

TAXA

Jeg har valgt at lave denne sektion efter nogle overvejelser. Et perspektiv kunne være at skrive noget om, i dette tilfælde, mine oplevelser her i branchen. Dette har jeg valgt ikke at gå så meget i dybden med, idet jeg ikke ønsker at skrive om oplevelser, der kunne udlevere oplysninger, der kan afsløre identiteten på enkelte kunder, som jeg har kørt med. Jeg har i stedet valgt primært at fokusere på nogle af de spørgsmål, jeg igennem tiden har fået af de kunder, jeg har kørt med.

Jeg fik mit taxakørekort i 2016, og har i skrivende stund været 2 år i taxabranschen. Jeg er bosiddende i Aarhus, og det er naturligvis fra dette perspektiv, at denne sektion er skrevet. Dermed anerkender jeg også, at forholdene kan og vil være anderledes andre steder i landet. Jeg har kørt indenfor flextrafikken i nogle måneder, før jeg skiftede til at køre taxa. Jeg har kørt taxa i både Aarhus og i Skanderborg.

De spørgsmål/emner, som jeg kommer ind på er;

- Hvad koster en taxa ?
- Hvad koster det at drive en taxa ?
- Hvordan kender jeg forskel på en taxa med universaltilladelse og en med kommunal tilladelse?
- Hvor må en taxa hente kunder (eller samle op) ?
- Hvor kan man forlange at blive kørt hen ?
- Må en taxa samle en kunde op, hvis man har kørt en lang tur, der går udenfor den kommune, man har samlet en kunde op ?
- Hvad er forskellen på en taxa med universaltilladelse og en med kommunal tilladelse ?
- Vil du helst have en kort eller lang tur ?
- Hvordan aflønnes en taxachauffør ?
- Hvad med drikkepenge i taxaen ?
- Hvordan blev jeg taxachauffør ?
- Hvad er problemet med pirattaxaer ?
- Kan man forudsige, hvornår der bliver travlt ?

- Har du en favoritkunde ?
- Har du nogle fif til, hvordan man får en taxa hurtigere på en travl aften ?
- Har du haft nogle ubehagelige ture ?
- Hvordan ser din typiske arbejdsdag og arbejdsuge ud ?
- Hvad er fremtidsudsigterne for branchen ?

Skulle du have nogle kommentarer eller interessante spørgsmål, er du velkommen til at skrive en mail.

Hvad koster en taxa ?

Man skulle tro, at dette afhænger af, hvor langt, der bliver kørt, og hvor længe en tur varer. Det er nu ikke helt så simpelt som så. Der er flere faktorer, der har indvirkning på prisen. Der findes en maksimaltakst, der er politisk besluttet i lovgivningen.

Den første faktor er, **hvornår på døgnet** turen er. Der er to perioder. Den første er dagtakst, der dækker hverdag fra klokken 6 til 18. Den anden er nattakst, der dækker den øvrige tid. Dette betyder, at der i weekenden og på helligdage køres på nattakst.

En anden faktor er **antallet af passagerer**. Nogle har oplevet enten at køre med en stor bil, eller set en stor bil som en taxa. Denne model kan medtage op til 8 passagerer. Her har jeg oplevet, at en del kunder tror, at det er dyrere at tage denne taxa frem for en taxa i mere normal størrelse. Her har jeg ofte måtte forklare, at det er samme pris som en normal størrelse taxa, hvis man er maksimalt 4 passagerer. Man betaler først ekstra, såfremt man er mindst 5 passagerer. Nogle steder findes der en takst for op til 4 passagerer, en anden for 5 eller 6 passagerer, og en tredje for 7 eller 8 passagerer. Den eneste situation, hvor man betaler den store takst, hvis man er ene passager i taxaen, er hvis man sidder i kørestol.

Den sidste faktor er, hvilken **licens** kører taxaen under. Det er her, at det bliver mere kompliceret, end man skulle tro. Der findes generelt to typer licenser. Den ene er en ny type licens ved navn universaltilladelse, der blev indført med den nye taxalov, der trådte i kraft fra 2018. Den anden er en kommunal tilladelse. De kommunale tilladelser bliver automatisk udfaset i og med, at en tilladelse

udløber efter 10 år, og de kommunale tilladelser ikke længere bliver fornyet, men kan konverteres til universaltilladelse.

På en universaltilladelse er der en national maksimaltakst, der er fastsat i den nye taxalov. I den gamle taxalov, som de kommunale tilladelser er udstedt under, hedder det, at maksimaltaksten fastsættes af kommunalbestyrelsen. Dette betyder, at det er byrådene i de enkelte kommuner, der fastsætter maksimaltaksterne for taxaerne. Dette betyder, at en taxa med en tilladelse fra Aarhus, vil det være byrådet i Aarhus, der har fastsat taksterne, hvorimod en taxa med tilladelse i eksempelvis Skanderborg, er det byrådet der, der har fastsat taksterne.

Hvis vi laver et tankeeksperiment, hvor vi har 3 taxaer. Den ene kører på en universaltilladelse, mens de to andre kører på tilladelser fra to forskellige kommuner. Den kørte tur er identisk på både længde og tid. Grundet de forskellige takster, vil man opleve 3 forskellige priser.

Hvad koster det at drive en taxa ?

Dette spørgsmål, og varianter af det, har jeg hørt en del gange, når diskussionen er kommet ind på priserne. En anden variant er en udtalelse, der går på, at den anden part i diskussionen syntes, at det er dyrt, hvor jeg har svaret, at jeg er uenig, fordi jeg kender til branchen som chauffør.

Her i efteråret 2018 gik jeg med tanken om at blive selvstændig vognmand. Dette er dog en tanke, jeg midlertidig har lagt på hylden grundet nogle personlige omstændigheder. Jeg kom dog så langt i denne proces, at jeg har en god idé om, hvad det kræver i papirarbejde og lavede et budget, som følger;

Post	År 1-3		År 4-6		År 7 og frem	
	Kroner/år	Kroner/md	Kroner/år	Kroner/md	Kroner/år	Kroner/md
Leasingydelse	24144	2012	0	0	0	0
Afdrag på startydelse leasing	14957	1246	0	0	0	0
Hensættelser leasing	42735	3561	0	0	0	0
Hensættelser til ny bil	0	0	96154	8013	48077	4006
Forsikring	24000	2000	24000	2000	24000	2000
Grøn afgift	4350	363	4350	363	4350	363
Service	12000	1000	12000	1000	12000	1000
Reparationer	12000	1000	30000	2500	25000	2083
Renhold	8400	700	8400	700	8400	700
Diesel	45000	3750	45000	3750	45000	3750
Revision	5000	417	5000	417	5000	417
Indkomstsikring	24000	2000	24000	2000	24000	2000
Arbejdsulykkesforsikring	8000	667	8000	667	8000	667
Pladsleje	84800	7067	84800	7067	84800	7067
I alt	309386	25783	341704	28477	288627	24053

Ovenstående kræver noget forklaring. Bilen, jeg agtede at anskaffe er en VW Touran med blandt andet automatgear, adaptiv fartpilot og anhængertræk. Anhængertrækket er en nødvendighed, idet der er et krav om, at man skal kunne medbringe mindst en cykel. Bilen kører på diesel, og koster på taxanummerplade koster cirka 225.000 kroner.

Planen var at benytte leasing som finansiering af bilen. Startydelsen er på 35.000 kroner, og løber i 3 år. Efter de 3 år skal bilen enten leveres tilbage, eller der skal betales 100.000 kroner. Dette kræver, at man lægger nogle penge til side løbende. Dette er selvfølgelig en ydelse efter skat. Jeg har sat en skatteprocent på 22, hvilket svarer til, hvad et selskab (ApS, A/S og lignende) skal betale, eller hvis man benytter sig af virksomhedsordningen. Derudover vil man naturligvis gerne have startydelsen tilbage, hvorfor man skal lægge penge til side.

I dette scenarie har jeg forudsat, at bilen holder i 6 år, hvorefter den ikke længere har nogen økonomisk værdi. Den første bil er betalt ud af leasingordningen efter 3 år, hvorfor man i år 4 til 6 gerne skulle lægge penge til side, så en ny bil kan anskaffes efter 6 år. Efter 6 år, hvor man køber bil nummer 2, er der ikke længere brug for leasing, idet man kan købe bilen kontant. Det er planen, at det primært kun skal være mig, der kører taxaen, hvorved jeg regner med, at den kan holde i 6 år.

Den model af bil, jeg har kigget på skulle køre omkring 18 kilometer per liter. Jeg regner med, at køre omkring 1800 kilometer om ugen i 45 uger om året. Dette giver 81000 kilometer per år. Det betyder, at der er behov for 4500 liter diesel om året. Jeg har sat prisen per liter diesel til 10 kroner.

Ligeledes vil man bemærke, at forsikringen er noget højere end på en privatbil. Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvad dette præcis skyldtes. En taxa kører naturligvis en del flere kilometer, end den gennemsnitlige bil, der benyttes til private formål. Ydermere er passagerer også dækket økonomisk, hvis uheldet skulle være ud.

Ydermere har jeg sat indkomstsikring på budgettet, hvilket sikrer en indtægt i det tilfælde, at jeg som vognmand skulle blive syg, og derfor i en periode ikke kan arbejde. De faste udgifter skal betales uanset, hvor meget, der køres. Derudover er der også en arbejdsulykkforsikring, hvilket er en lovpligtig forsikring.

Til sidst er der pladslejen. Dette er afgiften til det bestillingskontor eller kørselskontor man er tilmeldt. For kunderne er det der, hvor man ringer til, hvad man gerne vil bestille en taxa. Dette er en lovbestemt ting, man skal være tilmeldt et kørselskontor, hvis man kører taxa på en universaltilladelse, eller et bestillingskontor, hvis man kører på en kommunal tilladelse, og, at der er mindst 10 tilladelser i kommunen.

Når alle de faste udgifter er dækket ind via ture, skal man jo også gerne have en indtægt til sig selv til de nødvendigheder, der er i tilværelsen. Ydermere vil man også gerne have mulighed for at holde noget ferie, lige som alle andre. Til sidst bør man spare op til sin pension, da man jo ikke kan arbejde til evig tid.

Den eneste udgift, der ikke er medtaget er lønsumsafgift. Den er svær at vurdere. Den beregnes som en procentsats af lønomkostninger og resultat før finansielle omkostninger. Ifølge et opslag hos skat, er denne sats 4,12%. Den er uændret i perioden 2016-2018. Jeg kan umiddelbart ikke finde yderligere oplysninger.

Når alle disse faktorer er lagt sammen løber det hurtigt op. Der skal jo også betales normal indkomstskat af sin egen løn. En taxa er en virksomhed ligesom eksempelvis dit lokale supermarked. Den tjener sin omsætning fra sine kunder.

Hvordan kender jeg forskel på en taxa med universaltilladelse og en med kommunal tilladelse?

Begge taxaer vil have den kendte lygte på taget, og noget tekst på siderne af bilen. En bil på universaltilladelse skal have en tekst, der oplyser pris på en standardtur. En standardtur er i denne sammenhæng på 10 kilometer og varer 12 minutter. Der skal være en dagtakst og en nattakst. På siden af bilen skal der ligeledes stå bilens tilladelsesnummer samt navn og telefonnummer på kørselskontoret.

En bil på kommunal tilladelse vil have en rektangulær grøn plade bag på bilen med to linjer tal med hvid tekst. Den øverste linje er en kode for, hvilket kommune taxaen hører til, og den anden hvilken tilladelsesnummer, den har. Eksempelvis er den kommunale kode for Aarhus 212, mens den for Skanderborg er 746.

Hvor må en taxa hente kunder (eller samle op) ?

For at kunne svare på dette spørgsmål, må man først forstå begrebet "At søge hyre". Dette er enten ved at holde på en taxaholdeplads, blive præjet på gaden, eller en kunde, der ringer til den central, man er tilknyttet.

Ydermere er der forskel alt efter om man har en universaltilladelse eller en kommunal tilladelse. På en universaltilladelse må man søge hyre i hele landet. På en kommunal tilladelse må man kun søge hyre indenfor den kommune, man har licens i.

Inden du nu stiller spørgsmålet, at du har været udenfor den kommune, du bor i, men alligevel har fået en taxa fra den kommune, du bor i, skal man igen tilbage til hyrebegrebet. Du skal her have ringet til den central, hvor taxaerne i din kommune er tilknyttet, og bestilt der.

En vigtig undtagelse på de kommunale tilladelser er, at kommunerne kan aftale indbyrdes, at taxaer fra andre kommuner må benytte bestemte holdepladser. Et eksempel herpå er Tirstrup Lufthavn, der ligger i Syddjurs Kommune. Her ligger en aftale om, at taxaer fra kommuner, der har aktier i

lufthaven, må samle kunder op på holdepladsen. Taxaer fra de pågældende andre kommuner må kun samle kunder op på den specifikke holdeplads i Syddjurs, men ikke andre steder i Syddjurs.

Hvor kan man forlange at blive kørt hen ?

Når du først er inde i taxaen, skal man som chauffør køre sin(e) kunde(r) til en hvilken som helst adresse indenfor landet, hvor man kan køre direkte til. Dette betyder, at hvis man vil sættes af på en ø, eller fra en ø til en anden ø eller fastlandet, skal denne være brofast.

Dette betyder, at hvis du gerne vil fra for eksempel fra Aarhus til Samsø, kan en taxa ikke køre dig hele vejen, men derimod til færgen. Vil du eksempelvis fra Aarhus til København, skal man som chauffør køre denne tur, idet Sjælland er brofast i form af Storebæltsbroen. Man skal som passager dog betale broafgiften begge veje for taxaen.

Må en taxa samle en kunde op, hvis man har kørt en lang tur, der går udenfor den kommune, man har samlet en kunde op ?

Dette afhænger af, hvilken type tilladelse taxaen har. På en universaltilladelse, må man samle kunder op i hele landet, hvorimod en taxa på kommunal tilladelse skal tilbage til den kommune, hvor taxaen holder til.

Jeg går ud fra, at en taxa på en universal tilladelse generelt samler kunder op i det område, hvor vognmanden eller chaufføren har hjemme. Derfor vil der under alle omstændigheder være nogle kilometer uden passager(e). Det vil også være en tur tilbage, hvor vognen ikke tjener penge. Men det er et vilkår i branchen, der ikke er til at undgå.

Hvad er forskellen på en taxa med universaltilladelse og en med kommunal tilladelse ?

Den første forskel er prisstrukturen. Taxaen på universaltilladelsen har en prisstruktur, der er fastsat i den nye taxalov, der gælder fra 2018, mens taxaen med en kommunal tilladelse har en prisstruktur, der er fastsat af kommunen. Dermed varierer prisen også alt efter, hvilken kommune taxaen har tilladelse i.

Den anden forskel er den geografiske afgrænsning. En taxa med kommunal tilladelse må kun søge hyre indenfor den kommune, som taxaen har tilladelse til. En taxa med universaltilladelse må søge hyre i hele landet. Ved at søge hyre forstås enten at blive prajet på gaden, at holde på en taxaholdeplads eller en, der ringer og bestiller en taxa.

Den tredje forskel er, at en taxa på kommunal tilladelse har kørselspligt. Det betyder, at man skal ud på en hvilken som helst adresse i den kommune, man har tilladelse til og hente kunder, og køre dem dertil, hvor de gerne vil hen, uanset længden på turen. Denne kørselspligt er der ikke på taxaer med universaltilladelse.

Vil du helst have en kort eller lang tur ?

Det afhænger af situationen. Er det et tidspunkt, hvor der ikke er så meget at lave, er den lange tur klar at foretrække. Er der derimod ikke særligt trafik er små korte ture uden megen tid uden kunder at foretrække. Dette skyldtes aflønningen.

Hvordan aflønnes en taxachauffør ?

Før oktober 2018 var den gældende overenskomst mellem 3F og ATAX, at en taxachauffør provisionslønnen. Lønnen er knap halvdelen af, hvad man kører ind. Teoretisk er der en garantiløn, men ikke en, jeg har hørt om blev brugt.

Der har for nylig været et forslag til overenskomst til afstemning. Så vidt jeg ved, blev dette forslag vedtaget. Heri står der, at der er en garantiløn på 23.000 kroner om måneden, og provision af den omsætning, der ligger over 52.000 kroner om måneden.

Hvad med drikkepenge i taxaen ?

Det er altid rart med drikkepenge. Selvom det kan virke som om, at en taxachauffør har en god hyre, skal man også tænke på, at chaufføren typisk har en arbejdsuge, der er noget længere end en normal fuldtidsstilling. I andre brancher er det normalt, at man enten får den normale timeløn plus

et tillæg eller afspadsring efter lignende regnemetode. Dette er ikke tilfældet i taxaen. Når man regner den gennemsnitlige timeløn ud, er det ikke så fantastisk en løn.

Hvordan blev jeg taxachauffør ?

Med den nye taxalovgivning gældende fra 2018 er det noget hurtigere at få beviserne i hus. Det tager kun 2 uger. Det var før den nye taxalov, at jeg fik mine beviser i hus, hvorfor jeg ikke kender denne proces i detaljer.

Da jeg var igennem processen tog det 6 uger. Der eksisterede en separat kørekortkategori, der hedder B erhverv, også kaldet taxakørekort. Man kom igennem et mere intensivt forløb med kørekortteori, end det, der kendes fra det almindelige kørekort til bil. Herefter er man til en teoriprøve, som er den samme som til almindeligt bilkørekort. Forskellen her er, at man til almindeligt kørekort må have 5 fejl i teoriprøven, mens man erhvervskortet kun må have 3 fejl. Jeg bestod denne teoriprøve uden fejl.

I processen var der ligeledes 12 køretimer. En del af de ting, der trænes er vejfinding. Kørelærer bad om, at der skulle køres til en vej, hvorefter man via papirkort skulle finde vejen, og lægge en rute dertil. Der var også en del træning i klasselokalet med denne vejfinding.

I klasselokalet er der ligeledes en del undervisning i teknik. Man skal have et bedre teknisk kendskab til bilen end til den almindelige bilkategori. Dette er ligeledes noget, man kan blive spurgt til, når man skal til køreprøven.

Derudover var der et kvalifikationskursus, der var på i alt 6 undervisningsdage, efterfulgt af en prøve. Her er pensum blandt andet om løn og arbejdsforhold og noget lovstof. Dette er ligeledes noget man kan blive spurgt til, når man skal til køreprøven. Tillige er det 12 timer førstehjælp.

Selve køreprøven tager 5-6 kvarter. Man bliver spurgt noget til teknik og lovstof, som er lidt mere omfattende end den almindelige køreprøve. Derpå er man ude at køre en tur, som man også gør på den almindelige køreprøve.

Til sidst var der vejfindingsprøven. Man holder ind til siden, hvorpå prøvesagkyndig giver en adresse, som man skal køre til. Man har i alt 5 minutter til at studere papirkort, og planlægge rute, enten før man kører, eller holder en pause under kørslen. Denne vejfinding sker 2 gange. Jeg bestod køreprøven første gang.

Sidste del af processen er det såkaldte BAB kursus, eller befordring af bevægelseshæmmede, som det officielle navn er. Det er egentlig 3 kurser, der sammenlagt er på 5 undervisningsdage. Her lærer man blandt andet udfordringerne omkring udvalgte sygdomme og lidelser, og de hensyn man skal tage som chauffør. Man lærer også om, hvordan man skal transportere folk i kørestole. Ydermere hvordan man bruger en trappetjener. Dette er en maskine man bruger, hvis man skal transportere en person i kørestole, hvor man skal op og/eller ned ad en trappe. Jeg har prøvet dette i den virkelige verden, hvilket er noget anderledes end i undervisningssammenhæng. Jeg var naturligvis noget nervøs de gange, jeg prøvede dette.

Når man er færdig med kurset, skal man have et førerkort, før man kan komme ud at køre. Dette blev udstedt af de enkelte kommuner, og gjaldt den kommune, der havde udstedt det. Kommunen kan indføre en prøve, der består i, hvor godt man kender kommunens geografi. Dette gjorde man i Aarhus, men det er mere undtagelsen end reglen. Hos de fleste kommuner var dette en formsag.

Hvad er problemet med pirattaxaer ?

Det korte svar er, at det ikke er lovligt. Derudover er det konkurrenceforvridende og sker ikke på lige vilkår. Dermed ikke sagt, at konkurrence er uønsket. Det skal bare ske på lige vilkår, hvorved alle har en chance.

Jeg har ikke kunne finde den juridiske definition på, hvad erhvervsmæssig personbefordring er i den nye taxalovgivning. I den gamle lovgivning betragtes samkørsels- og delebilsordninger, hvor man kun fik penge for de direkte forbundne udgifter, hvilket vil sige brændstof, færgebilletter og broafgifter.

Selv med en bil, der koster 2 kroner per kilometer i brændstof, kræver dette ikke noget geni at regne ud, at det er en temmelig lav pris. Får man mere end dette, vil det være erhvervsmæssig

personbefordring. Og til dette kræver det nogle tilladelser, som for eksempel erhvervskørekort og førerkort. Dette betyder, at vedkommende, der kører pirattaxa kører uden at have kørekort.

Dernæst er der spørgsmålet om forsikring. Et vilkår i en forsikring til en privatbil er, at den kun må benyttes til privat kørsel. Derunder falder pirattaxa ikke. Dermed kører vedkommende uden forsikring, og man som passager ikke er dækket ved et eventuelt uheld. En forsikring til erhvervsmæssig personbefordring er væsentligt dyrere, men passagerer er til gengæld også dækket i tilfælde af uheld.

Bilen skal desuden være registeret og godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, hvilket selv sagt ikke er tilfældet med en pirattaxa. Jeg er ikke helt inde i detailreglerne, men der er krav til størrelsen på bilen, og til taxameter og sædefølere. Dette udstyr findes heller ikke i en pirattaxa.

En taxachauffør tjener naturligvis penge i kraft af arbejdet. Af arbejde skal man som bekendt betale skat. De skattemidler går til en lang række forskellige ting i samfundet, som vi alle har glæde af i en eller anden form. Hvordan kan man være sikker på, at en chauffør i en pirattaxa betaler skat af sin indkomst ?. Jeg tvivler på, at dette sker, hvilket gør dette asocialt.

Før man som chauffør overhovedet kan komme til en teoriprøve, er ens straffe- og børneattest blevet tjekket. Er der ”pletter” på denne, er det yderst tvivlsomt, om man nogensinde kan komme videre i processen. Disse bliver ligeledes tjekket inden udstedelse af førerkort. Erhvervskort og førerkort skal fornyes med maksimalt 5 års mellemrum, hvorved disse igen bliver tjekket. Er der ”pletter”, bliver det svært at få fornyet. Jeg mener desuden, at enhver seriøs vognmand vil tjekke disse attester samt kørekort og førerkort med jævne mellemrum.

En person, der kører pirattaxa er ikke blevet tjekket i forhold til straffeattest og børneattest. Selvom sandligheden for ”skumle” typer sandsynligvis er lille, kan man ikke vide sig så sikker. Jeg ser jævnligt historier i pressen, hvor personer, der tager en pirattaxa er blevet snydt eller det, der er værre. For mig er det simpelthen ikke det værd at tage en pirattaxa for at spare de forholdsvis få penge på at komme hjem.

Når man kører pirattaxa tager man i realiteten ture fra de legale taxa, mister disse omsætning. Når dette sker, har det en direkte indflydelse på min egen indtjening, og ligeledes vognmanden. Jeg skal som chauffør kunne genere en omsætning, hvor jeg selv kan have en indtjening, og sikre, at der er et økonomisk grundlag for at holde vognen på gaden.

Er der ikke økonomi til at holde vognen på gaden, kan konsekvensen være, at vognmanden lukker forretningen, og dermed står man som chauffør uden arbejde, og skal, i det mindste i en periode, på offentlig forsørgelse. Det er dyrt for samfundet. Før det første mister samfundet en skatteindtægt, og skal betale dagpenge til den, der bliver ledig. Dette er en dobbelteffekt, som nemt kan løbe op i 25.000 kroner om måneden eller mere. Man skal huske på, at en taxa er en privat virksomhed, ligesom det lokale supermarked. En privat virksomhed skal tjene penge for at have sin eksistensberettigelse.

Kan man forudsige, hvornår der bliver travlt ?

I nogen grad ja. Der er perioder, hvor der typisk er tryk på. Det vil gælde fredag og lørdag nat, hvor en del unge mennesker morer sig i byen, og bruger taxa for at komme hjem. Der er 3 andre dage, hvor der er travlt. Det er Grøn Koncert, J dag og nytårsaften. Andre dage, hvor der typisk er travlt er fredag og lørdag aften og nat i julefrokostsæsonen.

Har du en favoritkunde ?

Jeg har ikke som sådan en favoritkunde i form af en bestemt person. Jeg sætter som chauffør pris på en problemfri tur. Ved en problemfri tur forstår jeg en tur, hvor kunden er forholdsvis hurtig i vognen, udviser almindelig høflighed og betaler uden tøven for turen.

Har du nogle fif til, hvordan man får en taxa hurtigere på en travl aften ?

Har man ringet efter en taxa, er der intet at gøre end at vente på, at taxaen kommer. Jeg er klar over, at ventetiden er længere end normalt. Årsagen giver lidt sig selv på en travl aften. Skulle du derimod være omkring et af de traditionelle opsamlingspunkter i nattelivet, vil det være en god idé at søge i den retning. I Aarhus vil det være Banegården, Klostertorv og Europaplads. På Klostertorv

og Europaplads gælder det om det være lidt i ”enderne” af vejforløbet. Det er en god idé at virke stille og rolig, og medvirke til en god tur. På Banegården hersker der en bedre køkultur. Skulle du beslutte dig for at begynde at gå hjem, og håbe på at være heldig, er der her et fif. Det fif går ud på at holde sig til indfaldsvejene til den indre by, og gå imod færdselsretningen. Det har to grunde. Det første er, at man som chauffør gerne vil have en kunde hurtigt i vognen igen, og at det er på vej ind, at taxaen er ledig. Jeg har i min tid oplevet flere, der går ud af indfaldsvejene, men med færdselsretningen. Det er her taxaerne er optaget, og de der går med færdselsretningen kommer til at gå hjem.

Har du haft nogle ubehagelige ture ?

Ja, det kan ikke undgås. Det har for det meste været folk, der er ubehøvede oftest på grund af for meget alkohol. Vi kører med mange forskellige typer mennesker vidt forskellige steder i tilværelsen, hvilket normalt har sin charme. Jeg har i to tilfælde måttet have assistance fra politiet, men på grund af tavshedspligt, kan jeg ikke komme ind på de nærmere omstændigheder.

Hvordan ser din typiske arbejdsdag og arbejdsuge ud ?

Som chauffør arbejder man typisk enten dag eller nat. Det vil sige, at man møder ind enten omkring klokken 6 eller 18. Der er normalt to chauffører på en bil. Disse chauffører kan dog aftale andre skiftetider indbyrdes. Skiftetider kan godt være i nærheden af, hvor den ene bor.

Når jeg møder ind starter jeg med at gøre bilen klar til brug. For mig betyder det, at jeg vil stille et par dåsesodavand i kopholderen. Jeg har typisk en rygsæk med, hvor jeg har drikkevarer, og i mange tilfælde en madpakke med. Denne placerer jeg i bagagerummet.

Ofte vil jeg bruge min egen GPS. Selvom jeg er godt stedkendt, hvor jeg normalt kører, kender jeg dog ikke alle veje i området, hvorfor jeg nogle gange bruge GPS til at vise vej. Det er ofte svært at se husnumre, specielt om aftenen og natten. Derfor bruger jeg i ganske få tilfælde også GPS, selvom jeg ved, hvor vejen er, da GPS'en vil fortælle præcist, hvor adressen er. Dette er specielt tilfældet, hvor kunden heller ikke stedkendt nok til at vide, hvor på vejen den præcise adresse er.

Når jeg er klar til at køre, vil jeg tage hen mod områder, hvor der typisk er noget at lave. Det vil for eksempel være Banegården. Det er også min go to holdeplads i de perioder, hvor der ikke er så meget at lave, idet der ofte kommer tog, og folk tilsyneladende har fundet ud af, at der som regel holder taxaer.

Såfremt der er noget mekanisk i vejen med bilen, hvilket i øvrigt er yderst sjældent, vil jeg opsøge det værksted, som vognmanden har en aftale med. Det kan også være noget som at skifte en pære, der kan sidde meget utilgængeligt. En gang om året skal en taxa have lavet en taxameterattest, og til syn. Det er også noget man som chauffør skal håndtere. Da dette kun kan foregå indenfor almindelig arbejdstid, vil det være den chauffør, der kører kom dagen, der håndterer dette.

Når vagten er ved at være slut tjekker man bilen. Man rengører bilen i det omfang, det er nødvendigt i form af eksempelvis støvsugning og igennem en vaskehal. Der er desuden en uskreven regel om, at hvis der er omtrent en halv tank brændstof eller mindre på tanken, fylder man op. Jeg fylder som regel op, selvom der måske kun er brugt en kvart tank. Det er noget træls at starte en vagt med at skulle på tanken.

Når vagten er slut og man er, hvor man skal skifte med sin makker, printer man vagtrapporter, og skriver kørebog. Ja, man skriver stadig med kuglepen i en bog på de taxaer, der kører på kommunale tilladelser. På en taxa med universaltaxaer gemmes disse data på en server hos kørselskontoret.

På disse kørselsrapporter fremgår blandt andet dagens omsætning. Heldigvis betales langt det meste af omsætningen via betalingskort, men der er også kontanter. Det fremgår også af vagtrapporterne, hvor meget af omsætningen er på betalingskort, og hvor meget man skal afregne med vognmand. Typisk afregner man med vognmanden en gang om ugen. Der er mange forskellige måder at gøre dette på. Jeg kører sørger altid for at afregne med vognmanden på den aftalte ugedag, inden jeg begynder at køre med kunder.

Som så mange andre, arbejder en chauffør typisk 5 dage om ugen. Som nogle måske har luret, har en chauffør taxaen til rådighed 12 timer ad gangen. Typisk vil en uge være på omkring 55 timer, hvor man er på arbejde. Det er dog et meget frit arbejde, hvor man kan tage en pause, når man har

brug for dette. Det er frihed under ansvar. De smarte holder pausen samtidig med, at man holder på en holdeplads og venter på kunder.

Hvad er fremtidsudsigterne for branchen ?

Fremtiden er ikke skrevet endnu. Det er ikke skrevet i sten, hvad der vil ske. At spå om fremtiden vil i bedste fald være et kvalificeret gæt, der mere eller mindre er baseret på et subjektivt skøn. Når dette er sagt, ser jeg en dystre fremtid for branchen. Jeg vil nedenfor prøve at forklare hvorfor.

Antallet af ture til hver vogn er desværre lav. Man bruger en betragtelig del af sin arbejdsdag på at vente blandt andet på diverse holdepladser på ture. Dette gør, at den gennemsnitlige daglige omsætning er lav. Branchen er presset.

Fra i år, 2018, gælder der en ny taxalov. En af konsekvenserne er, at de gamle kommunale tilladelser ikke længere fornyes. En tilladelse, uanset om det er den nye universaltilladelse eller den gamle kommunale tilladelse, skal fornyes hvert 10. år. Det betyder, at de gamle kommunale tilladelser langsomt, men sikkert forsvinder.

Som beskrevet tidligere skal en taxa på en kommunal tilladelse være tilsluttet et bestillingskontor, hvis der er mindst 10 tilladelser i kommunen. I og med de gamle tilladelser lige så langsomt forsvinder, vil der være færre vogne til at dække de omkostninger, der er ved at drive et bestillingskontor. På et eller andet tidspunkt vil det ikke være rentabelt længere at drive taxa på en kommunal tilladelse, hvorfor jeg tror, at de gamle tilladelser forsvinder helt, før de reelt udløber ved at blive konverteret til de nye universaltilladelser.

I årene 2018 til og med 2020 vil der blive udstedt maksimalt 500 ansøgninger om året. I fjerde kvartal hvert år vil der være flere tilladelser, der kan opnås, da uudnyttede tilladelser lægges tilbage i puljen. Tildelingen af tilladelser sker efter lodtrækning, hvis der er flere ansøgninger end der er tilladelser. Man kan maksimalt ansøge om 20 tilladelser per cvr nummer.

Fra 2021 er der frit slag i forhold til tildelingen af tilladelser, hvis man ”bare” opfylder kravene til at opnå en tilladelse. Disse krav er blandt andet et kapitalkrav, og at der ikke er væsentligt forfalden

skattegæld, og et vandelskrav. Hvad dette vandelskrav er, er jeg dog ikke helt sikker på, hvad dækker over. Ordbogen beskriver ordet vandel som en persons moralske beskaffenhed.

Når man har en universaltilladelse er man ikke bundet af geografi på den måde, at man er afgrænset til at søge hyre i en bestemt kommune. Man er tillige heller ikke bundet af kørselspligten. En taxa med en kommunal tilladelse til køre ud til alle ture, der starter i den kommune, man har tilladelse til uanset længden af denne tur. En taxa på universaltilladelse har ikke denne kørselspligt.

Man skal huske, at en taxa er en privat virksomhed på lige fod som eksempelvis det lokale supermarked. For at have sin eksistensberettigelse skal den kunne skabe et vist økonomisk resultat til både chauffør og vognmand.

Dette betyder, at man vil søge mod de områder, hvor turene og dermed omsætningen er. Desværre er der ikke meget omsætning i udkantsområderne og de små samfund. Af den grund skulle man mene, at taxaerne vil søge mod de større byer som eksempelvis København, Aarhus, Aalborg og Odense, og dermed skabe et større og unødigt højere udbud i disse byer.

Det er mit bud, at der fra 2021 vil komme en del flere vogne til, idet begrænsningen på antallet af taxaer fjernes. En del af disse vil nok være, hvad jeg betragter som lykkeriddere, der ikke helt har overvejet situationen eller lagt et realistisk budget.

Man kan håbe, at visse af reglerne i den nye taxalov vil afhjælpe disse problemstillinger. Det virker som om, at man gerne vil sikre et arbejdsmiljø, hvor man ikke arbejder for meget. Dette er i denne sammenhæng maksimalt 48 timer om ugen i gennemsnit over en periode på 16 uger.

Der er også et krav om, at chauffører skal aflønnes efter en af de kollektive overenskomster. Den nye overenskomst, der tilsyneladende er vedtaget af 3F og ATAX sikrer en chauffør mindst 23.000 kroner om måneden i løn.

Med det tilsyneladende øgede fokus på, at man ikke arbejder for meget, vil betyde, at der skal flere chauffører til for at have en taxa på gaden på alle tider af døgnet og ugen. Dette kombineret med

den garanterede mindsteløn, burde sikre, at der ikke er flere taxaer på markedet, end markedet kan bære. Dette vil have en selvregulerende effekt.

Man kan så bare håbe, at dette virker, men jeg har min tvivl. Dette baserer jeg på den indsigt, jeg har i FlexTrafikken. Jeg skal dog understrege, at jeg ikke er ekspert på området, og dette derfor er forbundet med en vis usikkerhed.

For at køre Flextrafik, skal vognmanden efter de gamle regler have, hvad der hedder en OST tilladelse, som er en forkortelse for offentlig servicetrafik. Såfremt man opfylder betingelserne er der intet loft for, hvor mange tilladelser man kan have.

Jeg har prøvet at lægge et hurtigt budget over, hvad det koster at drive en sådan bil. Såfremt man vil have en rimelig bil, der blandt andet sikrer en vis komfort for både chaufføren og de passagerer, der køres med, vil en bil til maksimalt 4 passagerer koste mindst 300 kroner i timen. Dette syntes at blive understøttet af en artikel, jeg for nyligt læste på nettet i Fagbladet3f (link; <https://fagbladet3f.dk/artikel/dumpingpriser-rammer-chauffoerer-og-trafiksikkerhed>)

Problemet er, at der er nogle bud indenfor Flextrafik, der virker urealistisk lave, hvis de skal opfylde kravene til køretøj og ordnede forhold. Det virker som om, at der mangler en realistisk kontrol med, at disse betingelser overholdes. Det kan frygtes, at det samme mønster vil gentage sig indenfor taxaverdenen.