

TAXI

Officielt medlemsblad for Dansk Taxi Råd

05 - September 2017 - 14. årgang



**MINISTER TVUNGET
TIL NY TAXILOV**

SIDE 10

▼
Kamp om offentlig kørsel

Problematisk at ny taxilov vil tillade flere aktører i kampen om offentlig kørsel, da det kan komme til at koste taxier i yderområderne.

Side 6

▼
Nogen skal tænke med hjertet

Inger Therkildsen bliver første kvinde i Dansk Taxi Råds bestyrelse. Hun er træt af egoismen – for alle kan klare sig selv, men kan vi alle klare os uden hinanden?

Side 12

▼
Lynkursus i lobbyisme

Lad være med at trætte borgmester og byråd med dine problemer – kom i stedet med forslag, der løser kommunens og politikernes problemer

Side 20



ŠKODA



(Ualmindelig rummelig oplevelse)

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



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

Pris ekskl. lev. omk. (3.880 kr.) ekskl. evt. laktillæg og grøn ejeravgift. Den viste bil er Superb Combi Style 2,0 TDI 150 hk DSG til kr. 186.554. Forbrug ved blandet kørsel fra 19,2 - 23,3 km/l. CO₂-emission 113-125 g/km.



www.skoda.dk

Find nærmeste forhandler på skoda.dk

Trine Wollenberg,
direktør i Dansk Taxi Råd



Stop kassetænkningen

Vi kører med mennesker i dag. Vi kører med mennesker i morgen. Og når ny taxilov om lidt bliver vedtaget, så kører vi stadig med mennesker og vi gør det for at tjene penge. Med ny lov skal vi tænke mindre taxi og mere transport af mennesker. Vi har en tendens til at tænke i kasser. Det er taxi mod OST eller mod limousiner eller sygetransport. Grænserne er under nedbrydning og formerne flyder sammen. Det er sådan loven er tænkt og det er sådan vi skal tænke, hvis vi skal udnytte mulighederne i den ny taxilov.

Ny taxilov er et opgør med de gamle grænser og giver mulighed for en ny udnyttelse af tilladelsen, som er fleksibel og efter behov hos de enkelte vognmand. Tag for eksempel serviceforpligtelsen, der bliver ophævet. Hvorfor skal en vognmand køre og være til rådighed døgnet rundt, hvis der ikke er behov, der hvor han kører? Han kunne i stedet tilbyde sin kapacitet i et område, der mangler biler eller bruge sin tilladelse til kørsel for trafikskaberne, når der ikke er taxikunder.

Ny taxilov er en lov, der favner de forandringer, der er i samfundet og som også påvirker taxibranchen. Derfor er vi nødt til at gribe mulighederne, huske på hvor længe det ikke har været særlig lukrativt at drive taxiforretning og så begynde på en frisk. Vi har selv et ansvar for at fylde den ny ramme ud og få en god forretning ud af den ny taxilov.

Trine Wollenberg
Direktør Dansk Taxi Råd

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

Ansvarshavende redaktør
Trine Wollenberg, Tlf.: 3877 7890

Redaktion
Christina Hammer - journalist, DJ
Tlf.: 3877 7890
Mail: ch@taxi.dk

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

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

Trykplag
1.822

Abonnement
Pris kr. 200 årlig (8 udgivelser)
Adresseændring o.lign. ring venligst
tlf. 3877 7890.
Officielt medlemsblad for
Dansk Taxi Råd

Medlem af:



DANSK TAXI RÅD

Valhøjs Allé 126
2610 Rødovre
Tlf.: 3877 7890, Fax: 3871 7891
Mail: dtr@taxi.dk
Mandag-fredag kl. 9-15

Formand
John Lindbom

Direktør
Trine Wollenberg, mobil: 2222 2205

Konference om ny taxilov

Transportøkonomisk Forening (TØF), Kollektiv Trafik Forum og Dansk Taxi Råd inviterer til temakonference:

Den nye taxilov og fremtidens erhvervsmæssige personbefordring.

Konferencen finder sted torsdag den 14. september kl. 9.00-13.30 hos Deloitte Consulting, Weidekampsgade 6, 2300 København S.

Den kommende revision af taxiloven er en milepæl i fornyelsen af persontransporten. Loven vil give nye muligheder for produkt- og forretningsudvikling i taxibranchen, men fastholder den grundlæggende regulering. Samtidig banker ny teknologi på døren, og transportvanerne ser ud til at være markant under forandring. Konferencen er tænkt til inspiration med fokus på fremtidens muligheder for taxierhvervet og for hele persontransportsektoren.



PROGRAM

9.00 Registrering og morgenkaffe

9.30 Velkomst v/ dagens ordstyrer Morten Brønnum Andersen, medlem af TØF's bestyrelse

Ny taxilov – muligheder og udfordringer for nye og gamle aktører

9.35 Gennemgang af ny taxilov v/ Trine Wollenberg, direktør Dansk Taxi Råd og Per Henriksen, chefkonsulent i DI Transport

10.00 Muligheder ved ny lov set med taxierhvervets briller v/ Carsten Aastrup, direktør, Dantaxi 4x48

10.20 Muligheder ved ny lov set med busbranchens og udkantens briller v/ Vagn Nymand Andersen, direktør, Nymand A/S

10.40 Pause

Fremtidens personbefordring

11.00 Den fjerde Industrielle revolutions betydning for fremtidens personbefordring v/ Sune Wæsel, public affairs director, GRACE

11.30 Udnyt de digitale muligheder til at sætte kunden i fokus - oplægsholder følger

12.00 Den samlede rejse v/ Michael Aagaard, afdelingsleder, Sydtrafik

12.30 Taxibranchen i den selvkværende fremtid v/Morten Hvid Pedersen, director, Deloitte Consulting

12.55 Afslutning v/ Morten Brønnum Andersen Herefter en let frokost

Tilmelding via TØF's hjemmeside www.toef.dk

Skattecentraler i drift

De første svenske "redovisningscentral" er nu sat i drift i Sverige. Fremadrettet skal samtlige taxier i Sverige sende taximeteroplysninger videre til en server i taxiselskabet, som skattemyndighederne har adgang til. Det svenske taxiforbund har arbejdet på dette tiltag i 15 år i forsøget på at hjælpe de seriøse taxivirksomheder i Sverige og glæder sig derfor over, at omsætningsrapporteringen nu endelig er i gang.

"Vi er glade for, at loven er trådt i kraft. Vi vil gerne værne om de seriøse selskaber i det svenske taxierhverv. Indførelsen af "redovisningscentralerne" giver mulighed for, at beskatning og konkurrence kan ske på lige vilkår", siger Claudio Skubla, direktør i det svenske taxiforbund.

I Danmark sad Kaare Frogne klar den 1. maj og ventede ved skærmene på idriftsættelsen af disse skattekontrolcentraler, men spændingen udeblev for direktøren fra Frogne A/S, der har et

stort marked for trafikdirigeringsanlæg i Sverige.

"Der skete ingenting. Det kom i gang, men de biler, som vi har udstyr i, kommer først på hen over efteråret, så vi kunne ikke mærke den store forskel. Men senest i maj 2018 skal alle være på", forklarer Kaare Frogne, som også har spillet ind med viden til de danske politikere i forhold til bestemmelserne om skattekontrol i en ny dansk taxilov.

"Politikerne har været meget inspireret af den svenske model med "redovisningscentraler". Jeg håber for taxibranchen, at det også bliver indført i Danmark. Det ville være godt, fordi det giver et jævnt og lige marked, og ingen er tvivl om, at der bliver konkurreret på lige vilkår og ikke på skattebetaling", siger Kaare Frogne.

I Sverige er det Transportstyrelsen, der har ansvaret for at registrere skattekontrolcentralerne, mens certificeringen er overladt til et privat firma. Indtil videre er kun en central godkendt, men flere ansøgninger er under behandling i øjeblikket. Af samme grund fortsætter skattemyndighederne med rutinekontroller af taxiselskaberne, indtil teknikken og procedureerne omkring de nye centraler er helt på plads frem mod maj næste år.



DTL: Tillad taxier i busbaner

Da Venstres transportordfører Kristian Pihl Lorentzen var vært ved en transportpolitisk konference på Christiansborg leverede direktør i DTL, Erik Østergaard et budskab om, at busbanerne skal åbnes for taxierne i København og henviste blandt andet til London, hvor de to transportformer fungerer side om side i samme baner.

”Det er oplagt at lade taxierne køre i busbanerne”, sagde Erik Østergaard.

I København var taxikørsel i busbanerne et omdiskuteret emne i sidste valgkamp, hvor der tegnede sig et flertal for en forsøgsordning med taxikørsel i busbaner, men efter valget var der ikke længere flertal for ordningen. I 2014 var der udsigt til, at Frederiksberg kommune ville tillade en forsøgsordning med taxier i busbanen, men ordningen fik ikke den nødvendige myndighedsgodkendelse af politiet. Det får dog ikke Dansk Taxi Råd til at droppe sin indsats for taxier i de københavnske busbaner, som man vil tage op igen i forbindelse med det kommende kommunalvalg.

”Vi respekterer selvfølgelig politiets afgørelse, men taxikørsel i busbaner virker ganske uproblematisk i en lang række europæiske storbyer, og vi vil jo tilmed kun have en forsøgsordning i udvalgte busbaner, hvor der ikke er trafikikkerhedsmæssige komplikationer. Jeg håber derfor, at både politikerne og politiet vil se på en forsøgsordning med friske øjne igen”, siger Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd.



PC G4 - kompromisløst effektivitet!

- * Nyeste teknologi i hardware og software
- * Wi-Fi ombord med superhurtigt 4G
- * Meget brugervenligt
- * Forenkler dine rutiner



med 3G/4G Wi-Fi router



HALDA

–Teknologi med tradition og fremtidsstærkende!

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, Herring Taxa, Ikast Taxa, Varde Taxa, Taxa Fyn, Hreyfill Taxi.

Taxi til fremtiden



Markedet for offentlig kørsel udvides

Problematisk at ny taxilov vil tillade flere aktører i kampen om den offentlige kørsel, da det kan underminere grundlaget for taxiforretninger i landdistrikterne

Den helt store knast i forslaget til ny taxilov, der for nylig har været i høring, er udvidelsen af markedet for offentlig kørsel. Det mener Dansk Taxi Råd, der i sit høringssvar er skeptiske overfor denne udvidelse og peger på risikoen for at endnu flere landvognmandsforretninger vil bukke under.

I dag foregår den offentlige kørsel gennem trafikelskaberne, men med ny lov udvides markedet til fremadrettet også at gælde den kørsel, som kommunerne rent lovmæssigt er forpligtet til at udføre. Det vil sige, at kommunen gennem egne udbud kan lave kontrakter med vognmænd, der ikke anvender deres tilladelser til taxikørsel og derfor har færre udgifter, da bilerne ikke er udstyret som taxier.

”Man kan godt argumentere for, at kørslen sagtens kan foregå uden taxiud-

styr, men det er jo ikke videre hensigtsmæssigt, når lovarbejdet har fokuseret på netop at sikre taxierne i landdistrikterne, at man så stiller et forslag, der vil gøre livet endnu sværere for netop taxivognmænd på landet. Udvidelsen vil underminere grundlaget for at drive taxiforretning i landdistrikterne”, siger Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd, der peger på en rapport fra Deloitte, som netop viser krisen hos taxivognmænd på landet.

”Analysen dokumenterede, at omsætningstilbagegangen har været markant udenfor hovedstaden, hvor størstedelen af vognmændenes indtjeningsgrundlag er baseret på offentlige kørselsopgaver. Det grundlag risikerer man yderligere at udhule, hvis ændringen fastholdes, hvor vognmænd vil kunne bruge deres universaltilladelse til at byde ind på offentligt kommunalt lovbestemt kørsel

uden at skulle være tilsluttet et kørselskontor. Forslaget tager således ikke højde for, at en væsentlig del af grundlaget af taxiforretningen er beroende på offentlig kørsel og at denne kørsel indirekte understøtter taxierne lokalt”, lyder det i høringssvaret fra Dansk Taxi Råd.

To systemer i overgangsperioden

Den anden store knast i forslaget til ny taxilov er forslaget om at køre to forskellige systemer i overgangsperioden, således at gamle tilladelser kun kan køre under de nuværende bestillingskontorer og nye tilladelser kun kan køre under de ny kørselskontorer.

”Set i lyset af den struktur taxierhvervet er underlagt i dag, må det anses som en meget uhensigtsmæssig bestemmelse, idet et eksisterende taxi-

selskabs videre drift er afhængig af, at konvertering af tilladelse til taxikørsel og tilladelse til bestillingskontor, sker samtidig. Ligeledes er et nystartet kørselskontor begrænset, såfremt der ikke sker konvertering af taxitilladelser”, skriver Dansk Taxi Råd i høringssvaret og foreslår i stedet, at det i overgangsperioden frem til 2021, tillades, at et bestillingskontor kan indgå aftale med indehavere af universaltilladelser og et

kørselskontor kan indgå aftale med indehavere af taxitilladelser.

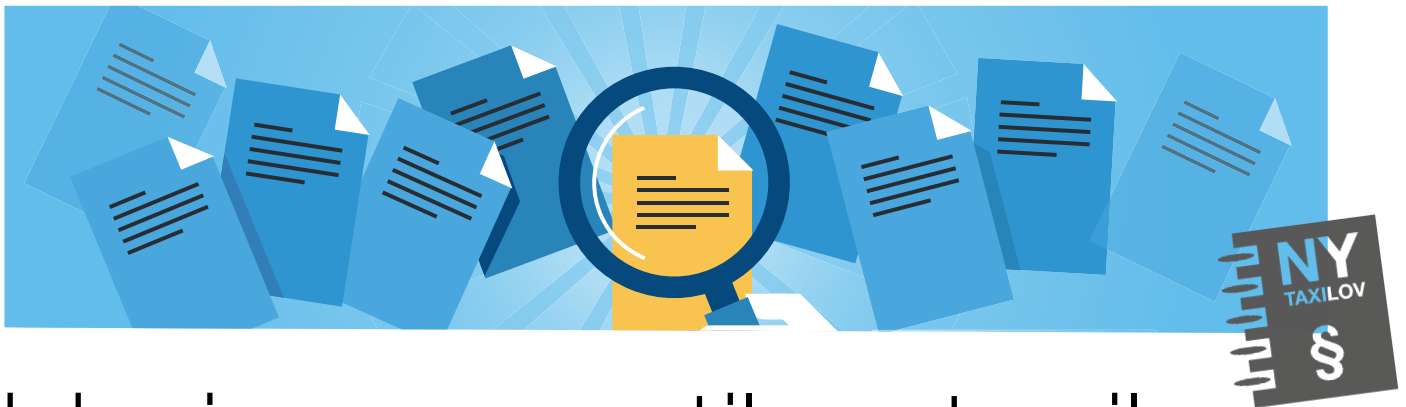
”Ved at mikse de to systemer sikrer man en smidig og fleksibel omstillingsproces, som man altså ikke får, hvis man fastholder at køre de to forskellige systemer sideløbende i overgangsfasen”, siger Trine Wollenberg, der i øvrigt generelt er tilfreds med udkastet til ny taxilov.

”De grundlæggende hjørneste, som lovforslaget er bygget op omkring, ud-

gør en både nødvendig og tiltrængt modernisering af taxibranchen og det er vores opfattelse, at den ny lov vil gøre det muligt at drive taxivirksomhed på langt mere fleksible og moderne vilkår, hvilket længe har været et ønske fra branchens side”, siger Trine Wollenberg.

Tekst: Christina Hammer

Foto: Scanpix



Høringssvar til ny taxilov

Dansk Taxi Råd skal ved nærværende fremkomme med vores bemærkninger til forslag vedr. ændring af lov om taxikørsel.

Vi skal indledningsvis anføre, at Dansk Taxi Råd kan tilslutte sig hovedformålene i lovforslaget, der er en udmøntning af en aftale om modernisering af taxiloven, som Regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti indgik den 9. februar 2017.

Dansk Taxi Råd mener, at de grundlæggende hjørneste, som lovforslaget er bygget op omkring, udgør en både nødvendig og tiltrængt modernisering af taxibranchens rammevilkår. Det er Dansk Taxi Råds vurdering, at den nye lovgivning vil gøre det muligt at drive en taxivirksomhed på langt mere fleksible og moderne vilkår end i dag, hvilket også vil komme kunderne til gode.

Dansk Taxi Råd har dog bemærkninger til enkelte af bestemmelserne i lovforslaget, som vi mener er vigtige at få med i det endelige udkast. Disse bemærkninger følger nedenstående:

Bemærkninger:

§ 3:

Det er positivt, at man fastholder fokus

på professionel befordring med høj faglighed og kvalitet på chaufførsiden, men det er bekymrende, at lovforslaget ikke indeholder uddannelseskrav til tilladelsesindehaverne. Med udgangspunkt i erfaringerne fra Sverige og Holland er en af anbefalingerne i betænkning 1542, at kvalitative krav til vognmænd er utrolig vigtige, når man liberaliserer. Således kom der et omfattende efterreguleringsarbejde i Sverige med voksende krav til både chauffør og vognmænd. I Holland oplevede man, udover problemer med dårlig service, mange vognmandskonkurser blandt de mange enkeltmandsfirmaer, der pludselig opstod i kølvandet på liberaliseringen. Læren fra Holland og Sverige var, at man via kvalitetskrav skal sikre sig, at aktørerne har det fornødne kompetenceniveau og fagligheden til at drive en vognmandsforretning. Dansk Taxi Råd skal derfor anbefale, at vognmandskurset fastholdes.

§ 3, stk. 2, nr. 7:

I nugældende taxilov er kapitalkravet kr. 50.000 for den første tilladelse og kr. 25.000 for hver yderligere tilladelse. Vi skal ved nærværende foreslå, at niveauet for kapitalkravet fastholdes. Det skal i den forbindelse bemærkes, at nu-

gældende krav er fastlagt for 20 år siden uden indeksering.

§ 4, stk. 1, nr. 1:

Definitionen af offentlig kørsel er en udvidelse i forhold til nugældende lov, hvor der anvendes begrebet kørsel for trafikselskab. Når man udvider definitionen af kørsel for offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i lov, understøtter det som udgangspunkt lovens intentioner om, at tilladelserne skal kunne benyttes mere fleksibelt. Dansk Taxi Råd er dog skeptiske over for dette forslag, da udvidelsen yderligere vil underminere grundlaget for at drive en taxiforretning i landdistrikterne, hvilket også strider imod lovens intentioner om at sikre bedre vilkår for taxidækning i landdistrikterne.

Deloitte udarbejdede i 2015 en rapport over økonomien i taxibranchen, der viste at tæt på halvdelen af alle taxiforretninger ikke har omsætning til at betale den overenskomstsmæssige minimumsløn i timen. Analysen dokumenterede, at omsætningstilbagegangen har været markant udenfor hovedstaden, hvor størstedelen af vognmændenes indtjeningsgrundlag er baseret på offentlige kørselsopgaver. Det grundlag risikerer man yderligere at udhule,



hvis ændringen fastholdes, hvor vognmænd vil kunne bruge deres universal-tilladelse til at byde ind på offentligt kommunalt lovbestemt kørsel uden at skulle være tilsluttet et kørselskontor. Forslaget tager således ikke højde for, at en væsentlig del af grundlaget af taxiforretningen er beroende på offentlig kørsel og at denne kørsel indirekte understøtter taxierne lokalt.

§ 6:

Landdistrikter bliver i dag defineret på mange forskellige måder afhængigt af den konkrete kontekst. Vi anbefaler, at landdistrikter i denne sammenhæng bliver defineret striks og skal anbefale en klarere definition af, hvad der betragtes som landdistrikt.

Med henblik på at løbende at evaluere, hvordan de nye rammebetingelser på taxiområdet understøtter taxidækningen i landdistrikterne, vil Dansk Taxi Råd anbefale at der nedsættes en arbejdsgruppe frem mod den første evaluering af loven. Arbejdsgruppen bør få til opgave at monitorere udviklingen i landdistrikterne, og komme med input til initiativer, der kan understøtte en bedre taxidækning i landdistrikterne, hvis det viser sig nødvendigt.

§ 7:

Det bør afklares, hvordan sprogkrav til chauffører håndhæves i godkendelsesfasen, idet det må forventes, at også private kursusudbydere vil komme på markedet og udbyde chaufføruddannelsen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at det er vigtigt, at chaufførerne har gode sproglige færdigheder med henblik på at sikre en god service fra chauffører til kunder.

§ 12, stk. 1, nr. 1 b):

Tilbagekaldelse af en tilladelse på grundlag af overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om hastighed og kørekort, synes at være en betydelig skærpelse set i lyset af, at overtrædelsen også er straffebestemt i færdselsloven. Det skal anbefales, at bestemmelsen udgår af taxiloven.

§ 14, stk. 1, nr. 3):

Overholdelse af arbejdsmiljølovens regler er et arbejdsgiveransvar. Det synes derfor ikke rimeligt, at en chauffør kan få tilbagekaldt sit chaufførkort på grund af manglende overholdelse af arbejdsmiljølovens regler.

§ 20:

Kørselskontorerne pålægges at opbe-

vare en række personfølsomme data. Det bør i den forbindelse afklares, hvorvidt dette er foreneligt med den nye persondataforordning. Vi anbefaler derfor, at dette spørgsmål afklares og beskrives i lovbemærkningerne.

§ 20, stk. 2:

Teoretisk set er det formålstjenligt, at kørselskontorerne skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål. Det er dog alligevel betænkeligt at pålægge et sådant krav overfor kørselskontorerne via taxiloven, idet kravet ikke gælder for øvrige virksomheder, som kørselskontorerne kan være i konkurrence med. Dertil kommer, at kravet er alt for uklart defineret og hermed er det usikkert, hvilke omkostninger, der er forbundet med kravet. Dansk Taxi Råd skal derfor anbefale, at kravet udgår af loven.

§ 20, stk. 8:

Dansk Taxi Råd skal anbefale, at kravet om ansvar for erhvervsansvarsforsikring udgår, alternativt at kørselskontoret skal tegne en fælles ansvarsforsikring for alle biler.

§ 21:

Det fremgår af bemærkningerne, at indførelse af prisloft er for at sikre forbrugeren. Dette formål støtter vi. Det er i den forbindelse vigtigt, at prisloftet fastsættes med stor rummelighed i forhold til markedet, således at der gives plads til konkurrence og udvikling af nye taxiprodukter for det enkelte taxiselskab. Der skal i forbindelse med fastsættelse af prisloftet gøres opmærksom på, at der i dag opereres med takster for biler til 4 passagerer og storvognstakster.

Det bør ligeledes fremgå, hvordan prisloftet indekseres.

§ 21, stk. 3:

Det fremgår af bemærkningerne, at et kørselskontor kan ændre sine takster kvartalsvis eller sjældnere. Vi skal anbefale, at ændringer i taksterne og frekvensen herfor må være op til kørselskontoret, så længe man blot overholder det nationale prisloft. Dette for at sikre, at kørselskontoret har frihedsgrader til at konkurrere og tilpasse sig markedet fleksibelt og hurtigt.

§ 27:

I praksis vil et opslag om kørselskontorets takster være indvendigt i køretøjet, men synligt udvendigt.

§ 43, stk. 3 og stk. 4:

Det fremgår af lovudkastet, at en indehaver af en tilladelse udstedt efter nugældende taxilov ikke kan indgå aftale med et kørselskontor. Ligeledes kan et bestillingskontor ikke indgå aftale med en indehaver af en universaltiladelse. Set i lyset af den struktur taxierhvervet er underlagt i dag, må det anses som en meget u hensigtsmæssig bestemmelse, idet et eksisterende taxiselskabs videre drift er afhængig af, at konvertering af tilladelse til taxikørsel og tilladelse til bestillingskontor, sker samtidig. Ligeledes er et nystartet kørselskontor begrænset, såfremt der ikke sker konvertering af taxitilladelser.

Det skal derfor foreslås, at der i overgangsperioden frem til 2021, tillades, at et bestillingskontor kan indgå aftale med indehavere af universaltiladelser og et kørselskontor kan indgå aftale med indehavere af taxitilladelser.

§ 44:

Såfremt tilladelsen udstedes til et selskab, bør det være muligt, at selskabet kan have flere ejere. Dette for at sikre muligheden for et generationsskifte i en familie.

Andet:

Det bør afklares, evt. på bekendtgørelsesniveau, hvorvidt førerkort udstedt efter nugældende taxilov giver adgang til et chaufførkort uden opfyldelse af kursuskrav. Herunder bør der skeles til den erfaring som chaufføren har med erhvervmæssig personbefordring. Det bør ligeledes afklares, hvordan reglerne for taxiholdepladser reguleres fremadrettet, således at det sikres, at der fortsat er taxiholdepladser til rådighed i de forskellige byer.

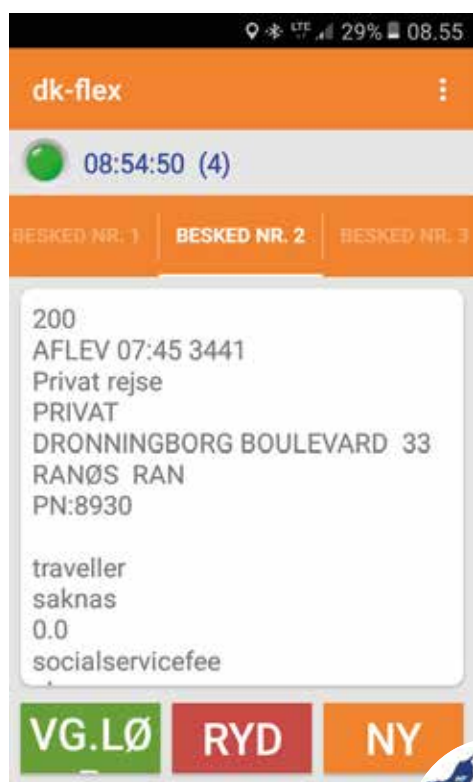
Der skal ligeledes opfordres til, at der kommer en afklaring af den skatte- og afgiftsmæssige status på alle elementer reguleret under taxiloven. Herunder bør det afklares om momsfrigtagelsen for taxikørsel opretholdes både hvad angår drift af tilladelsen og drift af kørselskontor, herunder den afgiftsmæssige status såfremt et kørselskontor udliciterer indsamling og opbevaring af data til tredjepart.

Giver nærværende anledning til spørgsmål, står vi naturligvis til rådighed.

Tekst: Trine Wollenberg,
direktør i Dansk Taxi Råd

dk-flex

VEJEN TIL MERE ARBEJDE



dk-flex app er et kommunikations program der gør det nemt for dig at køre for de regionale trafikselskaber. Det eneste du behøver er en android telefon og med en nem installation er du igang.

dk-flex app virker hos alle 6 danske regionale trafikselskaber.

dk-flex Android app'en er super brugervenlig, hvor du er igang efter få sekunder.....

dk-flex Android app'en koster 495,-kr. i oprettelse og 100,- kr. pr måned. Der faktureres kvartalsvist. De oplyste priser er excl moms.

dk-flex benytter GPRS på din telefon, hvor den får forbindelse til vor server som sender og modtager informationer om dit drifts vognløb. Integration er lavet med den nyeste AMQ protokol som databærer.



Integreret navigation og hurtig opkaldsfunktion til kunde.
Et nyt arbejdsredskab, som kan hjælpe dig til mere arbejde.
Kontakt os, hvis du har brug for mere information og kom hurtigt igang.

Dk-flex

Søren Brix · Telefon 3038 2500 · www.dk-flex.dk

Minister blev tvunget til at gennemføre taxilov

Ole Birk Olesen satsede på at omvende Socialdemokraterne og få en Uber-venlig taxilov gennemført, men manøveren mislykkedes

Vi er i januar 2017. Forligskredsen bag taxiforhandlingerne mødes for anden gang. Transportminister Ole Birk Olesen, Liberal Alliance, har i december 2016 fremlagt sit eget forslag til en ny taxilov. I ministeriet ligger der allerede en aftale, som forgængeren Hans Christian Schmidt, Venstre, har fundet politisk flertal for. Aftalen giver ingen plads til Ubers forretningsmodel i Danmark. Derfor går Ole Birk Olesen sine egne veje med et forslag, der vil give Uber plads på det danske taximarked.

”På andet forhandlingsmøde kom Socialdemokraterne og DF med den melding, at de ville stille et beslutningsforslag uden om regeringen og så stod jeg der”, siger Ole Birk Olesen.

Der er langt til vinterens kulde på det nu solkyssede Bornholm. Langt fra den anspændte stemning i begyndelsen af året til Folkemødets løsslupne humør her først på sommeren, hvor Ole Birk Olesen giver et sjældent og til tider næsten smertefuldt indblik i de politiske kampe, der udspillede sig i forbindelse med taxiforhandlingerne. Selv om der er gået det meste af et halvt år og den klamme vinterkulde er erstattet af sommerkådt solskinsvejr, så fornemmer

man så tydeligt på ministeren, at nok er tiden gået, men såret er ingenlunde lægt.

Taxiloven gør ondt på Ole Birk Olesen. Så ondt at han ikke kan få sig selv til at fejre, at han faktisk er en af de få, der er kommet igennem med en ændring af loven.

”Det er ikke min lov. Det er ikke min fortjeneste. Jeg er glad for det, der er kommet igennem, men det var Hans Christian Schmidt, der etablerede flertallet for den lov”, siger Ole Birk Olesen.

Pres på S

Da Ole Birk Olesen overtager transportministeriet den 27. november 2016 er situationen den, at Hans Christian Schmidt har et møde i sin kalender dagen efter den 28. november. Her skal taxaftalen, som forligskredsen har arbejdet på hen over efteråret, lukkes. Men både kalender og kontor bliver ryddet dagen før mødet og den ny liberale minister tager plads i Transportministeriets førerhus.

”Ministeriet havde to modeller, der begge liberaliserede erhvervet. Den ene havde plads til Uber, mens den anden udelukkede Uber. Hans Christian Schmidt kunne ikke opnå flertal for Ubermodellen på grund af Dansk Folkeparti.

Embedsmænd er gode til at betjene og aflure. De kunne se ind i min sjæl og her var en minister, som forstod noget, de selv havde ment længe. Jeg kunne blandt andet se nogle muligheder med en ny og moderne skattekontrol og plads til Uber. Derfor prøvede jeg, men der var ikke flertal”, forklarer Ole Birk Olesen.

Han håbede, at Socialdemokraternes magtfulde mand Henrik Sass Larsen, der havde talt positivt for Uber, ville kunne ændre partiets hidtidige holdning og så at sige banke transportordfører Rasmus Prehn på plads, så mandaterne kunne bruges til at sikre en Uber-venlig ny dansk taxilov.

”Jeg vidste godt, at Dansk Folkeparti var stålsatte, men jeg håbede på, at Socialdemokraterne var bange for at blive set som maskinstormere og havde nogle unge vælgere, der godt kunne lide Uber. Derfor prøvede jeg at presse Socialdemokraterne offentligt ved at gå ud med mit forslag, så de blev nødt til at gå ud og afvise eller som jeg havde håbet, at de ville have lyst til at være med og havde sagt ja”, siger Ole Birk Olesen.

Dårligt forhold til DF

”Jeg havde gjort meget ud af at tage tre hensyn. Det var primært skattebetaling,



trafiksikkerhed og forbrugerbeskyttelse. En dagsorden som Socialdemokraterne kunne være med i, men sammen med Dansk Folkeparti viste de sig meget faste i kødet om, at den moderne skattekontrol ikke duede. Socialdemokraterne beskyttede deres etablerede interesser i 3F og Dansk Folkeparti – ja, de havde et godt øje til nogle mindre taxivognmænd og jeg spekulerede da på, om det var fordi, de ville beskytte vennerne, at de sagde nej”, fortæller Ole Birk Olesen.

På spørgsmålet om hvorvidt han fortryder forløbet, tænker han kortvarigt.

”Jeg har al mulig grund til at fortryde, at jeg stillede det forslag, for taxiforhandlingerne er også dét, der grundlagde mit dårlige forhold til Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti, fordi jeg vovede at stille et forslag, som han ikke var enig i”.

”Jeg var modig, men de politiske kommentatorer sætter en regel om, at regeringer, der ikke får deres egne ting igennem, er en fiasko. Jeg synes, det er i orden at sige, hvad man vil gøre, hvis man har 90 mandater og så ellers gøre det, der er flertal for. Pressen påvirker den politiske proces meget negativt. Da jeg var med i Venstre Ungdom synes jeg, at Uffe Ellemann Jensen var en helt. Det

var under fodnotepolitikken og han fik aldrig noget igennem. Men jeg synes stadig, at han var fantastisk, fordi han kæmpede for det, han troede på. Sådan vil jeg gerne være. Jeg vil gøre det, jeg tror på og nogle gange risikere mit politiske liv – dog med måde. Man skal heller ikke kaste sig ud fra klippen, men gerne tage en chance, hvis man ser en mulighed”, reflekterer Ole Birk Olesen.

Bare et fjols

Han dvæler stadig ved, at taxisagen kunne have været dårlig for Socialdemokraterne, hvis spillet bare havde fasket sig.

”Men de fik vendt historien og spillede ind til medierne om, at ministeren var et fjols og at han ikke kunne komme igennem med sin lov. Der var ingen substans, bare en minister, der ville noget, men ikke kunne”, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

”Men vi kom da et stykke med den ny taxilov. Vi så ind i en dybt planøkonomisk politik og nu har vi fået en mere moderne lov. Vi nåede bare ikke det sidste stykke, som jeg gerne havde set det. Men det er altså ikke min fortjeneste”, konkluderer Ole Birk Olesen endnu engang i en af årets varmeste stole på

Folkemødet, hvor han sidder overfor Per Helge Sørensen, bedre kendt bare som Per Helge, der optræder med det sydende satiriske show ”Djøl med Løg(n) om politik i kulisserne i bedste ”Javel, Hr. minister” stil.

Den komiske historiefortæller har fået en mere end forventet ærlig minister i stolen og her er hverken hele løgne, halve sandheder, spin eller sjælløse akademikere, som er Per Helges foretrukne portefølje. Alligevel lukker han showet, så teltdugen letter af latter:

”Det er smukt med en minister, der ikke tager æren for noget, han blev tvunget til at gennemføre”.

Tekst: Christina Hammer

Foto: Scanpix





Inger Therkildsen bliver det første kvindelig bestyrelsesmedlem i Dansk Taxi Råd og hun vil kæmpe for samling og en stærk brancheorganisation

Der skal være nogen, der tænker med hjertet

Hvis ikke man bryder sig om sandheden, som Inger Therkildsen oplever den eller er vild med svesken på disken, så lad være med at læse videre. For Inger Therkildsen er om nogen svesken på disken. Hun pakker ikke tingene ind eller putter med følelserne. Hun siger tingene som hun ser dem, når hun ser dem og som hun føler dem, når hun føler dem. Forrykt fruentimmer med følelserne uden på tøjet – forkert. Hos Inger banker hjertet, men hjernen er også i konstante omdrejninger og hun er behård business med en merkonom i økonomi og regnskab og sit eget taxiselskab med seks biler i Kalø på Djursland.

Som 21-årig kom hun ind i branchen og som 49-årig træder hun nu som den første kvinde nogensinde ind i Dansk Taxi Råds bestyrelse. Hun håber på et godt ægteskab, men man ved jo aldrig. Det kan både blive godt og skidt – som hendes egne ægteskaber.

”Det var et godt og et skidt ægteskab, der bragte mig ind i taxibranchen. Jeg overtog taxierne efter min svigerfar. Jeg fik en ny mand, men jeg beholdt taxierne”, siger hun og griner højt for derefter at sende blikket på langfart og tænke sig godt om, da jeg ønsker hende tillykke med valgte og spørger, hvad hun vil bruge sejren til.

”Samle branchen – som formålet var med dannelsen af DTR i 2003. Dem, der råbte højest dengang om samling, er de samme, der er begyndt at sprede nu. De større byer har så travlt med, at de kan klare det hele selv. Alle kan klare sig selv, men kan alle også undvære hinanden?

Hvis vi bliver splittet for alle vinde, så bliver vi ikke taget seriøst af politikerne og så tromler de hen over os. Nogle tror, at de kan bygge tårnet oppefra, men alle kan blive kransekagefigur. Bedriften består i at bygge nedefra, så der er plads til alle. Så langt er vi jo altså heller ikke fra hinanden. Når man bare siger nej og nej og nej, så er det jo fordi man er uforstående og det skal vi har rettet op på, så vi bedre forstår hinanden. Jeg står for sammenhold og en stærk forening, der kan levere de værdier og ydelser, som branchen har brug for. Vi skal have et blad, et nyhedsbrev, juridisk bistand, en telefondame, der kan svare, når vi ringer. Jeg er meget imod, at vi skærer den ene gren af efter den anden. Til sidst står kun stammen tilbage og hvad skal jeg bruge den til andet end at brænde den af. Hvis det er måden at drive organisation på, så synes jeg bare, vi skal lukke med det samme”, siger Inger Therkildsen med den lavmælte passion, der er hendes signatur.

Mine kolleger græder

Inger råber ikke ret højt, men til gengæld er man ikke ét sekund i tvivl om, at hun mener hvert et lavmælt ord, hun siger.

Du bliver den første kvinde i Dansk Taxi Råds bestyrelse – gør kønnet nogen forskel?

”Mænd tænker kun med hjernen. Jeg kan også godt lide at bruge hjertet. Det er meget følsomt, når snakken falder på første januar næste år. Jeg har mange kolleger, der bliver kede af det. De græder ligefrem. Det er en stor livsstilsændring for dem og derfor er det meget fø-

lelsesladet. Der er mænd altså bare mere hård business og der kan jeg nok tilføre en lidt anden tankegang".

Nu har vi lige haft generalforsamling. Hvordan måler du temperaturen i Dansk Taxi Råd lige nu?

"DTR skal kæmpe for at holde sammen på sig selv. Egoismen skal lægges på hyl- den. Det nytter ikke at sidde i sin egen lille niche og kræve".

Hvorfor står det så sløjt til?

"Egoismen igen. Man vil ikke det, der ikke gavner en selv. Vi kan selv betale for det ene og det andet, men man kan ikke betale mere i kontingent. Det hænger da ikke sammen.

Står patienten til at redde og hvad er ku- ren?

"At vi kommer til lommerne og beta- ler hvad det koster at drive en organisa- tion med indflydelse. Og så skal vi vise interesse for sammenholdet. Vi skal ville det!"

I baglås over fremtiden

Sig datoen den 1. januar 2018 til enhver vognmand og de gyser lidt af frygt, men hvordan ser Inger Therkildsen på frem- tiden?

"Mange kolleger har en alder, hvor de går lidt i baglås over udsigten til en ny lov. Taxiloven er isoleret set verdens bedste og jeg tror stormen kommer på politikkerne, når folk opdager, hvordan taximarkedet bliver i fremtiden – at vi kan sige nej til at køre ud bestemte steder eller på bestemte tidspunkter. Frygten er da at der er taxier i de fem største byer og ellers ikke".

Din egen vognmandsforretning – hvordan ser den ud efter 1. januar 2018?

"Jeg ved, at jeg ikke længere kan køre op og handle ind, fordi jeg så skal stå til

ansvar for, at jeg måske ikke ville køre langt for en kort tur eller på et dumt tidspunkt. Kunderne vil ikke kunne for- stå det og så skal jeg stå og forklare dem det – at jeg gerne ville prøve at holde en nytårsfest eller være sammen med min familie i højtiden. Det holder jeg ikke til. Inger får måske nok en bedre taxiforret- ning, men mennesket Inger får det altså dårligere."

Usund kultur

Du har mange år på bagen i branchen – har du aldrig overvejet noget andet?

"Jeg kan egentlig godt lide, at det går op ad bakke – udfordringen i at se om ikke, man kan få det til at rulle igen. Det ville være for nemt at gå sin vej. Det er jo det, jeg tordner imod – at man bare går sin vej, hvis ikke man får sin vilje. Det er ødelæggende og sådan vil jeg ikke være. Men jeg har da overvejet at forlade branchen. Da de snød os i Odense sidste år med afstemningen og jeg ikke kom i bestyrelsen. Det ramte mit hjerte. Det gjorde rigtig ondt på mange af os. Inden jeg tog afsted til Vejle i år sagde min mand, at han stod klar til at gribe mig, hvis de snød mig igen. Det gjorde de ikke. Så havde der heller ikke været mere at bygge på".

Hvorfor er du blevet?

"Fordi jeg vil have stoppet den usunde kultur ellers har vi ingen brancheorga- nisation og så har branchen ingen god fremtid i udsigt."

Grib bolden

Hvad er det bedste ved taxibranchen?

"Det har været hele mit liv at køre taxi. Det har betydet alt for mig. Jeg bliver da også ked af, at vi aldrig har formået at stå sammen og derfor heller ikke har

fået som fortjent. Der er simpelthen for mange sure gamle mænd, der ikke kan se ud over egen næsetip og det ødelægger så meget. Jeg plejer at sige, at jeg er ligeglad med, hvad der står på siden af din bil. For der står det samme på alle biler – M for menneske. Vi er alle mennesker".

Det lød faktisk lidt som det værste ved ta- xibranchen?

"Nej, det værste er, at vi ikke griber bol- den, når den bliver kastet. Så lukker Uber og hvad sker der så? Ser vi ordentlige ud, vasker vi bilen, tager de pæne sko på, sti- ger ud og spørger kunden: Hvad kan jeg gøre for dig? Nej, så finder vi bare noget nyt, vi kan brokke os over. Så let dig dog og gå folk i møde".

Sidder vi her i Vejle igen om et år igen? Eksisterer DTR og hvordan ser det så ud?

"DTR eksisterer, hvis medlemmerne er med på det. Jeg tror, vi må prøve at sælge os selv bedre, så færre finder det i orden at køre på frihjul. Jeg tror også vi må erkende, at nogle har mere brug for hjælp end andre og derfor skal man måske have forskellige måder at være medlem på, så man kan købe forskel- lige ydelser alt efter behov. Men jeg tror ikke på, at den politiske boble, der nu er tilbage i DTR, er nok til at basere en or- ganisation på. Den boble kan ikke samle branchen. Der skal mere til for at folk holder op med at køre på frihjul. Vi skal udvikle organisationen, så de ikke kan undvære at være med. Det er opgaven. Det er ikke nogen nem opgave, men jeg kan jo godt lide at det går op ad bakke, så jeg tror på det. Spørg mig hvordan det går næste år".

Tekst: Christina Hammer



Taxavognmand

– det er nu, du skal slå til...



SPAR OP TIL
50.000 kr.



Vi sælger 20 stk. Volkswagen Caravelle, alle er et halvt år gamle og har kørt under 20.000 km.

Vælg mellem lange 150 HK DSG Comfortline med 3-zone klima, oliefyr, bakkamera og meget mere (16 stk.) eller korte 204 HK DSG med tilsvarende udstyr (4 stk.).

Find din favorit på:

www.volkswagen-viborg.dk/Brugte-biler/

- og ring og få en snak med Peter Møller Jacobsen på tlf. 89292052 eller mail pmj@soelvsten.dk

Volkswagen Viborg.

Falkevej 21-23, 8800 Viborg Tlf. 86 62 46 00
www.volkswagen-viborg.dk



Ny lov bremser bilsalg

Markedet for taxier er åbnet fuldstændigt op efter afskaffelsen af frikørselsordningen, men lovændringerne får vognmændene til at tøve

Med forbedrede garantibestemmelser og en pris på 200.000 kroner for en ny bil med alt i udstyr forsøger KIA at brække døren til taximarkedet op. Toyota satser på, at miljøvinklen kan vinde vognmandshjerner og tilbyder fire forskellige modeller med operationel leasing, så vognmanden kender sin udgift i fremtiden. Skoda Superb har vundet en plads på markedet og den forsøger de at fastholde og midt i det hele står Mercedes, der i årevis har været vognmændenes foretrukne valg. Med en markedsandel over de 80 procent i København ligger den tyske stjernebil, da også godt til i kapløbet om vognmændenes gunst og ikke mindst pengepung. Men det er hårde tider for en bilsælger. Det erkender salgsschefen hos Mercedes i København.

”De seneste tre år har været en stor udfordring. Først kom afskaffelsen af frikørselsordningen, som kastede vognmændene ud i spekulationer omkring hvilke biler, de skulle satse på i fremtiden. Nu er det så ny taxilov, der ligesom skaber et vakuum i branchen. Vognmændene tør simpelthen ikke købe nye biler, fordi de ikke aner, om de er købt eller solgt efter den 1. januar næste år”, forklarer Dennis Huban.

Vil have tryghed

Mercedes arbejder lige nu med en model for operationel leasing for netop at give vognmændene sikkerhed i brugssperioden og bagefter står Mercedes så på mål for bilens restværdi.

”De higer efter sikkerhed og det kan de få, hvis de kan aflevere en bil og sige

tak for lån, når kontrakten udløber, så det arbejder vi på”, siger Dennis Huban, der godt kan huske dengang, der skulle en Mercedes til for at få en god chauffør i bilen.

”De tider er for længst forbi. Der er så stor usikkerhed og alt står i stampe. Branchen har forandret sig meget og der kommer til at ske endnu mere de kommende år. Når vognmændene ikke kender konsekvenserne, så tør de ikke investere. Når mange af dem så samtidig er i en forholdsvis høj alder, så er de måske ikke så fristet til at lægge om og derfor afventer de lige situationen for at se, om de skal blive ved eller stoppe”, siger Dennis Huban.

Nyt fra KIA og Toyota

Hos KIA anerkender man brandværdien hos Mercedes, men Flemming Aagaard, salgskonsulent hos Car Special KIA Ishøj, mærker også en opblødning i markedet og erklærer, at KIA er klar til at erobre København.

”Vognmændene er lidt splittet. De har en vane med at købe Mercedes, men kan jo godt se, at med en KIA Optima er det næsten halv pris. I sidste ende handler det om kroner og ører og et godt produkt. Det kan vi levere og til den rette pris. Derfor tror jeg også på, at vi kan tage København”, siger Flemming Aagaard.

Hos Toyota har man det seneste halve år kørt en kampagne for hybridbiler, som er Toyotas bud på den helt rigtige taxi. Fire forskellige modeller møder vognmændenes forskellige krav til arbejdsredskabet og her er det specielt

den operationelle leasing, der trækker.

”Rav4 er mere eftertragtet end vi lige havde troet. Det er den lave leasingydelse og den økonomiske sikkerhed som operationel leasing giver”, forklarer Serhat Tas, der er ansvarlig for taxiprojektet hos Toyota Danmark.

”I første omgang var vognmændene lidt skeptiske, men når de så får kigget lidt nærmere på bilerne, så bliver de positivt overrasket. De er meget tiltrukket af, at der er reservehjulsplads i Rav4 – det kan godt blive afgørende”, siger Serhat Tas, der har fået mange spørgsmål om værkstedernes åbningstider og mulighederne for hurtig reparation.

”Havde vi 2000 biler kørende som Mercedes, så holdt vi også natåbent. Det kræver noget volumen at tilbyde døgnservice. Vi er klar over, at det er et stort ønske hos vognmændene og vi har givet taxierne en prioriteret status i vores system, så de kommer på liften først og får stillet en diagnose, men der skal altså nogle flere biler til, før det kan løbe rundt med døgnservice. Men jeg tror det kommer for der er ved at ske noget i branchen, hvor traditionerne og kulturen ændres, og så kan vi sælge biler”, siger Serhat Tas.

Velkendt værdi i Skoda

Hos Skoda har man efterhånden fået sig etableret som et velkendt og pålideligt brand i taxibranchen og her imødeser man konkurrencen med ro.

”Det er et krævende marked og man skal kunne levere, men vi er glade for konkurrencen fra de nye mærker, for det holder os skarpe netop fordi, vi skal



Mercedes sidder stadig tungt på København, men salgsschef på taxidelen, Dennis Huban, erkender, at det er svært at sælge biler i øjeblikket, fordi lovændringer får vognmændene til at afvente udviklingen.



Vognmændene viser stor interesse for Toyota, der får mange spørgsmål om muligheden for døgnservice, som koncernen arbejder på.

levere på taxiområdet. Det er branche, der kører mange kilometer og forbruger mange biler, så jeg mener, at der er plads til os alle”, siger Niels Riise, flådemanager hos SMC.

Han anser Mercedes for en stærk spiller på markedet, der ikke lige er sådan at vælte af tronen.

”Mercedes har et kendskab til branchen og en organisation, der bare spiller. Der er stadig nogle vognmænd, der

ikke kan se sig selv køre andet end Mercedes og det skal de have lov til. Men de vognmænd, der søger noget andet, dem kan vi give value for money med en gennemtestet bil og et pålideligt produkt med masser af plads”, siger Niels Riise, der glæder sig over de tilbagemeldinger, som vognmændene kommer med på både Skoda Superb og Skoda Octavia.

”Jeg har lige talt med en vognmand fra Randers, der købte tre Skodaer forrige

år. De har kørt helt uproblematisk og uden de store driftsomkostninger. Det fungerer bare og det er der værdi i for vognmændene. Jeg bliver glad for sådan en tilbagemelding, for han taler jo også med sine kolleger og den slags anbefalinger betyder faktisk alt i branchen”, siger Niels Riise.

Tekst: Christina Hammer
Foto: Rune Evensen

Lynkursus i lobbyisme

Lad være med at trætte borgmester og byråd med dine problemer
- kom i stedet med forslag, der løser kommunens og politikernes problemer

Mange taxifolk føler sig misforstået, overhørt eller i værste fald trynet, når de går til kommunen med en sag, der optager dem. Det kan være tabet af kommunal kørsel, manglen på holdepladser eller andre strukturelle udfordringer i deres erhverv, som de trækker ind i byrådet og gerne helt ind på borgmesterens bord i håbet om, at han slår hårdt nok i samme bord og løser sagen for taxifolkene.

Men sådan spiller lobby-klaveret ikke, hvis man skal tro forfatterparret bag lobby-håndbogen "Flyt Magten", der udkom i foråret. På årets Folkemøde på Bornholm inviterede Susanne Hegelund og Peter Mose til et lynkursus i lobbyisme på havnen i Allinge. Forfatterparret havde blandt andet inviteret Herlevs borgmester Thomas Gyldal Petersen med i debatpanelet sammen med DBU's kommunikationschef Jakob Høyer og ikke mindst kommunaldirektøren på Bornholm, Peter Loft.

Susanne Hegelund åbnede døren til lobby-land med spørgsmålet om hvad, der er den største lobby-dyd.

"Grundlæggende skal man forstå mig og mine politiske ambitioner og så skal man komme forberedt og have løsninger med, så situationen bliver en win-win for begge parter", lød det fra borgmester Thomas Gyldal Petersen.

Fra den anden side af borgmesterens skrivebord kunne det være Jakob Høyer, der sad på vegne af DBU og her lød det gode råd:

"Forstår hvem du går ind til og vær åben om din dagsorden. Og kom forberedt", rådede Jakob Høyer.

Både Peter Loft og Susanne Hegelund konstaterede, at ærlighed er en dyd, når det kommer til lobbyisme.

Ikke flere problemer

Peter Mose appellerede til, at man sætter sig ind i borgmesterens situation og ser på flertallet i kommunen - hvor står de?

"Hvis man bare kommer med problemer, så bliver borgmesteren træt og så bliver ens sag ikke prioriteret. Overdrivelser fremmer heller ikke ligefrem forståelsen. Ærlighed, se sagen fra politikernes perspektiv og lad være med at overdrive. Det er mine bedste råd", sagde Peter Mose.

Thomas Gyldal Petersen bekræftede straks, at gæster, der lægger problemer på bordet, ikke er attraktive.

"Jeg har allerede problemer nok, så nye problemer er ikke interessant. Derimod er løsninger interessante. Som borgmester har man to ting i fokus. Det første er at drive kommunen optimalt og det andet er, at folk skal kunne lide os. Kan du hjælpe med de to ting og meget gerne bidrage til at gøre borgmesteren populær, så taler vi gerne med dig", sagde Thomas Gyldal Petersen i den bramfri og spøgefulde tone, de fleste debatter under Folkemødet bliver ført med.

Øv dig i løsninger

Jakob Høyer fortalte om et samarbejde



mellem DBU og Herlev Kommune, hvor de lokale fodboldklubber gerne ville have adgang til borgmesteren, fordi de ønskede, at Herlev Kommune prioriterede fodbolden. Omvendt stod borgmesteren med en række unge mennesker af den mere utilpassede slags og kunne man nu få dem med ind i fodboldklubberne, så ville det være en win-win for alle.

"DBU løste et problem for mig. Der var unge mennesker, der havde opgivet sig selv og så kom DBU med formænd og klubber, der gerne ville gøre en indsats.



Susanne Hegelund, der har skrevet håndbogen "Flyt Magten" om lobbyisme sammen med Peter Mose, styrede debatten om lokal lobbyisme fra havnefronten i Allinge.



Herlevs borgmester Thomas Gyldal Petersen afslørede, at han har problemer nok og hellere vil have løsninger, da han sad i panelet med lobby-ekspert Peter Mose, kommunikationschef i DBU Jakob Høyer og kommunaldirektør på Bornholm, Peter Loft.

Det øgede min interesse for at hjælpe med deres ønsker. Det var troværdige folk, der havde øvet sig inden de kom. Det virker", forklarede Thomas Gyldal Petersen.

I en taxi-kontekst kan man altså udlede, at jamre over tabt kørsel eller mangel på holdepladser kun giver borgmesteren hovedpine. I stedet skal man som taxiselskab identificere de problemområder, som kommunen har med kørselsopgaver og fremlægge en løsning. Det kan også være at regne kørselsopgaver igennem og påvise, at taxiselskabet kan

gøre det mere effektivt og med kortere ventetid for kunderne eller måske ligefrem billigere end den eksisterende løsning. Omkring holdepladser kan brok over mangel på holdepladser være gennemarbejdede forslag om hvor, der kan anlægges nye holdepladser og gerne med infrastruktur-mæssige gevinster, som løser trafikophobning eller andre byplan-mæssige problemer.

Arbejd bredt

Og så står man der med en god sag, men man kan bare ikke komme igennem med den. Hvad stiller man så op udfordrede Susanne Hegelund panelet.

"Hvis man ikke kan komme igennem, så har man ikke gjort sit arbejde godt nok. Det er for let bare at kalde borgmesteren for en bykonge. Man bliver nødt til at se på sig selv. Se på hvordan, man bliver opfattet. Har man et ry som nogen, der hele tiden kræver og kan det stå i vejen for at komme videre med sagen? DBU har også haft en historie og løbet hovedet mod muren mange gange. Men så startede de forfra. Lagde en ny taktik, der skulle udrydde det brændemærke, som de havde fået. De begyndte at komme med løsninger og være sandfærdige i arbejdet. Det er vigtigt at se politikerne som kunder og ikke bare som nogle besværlige personer, der

skal omvendes eller overbevises", sagde Peter Mose.

Og det budskab er ifølge Thomas Gyldal Petersen trængt igennem for flere og flere kommer med løsninger frem for problemer og lobbyisme – ikke kun den landspolitiske, men også den lokalpolitiske, er blevet mere professionel.

Som afslutning på debatten og et tidligt startskud til kommunalvalget i november i år gav Peter Mose et vigtigt tip i forhold til den lokale lobby-strategi.

"Omkring kommunalvalget, så ville jeg vise interesse for det budget, som den tiltrædende kommunalbestyrelse skal vedtage. Er der noget i det budget, som jeg kan bruge. Og så skal man passe på ikke kun at være venner med sine venner og satse for ensidigt på enkelte kandidater. Det kan være de forkerte, der ikke opnår valg og så han man læst spillet forkert og risikerer at tabe stort. Det kan godt være, at dem man glemte at lytte til eller forsøge at hjælpe i valgkampen ikke bærer nag, men de husker nok, at du ikke var så opmærksom på dem. Så arbejd bredt", lød den sidste opfordring på lynkursus for lobbyister.

Tekst: Christina Hammer

Udvendigt ligner den en almindelig taxi, men den ombyggede Caddy Maxi kan have en kørestol med bag og er et fleksibelt bud på en ny taximodel



Kompakt komfort i ny handicapbil



Den ombyggede Caddy Maxi kan medtage én kørestol, som trækkes op af en rampe bagtil med et elektrisk spil.

Der er både komfort for kunden og for klimaet i den ny ombyggede Caddy Maxi, der kan medtage en kørestol. Movia har for nylig godkendt bilen i forbindelse med et udbud som en type 3 bil og de første er allerede solgt som flexbiler i Slagelse. Nu tilbyder Rehabilitering så den ny handicapbil til taxibranchen.

”Udvendigt ligner den en almindelig taxi og når man ikke bruger den til kørestolstransport, så kan den nemt fungere som en syvpersoners taxi. Driftsomkostningerne er lave og udvendigt ligner den en helt almindelig taxi. Det gør den meget attraktiv – særligt set i lyset af det nuværende marked, hvor man intet får for bilerne, når de er brugte. Derfor giver det mening at optimere omkring købet”, forklarer Ole Kæmpe, konsulent for Rehabilitering.

Han peger på miljøgevinsten både inde og ude.

”Den kører længere på literen og det er godt for naturen. Indenfor bliver den til gengæld meget hurtigere varm end de store biler og komforten er bedre med personbilsaffjedring, hvilket giver et godt klima i bilen og en god køreoplevelse”, siger Ole Kæmpe.

Fleksibel udnyttelse

Taxivognmand Lars Hansen fra Dantaxi Vestsjælland har kørt liftvogn i flere år og han synes umiddelbart at den ombyggede Caddy Maxi er smart.

”Det er praktisk og rigtig smart. Der er bare så mange dårlige kørestole og jeg

er bange for, at det godt kan gå hen og blive et problem at få dem trukket op – om kørestolen helt enkelt kan holde til det. Men det har jo som sådan ikke noget med bilen at gøre, for den er smart nok”, lyder bedømmelsen fra Lars Hansen.

At der kun er plads til én passager i kørestolen er ikke et problem. Det er ifølge Lars Hansen sjældent, at der er mere end en enkelt med.

Ole Kæmpe ser mange muligheder i den ombyggede Caddy – ikke mindst for økonomi og miljø, men også fleksibiliteten i selve bilen.

”Den kører dobbelt så langt på literen som de biler, der normalt anvendes til kørsel med kørestole og miljøet har en betydning. Den er også billigere i anskaffelse og så er den meget fleksibel. Du kan køre handicapkørsel hele ugen og smide en tredje sæderække ind fredag og lørdag, så har du en syvpersoners bil”, forklarer Ole Kæmpe.

Godt supplement

Henrik Pedersen, formand i Næstved Taxa, der har Sjællands største liftflåde på taxihjul, kan godt se muligheder i Caddy Maxien.

”Vognmændene er lidt skeptiske – de er vant til de store biler og ser mange fordele ved dem, men jeg må indrømme, at jeg synes, det er dødsdømt. Når bilen koster det halve og kører længere på literen, så kan jeg altså godt se en god forretning i det”, siger Henrik Pedersen, der dog deler holdningen omkring kørestolens beskaffenhed med kollegaen Lars Hansen.



Henrik Pedersen fra Næstved Taxa, der har Sjællands største liftbilsflåde på taxihjul, ser Caddy Maxien som et godt supplement til den øvrige flåde.

”Kørestolene er meget dårligt vedligeholdt og spørgsmålet er, om de kan holde til at blive trukket op, men det kunne så være en anledning til at få kigget de kørestole efter”, siger Henrik Pedersen, der ser Caddyen som et supplement til den øvrige flåde.

”Vi kan ikke undvære hverken de små eller de store biler i vores flåde, men jeg ser den som et godt supplement og jeg kan godt lide, at den er så fleksibel og kan køre forskellige ting. Jo flere opgaver en enkelt bil kan løse, jo nemmere er det at få udført kørslerne”, siger Henrik Pedersen, der også ser modellen som en oplagt mulighed de mange steder i landet, hvor der ikke er liftbiler i taxiflåden.

”Nykøbing har ingen biler, der kan tage kørestole og Ringsted har vist en enkelt – der kunne sådan en bil jo gøre en enorm forskel for pludselig kan man løse nogle opgaver, som man ellers ikke har kunnet løse”, siger Henrik Pedersen.

Den ombyggede Caddy Maxi står til 195.000 kr. uden automatgear. Motoren er den velkendte 2.0 fra Passat med 102 hk. Det elektriske spil, der trækker kørestolen op af rampen fås i to versioner. Det kan trække op til 900 kilo og rampen er godkendt til 300 kilo. I Holland, hvor bilen er meget anvendt, bruger man luftaffjedring på bagakslen, men det har Rehabiliter fravalgt som en mulighed i Danmark.

”Det handler om driftsomkostningerne. Det er ikke altid lige heldigt, når en bil har kørt mange tusinde kilometer og så kan det blive en merudgift for vognmanden. Det har været i vores fokus og derfor har vi fravalgt luftaffjedringen”, forklarer Ole Kæmpe.

Tekst: Christina Hammer
Foto: Rune Evensen

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

CIRCLE K

Take it easy