende år. Regeringens nuværende udspil opstiller ambitiøse målsætninger på branchens vegne uden at tilbyde økonomisk støtte til omstillingen.

Dialog med branchen

"Jeg synes, at regeringens klimaudspil på taxiområdet rummer de rigtige ambitioner, og jeg vil gerne rose regeringen for at tage luftmiljø og klima seri-



Martin Lidegaard, MF for Radikale Venstre.



Henrik Gudmundsson, seniorkonsulent, Concito.



Hannah Villadsen, transportforsker.

øst. Det har vi i Radikale Venstre længe efterlyst. Jeg kan dog også få øje på en række udfordringer i form af først og fremmest teknologiske barrierer, som står i vejen for, at taxierne kan leve op til regeringens ambitioner. Det er for eksempel elbilernes rækkevidde og behov for opladninger. Jeg mener, det er afgørende, at vi etablerer en fornuftig

“

Vi mener overordnet, at det er supergodt, at Danmark vil udvikle transporten i en grønnere retning, og elbiler er den helt rigtige vej at gå...

Henrik Gudmundsson

infrastruktur af hurtigladerne, som gør det realistisk for taxier at køre el”, fortæller Martin Lidegaard, MF for Radikale Venstre og tidligere formand for en grøn taxikommission samt tidligere formand for klimatænketanken Concito. Han tilføjer: ”Det allervigtigste lige nu er at indgå en intensiv dialog med taxibranchen om, hvordan omstillingen kan lade sig gøre”.

Mere samkørsel

Hos klimatænketanken Concito kan Henrik Gudmundsson, der er seniorkonsulent med ansvar for transport og byer, også få øje på en række udfordringer for, at taxier kan blive grønnere. Han nævner særligt fire områder:

- Anskaffelsesprisen for en eltaxi er højere end en dieseltaxi,

- der er usikkerhed om totaløkonomien (TCO, total cost of ownership) i en eltaxi,
- der er p.t. stort set ingen efterspørgsel efter et grønt taxiprodukt på markedet, og
- infrastrukturen for opladning skal udvikles meget mere, så eltaxier nemt og hurtigt kan blive opladet.

”Vi mener overordnet, at det er supergodt, at Danmark vil udvikle transporten i en grønnere retning, og elbiler er den helt rigtige vej at gå. Taxier kører mange kilometer, og det er derfor vigtigt, at taxierne er med i elektrificeringen af transporten. Transport har altid været et trægt område at udvikle, og vi mener derfor, det er nødvendigt både at anvende både pisk og gulerod, hvis vi skal have succes med at omstille til grøn transport i tide”, fortæller han og tilføjer: ”Vi skal gøre taxier mere grønne, men vi risikerer jo at smadre små vognmandsforretningers økonomi. Jeg ved ikke præcis, hvordan omstillingen bedst kan foregå. Måske åbner det for nye stærke aktører, som kan stille med en grøn forretningsmodel. Ud fra en klimafaglig synsvinkel vil jeg sige, at jo mere samkørsel og deletaxiordninger branchen kan etablere jo bedre. Kan vi udnytte den eksisterende transportkapacitet mere effektivt, vil det være gunstigt for klima og luftmiljø”.

Han vurderer, at regeringens klimaudspil har gode ambitioner, men han mener også, at udspillet er tyndt, når det handler om at pege på virkemidler. ”Regeringen slipper lidt let over spørgsmålet ”hvordan?”. Her spiller regeringen bolden videre til en kommission, som skal pege på virkemidler og finansiering. Det tyder lidt på, at udspillet



Miljøzone i London - med støtte til køb af nuludslips-taxier

I London bliver der indført en såkaldt Ultra Low Emission Zone (ULEZ) for samme geografiske område som den eksisterende trængselsring (Congestion Charging Zone) med ikrafttræden den 8. april 2019 (Transport of London, 2017). Dette er en skærpelse af de eksisterende miljøzonekrav. Miljøzonen i 2019 stiller krav til alle køretøjsgrupper:

- Euro 3 for motorcykler, knallerter mv.
- Euro 4 for benzindrevne person- og varebiler, minibusser og andre specialkøretøjer.
- Euro 6 for dieseldrevne person- og varebiler, minibusser og andre specialkøretøjer.
- Euro VI for lastbiler, bybusser og turistbusser og andre tunge specialkøretøjer.

Der er særlig regulering for taxi, som sker gennem licenser. Fra 1. januar 2018 skal en taxi, som første gang får en licens, være en nuludslipsbil (Zero Emission Capable taxi, ZEC). Kravene er en rækkevidde med nuludslip på mindst 32 km og maksimalt 75 g/km CO₂. Dette er i praksis elbiler eller plug-in hybridbiler på benzin. Hybridbiler skal opfylde seneste Euro-standard, og diesel er ikke tilladt. Programmet indeholder også tilskud til køb af ZEC taxi og støtte til udbygning af ladeinfrastruktur, som også er støttet af staten. Endvidere er der støtte til at konvertere eksisterende licenser til ZEC taxi.

Kilde: Virkemiddelkatalog for luftforurening i Region Hovedstaden, Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 268 2018.



» måske mere er et valgoplæg end en realistisk plan”.

Støtte til udvikling og deling af risici

Transportforsker Hannah Villadsen fra RUC, der blandt andet har skrevet Ph.D. om taxibranchen, mener på linje med andre eksperter, at teknologi er en barriere. Derudover mener hun overordnet set, at taxibranchen er udfordret af sin egen erhvervsstruktur.

”Taxibranchen besidder en masse kompetencer, social kapital og viden om, hvordan den første og sidste mil inden for persontransport skal dækkes. Men det er svært at udvikle på branchen, fordi den består af mange små vognmandsforretninger med én vognmand, der har en eller måske tre vogne. Det betyder, at branchen er begravet i daglig drift og ikke har hverken tid eller økonomi til at udvikle nye løsninger og forretningsmodeller”, fortæller hun. Hun påpeger, at forretningsudvikling indebærer økonomiske risici, og at det er vanskeligt for en enkelt vognmandsforretning at finde parter, han eller hun kan dele risici med.

”Jeg ved ikke, hvordan branchen kan etablere et udviklingscenter af en slags, men hvis det kunne lade sig gøre, kunne

det være af stor værdi for branchens evne til at udvikle nye taxiservices, koncepter og forretningsmodeller”, fortæller hun og tilføjer: ”Branchen har helt klart brug for økonomisk støtte for at kunne løfte en omstilling til en elektrificeret transportverden. Omstilling til el er en stor og risikofyldt opgave, som den enkelte vognmand ikke kan løfte alene”.

Hun peger på automatisering, deleordninger og samkørsel, digitale platforme som MaaS, hvor MinRejseplan.dk er et godt eksempel, der inddrager taxier i det samlede transporttilbud

samt samarbejde med trafikelskaberne om flexkørsel som vigtige elementer for fremtidens taxierhverv.

”Taxi kan sætte sig selv i spil som en klimamæssigt effektiv transportform, fordi den i sin natur er en slags deleordning, hvor mange personer deler den samme transportkapacitet, og fordi taxi er en del af løsningen på den vanskelige første og sidste mil, når borgere rejser med bus og tog forskellige steder i landet”, fortæller Hannah Villadsen.

Tekst: Poul Breil-Hansen

Fakta om luftmiljøet i Danmark

Luftforureningen i Danmark er på et niveau, hvor den tager livet af relativt mange danskere. Den seneste opgørelse viser, at der dør omkring 3.200 danskere om året på grund af dårlig luftkvalitet. Omregnet til kroner og øre lyder prisen på 5,4 milliarder kroner om året i samfundsmæssige helbredsomkostninger på grund af udledninger i Danmark. Det er især udsættelse for partikelforurening over lang tid, som i sidste ende er årsag til hjerte-kar-sygdomme, lungekræft samt luftvejslidelser, såsom kronisk bronkitis og astma. Men problemet er aftagende. I 1990 var der 5.800 for tidlige dødsfald, og dermed er der over knap tre årtier sket en reduktion på 44 procent. Går man helt tilbage til 1979, var der omkring 7.000 årlige dødsfald. Kilde: Altinget.dk 9. oktober og The Danish Air Quality Monitoring Programme, Scientific Report from DCE - Danish Centre for Environment and Energy, Aarhus University, No. 281 2018.

25 ÅRS ERFARING

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



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 | Industrivej 43 · 7080 Børkop
Rehabiliter Odense | Svendborgvej 100 · 5260 Odense S
Rehabiliter Nærum | Nærum Hovedgade 1 · 2850 Nærum

REHABILITER specialindretning

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



FREMTIDENS MOBILITET

FROGNE

– Part of the KFA Group

ENDELIG EN TEKNOLOGI SOM OVERGÅR ALLE FOR- VENTNINGER

Frognes mobile taxametersystem giver chaufføren branchens bedste navigation.

Frognes bestillingsapp giver kunden markedets hurtigste taxibestilling.

Succesfulde nordiske taxaselskaber anvender Frogne teknologi til at optimere drift og indtjening.



Finn Frogne A/S

Telefon: +45 43 32 77 33

info@frogne.dk · www.frogne.dk

Dansk PersonTransport giver dig mere politisk slagkraft

Den 1. januar 2019 fusionerer Dansk Taxi Råd med Danske Busvognmænd og danner foreningen Dansk PersonTransport. Det sker for at få flere muskler. Til arbejdet for bedre rammevilkår. Og til udvikling af "alt på gummihjul, der transporterer mennesker".



Tingene er ikke, som de plejer på området for persontransport. Kunder til bus- og taxitransport har ændret indstilling og adfærd, og der sker generelt mange forandringer i omverdenen, der har indflydelse på persontransporten. "Kunderne køber i dag ikke en bus- eller en taxitur. De køber mobilitet. De skal transporteres fra A til B, og de er sådan set mindre optagede af om, det sker med en bus, en taxi, en delebil, en limousine, et tog, en elcykel, en drone eller noget helt ottende. Det vigtige er, at de får dækket deres behov for mobilitet - og at det sker nemt, bekvemt, digitalt, til en passende pris og for øvrigt er en god oplevelse, som de med det samme 'giver karakter' på en webportal", fortæller Michael Nielsen, administrerende direktør for Danske Busvognmænd.

En stærkere stemme

"Det er derfor oplagt for os at slå os sammen. Vi opnår helt enkelt en stærkere forening, der kan tale med én stemme over for det politiske system, myndigheder og andre instanser. Vi får mere indflydelse, og vi kommer mere i tråd med transportkøberne. Hvis markedet og omverdenen flytter sig, så skal vi også flytte os, og det skal ske i god tid", supplerer Torben Kirketerp, bestyrelsesformand for Dansk Taxi Råd.



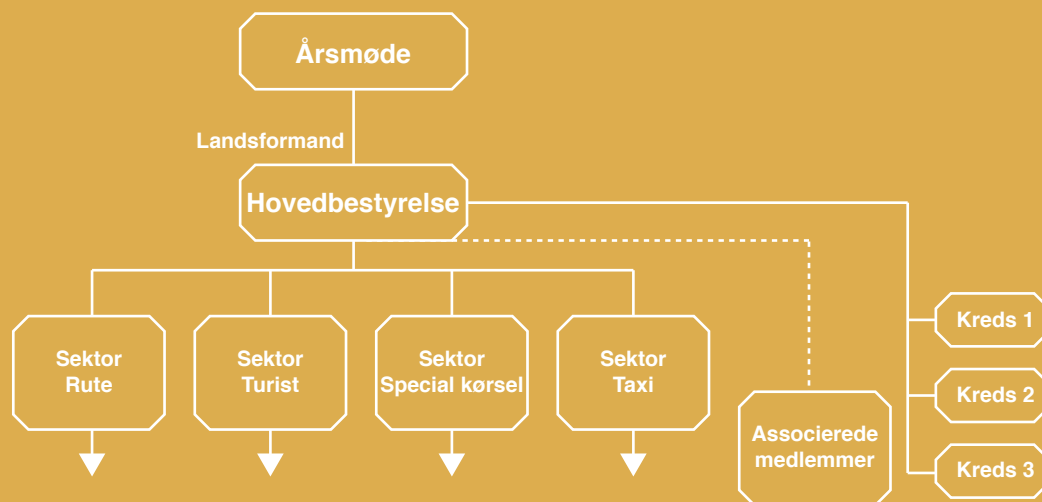
Ny forening med kendte ansigter

Foreningen Dansk PersonTransport er ny, men personerne i ledelsen er de samme kendte ansigter, og det samme gælder prioriteterne de kommende år. Ledelsen for Dansk PersonTransport bliver:

- John Bergholdt bliver formand for Hovedbestyrelsen.
- Torben Kirketerp bliver formand for sektorbestyrelsen for Taxi og også medlem af Hovedbestyrelsen.
- Michael Nielsen bliver administrerende direktør.
- Trine Wollenberg bliver vice administrerende direktør.

Sådan ser strukturen i den nye forening ud

Dansk Persontransport



Den direkte anledning til fusionen er den nye taxilov. Forhandlingerne om loven er foregået gennem længere tid, og Danske Busvognmænd samt Dansk

delig er der det forhold, at der findes en del vognmænd, som både har taxier og busser i deres forretning, så der eksisterede allerede på forhånd fællesområder.



Kunderne køber i dag ikke en bus- eller en taxitur. De køber mobilitet

Michael Nielsen, administrerende direktør for Danske Busvognmænd

Taxi Råd fandt tidligt fælles fodslag i forhandlingerne med politikere og andre aktører. Det viste sig hurtigt, at de to foreninger havde meget tilfælles og også arbejder godt sammen.

De nye taxilov liberaliserer markedet for små biler til persontransport, og der tegner sig et tydeligt billede af et område, som vil udvikle sig meget de kommende år. Der tegner sig også et billede af, at taxiområdet i fremtiden vil blive bredere end, det har været tidligere, og at fokus skifter fra vogn og chauffør til kundens behov for persontransport. En-

Rettidig omhu

”Jeg mener, det er rettidig omhu, at vi fusionerer på nuværende tidspunkt. Det er utrolig vigtigt, at erhvervet er repræsenteret med én stemme i stedet for flere stemmer. Vi ønsker at styrke vores indsats, og hvem ved, måske bliver vi endnu større og stærkere inden for persontransport-området med tiden”, fortæller adm. direktør Trine Wollenberg, Dansk Taxi Råd.

Som brancheforening skal Dansk PersonTransport ifølge ledelserne i de to fusionerende foreninger hjælpe medlemmerne med at opnå:

- Indflydelse på politikere, lovgivning og regulering på området.
- Viden og rådgivning om alt inden for feltet.
- Kontanttrabatorordninger på relevante produkter og ydelser.
- Uddannelse og stærke servicekompetencer.
- Støtte i omstillingsfaser fra gammel lovgivning, teknologi og markedsforhold til nye tider.
- Fælles innovations- og udviklingscenter – fordi medlemmerne har travlt med den daglige drift.

”Der er ingen tvivl om, at forandringstakten kun vil stige fremover. Vi skal håndtere udfordringer med mere markedsdrevne forhold, klimahensyn, apps og digitale udviklinger, førerløse køretøjer o.s.v. Jo mere proaktive vi er, jo stærkere står vi i fremtidens konkurrence. Vi skal være endnu mere oppe på tærerne i fremtiden, og det får vi med den nye sammenlagte forening bedre mulighed for”, fortæller John Bergholdt, bestyrelsesformand for Danske Busvognmænd.

Persontransport er service og oplevelse

De fire ledere fra de to foreninger, der snart bliver til én forening er enige om mange ting og særligt én ting: Fremtidens vindere på markedet for persontransport leverer ikke transport fra A til B. De leverer service og en oplevelse til kunden. Kunden skal have en oplevelse af, at du som chauffør og selskab er til for kundens skyld, ikke for din eller jeres egen skyld.

”Det kræver uddannelse og træning, og det skal vi bidrage til, at vores medlemmer får adgang til”, fortæller de fire ledere.

Tekst: Poul Breil-Hansen

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:

Hvad mener du med fordel kan forbedres i taxiloven?



Ulrik Fredensborg,
Aarhus Taxa:

Behov for her-og-nu ændringer af tildeling af tilladelser

I tredje runde af styrelsens tildeling af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring var der ansøgninger om knap 20.000 tilladelser. 150 af dem modtog en tilladelse. Jeg synes, det er et cirkus, og at der må være en bedre model. Vi har p.t. behov for flere vogne på gaden i "Århus og Horsens Taxa", men vi har kun fået to nye tilladelser. Det batter intet, og det er ærgerligt for både kunder, vognmænd og selskaber. Vi har kørsel nok til, at vi kan optage flere vognmænd, men vi ser også ind i en nær fremtid, hvor vi kommer til at lukke for optagelse af nye vognmænd. Et andet problem ved tildelingen er, at landdistrikter bliver sårbare. Hvis en vognmand i et landdistrikt stopper, kommer der ikke en erstatning, og så er der ingen taxidækning i det område. En måde at forbedre modellen på kunne være at undlade at tilbagebetale gebyret, hvis ansøgeren ikke modtager tilladelse. Det vil betyde, at 20.000 måske kun bliver til 1.000 ansøgninger, som så til gengæld er seriøse. Jeg vil gerne opfordre til, at vi gentænker modellen.



Torben Kirketerp,
Esbjerg Taxa:

Prisloft og skiltning kan blive bedre

Jeg er glad for den treårige overgangsperiode, hvor alle parter får en chance for at omstille sig. Det er store omstillinger for alle i branchen, og den slags tager tid. Men der er særligt to områder i loven, jeg synes kan blive bedre. Lovens loft over priser for taxiture er for usmidigt. Kommer der en bestilling fra en kunde 10 eller 20 km uden for kørselskontorets distrikt, og kunden blot skal transporteres 4 km i lokalområdet, betyder det, at en taxi skal køre tom derud og tom tilbage – og at betalingen derfor ikke er forretningsmæssig holdbar. I sådan et tilfælde vil mange borgere i yderdistrikter opleve, at kørselskontorer vil sige nej til turen. Hvis der bliver mulighed for at tilbyde et tillæg på fx 200 kroner til taksten, så kan det åbne op for, at kørselskontoret kan tilbyde kunden en løsning. Det andet område er, at den lovmæssige skiltning af priser er mere vildledende end vejledende. 10 kr. per 12 km er urealistisk og derfor dårlig forbrugerinformation.



Ole Gaarde,
Næstved Taxa:

Tildelingspraksis skrævrider taxilandkortet

Jeg mener, at tildelingen af tilladelser har spillet fallit. Store selskaber benytter sig af muligheden for at oprette et stort antal IVS'er, som kan ansøge om tilladelser. De opnår derved en større chance i lotteriet. Mange små selskaber har ikke administrative ressourcer til den slags manøvrer og får derfor meget få tilladelser. Jeg vil gerne opfordre til, at vi på en eller anden måde får lukket af for, at selskaber kan maksimere chancen for at få tilladelser via oprettelse af mange IVS'er. Jeg mener også, der er behov for at forlænge tiden fra tildeling af tilladelse til, at vognmanden skal indsende registreringsnummeret på den nye vogn. To måneder er alt for lidt, hvis man fx skal have specialbygget en liftvogn. Derudover er prisloftet både for lavt og for ufleksibelt; og jeg mener, at tidsfristen for, at et kontor skal leve op til dataleverancekravene skal reduceres fra tre til nul måneder; ligesom ombytning af tilladelser skal resultere i nulstilling af den gamle udløbsdato, så ombyttede tilladelser automatisk får 10 års løbetid.

Hold hovedet koldt og hjertet varmt

Taxichauffører er med på top 10 listen over brancher udsat for fysisk vold. Det kan godt betale sig at træne "konflikthåndterings-musklen". En ekspert deler ud af gode råd.

Vi har alle prøvet det masser af gange. Du mærker det lige med det samme: der er noget galt, kunden er utilfreds med noget. Nogle siger det lige ud, andre pakker det ind i nogle mere spidsfindige hentydninger.

Der er mange årsager til konflikter, og der er endnu flere måder, konflikter enten kan optrappes eller nedtrappes på - som figuren med "konflikttrappen" illustrerer.

Vi har talt med Jan Wissing Spangaa, som har kørt taxa i Aarhus i 14 år. Han er certificeret voksenunderviser samt coach og har undervist i konflikthåndtering hos Vognmandsspecialisterne i Aarhus og Vejle. Herudover underviser han og har det sorte bælte i den japanske kampkunst Aikido.

Rummelighed, indstilling og fremtoning

Han peger først og fremmest på, at der er i hvert fald tre grundlæggende ting, der har stor betydning for om, konflikter i taxien blusser op, fordamper som dug

for solen eller aldrig ser dagens lys.

- Mennesker er forskellige, har forskellige verdensbilleder og forskellige opfattelser af, hvad der er god tone. "Forskellige mennesker har forskellige opfattelser af "normal" adfærd - og det er jo ikke alt, der behøver at være et problem. Vær åben nok til at "rumme" folk der er anderledes end dig", fortæller Jan Spangaa.
- Anser du dybest set kunden for at være et nødvendigt onde? Ja så har du ifølge Jan Spangaa større sandsynlighed for at havne i konflikter end, hvis du som udgangspunkt bliver glad hver gang, der kommer en ny kunde ind i din vogn, og du har fokus på at yde en god service.
- En "ren" start er altid et godt udgangspunkt for en taxitur. Din bil samt din fremtoning og adfærd har stor betydning for, hvordan din kunde opfatter dig. Sørg for at være imødekommende og høflig. Sørg for at bilen er ren og behagelig at være i.



Jan Spangaa er taxichauffør, underviser i konflikthåndtering og har det sorte bælte i Aikido. Foto: Privat.

Tag bestik af kunden

"Der er mange ting på spil, når vi taxichauffører skal forebygge eller håndtere en konflikt. En af de væsentligste er at tage bestik af kunden i det øjeblik, I får kontakt", fortæller han.

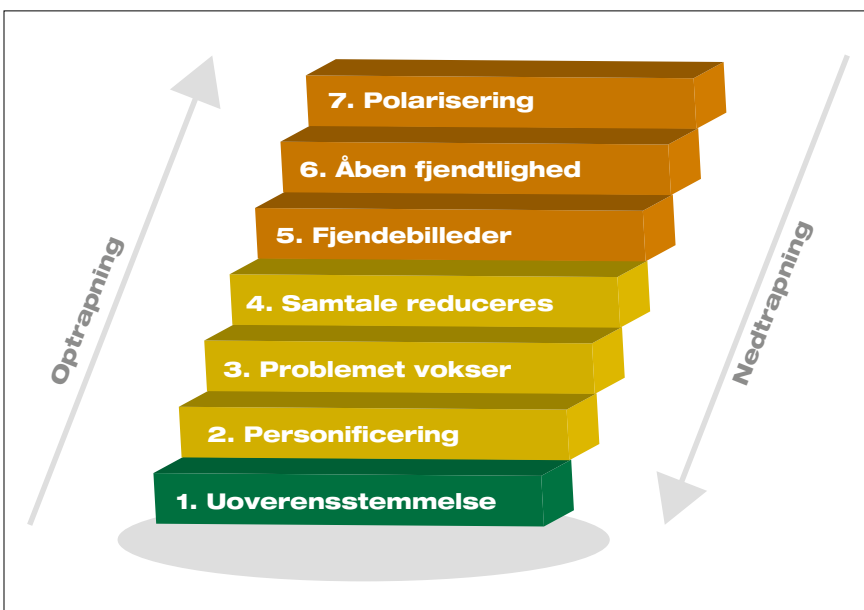
Hvem er kunden? En forretningsmand, der skal til et vigtigt møde, har måske brug for at sidde i fred og ro og

»

Top 10 over fysisk vold fordelt på brancher

- Døgninstitutioner for børn og unge.
- Døgninstitutioner for personer med psykiske handicaps.
- Døgninstitutioner for fysiske handicaps.
- Specialskoler for handicappede.
- Passagertransport (med regional- eller fjertog).
- Taxikørsel.
- Domstole og fængselsvæsen.
- Skolefritidsordninger og fritidshjem.
- Hospitaler.
- Folkeskoler og lignende.

Kilde: Arbejdstilsynet.



» forberede sig. Han eller hun har muligvis ikke behov for at snakke om vind og vejr, og hvad der sker i byen. Men det vil andre måske gerne. Er det glade unge mennesker på vej til fest, er en frisk stemning med god musik helt sikkert velkommen. Tag bestik af situationen. Du er her for kunden!

De fleste kunder ønsker dybest set bare at komme fra A til B uden de store problemer. Travlhed, trafikkaos og deraf kommende forsinkelser, er ikke nogens "skyld" - heller ikke din! Er kunden stresset og irriteret, så hold en venlig og professionel attitude. "Tag det med et smil og gør hvad du kan for at afhjælpe situationen", fortæller han.

Når konflikten er under opsejling

Er der noget galt, kan du selvfølgelig mærke det. Det er ikke altid, du ved, hvad der er på spil, eller hvad problemet er. Men uanset hvad, må du ifølge Jan Spangaa forholde dig til det. Tag øjenkontakt. Lyt til kunden. Vær åben og positiv og find ud af, hvor "skoen" trykker. Måske er der noget, du kan gøre for at rette op på situationen. Lyt og forsøg at forstå kundens bekymring.

Vi kan alle fejle. Er du kørt forkert, eller har på anden måde andel i kundens problem, så stik en undskyldning. Det går der ingen skår af nogen af. "Måske skal kunden have en 20'er i rabat? Den tjener du nok et andet sted. Tilfredse kunder er gode kunder", lyder det fra Jan Spangaa.

Hold hovedet koldt og hjertet varmt

Når følelserne kommer i kog, skal der ikke meget til, at situationen eskaleres ud af kontrol. Konflikter opbygges over tid, og det har ikke nødvendigvis noget med dig at gøre. Måske har kunden haft en dårlig dag - eller uge, og den lille forsinkelse eller din lille ubetydelige fodfejl, får hele læsset til at vælte. Bevær roen. Nedtrap konflikten. Hold dig til fakta og afstå fra at give igen med spydigheder og beskyldninger. Bid heller ikke på kundens spydigheder og provokationer. Vær rolig og professionel og se, om der er noget, du kan gøre for at afhjælpe situationen. Ellers sig pyt og lad det være. Kunden er snart ude af vognen og dit liv.

Tekst: Poul Breil-Hansen

Kunden kan ikke betale

Vi har alle prøvet det. Det sker med jævne mellemrum. Du har kørt Frederik og Amalie hjem fra byen og deres Mastercard er løbet tør. Hvad gør du? Var det en lang og dyr tur, er det selvfølgelig et problem, men måske kunne man have sikret sig, at der var dækning på kortet, inden man kørte. Men ingen er jo ufejlbarlige. Måske har de noget, de kan lægge i pant og betale dagen efter? Men det kan også være så små beløb, at det ikke er al bovlet værd! Sig PYT! Skriv en fejltur og kom videre!



NY MINIBUS

- EFTER DINE ØNSKER & BEHOV!



Busser til alle formål

Tlf.: 74 56 13 26



TAXI X-ord	SAMMEN-FØRE	1000	FUGL	SANG	TV-TYPE	STONE	BLØDT KAST	STED-NAVN
SMÅ KÅR								
5		AVIND SENDE E-POST				TÆNDT SUM		
FISK					STATS-MAND MIDT I WIEN			
→			→				↓ URAN	
TYSK HUN				LIGE-LEDES KANT				
6 2018		FRI-STED	JAG	GR-TEGN	500	JOB	TALORD	FUGLE
BY								
SVARET				ETIK GNAVEN				
KORT		SLIDE LINJE				DYR FIRMA		
SANGER				VÆLGE DOKU-MENT				KØLE
TON		BALJE PAPE-GØJE			BLAD LÆRER			MELODI BIORD
ENG. KURS				SKIB 2 ENS			TONE BÆST	KENDT FARTØJ
GODT I MALMØ	STILE SANGER					LAND ILD- STED		
↘		TITEL NØDRÅB					HELE FOR- BUND	KIGGE MASSE
SPANIEN		SKIB TONE		GRILL- UDSTYR SKOLE- FAG				GODT NOPRET
FØLEL- SE						ORIGI- NALEN		STÆVNE
TÅGE			KORT					

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.

FØDELSSDAGE I JANUAR

50 år

10. januar, Turid Nielsen, Esbjerg - Varde Taxa

60 år

04. januar, Shahryar Nazari, Dantaxi Syd
14. januar, Henning Jakobsen, Næstved Taxa
17. januar, Søren Gehrt, Aarhus Taxa

65 år

01. januar, Osman Turan, DanTaxi 4x48
05. januar, Niels Kruse, Dantaxi Roskilde-Lejre
09. januar, Ulla Frimann, Fredericia Taxi
25. januar, Benny Andersen, DanTaxi 4x48

70 år

02. januar, Mohammed Akbar, Odense Taxa
29. januar, John Krogh, DanTaxi 4x48

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 PENGES

*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