

TUR

**TRANSPORTERHVERVETS
UDDANNELSER**

ANALYSE AF KOMPETENCEKRAV TIL TAXI- OG OST CHAUFFØRER.

JUNI 2019



MB ANALYSE

Stolbjergvej 21
3070 Snekkersten
Tlf.: 2040 2039

Juni 2019

Fotos: Adobe Stock

Analyserapporten er udarbejdet af konsulent
fra MB Analyse for Transporterhvervets
Uddannelser

ANBEFALINGER PÅ BAGGRUND AF ANALYSENS DEL-FORMÅL	3
RESUME	4
1. INDLEDNING	12
1.1 ANALYSENS FORMÅL	12
1.2 ANALYSENS BAGGRUND	12
1.3 ANALYSEDESIGN OG ORGANISERING	13
1.4 ANALYSERAPPORTENS OPBYGNING	14
2. ERHVERVSMÆSSIG PERSONBEFORDRING	16
UDVIKLINGEN I ANTALLET AF TAXI.....	17
UBER.....	18
3. DEN NYE OG GAMLE LOV	19
3.1 TILLADELSEN TIL AT UDFØRE ERHVERVSMÆSSIG PERSONTRANSPORT I BIL	19
3.2 VIRKSOMHEDSFORMER OG ORGANISERING AF BRANCHEN	23
3.3 OVERGANGSORDNINGEN TIL DEN NYE LOV.....	26
3.4 MYNDIGHEDEN.....	28
3.5 CHAUFFØRERNE	29
5. UDVIKLINGEN PÅ CHAUFFØROMRÅDET	34
5.1 UDVIKLINGEN I ANTALLET KURSER	34
5.2 UDVIKLING I BESKÆFTIGELSESMULIGHEDER.....	39
5.3 BRANCHENS SYN PÅ UDVIKLINGEN PÅ CHAUFFØROMRÅDET.....	41
6 UDVIKLINGEN FOR VOGNMÆNDENE	50
6.1 LODTRÆKNINGEN AF TILLADELSER.....	50
6.2 TENDENSER FOR OST MARKEDET	53
6.3 VOGNMÆNDENES KOMPETENCENIVEAU	56
6.4 VOGNMÆNDENES SKIFT FRA BESTILLINGS- TIL KØRSELSKONTOR	59
7. TAXISELSKABERNE	62
8 AFDÆKNING AF KOMPETENCEBEHOV	67
8.1 KOMPETENCEKRAV I FKB 2859	67
8.2 KUBIX RAPPORTERNE	67
8.2 FREMTIDENS FLEXTAFIK – NT RAPPORTEN.....	70
9. BRANCHENS TILBAGEMELDING PÅ CHAUFFØRERNES KOMPETENCENIVEAU	72
10. BRANCHENS TILBAGEMELDING PÅ NUVÆRENDE OG FREMTIDIGE KURSER	75
10.1 TILBAGEMELDING PÅ KURSUSUDBUDET PÅ OST.	78
10.2 PERSONTRANSPORT SOM FAG.....	81
11. BRANCHENS BEHOV FOR DET FREMTIDIGE UDDANNELSESUDBUD	81
11.1 BRANCHEN I ET FORANDRINGSTEORETISK PERSPEKTIV	81
11.2 BRANCHENS ØNSKER TIL FREMTIDIGT UDBUD AF UDDANNELSER.....	84
11.3 SAMMENFATNING AF BEHOV FOR NYE EFTERUDDANNELSESMULIGHEDER.....	88
13. KURSUSPAKKER I AMU	90
13.1 FORSLAG TIL KURSUSPAKKER FRA ATAX-UDDANNELSESFOND	90

13.2 STRUKTUR OG MARKEDSFØRING PÅ AMUKURS.DK.....	91
13.3 PSYKISK FØRSTEHJÆLP	92

Anbefalinger på baggrund af analysens del-formål

Formålet med denne analyse er i henhold til projektbeskrivelsen:

...at undersøge og evaluere de ændringer der kan forventes på området. Analysen skal vise, hvilke tendenser branchen arbejder imod i forhold til de muligheder den nye lovgivning giver, og hvilke udfordringer og modstande de møder. Analysen skal også vise om der er behov for – og i givet fald hvilke, nye efteruddannelsesmuligheder for chaufførerne, idet arbejdsområdet ændres radikalt.

På baggrund den sidste del af formålet, analysen af behovet for efteruddannelsesmuligheder for chaufførerne, er følgende anbefalinger blevet afdækket:

- Der er behov for større fleksibilitet i afholdelsen af kurser, så de passer til arbejdsområdet, herunder, at hele eller dele af kursusudbuddet tilbydes som e- eller blended learning og kan kombineres med virksomhedstilpassede forløb.
- Kurset Befordring af fysisk handicappede passagerer (BAB 3) ændres så betjening af trappetjener ikke er et krav for at bestå. Der indføres en uddannelse/certifikat i betjening af trappetjenerne, som trafikselskaberne indfører som krav for at køre liftvogn med trappetjener. Med denne model vil chauffører, der fysisk ikke kan håndtere trappetjeneren, køre liftvogne uden trappetjener og kompetenceniveauet hos chauffører der skal køre med trappetjener bliver hævet betydeligt.
- Nye chauffører på OST området mangler køreteknisk erfaring og særligt i store biler/liftbiler. Det bør overvejes at tilbyde køretekniske kurser i de vogntyper der benyttes i branchen. Det bør overvejes at gøre dette til et krav, da kurset kan indgå i en OST uddannelsespakke sammen med trappetjener kurset for at lette henvisningen i jobcenteret.
- Det anbefales at indføre eller udvikle sprog screenings værktøjer til skolerne for at sikre et tilstrækkeligt dansksprogligt niveau ved optag på kvalifikationsuddannelsen. Screeningen skal kunne afgøre om deltageren har kompetencer på niveau med dansk 2 i skrift og tale. Der skal udformes information og vejledninger til skoler, uddannelsesinformationssider og til jobcentre. Det sidste for at undgå at en afvisning af en deltager der ikke kan bestå screeningen ikke påvirker skolens kundeforhold med jobcenteret negativt; hvis screeningsværktøjet var tilgængeligt online, ville screeningen kunne foregå i forbindelse med henvisningen til uddannelsen.
- Taxibranchen efterspørger kurser og uddannelsen inden for service, konflikthåndtering, kommunikation m.fl., på trods af, at disse kurser allerede er til rådighed i AMU-systemet. Taxi selskaberne vil i høj grad ønske at benytte de eksisterende kurser, men i et virksomhedstilpasset forløb.
- Det anbefales, særligt på baggrund af de kundegrupper taxi og især OST chauffører kommer i kontakt med, at det overvejes at indlemme Psykisk Førstehjælp i AMU-systemet på lige fod med somatisk førstehjælp. Herigennem vil chaufførerne opnå viden og handlekompetencer i mødet med mennesker med psykisk sygdom eller -krise. Psykisk Førstehjælp er et anerkendt Australsk koncept der er udbredt til 22

lande og som Psykiatrifonden har hjemtaget og tilpasset til danske forhold. Kurset beskrives her <https://www.psykiatrifonden.dk/p1h/psykisk-foerstedhjelp.aspx>. Psykisk Førstehjælp kan med fordel optages i det obligatoriske fælleskatalog og udbredes til hele området for erhvervmæssig persontransport.

Nedenfor følger et resume af analysens afdækninger og konklusioner i forhold til analysens formål.

Resume

Den 1. januar 2018 trådte en ny taxilov i kraft. Loven var en omfattende liberalisering af erhvervsområdet Erhvervmæssig persontransport i mindre køretøjer. Loven gjorde op med en mængde af de reguleringer, der tidligere havde været på taxi-, limousine-, sygetransport- og Offentlig Servicetrafik området.

De første 18 måneder med den nye lov har skabt en stor udvikling i branchen; nye forretningsmodeller dukker op og markedet er i en konstant udvikling. Branchen selv regner først med, at branchelandskabet har stabiliseret sig om nogle år. De store taxiselskaber og vognmænd benytter lovens overgangsordning til at ruste sig til, at markedet gives helt frit samt til at udvikle deres brands og konkurrencefordele i det kommende liberaliserede marked.

De nye muligheder i taxibranchen har medført at særligt branchelandskabet på taxiselskabs niveau har strukket sig ud; nogle selskaber har omfavnet de nye muligheder for at udvikle deres forretning mens andre har ønsket at holde fast i den forretningsmodel, som de havde opbygget under de gamle regler. Overgangsordningen gør det muligt for vognmænd og taxiselskaber/bestillingskontorer, hvis de ikke konverterer til hhv. nye tilladelser og kørselskontor, at fortsætte under den gamle lov til deres tilladelser løber ud.

Ejerstrukturen og størrelsen på taxiselskaberne har også undergået en markant udvikling. Særligt kapitalfonden Tritons opkøb af Dantaxi har skabt en markant bølge af opkøb og fusioner af mindre selskaber i Dantaxi. Det svenske taxiselskab CabOnline har ligeledes opkøbt Taxa 4x27s omkring 300 biler. Dantaxi har igennem en offensiv vækststrategi opnået, at der er ca. 40% af de registrerede taxier der kører under deres brand. Branchen regner selv med at udviklingen går imod 2-5, mere eller mindre, landsdækkende taxiselskaber samt en gruppe mindre selskaber. Særligt denne udvikling forventes at påvirke kompetencekravene til chauffører og vognmænd, da de nye store entiteter i markedet er målrettede om at skabe genkendelighed og ensformighed i flådernes udseende og tilbudte kvalitet. Taxiselskaberne vil i høj grad ønske at udvikle deres vognførere til at understøtte udviklingen af selskabets brand, og den nye lov giver i højere grad selskaberne mulighed for at skaffe sig af med vognmænd og chauffører, der ikke lever op til standarden.

Overgangsordningen har medført en utilsigtet udvikling med hensyn til at opnå det begrænsede antal udbudte tilladelser. I de første 6 kvartaler af overgangsordningen er der udstedt 900 nye tilladelser samt 164 gendestede tilladelser, i alt 1064 nye tilladelser. Til de 1064 tilladelser har der været 185.930 ansøgninger. Kapitalstærke selskaber m.m. har

oprettet i 100 vis af IVS selskaber at indsende tilladelsesansøgninger igennem med den konsekvens, at det har været svært for den enkelte vognmand at få nok lodder i lodtrækningen til at opnå en tilladelse. IVS selskaberne med vundne tilladelser er sidenhen blevet udbudt til salg evt. med en klausul om, at benytte den købte tilladelse i et bestemt taxiselskab.

Vognmanden

For vognmanden er udviklingen også differentieret grundet mange ikke har konverteret til de nye tilladelser og dermed stadig kører under den gamle lov. Vognmændene oplever en stigende konkurrence da der, særligt i Hovedstadsområdet, er kommet betydelig flere biler på gaden; både på grund af den ophørte geografiske begrænsning på dem der er konverteret nye tilladelser samt de 900 nye tilladelser der er udstedt. Respondenterne i analysen angiver, at der er kommet ca. 800 flere biler i Hovedstadsområdet.

Vognmændene, der kører under kørselskontorerne, oplever at selskaberne stiller stigende krav til dem for at køre under de respektive brands; krav til uddannelse, uniformering, kvalitetskrav til deres chauffører etc. Der er ligeledes en udvikling for dem som arbejdsgivere, da en ny overenskomst mellem 3F og ATAX har gjort op med traditionelle afregningsformer i branchen og der bliver i højere grad stillet krav til vognmanden som leder af sin virksomhed og medarbejdere.

Kravet om en obligatorisk uddannelse for vognmændene er bortfaldet. Man kan nu starte som vognmand såfremt man opnår en tilladelse og har et fører- eller chaufførkort. Branchen giver udtryk for en bekymring om, at mange af de nye vognmænd ikke har de fornødne kompetencer eller viden i forhold til at drive en vognmandsvirksomhed, da de ofte kommer fra andre servicefag eller lignende. De sænkede adgangskrav til vognmændene understøtter også en udvikling der er observeret på OST området; der kommer en større andel selvkørende vognmænd med 1 bil. De selvkørende vognmænd ikke er forpligtede til at køre under overenskomstmæssige forhold.

Chaufførerne

I den nye lov blev kravet om erhvervskørekortet fjernet. Tidligere havde kommende chauffører skullet bestå en praktisk og teoretisk prøve, der skulle foregå på dansk uden brug af tolk, hos politiet sammen med en kvalifikationsuddannelse. Erhvervskørekort og kvalifikationsuddannelsen blev i AMU udbudt med en samlet varighed på 5 uger. På taxiområdet skulle man endvidere godkendes af kommunen eller Taxinævnet i det område man skal udføre kørslen. Med den nye lov skal chaufføren have haft kørekort i min. 3 år og bestå et 10 dages kvalifikationskursus. De sænkede krav har medført en markant udvikling i antallet af nye chauffører til branchen. Færdselsstyrelsen har i de første 14 måneder under den nye lov udstedt 4.590 nye chaufførkort, hvilket er en kraftig stigning i forhold til året før.

Trods den betydelige mængde nye chauffører er det et udtalt problem at skaffe egnede chauffører. Det er særligt et problem, at mange af chaufførerne ikke har tilstrækkelige dansk kundskaber til et servicefag. Trods den nye lovs eksplicite krav om minimum dansk 2 for at blive optaget på kvalifikationsuddannelsen har taxiselskaberne indført screeninger af

nye chauffører, primært på det danskfaglige niveau. Mange chauffører kan derfor ikke finde beskæftigelse hos taxiselskaberne trods bestået kvalifikationsuddannelse og chaufførkort. Der konstateres en tendens til, at de danskfaglige svage chauffører søger mod selskaber med lavere kvalitetskrav eller til vognmænd der ikke ser sprogkundskaberne som en hindring.

De manglende danskundskaber kan have indflydelse på chaufførens sikkerhed under udførelsen af kørslen, da konflikthåndtering kræver, at chaufføren kan kommunikere på et rimeligt dansk niveau.

AMU-skolerne har oplevet et fald i de køretekniske færdigheder hos de kommende chauffører. De finder ikke deltagernes færdigheder tilstrækkelige i forhold til en erhvervschaufførs køretekniske færdigheder. Skolerne finder ligeledes, at kombinationen af de sænkede krav og pris på uddannelse sammen med den rekordlave ledighed, har sænket det generelle niveau på deltagernes boglige, faglige og sproglige forudsætninger.

Chaufførerne i den Offentlige Servicetrafik (OST)

Den nye lov har ikke påvirket OST branchen i så høj grad da området også før loven havde fri etableringsret og kørslen er reguleret af trafikselskabernes udbud.

Der er en tendens i branchen der, af økonomiske og kontraktlige grunde, går mod, at kørslen udføres af selvkørende vognmænd selv, evt. som underleverandør til en kontraktholder. Udviklingen påvirkes af en kombination af lave indbudte priser og kravene om, at chauffører skal arbejde under overenskomstmæssige forhold hvilket vognmanden ikke skal.

Chaufførernes profiler er i stigende grad borgere der er længere fra arbejdsmarkedet og som får finansieret uddannelsen af Jobcentrene. Der er derfor også i OST branchen store udfordringer med chaufførernes sprog og personlige kompetencer. Ansættelsen af de nyuddannede chauffører foregår gennem praktik og løntilskud; støttet beskæftigelse er vigtig i forhold til at kunne konkurrere på prisen. Medarbejderomsætningen på OST området er høj og ancienniteten lav. Der kan konstateres en tendens til, at OST chauffører rangerer på niveauet under taxichaufføren og den faglige mobilitet er lav

Flere taxichauffører får krav om at køre blandet kørsel. Der er både forventninger og hensigter om, at taxiselskaberne i højere grad vil byde på OST kørslen i fremtidige udbud. På kompetencefronten vil denne udvikling medføre, at flere taxichauffører skal uddannes til at leve op til kompetencekravene til OST kørsel; de såkaldte BAB kurser.

Der er generel tilfredshed med indholdet og målene i BAB uddannelserne i forhold til de teknisk-faglige kvalifikationer. Dog opleves der svingende kvalitet fra skolernes side i forhold til i hvor høj grad chaufførerne har opnået de krævede kompetencer på et tilfredsstillende niveau. Særligt køretekniske færdigheder i store biler/lift biler savnes og håndteringen af trappetjeneren opleves mangelfulde.

Branchens repræsentanter udtrykker en bekymring for udviklingen hen mod et stigende antal selvkørende vognmænd, der ikke har den fornødne uddannelse i forhold til at være

selvstændigt erhvervsdrivende og være leverandør under udbud etc. Flere af trafikelskaberne er derfor, under ledelse af Nordjyllands Trafikelskab, ved at udvikle Trafikelskabernes Entreprenøruddannelse. Når uddannelsen har fundet sin endelige form, forventer trafikelskaberne at stille krav om, at vognmændene har gennemført denne i fremtidige udbud.

Chaufførernes personlige og almene kompetencer

Arbejdstagersiden, der i denne analyse er repræsenteret af 3F, ser en udvikling for både OST og taxi chaufførerne der går mod en sigende mangel på de personlige kompetencer, de mener faget kræver. Særligt på OST området fremhæver de problematikken omkring, at branchen i højere og højere grad ansætter chauffører der ikke har de sproglige og personlige kompetencer som målgruppen for kørslen fordrer. Den meget alsidige kørsel med mennesker med psykiske eller fysiske udfordringer, stiller i høj grad krav til chaufførens evner om kommunikation, empati m.m. 3F har derfor en vision om, at gøre erhvervmæssig persontransport til et fag med tilhørende krav om en opkvalificering der stemmer overens med kundegruppens behov. Deres terminologi og vision omfatter også taxi området, da der også her opleves en mangel i forhold til de kommunikative evner som servicefaget kræver.

Krav til fremtidige kompetencer

Hovedparten af de deltagende taxiselskaber, trafikelskaber og vognmænd ser de nuværende uddannelsesmål som tilstrækkelige for chaufførerne i brancherne. Skolerne ser en udfordring på deltagerens køretekniske færdigheder efter frafaldet af krav om et erhvervskørekort, men mener også at målene generelt dækker de efterspurgte kompetencer. Brancherne efterspørger derfor ikke øgede kvalifikationer, men efterlyser en bedre sikring af, at de definerede mål beherskes på det forventede niveau.

Branchelandskabet er, særligt på taxi området, i en rivende udvikling. For at sikre, at fremtidens AMU-uddannelser lever op til kravene fra brancherne, skal der derfor kigges på de drivere der forventes at påvirke efterspørgslen på uddannelse og efteruddannelse.

Udviklingsmuligheder

En tydelig tendens som er udbredt i taxi branchen, og som også må forventes at påvirke OST branchen når taxiselskaberne som forventet byder på kørslen ved kommende udbud, er branchens erkendelse af, at service og kvalitet er den konkurrenceparameter som taxiselskaberne skal adskille sig på. Der er en tydelig bevægelse mod at ensrette udseendet af flåder og chauffører samt øgede krav til den udbudte service vognføreren udfører. Da selskaberne ser dette som en konkurrenceparameter, ønsker de at afholde interne uddannelsesforløb hvor vognmænd/chaufførerne bliver trænet i interne kvalitetsstandarder. Taxiselskaberne ønsker i høj grad at udnytte AMU-systemet muligheder til disse uddannelsesprogrammer evt. i kombination med indtægtsdækket virksomhed på deres virksomheds specifikke temaer. Selskaberne udtrykker et ønske om at samarbejde med skolerne om at udvikle tilbuddene og, at hele eller dele af forløbene kan afholdes fleksibelt og gerne som e- eller blended learning under hensyntagen til selskabernes og vognmændenes behov for at holde bilerne i drift som det er beskrevet i Trepert 3 aftalen.

Taxiselskaberne arbejder i høj grad med at udvikle interne incitamentssystemer og adfærdskorrigerende tiltag; de gør dette for at påvirke chauffører og vognmænds motivation, gennem øgede indtjeningsmuligheder, til ønsket adfærd og service. Der er således attraktive kundesegmenter der åbner sig ved høje kunde ratings via deres app, muligheder for at komme i kørselsgården ved lufthavnen etc. Men også i kontraktforhandlinger med erhvervskunder, kan kunden vælge, at det kun er chauffører over et vist niveau der kan udføre kørslen. Ud over bruger feedback via app, forudses det også, at branchen i højere grad vil gøre brug af målinger/kpi'er og evt. lønblokke der kan udløses ved opnåelse af kpi'er. Taxibranchen, der ikke historisk har benyttet efteruddannelse i nævneværdig grad, begynder således at opleve en pull effekt ved efteruddannelse; jo bedre service og kvalitet en chauffør leverer, jo større er indtjeningspotentialer. Det forventes derfor, at der vil komme en forøget efterspørgsel efter kurser og efteruddannelse der vil opkvalificere chauffører til at kunne udføre kørslen for mere attraktive kundesegmenter.

I den anden ende af skalaen er det med den nye lov også blevet nemmere for taxiselskaberne at stoppe samarbejdet med vognmænd og chauffører, der ikke lever op til standarden eller kravene i selskabet. Dette kan også få indflydelse på uddannelsesniveaut hos chauffører, da krav fra selskabet kan skabe en push effekt; selskaberne kan definere hvilke kurser, certifikater eller efteruddannelse en chauffør skal have for at kunne køre for selskabet ellers stopper samarbejdet. Taxiselskabernes fremtidige krav bliver dermed også udslagsgivende for efterspørgslen af kurser m.m. Selskabernes tilbagemeldinger på det aktuelle behov, som pt. er interne kurser, er i høj grad præget af, at udviklingen i markedet og tilpasningen til den nye lov endnu er i fuld gang. Efterspørgslen ventes først at blive reel efter 2021, når markedet gives endeligt frit. En væsentlig hindring for, at taxiselskaberne allerede nu kan indføre krav, er overgangsordningens muligheder for vognmænd, med gyldige tilladelser, til at blive i bestillingskontorer og operere under gammel lov.

Den grønne omstilling

En udefra kommende udviklingstendens der i høj grad er dikteret af lovgivning, samfundet og erhvervslivet, er den grønne omstilling. Erhvervslivets grønne profiler og –regnskaber vil skabe efterspørgsel efter erhvervsmæssig persontransport der er dokumenteret grønne; dette kan enten være i nulemissions biler eller chauffører der f.eks. er certificerede grønne chauffører. Særligt på kontraktkørsel til større erhvervskunder, vil det, i forbindelse med forhandlinger, være en konkurrencefordel at tilbyde så grøn kørsel som muligt, herunder også, at chaufførerne f.eks. er certificerede. Da en certificering i grøn kørsel vil åbne kundesegmenter forventes det, at det både kan være krav fra selskab og vognmænd, der skaber efterspørgslen.

Kommunale og statslige institutioner understøtter den grønne omstilling gennem diverse incitamentsinitiativer. Nogle af disse er bl.a. at reservere taxiholdepladser til fx el-taxier. Forholdet mellem el- og almindelige taxier er endnu så stor, at der begynder at være en væsentlig konkurrencefordel i at tilbyde transport i el-biler. Grundet den begrænsede rækkevidde, vil der være fordele for vognmanden i at uddanne sig selv og eventuelle ansatte chauffører i batteribesparende kørsel. Service og vedligehold, herunder teknisk egenkontrol, af nulemissions biler vil det også være en fordel for vognmænd at investere i

uddannelse i, da reparation og reservedele til biler af denne type endnu er tidskrævende og omkostningstungt. Når udviklingen af biler og teknologi for alvor får fat i markedet, vil der også kunne opstå krav om, at disse kompetencer erhverves i forbindelse med kvalifikationsuddannelsen.

Taxilovens seneste udgave understøtter også den grønne udvikling; det er blevet bestemt at 50 af de 125 nye tilladelser der udbydes hvert kvartal skal øremærkes til el-biler fra 3. kvartal 2019 og i resten af overgangsperioden. Med den hidtidige efterspørgsel efter tilladelserne, skønnes det, at der vil være færre ansøgere pr. el-tilladelse end til de regulære tilladelser og chancen for en vognmand at opnå en øremærket tilladelse vil være væsentlig større. Ændringen har allerede skabt nye spillere på markedet, da f.eks. kørselstjenesten Viggo, kort tid efter ændringen af bekendtgørelsen, annoncerede deres indtog på det danske marked; Viggo ønsker at etablere en app dreven kørselstjeneste, der overholder gældende lov, i el-biler. Politikerne har også barslet med forslag om at nulemissions taxier m.m. må benytte busbanerne i de større byer.

I forhold til den grønne omstilling kan der observeres en række tiltag og konkurrencemæssige fordele der understøtter det fremtidige behov for chauffører, der er opkvalificeret til effektivt at udføre kørslen i nulemissionsbiler, herunder varetage det daglige vedligehold. Alternativt dokumentere deres kompetencer til grøn/energigrigtig kørsel gennem grønne certifikater eller lignende, der kan markedsføres på taxien.

Kompetencekrav på OST området.

Branchen har ikke selv udtalt sig om forventninger til krav i henhold til den grønne omstilling, men det må forventes, at der i fremtidige udbud eller byzoner vil være konkurrencemæssige eller trafikale fordele i at udføre kørslen i nulemissions biler eller lignende. I kombination med, at flere taxichauffører vil komme til at udføre blandet kørsel, må det forventes at kompetencebehovene, der er drevet af den grønne omstilling, også vil gælde for OST branchen. Udviklingen forventes ikke at slå så hurtigt igennem som på taxiområdet; krav til teknik og kompetencer implementeres generelt først, når dette er et krav i trafikalselskabernes udbudsbetingelser.

Branche og skoler er enige om, at indholdet i de 3 BAB kurser samt det nye BAB 4 ajourføringskursus er dækkende for jobområdet. BAB 2 er ydermere ved at blive revideret og opdateret. Arbejdstagersiden, repræsenteret ved 3F, udtrykker bekymring for den manglende fokus på de personlige og almen-faglige kompetencer de mener der mangler i faget og har et ønske om at lave en handicapchaufføruddannelse på længerevarende niveau.

Branchens repræsentanter mener dog, at der er for store kvalitetsforskelle på skolernes træning med trappetjener. I lyset af de ulykker der sker med maskinerne efterlyses der en yderligere opkvalificering i brugen af maskinen; de foreslår enten en udvidelse af nuværende BAB 3 kursus eller i bedste fald en certificering i brug af trappetjener.

Skolerne fremhæver også, at det kræver stor fysik at betjene særligt den ubalancerede trappetjener, der benyttes i etageejendomme. De oplever, at deltagere der ikke har fysikken til at betjene maskinen, ikke består BAB 3 og dermed ikke kan køre de store biler

med lift også selvom de ikke har trappetjener. Det er særligt de kvindelige deltagere som skolerne oplever, har udfordringer med at bestå BAB 3 på grund af trappetjeneren, hvilket ærgrer både skoler og vognmænd, da de ofte er meget kvalificerede på de andre parametre til jobbet. Det foreslås at ændre BAB 3, så man bliver introduceret til trappetjeneren, men det er ikke et krav at håndtere den, for at bestå. For chauffører der skal køre vogne med trappetjener kan de oplyse om de vil til selvstændig test i trappetjener eller endnu bedre, have et certificeringskursus de skal bestå for, at transportere borgere i maskinerne. Det er vognmændene der har ansvaret for, at chaufføren har kompetencen til at betjene maskinen, men det vil kræve at Trafikselskaberne ændrer deres krav til kompetencer i udbudsbetingelserne.

Selvkørende vognmænd

Bekymringen for det bortfaldne krav om uddannelse af vognmændene har været udbredt i denne analyse. Der er en tendens i brancherne til, at der kommer flere slevkørende vognmænd der sidder bag rattet i mange timer primært af økonomiske årsager. Mange af de vognmænd der er startet op uden brancheerfaring, som det forventes der vil komme mange flere af i '21, forudses at bukke under i de kommende år. Respondenterne fremhæver, at manglende indsigt i budgetter, forretningsplaner, skatter og lønsumsafgifter m.m. vil være en udfordring for de nye små vognmænd. Der konstateres derfor et behov for et praktisk kursus til de mindste vognmænd i de basale forretningstekniske kompetencer, herunder udbudsskrivning og forretningsdrift.

Konkrete tiltag

Analysen har også afdækket nogle konkrete behov som brancherne giver udtryk for er mangleområder:

- Konflikt håndtering og kommunikation fremhæves som vigtigt for chaufførernes sikkerhed. Kompetencen til at deeskalere en konflikt fremhæves som et mangleområde, hvor yderligere kompetencer, ud over dem der ligger i kvalifikationsuddannelsen, efterlyses. Chaufførernes manglende dansk kompetencer fremhæves også her som en udfordring.
- Arbejdsgivere, repræsentant for arbejdstagerne og trafikelskaber peger på at skolerne har pligten til at sikre de kommende chaufførers dansksproglige niveau. Skolerne må leve op til kravet i lovens bilag 4 om kompetencer på dansk 2 niveau for deltagelse, selvom deltageren har åbenlyse sprogproblemer. En løsning på dette kan være et krav om at bestå en sprogtest inden opstart på kursus. Nuværende test, der er til rådighed for skolerne, findes ikke tilstrækkelige i forhold til særligt mundtlige kompetencer. En væsentlig indsats på dette område, vil også være en information til Jobcentrene, da oplevelsen er, at de udelukkende skeler til bestået dansk 2 ved henvisning.
- Vognmændene, der har store biler og særligt på OST området, efterlyser at nye chauffører har køretekniske færdigheder i biler svarende til dem der anvendes til lift biler m.m. Det efterlyses, at den træningskørsel der udføres på skolerne i forbindelse med BAB kurserne, foregår i branchesvarende biler alternativt udbud af køretekniske kurser med liftbil.

- I lyset af, at der er rigtige mange vognmænd i taxibranchen der vælger ikke at ombytte deres tilladelser, efterlyses information/uddannelses tilbud til chaufførerne om regler for kørsel udført under gammel lovgivning, herunder kørebøger m.m.
- Taxivognmænd og en enkelt skole efterlyser undervisning i brug af taxameter i uddannelsen.
- Dantaxi efterlyser kurser i kundeetik, hvor særligt chaufførens tavshedspligt om kunderelateret viden og sociale medier er i fokus.
- Begge de deltagende skoler beretter om et stort tidspres i undervisningen på kvalifikationsuddannelsen, særligt set i lyset af udviklingen i deltagerprofilerne. De foreslår begge enten en forlængelse af uddannelsen eller at førstehjælp ændres fra de nuværende 11 timer til de 5 timer der er kravet på varebilsuddannelsen. Dette ville give skolerne mere tid til at sikre, at de øvrige kompetencer i kvalifikationsuddannelsen indlæres.

1. Indledning

1.1 Analysens formål

Formålet med denne analyse er, at få afdækket kompetencekravene til taxi- og OST (Offentlig Servicetrafik) chauffører samt analysere behovet for etablering og revidering af arbejdsmarkedsuddannelser inden for brancheområdet. Analysen skal afdække, hvordan branchen er blevet påvirket og har udviklet sig som følge af, at der blev indført en ny taxilov pr. 1. januar 2018. Loven gjorde radikalt op med mange af de reguleringer, der tidligere havde været på området. Analysen skal vise, hvilke tendenser branchen arbejder imod i forhold til de muligheder den nye lovgivning giver, og hvilke udfordringer og modstande, de møder. Analysen skal også vise, om der er behov for – og i givet fald hvilke nye efteruddannelsesmuligheder der er for chaufførerne, idet arbejdsområdet blev ændret radikalt.

Det eksisterende udbud af arbejdsmarkedsuddannelser sammenholdes med de afdækkede kompetencekrav til chaufførerne. Endvidere udformes der AMU-kursuspakker, der kan tilgodese taxi- og OST chaufførernes kompetenceudviklingsbehov, således at disse kan synliggøres på amukurs.dk

1.2 Analysens Baggrund

Politisk var der i mange år et ønske om at ændre den daværende taxilov, men det lykkedes ikke for skiftende regeringer at samle flertal for en ændring af loven før i februar 2017. En væsentlig faktor for at samle det endelige flertal, var ønsket om en lovgivning der bl.a. var i stand til at sikre branchen mod kørselsordninger som f.eks. Uber. Ubers indtog i Danmark var med til at sikre det endelige flertal, men ønsket om at afskaffe den meget omfattende regulering på området og gennemføre en liberalisering, havde været der længe.

Den nye taxilov trådte i kraft 1. januar 2018 og den var en ændring af den gamle lov på en mængde områder:

- Kravene til chaufførerne blev sænket, da kravet om at man skulle have et erhvervskørekort bortfaldt. Samtidig blev kvalifikationsuddannelsen for chaufførerne revideret og forlænget fra 6 til 10 dage. Kravet til en chauffør efter den nye lov er, at vedkommende har haft B kørekort i min 3 år og bestået kvalifikationsuddannelsen. Kravene om udvidet lægeerklæring, vandel og god skik bestod fra tidligere lov.
- Den geografiske begrænsning for chaufførerne blev ophævet og de kan nu benytte deres førerkort eller chaufførkort, som det kom til at hedde efter den nye lov, i hele landet.
- Der blev indført en tilladelse, en såkaldt universaltilladelse, der giver ret til at udføre taxi-, limousine-, sygetransport- og Offentlig Service Trafik kørsel. Der havde tidligere været tilladelser til hver af de forskellige typer af kørsel, der blev administreret af forskellige myndigheder.
- Tilladelsen til taxi- og limousinekørsel blev tidligere givet af den kommune eller en sammenslutning af kommuner (Taxinævn) hvor kørslen skulle foregå. Antallet af tilladelser blev reguleret efter et skøn fra myndighedens side om behovet for en

tilfredsstillende dækning i det geografiske område. Det var svært for vognmændene at opnå nye tilladelser og de blev tildelt bl.a. på baggrund af ansøgerens erfaring med branchen. Med den nye lov bliver det muligt for alle at opnå en universaltilladelse såfremt de opfylder en række krav. Der er ikke længere begrænsning på antallet og markedet gives helt frit fra 2021. I perioden til 2021 er der etableret en overgangsordning, hvor en begrænset mængde nye tilladelser frigives løbende.

- Universaltilladelser giver ret til kørsel i hele landet i modsætning til tilladelser under gammel lov, der var bundet af kommunegrænsen eller taxinævnets område.
- Vognmændene fik med loven muligheden for at kunne etablere deres virksomheder i selskaber. Under gammel lov havde det på taxiområdet kun været muligt at have en personligt drevet virksomhed, men med loven blev der givet mulighed for at vognmænd kunne udvikle og opbygge deres virksomheder samt være i stand til at sælge eller foretage generationsskifter.
- Under gammel lov blev taxikørslen solgt igennem et bestillingskontor som vognmændene var tilknyttet. Under ny lov skal al kørsel til private kunder ske under et kørselskontor. Enhver taxi med en universaltilladelse kan kun sælge kørsel til private kunder via et kørselskontor. Kørselskontorerne kan drives i selskabsform, og det har været formålet at give mulighed for opbygge taxiselskaber.
- Kørselselskaberne kan selv bestemme hvilket serviceniveau, dækningsområde etc. de tilbyder. Der blev ligeledes indført en maksimaltakst for kørslen, så det også er muligt for kørselskontorerne at konkurrere på pris.
- Myndigheden på området overgik helt til Færdselsstyrelsen. Kommuner og fælleskommunale taxinævn har ikke længere myndighed på den nye lovs område.

De mange ændringer i den nye lov har medført store ændringer og forskydninger i branchelandskabet. På baggrund af dette, har Transporterhvervets Uddannelser ønsket en analyse af, hvordan disse ændringer har påvirket erhvervet med særligt henblik på, om der er sket en udvikling af kompetencekravene til chaufførerne, der kører taxi og Offentlig Service Trafik (flexchauffører). Formålet er at sikre, at uddannelsesudbuddet i AMU-systemet er tidssvarende og fremtidssikret.

1.3 Analysedesign og organisering

Analysen er udarbejdet af konsulentfirmaet MB Analyse. Analysen er udført som en kvalitativ – komparativ analyse, hvor en række repræsentanter for branchen er blevet interviewet ud fra en spørgeramme, og de registrerede svar er bearbejdet komparativt. Analysen er gennemført i 4 faser:

- Fase 1 omfatter desk research, interview med ressourcepersoner og opstartsmøde i styregruppen. Styregruppen består af Kitte Verup og Johnny Bendix Bengtson, begge fra TUR og Mikkel Behnke fra MB Analyse. På mødet er aftalt en brutto interessentliste samt den overordnede spørgeramme.

- Fase 2 består af en interviewrække med interessenterne/repræsentanterne for branchen.
- Fase 3 omfatter analyse af interviews og styregruppemøde.
- Fase 4 omfatter udarbejdelse af analyserapport og styregruppemøde.

Bruttolisten til interviews indeholdt 21 personer/organisationer og 11 har deltaget i interviews inklusive 2 ressourcepersoner. Interessentlisten er:

Johnny Bendix Bengtson, Uddannelseskonsulent Transporterhvervs Uddannelser
Richard M. Motzfeldt, Formand Aarhus og Horsens Taxa, Formand for Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATD), bestyrelsesmedlem i DPT (kreds 1) og underviser og bestyrelsesmedlem i kursusvirksomhederne Vognmandsspecialisterne ApS og Transportmægleren
Jørn Hedengran, Forhandlingssekretær 3F, for turisme, taxi og OST området
Trine Wollenberg, Vicedirektør Dansk Person Transport (DPT)
Palle Christensen, Vognmand og Bestyrelsesformand i sammenslutningen Taxa 4x35.
Henrik Neuman Petersen, Vognmand, Formand for Næstved Taxa og bestyrelsesmedlem ATAX.
Rasmus Krochin Sørensen, Kommunikationschef Dantaxi 4x48
Nick Holme Kjeldsen, Driftsleder/specialist Sydtrafik
Henning Schrøder, Bestyrelsesformand Vojens Taxi og Servicetraffic ApS (VTS)
Kjeld Jakobsen, Faglærer AMU Nordjylland
Jesper Henriksen, Kursuschef AMU Juul

Johnny Bendix Bengtson og Richard M. Motzfeldt var ressourcepersoner.

Analysen er udarbejdet i perioden marts til juni 2019.

1.4 Analyserapportens opbygning

Analysen er opdelt i 3 dele. Del 1 omhandler en beskrivelse af området for Persontransport i mindre køretøjer samt en gennemgang af relevante områder af branchen før og efter den nye lov. Del 2 omhandler udviklingen i branchen på baggrund af desk research og tilbagemeldingerne fra branchens repræsentanter og Del 3 omhandler tilbagemeldingerne på kompetenceniveauet fra de interviewedes synspunkt samt udviklingsforslag til uddannelser og AMU-kursuspakker.

Del 1: Den nye lov

Denne del af rapporten giver en kort introduktion til udviklingen indenfor taxa og offentlig servicetrafik (OST) før og efter den nye taxilov trådte i kraft d. 1. januar 2018. Udviklingen belyses igennem en kort beskrivelse af opbygningen og reguleringen af branchen inden den nye lov, de væsentlige ændringer for branchen, som loven medførte, samt en beskrivelse af udviklingen i branchen siden loven trådte i kraft. Læsere der er bekendt med branchen og den nye lov kan med fordel springe til del 2 hvor status på lov og marked bliver beskrevet.

2. Erhvervsmæssig personbefordring

Taxi- og OST kørsel er en del af det, der kaldes erhvervsmæssig personbefordring og som defineres af Færdselsstyrelsen som:

- kørsel med personer uden en nærmere tilknytning til den person, der udfører eller lader kørslen udføre,
- at kørslen udføres mod vederlag (at der tages betaling for kørslen) eller
- at kørslen udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål (formålet er at transportere nogle personer)¹.

Den erhvervsmæssige personbefordring dækker bredt over transportydelse med fly, bus, tog, færge og personbiler. Buskørslen og den øvrige erhvervsmæssige personbefordring er i betydeligt omfang reguleret igennem EU, bortset fra den del af personbefordringen der foregår i personbiler, som reguleres nationalt i EU.

Taxiloven i Danmark omfatter den erhvervsmæssige personbefordring i personbiler. Loven definerer i § 1, stk. 1 og 2² dens anvendelsesområde på følgende vis:

... erhvervsmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst ni personer inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste.

Stk. 2. Samkørsel anses ikke som erhvervsmæssig persontransport efter stk. 1, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen.

I 2011 under revideringen af den daværende taxilov, hvor den offentlige servicetrafik blev omfattet af taxiloven, og den efterfølgende debat om en ændring af lov om taxikørsel (L 78)³ blev det klart, at der var en efterspørgsel i den transportpolitiske debat om at se samlet på lovgivningen. Der blev derfor nedsat et udvalg i 2012, hvis arbejde skulle resultere i ”konkrete forslag til ændringer af taxiloven, som samlet set tilgodeser et rimeligt serviceniveau for forbrugeren, mulighed for en fleksibel forretningsdrift for erhvervet og et hensigtsmæssigt offentligt indkøb af kørselsopgaver”⁴. Udvalget offentliggjorde sin betænkning, nr. 1542, i 2013 og der blev efterfølgende forsøgt ændret på den daværende lov igennem initiativer og pakker fra regeringer, men det var først 1. januar 2018 den nye taxilov trådte i kraft. Moderniseringen af taxiloven blev støttet af alle folketingets partier på nær Alternativet og Enhedslisten.

Baggrunden for den brede opbakning til moderniseringen af loven var, at området for erhvervsmæssig personbefordring inden for taxilovens område var underlagt en usædvanligt omfattende og kompleks regulering med komplicerede tilladelsessystemer, der oprindeligt var udformet for at sikre tilgængeligheden af taxier i hele landet samt en

¹ <https://www.fstyr.dk/DA/Erhvervstransport/Sporgsmaal-og-svar/Buskoersel/Buskoersel-definitioner/Erhvervsmaessig-personbefordring.aspx>

² <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=196690>

³ https://www.ft.dk/samling/2011/lovforslag/l78/2011_l78_som_fremsat.htm

⁴ Betænkning nr. 1542 fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler, Transportministeriet, oktober 2013. S. 10

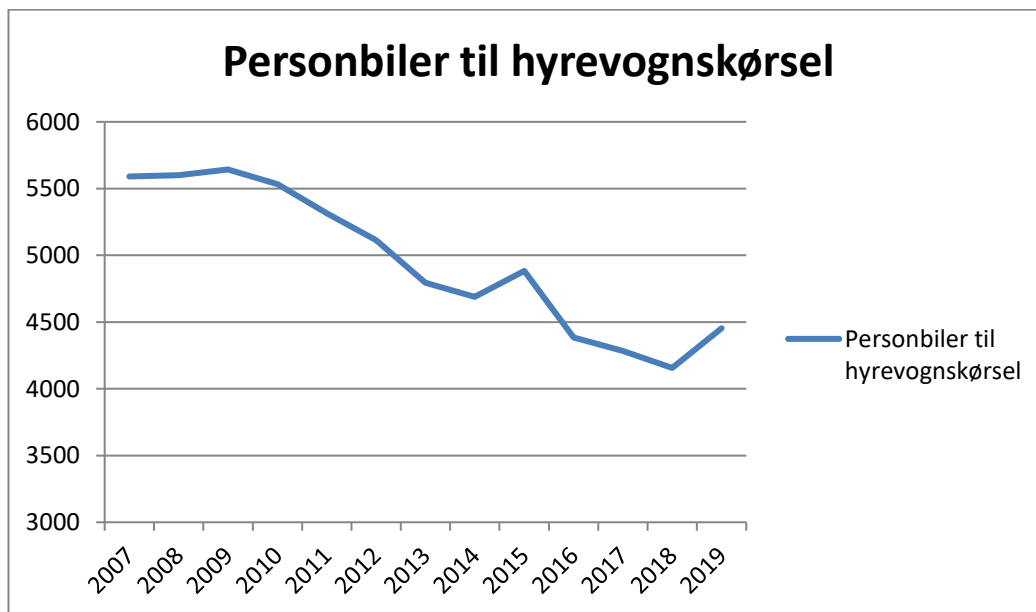
høj forbrugerbeskyttelse. Udvalget bag betænkningen, der repræsenterede en bred vifte af interessenter på området, påpegede i deres sammenfatning at:

Reguleringen bidrager i dag til at begrænse fleksibiliteten på det samlede marked for erhvervsmæssig personbefordring og sætter begrænsninger for sektorens udvikling og den dygtige vognmands mulighed for at betjene kunderne og udvikle forretningen. Der er derfor behov for at skabe en større dynamik på markedet, ligesom det vil være en fordel generelt at forenkle reguleringen i lighed med udviklingen i andre dele af transportområdet som helhed. Der er således grundlæggende behov for en modernisering af den omfattende regulering.⁵

Ud over at reguleringen begrænsede mulighederne for vognmændenes vækst og for udvikling af deres virksomheder, er taxibranchen ydermere meget konjunkturafhængig. Det gennemregulerede marked og eftervirkningerne af finanskrisen påvirkede udviklingen i antallet af taxier på landsplan. Nedgangen i erhvervet afstedkom, hvad faget selv omtaler som en "taxitørke".

Udviklingen i antallet af taxi

På landsplan faldt antallet af taxier med over 25 % i perioden fra 2007 til 2018 (antal registrerede hyrevogne pr. 1. januar det pågældende år). I 2007 var der 5.591 taxier i Danmark men i 2018, på den dato den nye lov trådte i kraft, var det faldet til 4.156.

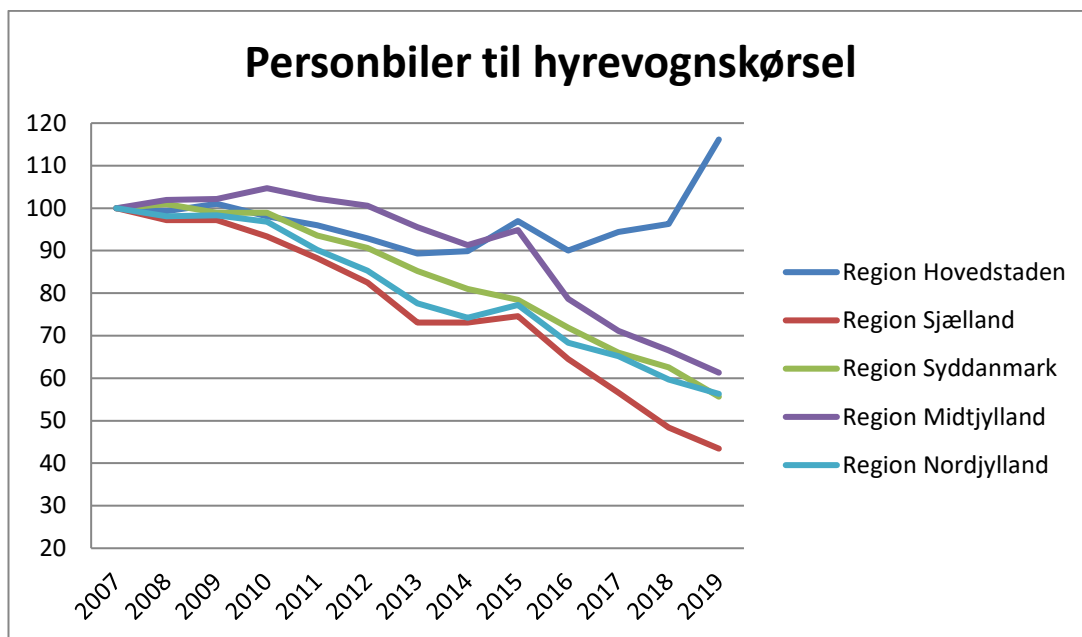


Figur 1 Kilde www.statistikbanken.dk/bil707

Denne udvikling har nationalt set vendt sig siden indførslen af den nye lov, da der kan konstateres en udvikling i antallet af registrerede taxier fra 2018 til 2019. Denne stigning skyldes i høj grad indførslen af den nye lov og de nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport der løbende bliver frigivet i henhold til den nye lov.

⁵ Ibid s. 5

Geografisk er udviklingen i antallet af taxi mere svingende, men overvejende med en faldende tendens.



Figur 2 Kilde www.statistikbanken.dk/bil707. Index 100 = 2007.

Udviklingen i antallet af personbiler til hyrevognskørsel svinger meget fra region til region, men udviklingen i Region Hovedstaden adskiller sig markant fra udviklingen i de andre regioner. Særligt udviklingen i Region Hovedstaden fra 2018 til 2019 er markant, da mange af de nye taxier, der er kommet til på baggrund af den nye lov, søger mod de store byer og særligt Københavnsområdet.

Udviklingen i antallet af taxier, særligt uden for de store byer, har været faldende i en række år, og det var bl.a. denne udvikling man håbede at vende med et mere liberaliseret marked uden geografiske begrænsninger for taxibetjeningen i den nye lov. En anden vigtig drivkraft for den endelige modernisering af loven, hvor det ikke lykkedes på bagkant af udvalgets offentliggørelse af betænkning 1542 i 2013/2014, var Ubers indtræden på det danske marked i november 2014, kort tid efter det første forsøg på at modernisere loven mistede sin politiske opbakning.

Uber

Uber, der er en Amerikansk baseret transportvirksomhed, skabte stor røre både i branchen og politisk da de i november 2014 opstartede deres service i Danmark. Ubers forretningsmodel er ifølge dem selv en smartphone app, der skaber forbindelser mellem bilejere og mennesker med et transportbehov. Branchen og Trafikstyrelsen anså ordningen for piratkørsel og 2 timer efter Uber havde startet deres service i Danmark var de blevet politianmeldt af Trafikstyrelsen for overtrædelse af loven om personbefordring. Daværende Dansk Taxi Råd, der nu er en del af Dansk Persontransport, meldte også selskabet til politiet for overtrædelse af taxiloven. Uber levede en turbulent tilværelse på det danske marked, hvor der var stærke protester fra taxichauffører og vognmænd. I juli 2016 blev 6 chauffører dømt i byretten for piratkørsel og dommen blev senere stadfæstet

af landsretten. I marts 2017, en måned efter at aftaleparterne blev enige om den nye taxilov, meddelte Uber, at de lukkede for deres service i Danmark. Flertallet bag den nye taxilov blev i høj grad skabt af ønsket om, at Uber, såfremt de skulle operere i Danmark, skulle gøre det under taxiloves bestemmelser.

Trods den store modvilje fra branchen mod Uber, peger mange af de interessenter der medvirker i denne rapport også på, at Uber var med til at åbne branchens øjne for behovet for fornyelse. Ligesom Ubers app, hvor man bl.a. kunne se hvor chaufføren var og bedømme chaufføren, vandt disse funktioner hurtigt indpas i de danske taxiselskabers apps til kunderne.

3. Den nye og gamle lov

Erhvervsmæssig personbefordring med personbil har siden 70'erne været underlagt en detaljeret regulering og regler udstedt på baggrund af lovgivningen. I 1974 blev loven revideret således, at der blev indført en antalsbegrænsning og et krav om at vognmændenes virksomheder blev drevet i personligt regi. Desuden blev der indført et krav om, at hyrevogne udelukkende måtte benyttes til hyrevognskørsel. I 1978 blev reguleringen på området overført fra Færdselsloven til selvstændig lov. Loven der blev afløst af den nye taxilov 1. januar 2018 blev i sin daværende form indført i 1998 hvor kravene om antalsbegrænsning og virksomhedsform blev bibeholdt og yderligere adgangskrav til vognmændene og førere blev indført.

3.1 Tilladelsen til at udføre erhvervsmæssig persontransport i bil

Før 1. januar 2018 blev der i lovgivningen skelnet mellem 4 tilladelsestyper til erhvervsmæssig personbefordring; taxitilladelse, limousinetilladelse, tilladelse til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik:

Taxitilladelsen blev udstedt af kommunalbestyrelsen og gav ret til at udføre taxikørsel. Det var kommunalbestyrelsen, der fastlagde antallet af tilladelser inden for sit område, ud fra en målsætning om at sikre en tilfredsstillende betjening i hele området – den såkaldte antalsbegrænsning.

Limousinetilladelse blev udstedt af kommunalbestyrelsen: Tilladelsen gav kun ret til at udføre befordring efter særlig aftale som f.eks. bryllupskørsel eller lignende i køretøjer med speciel indretning, udstyr mm. Kørslen kunne også udføres af en taxi. Det var kommunen, der vurderede behovet for kørsel af denne type inden for kommunen.

Sygetransporttilladelse blev ligeledes udstedt af kommunalbestyrelsen og gav ret til befordring af personer, der var henvist til sundhedsfaglig behandling og personer, der på grund af et handicap eller på anden måde enten ikke kunne, eller kun med besvær, kunne benytte andre transportformer, herunder taxi. Der var i princippet ikke nogen antalsbegrænsning på antallet af tilladelser: Kørslen kunne også udføres med en taxi såfremt en vognmand fik tilladelse til kørslen.

Tilladelse til offentlig servicetrafik blev i modsætning til de andre tilladelser udstedt af Trafikstyrelsen og senere Færdselsstyrelsen. Tilladelsen giver ret til at udføre offentlig servicetrafik (almindelig rutekørsel) for et trafikselskab omfattet af Lov om trafikselskaber. Der var ingen antalsbegrænsning på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik og kørslen kunne også udføres af en taxi.

De 4 typer tilladelser blev efter den gamle taxilov givet for et tidsrum på op til 10 år.

Med den nye taxilov blev de daværende 4 typer tilladelser erstattet af én tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, en såkaldt universaltilladelse eller EPT tilladelse. Dvs. at det nu står vognmændene frit for, hvad de vil benytte deres biler til, da f.eks. en bil der har tilladelse til at køre offentlig service trafik, kan køre taxikørsel, såfremt bilen er indrettet til dette og såfremt vognmanden har ombyttet sin tilladelse til en universaltilladelse.

3.1.1 Tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Før den 1. januar 2018 blev tilladelsen til taxi- og limousinekørsel givet af kommunalbestyrelsen i det område hvor kørslen skulle foregå, mens staten (Trafikstyrelsen) gav tilladelser til offentlig servicetrafik. Tilladelsen til sygetransport blev givet af den kommune, hvori virksomheden havde hjemme.

Kommunalbestyrelsen kunne under den daværende lov overdrage sin tilladelseskompetence samt øvrige lovbestemte kompetencer til et kommunalt fællesskab. Denne mulighed blev udnyttet i Region Hovedstaden, hvor regionens 28 kommuner var samlet under Taxinævnet for Region Hovedstaden. Endvidere var der f.eks. fælles taxinævn i Aabenraa og i Sønderborg Kommuner. Kommunerne eller de fælleskommunale taxinævn havde til opgave at:

- Udstede taxi, limousine og sygetransport tilladelser med eventuelle betingelser.
- Fastlægge antallet af taxier i kommunen.
- Fastlægge maksimaltakster for kommunen.
- Udlevere kørebøger.
- Udstede førerkort til chauffører.

På taxi- og limousine området var det den enkelte kommune eller det kommunale fællesskab der fastlagde antallet af tilladelser i kommunen. For taxiområdet vedkommende blev antallet fastlagt ud fra hensynet om en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for kommunens eller fællesskabets område. Der var derfor ikke et fast antal taxier der skulle betjene området, men antallet var baseret på kommunernes eller fællesskabets skøn. Tilladelserne blev tildelt dem blandt ansøgerne, der blev skønnet bedst egnede. På limousineområdet blev antallet ligeledes bestemt af en behovsvurdering af kommunen.

På sygetransport og offentlig servicetransport områderne var der ikke nogen antalsbegrænsning på tilladelserne, der blev udstedt hhv. af kommunen eller Trafikstyrelsen. I forhold til tilladelserne til offentlig servicetrafik var der til gengæld krav om en kontrakt med et trafikselskab: Kontrakterne omhandler offentlig servicetrafik, eller flextrafik som det også kaldes, inden for den sociale kørsel (trafikselskabernes kørsel for

kommuner og regioner), den individuelle handicapkørsel og åben kørsel. Åben kørsel er det der kaldes flextur og er en kørselsform, hvor kørslen er åben overfor alle borgere efter bestilling.

På vognmandssiden indeholdt den gamle taxilov en række fælles bestemmelser i forhold til at få udstedt en tilladelse. Under disse bestemmelser skulle vognmanden være:

- Bosiddende her i landet eller være omfattet af den Europæiske Unions regler om etablering og arbejdskraftens frie bevægelighed m.m.
- Være myndig og ikke under værgemål.
- Ikke være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.
- Ikke have betydelig gæld til det offentlige.
- Have økonomisk grundlag for at drive virksomheden forsvarligt.
- Ikke være dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug i virksomheden.
- I faglig henseende er kvalificeret og ville kunne udøve virksomheden i overensstemmelse med god skik inden for branchen.⁶

Der var altså en række fælles adgangskrav til erhvervet som alle vognmænd skulle leve op til. Men hvor der var fri etableringsret på offentlig servicetrafik og sygetransportområdet, så krævede etableringen på taxi og limousineområdet, at vognmanden levede op til nogle kommunale krav, når det blev offentliggjort at en eller flere tilladelser var ledige til fordeling. Kommunen skulle, i vurdering af egnetheden hos vognmanden i forhold til en ledig tilladelse, bl.a. lægge vægt på, at vognmanden har erfaring ved tidligere virksomhed inden for erhvervsmæssig personbefordring. Herudover kunne kommunerne fastsætte supplerende kriterier for tildeling af tilladelser⁷ ligesom de skulle føre tilsyn med, at betingelserne for tilladelsen hos vognmanden til stadighed var opfyldt. I fald vognmanden ikke længere levede op til betingelserne, kunne tilladelsen tilbagekaldes.

På taxi området var det derfor stærkt reguleret hvem og hvor mange tilladelser en vognmand kunne få og dette system blev stærkt udfordret af Uber i opløbet til forliget om den nye taxilov i februar 2017.

Under den nye taxilov blev antalsbegrænsningen fjernet. Enhver, der opfylder lovens krav, har nu ret til at få en eller flere tilladelser. Dermed blev kommunens vurdering af om behovet for antallet af taxier m.m. ophævet og der er fri etableringsret på hele området for erhvervsmæssig persontransport. Myndigheden til udstedelse af tilladelser og tilsyn er overlagt til Færdselsstyrelsen.

Der er stadig en række krav som vognmanden skal leve op til for at opnå en universaltilladelse, herunder ikke at være konkurs, have gæld til det offentlige og have et vist kapitalgrundlag. Kapitalkravet til den første universaltilladelse for vognmanden er 40.000 kr. og for de efterfølgende biler 20.000 kr. pr. tilladelse. Desuden skal vognmanden opfylde et vandelskrav. Det vil sige at ansøgeren ikke er straffet for en forbrydelse, der gør

⁶ Betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler s. 30

⁷ Ibid s. 31

ansøgeren uegnet til at varetage erhvervet. Derudover skal vognmanden leve op til god skik indenfor branchen. Hvis det er et selskab der søger, hvilket blev muligt med den nye lov, skal der være en ansvarlig leder, der opfylder kravene om vandel og god skik.

Overgangsordning mellem ny og gammel lov

For at sikre en mere glidende overgang mellem den gamle og nye lov, blev der aftalt en overgangsordning på 3 år til at indfase loven. I overgangsperioden øges antallet af tilladelser med 500 pr. år, der udbydes med 125 hvert kvartal. I det første år efter lovens ikrafttræden, blev der dog udstedt 650 nye tilladelser med 200 i første kvartal og 150 i de efterfølgende kvartaler. I den nye taxilov blev det yderligere vedtaget, at såfremt der var flere ansøgere end antallet af tilladelser pr. kvartal, skulle fordelingen af tilladelserne ske ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt søge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal pr. virksomhed.

Vinder en ansøger en tilladelse, har ansøgeren 2 måneder fra udstedelsesdatoen til at meddelelse Færdselsstyrelsen registreringsnummeret på den bil, som tilladelsen skal anvendes til. Sker denne registrering ikke, bortfalder den vundne tilladelse⁸. Færdselsstyrelsen forlænger dog ofte denne frist pga. markedsforholdene omkring anskaffelsestiden på nye biler, ventetiden på montering af taxameter m.m.

Såfremt der ved lodtrækningen er flere ansøgere end antallet af udbudte tilladelser, bliver der oprettet en venteliste til hvem evt. uønskede tilladelser tilfalder.

Antallet af nye tilladelser pr. år tillægges antallet af uudnyttede/tilbageleverede tilladelser fra året før ved lodtrækningen i 1. kvartal året efter. Tilbagelevering af tilladelser sker oftest i forbindelse med vognmænds ophør i branchen eller ved at tilladelsen er blevet tilbagekaldt (dvs. at den relevante myndighed inddrager tilladelsen grundet vognmandens misligholdelse af kravene til at være indehaver af en tilladelse). I 1. kvartal 2019 blev der således, ud over de 125 nye tilladelser som loven foreskriver der skulle udbydes, genudstedt 164 tilladelser, der var uudnyttet eller tilbageleveret i løbet af 2018. Denne procedure fortsætter til og med 31. december 2020. Fra 1. januar 2021 er der ikke længere begrænsning på antallet af tilladelser og det står frit for at søge så mange man vil, blot man lever op til lovens krav.

3.1.2 Geografisk ret til erhvervsmæssig persontransport

Under den gamle taxilov var den enkelte taxivirksomheds muligheder for at udføre kørselsopgaver underlagt en mænge geografiske begrænsninger. Grundlæggende måtte en taxi udelukkende udføre kørselsopgaver med start- og afslutningspunkt i det område hvor tilladelsen er udstedt. Området var reguleret enten af kommunegrænsen eller i det område som var dækket af et fælleskommunalt taxinævn; i hovedstadsregionen måtte taxierne altså køre i 28 kommuner, under det område der var dækket af Taxinævnet. En taxi måtte dog udføre opgaver med start i deres tilladelsesområde med et afslutningspunkt udenfor området. Taxien skulle dog umiddelbart efter afslutning af turen vende tilbage til tilladelsesområdet, uden at foretage yderligere kørsel, før de igen var inden for grænsen af

⁸ Taxiloven §41, stk. 3.

tilladelsesområdet. Hvis afslutningspunktet var uden for tilladelsesområdet, måtte en taxi godt, såfremt den var bestilt pr. telefon, påbegynde turen uden for området.

For at understøtte taxibetjeningen i tyndt befolkede områder og landzoner kunne kommunalbestyrelserne i tilladelserne fastsætte forskellige vilkår, herunder om fortrinsvis betjening af nærmere geografiske områder; de såkaldte 'landtaxier'.

Under kommunalreformen i 2007 blev der etableret færre og større kommuner. Dette havde ikke indflydelse på taxireguleringen, men det gjorde den geografiske begrænsning mindre omfattende.

Hvis en taxi blev benyttet til offentlig servicetrafik/flextrafik eller til sygekørsel gjaldt der ikke nogen geografiske begrænsninger.

Med den nye taxilov blev den geografiske begrænsning ophævet for de nye tilladelser til erhvervs-mæssig persontransport. En taxi, der kører under en ny tilladelse, har nu ret til at udføre kørsel i hele Danmark. Så markedet ændrede sig fra 70 delmarkeder til 1 samlet marked⁹. Muligheden for vognmanden til at udføre kørslen uden den gamle lovs geografiske begrænsning, afhænger af, om de vælger at ombytte deres eksisterende tilladelser til de nye universaltilladelser.

3.2 Virksomhedsformer og organisering af branchen

Den nye taxilov medførte store ændringer på tilladelsesområdet. Som et led i liberaliseringen af erhvervet, ønskede forligspartierne at understøtte vognmændenes muligheder for at udvikle deres forretninger gennem at fjerne reguleringen på virksomhedsformer og ændre på organisering og styring af branchen. De gamle regler gjorde det svært for nye virksomheder at komme ind på markedet og satte begrænsninger på sektorens udvikling. Derfor ville man også, når antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning blev fjernet, give vognmændene flere muligheder for at opbygge reelle forretninger og styrke styringen af kørslen ved at definere kørselskontorer der kunne organiseres som virksomheder på markedsvilkår.

3.2.1 Virksomhedsform

Under den gamle taxilov var det bestemt, at taxivirksomhed kun kunne udføres i personligt regi. Der kunne ikke udstedes tilladelser til selskaber, foreninger m.m. eller personer i forening som f.eks. interessentselskaber. På andre områder af den erhvervs-mæssige transport var der ikke tilsvarende begrænsninger; f.eks. kan man udføre busvirksomhed både i personligt regi og som selskab. De var således en helt særlig begrænsning inden for taxiområdet. For den enkelte vognmand betød dette, at vedkommende var ene-ejer af virksomheden og hæftede personligt for sin virksomhed. Der var ikke krav til en direktion eller indsendelse af årsrapporter til Erhvervsstyrelsen.

Taxitilladelsen kunne kun udnyttes af den person der havde fået tildelt tilladelsen og der var forbud mod hel eller delvis overdragelse af tilladelsen. En vognmand kunne derfor ikke

⁹ Taxi til fremtiden, Transport, bygnings og boligministeriet, 2016. s. 8

sælge sin virksomhed eller lave generationsskifte (undtagen i helt særlige tilfælde) eller lignende.

På området for sygetransport og offentlig servicetrafik var der ikke nogen begrænsninger i selskabsformen, da de kunne drives både som personlig virksomhed og som selskab. Dette muliggjorde at virksomheder på disse 2 områder kunne vækste mere frit og evt. sælges videre.

I den nye taxilov var et af kernepunkter da også at åbne for muligheden for at selskaber kunne eje tilladelser. Så med den nye lov kan tilladelserne til erhvervsmæssig persontransport enten benyttes i personlige selskaber eller anpart, aktie eller lignende selskaber. Dette betyder også at virksomheder med tilladelser nu kan videresælges. Det bliver endvidere muligt at rejse kapital i selskaberne til at erhverve tilladelserne, investere i udstyr m.m.

3.2.2. Bestillings- og kørselskontorer

Efter den gamle lov skulle taxivognmænd i kommuner med 10 eller flere taxier oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor. Bestillingskontoret kunne kun oprettes, hvis kommunen hvor bestillingskontoret skulle oprettes, havde godkendt oprettelsen. Bestillingskontorerne kunne godt servicere flere kommuner, såfremt kommunerne godkendte dette, eller helt overdrage tilladelsen til at drive bestillingskontor til et andet bestillingskontor. I årene op til den ny lov var der også flere bestillingskontorer, der fusionerede eller etablerede samarbejde for at skabe større entiteter. På den måde opnåede bestillingskontorerne stordriftsfordele som f.eks. teknisk og administrativt samarbejde om trafikdirigering, telefoncentral og administration af kontokørsel m.v.

Bestillingskontorets hovedopgave var at modtage og formidle bestillinger på taxikørsel hele døgnet. De taxier, der var tilsluttet bestillingskontoret, skal være afmærket med kontorets navn og telefonnummer. Bestillingskontorerne fremstår på den måde over for omverdenen som den virksomhed, der udførte kørslen. Eksempler på bestillingskontorer er Roskilde Taxa, Aarhus Taxa og Horsens Taxa, Taxa 4x35 m.fl. De taxivognmænd, der var tilsluttet, kunne ikke selv modtage og udføre forudbestillinger på kørsel uden om bestillingskontoret.

Organiseringen af bestillingskontoret kan tage mange former, men typisk ejes de af en forening af vognmænd. Vognmænd, der er tilsluttet bestillingskontoret, har dannet en forening, der driver et bestillingskontor. Man kan godt være tilknyttet bestillingskontoret uden at være medlem af foreningen. Bestillingskontorerne kan også være ejet af en enkeltperson eller et anparts- eller aktieselskab. Bestillingskontorerne bliver overvejende finansieret af et driftsbidrag/pladsleje fra de tilknyttede vognmænd. Vognmændene har derfor også et økonomisk incitament til at udvikle bestillingskontorerne og udnytte eventuelle stordriftsfordele, da det ofte medfører lave driftsbidrag.

Kommunen skulle godkende bestillingskontorets vedtægter, der var baseret på Trafikstyrelsens standardvedtægter, og de havde også tilsynet med, at bestillingskontorerne levede op til betingelserne i loven. Herudover havde kommunen afgørelseskompetence i visse af bestillingskontorets beslutninger. Bestillingskontoret havde, i medfør af loven, visse sanktionsmuligheder overfor vognmænd der ikke fulgte

reglerne. Der var også regler for, hvis der kun var et bestillingskontor i kommunen og mere end 20 tilsluttede taxier, at det var muligt for 10 vognmænd eller derover at kræve kommunalbestyrelsens godkendelse af oprettelse af endnu et bestillingskontor.

I de kommuner hvor der er færre end 10 bevillinger, er der ikke pligt til at oprette eller være tilsluttet et bestillingskontor. Det er typisk i kommuner med lave befolkningstal at der ikke er pligt til at oprette bestillingskontor. De taxier der servicerer de kommuner er oftest landtaxier, hvor vognmændene indgår indbyrdes aftaler om telefonvagtordninger så kommunen sikres en tilfredsstillende taxibetjening døgnet rundt. Kommunen kunne også fritage en taxitilladelse fra tilslutningspligten for at sikre kundebetjeningen i et område.

Systemet omkring bestillingskontorerne og vognmændenes tilslutning til disse var et yderst reguleret og styret system og Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen udtalte ved aftaleindgåelsen af den nye lov, at den var *"et endeligt opgør med den kommunale planøkonomi på taxiområdet"*¹⁰.

Kørselskontoret

I den nye lov blev bestillingskontoret afløst af det der hedder et kørselskontor. Fra 1. januar 2018 skal al kørsel til private kunder inkl. gadekørsel ske via en taxivirksomhed, som kørselskontorerne reelt er. Enhver taxi, med en universaltilladelse, har pligt til at være tilknyttet og sælge sin kørsel via et kørselskontor. I denne egenskab har kørselskontorerne en række pligter i forhold til myndighederne samt kunderne og skal opfylde en række krav. Intentionen bag kørselskontorets ansvar er at sikre trafiksikkerheden, forbrugerbeskyttelsen og at sikre grundlaget for en effektiv skattekontrol. Kørselskontorerne kan oprettes som enkeltmandsvirksomhed eller selskab og har ret til at operere frit i hele Danmark.

Vognmanden har dog mulighed for at sælge kørsel udbudt af offentlige myndigheder med hjemmel i anden lov direkte til den offentlige myndighed. Denne kørsel er mellem indehaveren af tilladelsen og myndigheden og behøver ikke ske via et kørselskontor.

Det kræver Færdselsstyrelsens tilladelse at oprette og operere et kørselskontor. For at få tilladelsen skal ansøgeren dokumentere en egenkapital på 500.000 kr., ligesom der er krav om ikke at have nævneværdig gæld til det offentlige, krav om fast forretningssted i Danmark m.m. Der er desuden krav til lederen om vandel og god skik samt godkendelse af bestyrelses- og direktionsmedlemmer. Det var aftaleparternes intention at kørselskontorerne skulle sikre seriøse aktører og ordnede forhold i branchen. Derfor er der i loven også fastlagt en mængde punkter kørselskontorerne løbende og digitalt skal indsamle data omkring, i forhold til den taxikørsel der sælges af kørselskontorerne. Denne dataindsamling kræver væsentlige investeringer i it og udstyr, så ud over egenkapitalkravet er der også væsentlige investeringskrav til databehandling og opbevaring. Det er tilladt for etablerede kørselskontorer, med det nødvendige udstyr, at sælge sin administrationskapacitet til andre og mindre kørselscentre; kørselskontorerne har

¹⁰ <https://www.trm.dk/da/nyheder/2017/taxi-090217>

mulighed for at supplere forretningen med at sælge IT administrationsløsninger og evt. white label løsninger med app og dataopsamling.

En væsentlig ændring og et led i liberaliseringen af erhvervet er, at kørselskontorerne selv bestemmer hvilke indehavere af universaltilladelser, de ønsker at samarbejde med. De har således ikke pligt til at lade en indehaver af en tilladelse tilknytte sig kørselskontoret. Dette giver i langt højere grad taxivirksomheden muligheden for at sikre sin kvalitet, service og brand. Kørselskontorerne kan endvidere selv bestemme omfanget af priser (så længe de er under en fastsat maksimaltakst), åbningstider, geografisk dækning og udbudte tjenester i øvrigt.

Det komplicerede system mellem de gamle bestillingskontorer og kommunalbestyrelser bliver afløst af regulære taxivirksomheder, der kan udvide deres forretninger i flere retninger og som har mulighed for at opbygge stærke brands, hvor kvalitet og service er i fokus. Og dermed åbne for lagt større interessenter og investorer i branchen.

I landdistrikterne gives der muligheder for at dispensere fra kravene til kørselskontorerne for at sikre dækningen i de tyndt befolkede områder. Hvis man godkendes som kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt kan egenkapitalkravet nedsættes til 40.000, men så må kørslen kun sælges inden for et nærmere bestemt geografisk område og med maksimalt 3 biler. Vognmænd, der søger denne løsning, vil i høj grad kunne profitere af, at det er muligt at leje sig til dataopsamlingsystemer hos andre kørselskontorer.

3.3 Overgangsordningen til den nye lov.

Som tidligere nævnt er der i den nye taxilov en overgangsordning til den nye lov er fuldt indfaset. På tilladelsessiden øges antallet af tilladelser gradvist til udgangen af 2020, inden antallet af tilladelser til erhvervmæssig persontransport bliver givet helt fri. I forhold til de eksisterende tilladelser og bestillings- og kørselskontorerne samt på omdannelse af virksomhedsform m.m. er der i den nye taxilovs kapitel 12 en række regler for ikrafttræden og overgangsbestemmelser. Færdselsstyrelsen har også oprettet websitet www.taxilov.dk til at informere om de mange overgangsordninger. Nedenfor gennemgås de overgangsordninger, der vedrører de ovenfor beskrevne områder.

3.3.1 Konvertering af tilladelser

En tilladelse til taxikørsel er gældende i op til 10 år. Så taxivognmanden med en gyldig tilladelse har 2 muligheder: vognmanden kan ombytte sin tilladelse til en ny tilladelse til erhvervmæssig persontransport (universaltilladelse) eller beholde sine eksisterende tilladelser:

- Såfremt vognmanden beholder sine eksisterende tilladelser, skal vedkommende fortsat køre i den kommune, der har udstedt tilladelsen. Hvis tilladelsen har været omfattet af en tilslutningspligt til et bestillingskontor, skal vognmanden stadig være tilknyttet bestillingskontoret. I det tilfælde hvor der ikke længere er et bestillingskontor i kommunen, kan vognmanden køre uden tilknytning til et bestillingskontor. Vognmanden kan ikke køre taxikørsel igennem et kørselskontor. Vognmanden kan fortsætte kørslen indtil hans tilladelse udløber.

- Vognmanden kan vælge at ombytte sine tilladelser til universaltilladelser. De nye tilladelser udstedes med samme udløbsdato som de tidligere tilladelser. Udløbsdatoen kan dog ikke fastsættes tidligere end 31 marts 2021. Efter ombytningen skal vognmanden tilknyttes et kørselskontor og må ikke længere udføre kørsel for bestillingskontoret.

I forbindelse med ombytningen, kan vognmanden tage stilling til om han ønsker at fortsætte tilladelseerne i et personligt ejet firma eller om han ønsker at etablere et selskab og køre videre med de nye tilladelser i dette. Vognmanden skal ved ombytningen leve op til kravene om universaltilladelser herunder krav om økonomi, vandel og restancer til det offentlige m.v. Såfremt tilladelser skal ombyttes til drift i et selskab, er der krav om at vognmanden er enejer og er ansvarlig leder i det nye selskab.

Hvis man har en tilladelse til limousine, OST eller sygetransport kan denne ikke ombyttes til en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport efter den nye taxilov med mindre den udløber inden udgangen af 2020. Hvis vognmandens tilladelse udløber inden udgangen af 2020 kan han få den ombyttet til en universaltilladelse der er gyldig til 31. december 2021. Vognmanden skal leve op til lovens krav om økonomi, vandel og restancer til det offentlige for at få tilladelsen ombyttet.

Har vognmændene i overgangsperioden brug for flere tilladelser, må de deltage i lodtrækningen om disse på lige vilkår med andre, der søger om tilladelser. Fra 1. januar 2021 kan alle opnå en eller flere universaltilladelser, bare de opfylder kravene.

3.3.2. Overgangsordningen for bestillings- og kørselskontor.

En godkendelse af et bestillingskontor er gyldig i 10 år. Bestillingskontoret er ikke ved lov tvunget til at omdanne sig til et kørselskontor og kan fortsætte driften til deres godkendelse udløber. Bestillingskontoret er i tilladelsens gyldighedsperiode underlagt den kommunale regulering og vil være omfattet af tilsyn fra kommunen. Kommunen kan dog, med et halvt års varsel, overdrage tilsynsoplygten til Færdselsstyrelsen. Hvis der kun er et bestillingskontor i kommunen og der er under 10 tilsluttede taxier kan dette opretholdes til gyldighedsperioden udløber. Såfremt der er flere bestillingskontorer i kommunen og antallet af tilknyttede taxier falder til under 10, eller eventuelt et antal vedtaget af kommunen, skal bestillingskontoret opløses med et varsel på 6 måneder. Det er som beskrevet kun taxier med gamle kommunale tilladelser der kan være tilknyttede bestillingskontoret og taxiernes kørsel er begrænset til bestemmelserne under gammel lov. Dette betyder, at der i princippet kan opereres bestillingskontor i en kommune, såfremt man fik sin godkendelse fornyet i 2017 under den gamle lov indtil 2027.

Bestillingskontorerne har også muligheden at søge om at blive omdannet til et kørselskontor. Dette vil kræve, at de vognmænd der er tilknyttet bestillingskontoret, ombytter deres tilladelser til universaltilladelser for at kunne køre under det nye omdannede kørselskontor. Og det vil også kræve, såfremt bestillingskontoret drives af en forening eller lignende, at der er enighed eller flertal i henhold til vedtægterne for omdannelsen. Det er vognmændene selv der er ansvarlig for ombytningen af deres tilladelser, så de kan fortsætte kørslen.

Den sidste mulighed for bestillingskontorerne er, at lave en glidende overgang mellem de 2 taxivirksomhedstyper. Dette gøres ved at forsætte driften af bestillingskontoret samtidig med, at der søges om at oprette et kørselskontor. På den måde kan der i en periode, så længe bestillingskontoret kan operere i kommunen, køres drift af både bestillings- og kørselskontor hvor vognmændene gradvist kan overflytte til kørselskontoret i takt med de ombytter eller erhverver tilladelser til erhvervsmæssig persontransport. Denne løsning er valgt af mange etablerede taxivirksomheder og den sideløbende drift er grunden til at der under diverse taxibrands kører taxier med grønne bevillingsplader på (som taxier under de gamle tilladelser skulle køre med) eller med det nye 7 cifrede tilladelsesnummer på bilen, der er identisk med nummeret på universaltilladelsen.

3.4 Myndigheden

Den gamle taxilov indeholdt en række bemyndigelser der skal udfyldes af den enkelte kommune eller kommunale fællesskab. Kommunerne og de fælleskommunale sammenslutninger/Taxinævn havde som opgave at:

- Udstede taxitilladelser (taxi, limousine og sygetransport) med eventuelle betingelser.
- Fastlægge antallet af tilladelser i kommunen/området.
- Fastlægge maksimaltakster for kommunen/området.
- Udlevere kørebøger.
- Udstede førerkort til chauffører.
- Godkende bestillingskontorer, vedtægter m.m.

Den kommune der har udstedt tilladelser, førerkort og godkendelser skulle også efter 1. januar 2018 føre tilsyn med, at indehaverne overholder betingelserne for at have en tilladelse.

Udover de fastlagte opgaver havde kommunerne også muligheden for at påvirke trafikbetjeningen i deres område ved pålæg, særlige takstsystemer m.m. De forskellige styringsinstrumenter gav den enkelte kommune mulighed for at tage hensyn til lokale forhold og prioriteter.

Tilladelser til offentlig servicetrafik blev udstedt og administreret af Trafikstyrelsen.

I forbindelse med implementeringen af den nye taxilov, hvor bl.a. de geografiske begrænsninger blev ophævet, blev administration og tilsyn af den nye lov overdraget til Færdselsstyrelsen under Trafik-, Bygge-og Boligstyrelsen. Færdselsstyrelsen har nu følgende opgaver i henhold til området:

- Udstede universaltilladelser, herunder lodtrækningen i overgangsperioden.
- Fastlægge maksimaltakst for hele landet.
- Udlevere kørebøger indtil alle er overgået til elektronisk registrering.
- Udstede chaufførkort.
- Godkende kørselskontorer.
- Føre tilsyn med godkendelser og tilladelser.

Efter 1. januar 2018 er det stadig kommunerne og de fælleskommunale sammenslutninger der varetager tilsynet med de gamle tilladelser og godkendelser i overgangsperioden indtil alle tilladelser og godkendelser er udskiftet. Kommuner og taxinævn har muligheden for, med et halvt års varsel, at lade denne forpligtelse overgå til Færdselsstyrelsen. Ifølge Færdselsstyrelsen er der i maj 2019 46 kommuner og taxinævn, svarende til 74 kommuner, der har valgt at overdrage tilsynsforpligtelsen til styrelsen. Tønder kommune overdrager deres forpligtelse d. 1. juli 2019.

3.4.1 Kommuner, regioner og trafikelskaber

Administration og udstedelse af tilladelserne til offentlig servicetrafik (OST) har hele tiden ligget under Trafikstyrelsen og nu Færdselsstyrelsen. Der udstedes ikke tilladelser til OST efter 1. januar 2018. En tilladelse til OST er, ligesom de andre tilladelser, gyldig i op til ti år så der vil være administration af tilladelserne i nogle år endnu.

Myndigheden i forhold til OST området ligger hos kommunerne og regionerne. Deres indkøb af trafik har en stor betydning for den erhvervsmæssige persontransport, da en stor mængde af den kørsel, der udføres på området, generelt udføres på offentlige kontrakter. I lov om Trafikelskaber er hvert regionsråd forpligtet til at etablere et eller flere Trafikelskaber og hver kommune deltager i ét trafikelskab. Trafikelskaberne er f.eks. Movia, Sydtrafik eller Nordjyllands Trafikelskab (NT). Trafikelskaberne er ved lov forpligtet til at tilvejebringe handicapkørsel for bevægelsehæmmede der ikke selv kan anvende bus eller tog. Trafikelskaberne kan efter aftale varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik som kommunen eller regionen skal varetage under anden lovgivning. Denne kørsel kan være kørsel af borgere til behandling i sundhedssystemet, genoptræning m.v. og foregår som oftest i taxi eller minibus.

Trafikelskaberne indkøber denne kørsel igennem udbud og er på den måde kontraktholder overfor de vognmænd der vinder retten til at udføre kørslen. Trafikelskaberne er bestiller af kørslen og vognmændene er udføreren (BUM modellen). Trafikelskaberne er dermed både kontraktholder, hvori der er en mængde krav til vognmænd og chauffører bl.a. om uddannelse og kompetence beskrevet, og bestiller. Vognmanden skal have en kontrakt med et trafikelskab for at udnytte sin tilladelse til offentlig servicetrafik.

Området med offentlig servicetrafik er ikke blevet påvirket af den nye taxilov i væsentligt omfang andet end, at tilladelsen nu falder ind under universaltilladelsen, hvilket også giver flere vognmænd mulighed for at søge om at udføre kørslen, når de opnår en tilladelse. For chaufførerne er adgangen til erhvervet også blevet lettet.

3.5 Chaufførerne

Adgangen til erhvervet for chaufførerne er, ligesom adgangen for vognmændene, blevet lettet betydeligt med den nye lov. Under gammel lov skulle man for at kunne køre erhvervsmæssig personbefordring i en personbil erhverve sig et erhvervskørekort. Erhvervskørekortet, i bred forstand, er en tilladelse til at køre erhvervsmæssig personbefordring i den kørekortkategori man allerede har erhvervet. For at køre taxi, limousine og sygetransport skulle man have bestået den teoretiske og praktiske prøve i

Erhvervsmæssig personbefordring til kategori B, kaldet B-EP (angivet som kode 400 i kørekortet). Når dette var erhvervet, havde man førerretten til erhvervsmæssig personbefordring i en bil under 3.500 kg og med op til 9 siddepladser. I forhold til at køre OST kørsel, er de såkaldte vogntyper 4, 5 og 6 (med plads til kørestole, har lift og trappetjenere), hvis det er den type der hedder M2, beregnet til over 9 personer eller over 3.500 kg. Der skal således bruges et større erhvervskørekort f.eks. D1, lille bus. Koderne på de andre former for erhvervskørekort var:

Kode	Betydning
400	Indehaveren har kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til kategori B
425	Indehaveren har kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til kategori D
426	Indehaveren har kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til kategori D1
450	Indehaveren har kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til kategorierne B og D
451	Indehaveren har kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til kategorierne B og D1

Efter B-EP blev afskaffet som følge af den nye taxilov blev koderne 400, 450 og 451 også afskaffet.

Både prøven i den teoretiske del af erhvervskørekort samt den afsluttende praktiske prøve skulle gennemføres på dansk uden brug af tolk. Politiet var ansvarlige for prøverne. Det var, som det også er tilfældet på andre typer af erhvervskørekort, ofte udfordrende for personer med sproglige udfordringer at bestå prøverne pga. sprogkravet.

Derudover skulle man for at få udstedt et kvalifikationsbevis/fører kort til taxi m.m., udover at bestå prøver til førerbeviset, have gennemført og bestået en kvalifikationsuddannelse til den pågældende kørekortkategori inden for de seneste 10 år, opfylde kravene til en gruppe 2 lægeerklæring samt leve op til kravene om god skik og vandel m.m. Når alle de ting var på plads kunne der søges om fører kort til erhvervsmæssig personbefordring. Det var kommunerne eller det fælleskommunale Taxinævn der udstedte og administrerede førerkortene.

Efter indførslen af den nye lov blev kravet, som beskrevet ovenfor, til et særligt kørekort til erhvervsmæssig persontransport afskaffet på området for personbiler med op til 9 personer inkl. chaufføren og op til 3.500Kg. I stedet blev der indført et Chauffør kort der bliver udstedt og administreret af Færdselsstyrelsen.

For at opnå et chauffør kort skal man have gennemført og bestået et kvalifikationskursus, være mindst 21 år, have haft kørekort til bil i mindst 3 år, opfylde kravene til helbred, vandel og god skik.

Chauffører med fører kort kan fortsætte med at udføre kørslen med deres 'gamle' fører kort. Den store forandring på dette område er, at chaufførerne pr. 1. januar 2018 kan benytte deres fører kort i hele landet og ikke længere er underlagt den geografiske begrænsning.

3.5.1 Kvalifikationsuddannelsen

Kvalifikationsuddannelsen, der skulle gennemføres sammen med den teoretiske og praktiske prøve i forbindelse med erhvervelsen af kørekortet kategori B-EP, var berammet

til 6 dage/45 timer. (Kurset blev reduceret fra 10 dage til 6 dage i forbindelse med en ændring af Taxibekendtgørelsen i 2012). Kommende chauffører gennemførte som oftest AMU kurset Personbefordring med taxi (46927) på 25 dage for at opnå førerkortet. Dog kunne man, hvis man havde et B-EP i forvejen nøjes med at tage AMU-kurset Kvalifikation til taxikørsel (46926) på 6 dage.

På den nye kvalifikationsuddannelse Kvalifikation til persontransport i mindre køretøj (48652) er varigheden udvidet til 10 dage/74 timer. Ændringen af indholdet og den indbyrdes tidsmæssige vægtning af det lovbestemte indhold blev fremlagt i forbindelse med at forligspartierne bag den nye lov offentliggjorde aftaleteksten. I aftaleteksten var der i bilag 1 nedenstående oversigt over indholdet i den nye chaufføruddannelse.

Emner	Fremadrettet vejledende timefordeling	Tidligere vejledende timefordeling
Arbejdsret	2 timer	4 timer
Færdselslovgivning	15 timer	3 timer
Energirigtig og passagervenlig kørsel, brug af GPS	8 timer, heraf 6 individuelle køretimer med én time til kørsel efter GPS	2 timer
Taxilovgivningen	6 timer	6 timer
Arbejds miljø, herunder ergonomi	4 timer	5 timer
Befordring af særlige grupper	6 timer	6 timer
Konflikthåndtering og kommunikation	11 timer	3 timer
Kundeservice	8 timer	3 timer
Førstehjælp (Dansk Førstehjælpsråds kurser "Færdselsrelateret førstehjælp" og "Hjerte-lunge-redning")	11 timer	11 timer
Afsluttende praktisk og skriftlig prøve	3 timer	2 timer
Samlet timeantal	74 timer	45 timer

Tabel 1: Kilde: Modernisering af Taxiloven, februar 2017 <https://www.trm.dk/-/media/files/politiske-aftaler/2017/stemmeaftale-taxilov-9feb2017.pdf>

Forskellen på tidsrammen for de 2 uddannelser ligger primært i, at uddannelsen nu indeholder 6 individuelle køretimer samt at områderne færdselslovgivning, konflikthåndtering/kommunikation og kundeservice er udvidet betydeligt i timeantal. Timerne omkring færdselslovgivningen er i overvejende grad fleksible og kan tilpasses deltagernes forudsætninger i modsætning til teoriundervisningen til almindeligt kørekort. Forøgelsen af varigheden og specielt flere timer til konflikthåndtering og service havde

været efterspurgt af branchens parter bl.a. i Rapport fra Arbejdsgruppen om sikkerhed i taxier fra 2016.¹¹

3.5.2 Offentlig servicetrafik

Før den nye kvalifikationsuddannelse kom til, skulle en chauffør, for at køre OST, opfylde følgende lovkrav:

- Kat. B erhverv, max. 8 passagerer, 3.500 kg.
- Kvalifikationskursus til taxikørsel eller førerkort (gælder ikke for EP tilladelser).
- Kat. D erhverv, bus.
- Kat. D1 erhverv, lille bus.
- EU chaufføruddannelsesbevis.

Efter indførslen af den nye uddannelse og bortfaldet af B-EP kørekortet, så er minimumslovkravet i dag, at man har et chaufførkort til erhvervsmæssig persontransport i mindre køretøj.

Ud over de lovmæssige krav har trafikelskaberne også krav til deres førere af bilerne. For at kunne køre flextrafik skal man have bestået chaufførernes grunduddannelser, der består af de 3 AMU-uddannelser:

- Modul 1 AMU mål nr. 47874 "Introduktion til offentlig servicetrafik".
- Modul 2 AMU mål nr. 48104 "Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer".
- Modul 3 AMU mål nr. 48105 "Befordring af fysisk handicappede passagerer" — gælder for chauffører på type 3, 4, 5 og 6 vogne.

Modul 1/Introduktion til offentlig servicetrafik er det kursus der i daglig tale kaldes BAB 1, mens de andre 2 er hhv. BAB 2 og BAB 3 (sidenhen vil betegnelserne BAB 1, 2 eller 3 blive benyttet i denne rapport). Der er ikke ændret ved disse krav fra trafikelskabernes side som følge af den nye lov. De reviderer løbende uddannelserne, og der er således et arbejde i gang med at revidere BAB 2.

Trafikelskaberne har senest indført endnu et obligatorisk kursus for chauffører der har gennemført BAB 2. Kurset "Ajourføring af offentlig servicetrafik" – AMU mål nr. 48206 (BAB 4) skal gennemføres og består senest 5 år efter chaufføren bestod BAB 2.

¹¹ Rapport fra Arbejdsgruppen om Sikkerhed i Taxier, Trafik og Byggestyrelsen, August 2016. ss. 18-20. <http://www.ft.dk/samling/20151/almdele/tru/bilag/349/1657285.pdf>

Del 2: Ændringer og udvikling på området.

I denne del af rapporten gennemgås udviklingen på de respektive områder. Udviklingen belyses igennem den kvalitative bearbejdning af interviews ved at sammenholde interessenternes tilbagemeldinger på branchens udvikling siden den nye lov trådte i kraft.

5. Udviklingen på chaufførområdet

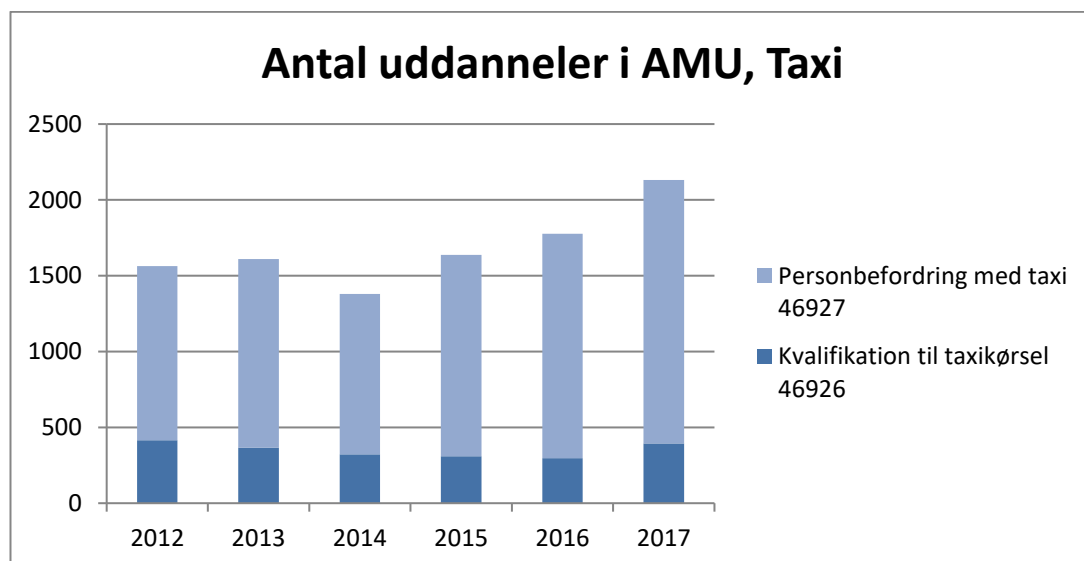
Adgangen for chaufførerne til erhvervet blev betydelig lettet med den nye lov. Det nationale særkrav om erhvervskørekort bortfaldt og blev erstattet af en længere kvalifikationsuddannelse på 10 dage. Forlængelsen blev til som følge af, da erhvervskørekortet forsvandt, at der skulle undervises mere i nogle af emnerne samt at der blev indført en praktisk prøve i tilføjelse til den teoretiske, der også var på den gamle kvalifikationsuddannelse. Der blev også skærpet i forhold til adgangsbetingelser til uddannelserne i form af sprogkrav. Der var som sådan ikke noget nyt i sprogkravet, da Undervisningsministeriets regler for at deltage på et ordinært AMU kursus på dansk er sproglige kompetencer, der svarer til Dansk 2 i danskuddannelserne¹². Men i taxibekendtgørelsens bilag 4 bliver de krav til beherskelse af dansk, for at blive optaget på et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus for chauffører, eksplicit nævnt. Ydermere pålægges uddannelsesstedet at sikre at deltageren har dansksproglige kompetencer svarende til Dansk 2 ved optagelsen på kurset.

5.1 Udviklingen i antallet kurser

Rigtig mange af de barrierer der tidligere begrænsede adgangen til erhvervet bortfaldt med den nye lov; længden på kurserne blev forkortet, prisen faldt, kravet til erhvervskørekort bortfaldt (herunder det sproglige krav om at prøverne skulle gennemføres på dansk) og godkendelsen af chaufføren hos kommunen/Taxinævn. De lettede adgangskrav sammen med forventningerne om vækst i branchen, på baggrund af liberaliseringen, har medført en markant stigning i antallet af uddannelser siden indførslen af loven.

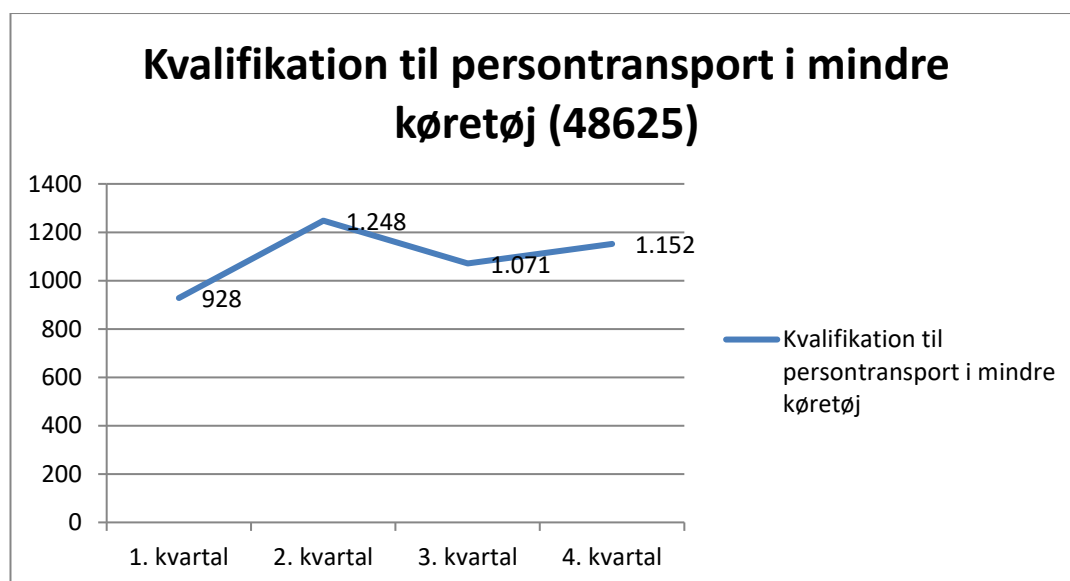
I perioden 2012 til og med 2017 lå antallet af deltagere på AMU uddannelserne Personbefordring med taxi (46927) og Kvalifikation til taxikørsel (46926) nogenlunde stabilt, men med en stigning fra 1.776 deltagere i 2016 til 2.131 i 2017:

¹² <https://uvm.dk/arbejdsmarkedetsuddannelser-amu/uddannelser-og-uddannelsessteder/tosprogede-i-amu/om-tosprogede-i-amu>



Figur 3 Kilde: UVMs gamle databank <http://statweb.uni-c.dk/databanken/uvmdataWeb/ShowReport.aspx?report=AMU-kursister-euufag>

Efter indførslen af den nye og billigere kvalifikationsuddannelse i 2018 er der sket en markant stigning i antallet af uddannelser i AMU. I 2018 var der ifølge Undervisningsministeriets databank 4.399 deltagere på den nye Kvalifikation til persontransport i mindre køretøj (48652) mod de 2.131 deltagere i 2017. Kvartalsvis fordelte uddannelserne sig:



Figur 4 Kilde UVMs Uddannelsesstatistik <https://www.uddannelsesstatistik.dk/Pages/Reports/1801.aspx>

Hvis det undersøges hvordan antallet af deltagere fordeler sig på de enkelte regioner, står Region Hovedstaden alene for 60% af deltagerne eller ca. 220 i gennemsnit pr. måned i 2018 (der forefindes ikke tal for 2019 i databanken i maj 2019).

Beliggenhedsregion afholdende institution	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal	2018 Total
Region Hovedstaden	519	749	677	694	2.639
Region Midtjylland		7	11	12	30

Region Nordjylland	46	61	53	33	193
Region Sjælland	159	197	135	194	685
Region Syddanmark	204	234	195	219	852
I alt	928	1248	1071	1152	4399

Figur 5 Kilde UVMs Uddannelsesstatistik.

Det må også forventes at en del af de chauffører der er uddannet uden for Region Hovedstaden, nu hvor indehavere af et fører- eller chaufførkort har ret til at køre i hele landet, søger mod de større byer og særligt Region Hovedstaden.

Færdselsstyrelsen oplyser, på baggrund af henvendelse, nedenstående antal af chaufførkort der er udstedt efter 1. januar 2018. I rækken "førstegangserhvervelse" oplyses antallet af udstedte nye chaufførkort på baggrund af en gennemført taxikvalifikationsuddannelse efter den nye lov.

	2018												2019		I alt
	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	
Førstegangserhvervelse	8	113	258	277	402	396	405	275	202	345	468	412	485	494	4540
Fornyelse	23	185	448	374	527	278	311	171	120	210	257	247	267	272	3690

Figur 6 Kilde: Færdselsstyrelsen på baggrund af henvendelse.

I rækken med fornyelse angiver Færdselsstyrelsen de udstedelser af enten gamle førerkort (taxibekendtgørelsens § 8, stk. 1 nr. 1), OST-chauffører som har kørekort til erhvervmæssig persontransport samt et kvalifikationsbevis fra efter 1. september 2001 (taxibekendtgørelsens § 8, stk. 2), eller slutteligt chauffører der har haft et kvalifikationsbevis for gennemført uddannelse de seneste 10 år (taxibekendtgørelsens § 8 stk. 1, nr. 2). Der er således her tale om personer som fornyer de rettigheder til udførelse af erhvervmæssig persontransport, de har haft inden den nye lovs ikrafttræden. Specielt i det første halve år efter den nye lovs ikrafttræden, er der nogle markante udsving i antallet af fornyelser. En af årsagerne til dette kan være, at deltagere der tidligere har bestået en kvalifikationsuddannelse under gammel lov, men grundet f.eks. sprogproblematikker ikke havde bestået den teoretiske og/eller praktiske prøve til erhvervskørekortet har ansøgt om chaufførkort. Færdselsstyrelsen oplyser, at de ikke har statistik på fordelingen mellem de 3 typer af fornyelse.

5.1.1 Beståelsesprocenter på kvalifikationen i modsætning til tidligere.

Udviklingen i antallet af deltagere på den gamle og den nye taxikvalifikation afspejler kun søgningen til selve uddannelsen og ikke hvor mange chauffører der rent faktisk indgår som rekrutteringsgrundlag for vognmændene. Antallet af udstedte chaufførkort i 2018, som oplyst af Færdselsstyrelsen, viser at der er udstedt 3.561 nye chaufførkort. Dertil skal lægges de chaufførkort som er udstedt på baggrund af et bevis på et tidligere bestået kvalifikationskursus, hvilket Færdselsstyrelsen ikke har tal på.

Et mere retvisende billede af udviklingen i antallet af nye chauffører der er til rådighed for branchen opnås også ved at kigge på beståelsesprocenterne for hhv. erhvervskørekortet B-EP der gav førerret til erhvervsmæssig personbefordring under gammel lov og den nye kvalifikationsuddannelse. Rigspolitiet oplyser at beståelsesprocenterne for hhv. den praktiske og teoretiske prøve i perioden 2015-2017:

	År	Bestået	Ej bestået	Total	Beståelsesprocent	
Praktisk	2015	1255	1141	2396	52,4%	
Teoretisk	2015	1512	1043	2555	59,2%	
Praktisk	2016	495	477	972	50,9%	januar til april
Teoretisk	2016	613	363	976	62,8%	januar til april
Praktisk	2017	442	430	872	50,7%	august til december
Teoretisk	2017	637	605	1242	51,3%	august til december

Tabel 2 Kilde: Rigspolitiet på baggrund af henvendelse.

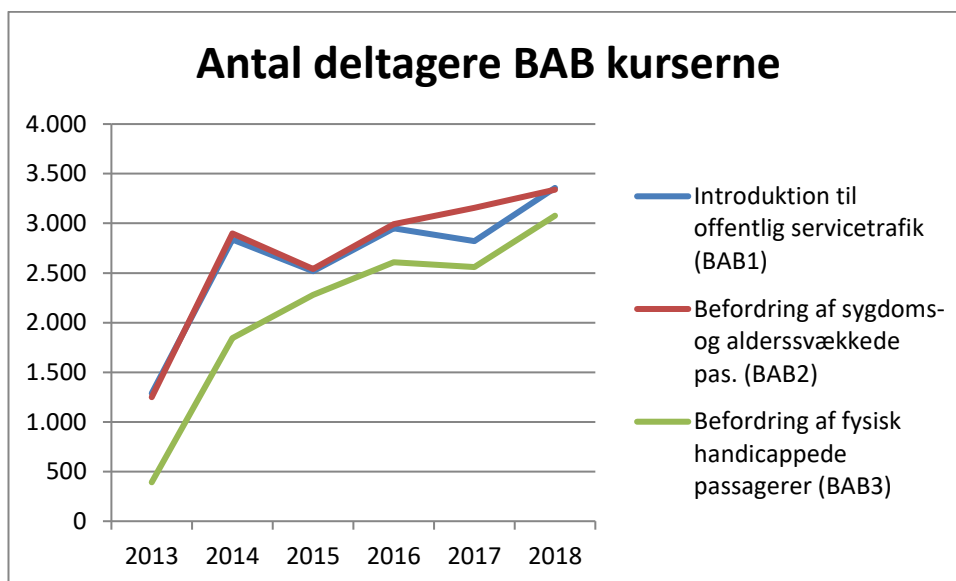
Note: Politiet har haft problemer med overførslen af data fra køreprøvebookingsystemet, der ejes af Kommunernes Landsforening. Af den årsag kan politiet ikke vise en opgørelse over antallet af afholdte køreprøver fra og med maj 2016 til og med juli 2017. Derfor viser ovenstående opgørelse alene antallet af afholdte prøver uden for denne periode.

På baggrund af ovenstående oplyste tal, der er de tal som Politiet har (se note til tabel 2), har beståelsesprocenten på den teoretiske prøve været 57,8 % i gennemsnit i de seneste 3 år op til den nye kvalifikationsuddannelse og 51,3 % for den praktiske. Politiet oplyser, at man skal have bestået den teoretiske prøve inden man kan gå op til den praktiske. Politiets statistik kan ikke adskilles i førstegangsprøver og omprøver.

TUR oplyser at beståelsesprocenten på den nye kvalifikationsuddannelse i 2018 i gennemsnit var 83,9 %. Udover at antallet af deltagere på uddannelserne er steget i AMU-systemet, er der også sket en væsentlig udvikling i antallet af deltagere der består uddannelsen; ud fra at sammenholde udviklingen i deltagerantallet med beståelsesprocenten, kan det konkluderes at antallet af nye chauffører til rådighed for branchen er endnu højere end differencen på antallet af deltagere på ny og gammel uddannelse indikerer. Under gammel lov skulle de deltagere der havde erhvervet erhvervskørekortet og bestået kvalifikationsuddannelsen efterfølgende godkendes af kommunen eller det lokale taxinævn, før de kunne opnå det kommunalt udstedte førerkort.

5.1.2 Udviklingen på OST området

Udviklingen på OST området har ikke gennemgået en så markant udvikling fra 2017 til 2018 som på kvalifikationsuddannelsen. Udviklingen i antallet af deltagere på de 3 BAB kurser ses nedenfor:



Figur 7 Kilde: UVMs Uddannelsesstatistik

Trafikselskaberne kæver i deres udbudsbetingelser, at alle, der skal køre flextrafik, som minimum har BAB1 og BAB2. Hvis man skal køre med de større biler med lift og trappemaskine skal man også have BAB3. I trafikselskabernes udbudsbetingelser kræver de også at visse typer af administrative medarbejdere også har BAB1. Så det mest restvisende billede af antallet af chauffører, der kan køre flextrafik er, at kigge på udviklingen af BAB2 kurserne.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Introduktion til offentlig servicetrafik (BAB1)	1.288	2.838	2.517	2.949	2.820	3.357
Befordring af sygdoms- og alderssvækkede pas. (BAB2)	1.249	2.898	2.539	2.992	3.155	3.339
Befordring af fysisk handicappede passagerer (BAB3)	392	1.843	2.280	2.607	2.561	3.077

Figur 8 Kilde: UVM Uddannelsesstatistik

Der har været en forholdsvis jævn stigning i antallet af deltagere på BAB2 de senere år, og det hænger sammen med de gode jobåbninger på området samt en høj medarbejderomsætning for chaufførerne. Stigningen fra 2017 til 2018 er ikke markant i sammenligning med tidligere år og kan, ud over det stigende antal der har gennemført kvalifikationsuddannelsen, også henføres til at f.eks. et stigende antal taxichauffører bevæger sig ind på OST området. En anden indvirkning på stigningen kan også være at Jobcentrene, nu hvor den kompetencegivende uddannelse er blevet kortere og billigere samt de sænkede krav, i højere grad henviser borgere uden for arbejdsmarkedet til forløb.

5.1.3 udviklingen i antallet af kurser finansieret af Jobcenteret.

Da både taxi- og OST området er defineret ved et lavt uddannelsesbehov for at indgå i erhvervet, har uddannelserne ofte været benyttet af Jobcentrene til at omskole dagpenge- og kontanthjælpsmodtagere til nye jobområder. Både kvalifikationsuddannelsen og BAB kurserne er at finde på den landsdækkende positivliste, som afgør om en dagpengemodtager har ret til at følge uddannelserne under 6 ugers jobrettet uddannelse.

Ydermere har kurserne også været brugt i forbindelse med aktiveringstiltag for borgere der ikke var berettiget til 6 ugers jobrettet uddannelse; man er kun berettiget til 6 ugers jobrettet uddannelse hvis man er ufaglært eller faglært ledig eller ledig med kort videregående uddannelse og samtidig har en erhvervsfaglig uddannelse. Hvis man ikke er i målgruppen, kan jobcenteret bevillige uddannelsen som Vejledning eller opkvalificering eller under en af de mange uddannelsespuljer.

Andelen af deltagere på den gamle taxi AMU-uddannelse, Personbefordring med taxi (46927), der, ifølge Undervisningsministeriets databank, havde fået finansieret igennem beskæftigelsessystemet de sidste 3 år er:

	2015	2016	2017
Antal deltagere under beskæftigelseslovgivningen	758	904	882
Antal deltagere Personbefordring med taxi(46927)	1.328	1.479	1.738
Antal i %	57%	61%	51%

Figur 9 Kilde: <http://statweb.uni-c.dk/databanken/uvmDataWeb/ShowReport.aspx?report=AMU-kursister-euufag>

I 2018 er antallet af deltagere på Kvalifikation til Persontransport i mindre fartøj (48625), der har fået finansieret uddannelsen via beskæftigelsessystemet, faldet til 26% (1144 deltagere ud af 4399¹³). Der kan konstateres en stigning i antallet af henvisninger fra 2017 til 2018, men den procentvise andel er faldet markant. Dette kan i høj grad skyldes den kortere varighed og lavere pris, der har gjort det mere attraktivt for deltagere, der selv ønsker at finansiere deres uddannelser m.m.

På BAB 2, der er repræsentativt for antallet af nye chauffører i i flextrafikken, har andelen af deltagere der har fået finansieret deres uddannelse under beskæftigelsessystemet ligget konstant mellem 34% og 36% siden 2015. Da både kvalifikationsuddannelsen og BAB kurserne ofte bevilliges sammen af jobcentrene, må det forventes, at en del af dem der har fået bevilliget BAB kurser også har deltaget på kvalifikationsuddannelsen. Men BAB kurserne bevilliges også i forbindelse med at en ledig borger, der tidligere har erhvervet et erhvervskørekort til enten personbil eller bus, bliver opkvalificeret i forhold til de jobåbninger der er på OST området.

En del af den vækst der er på antallet af deltagere på BAB kurserne kan også tilskrives udviklingen i branchen generelt, hvor flere og flere vognmænd og taxiselskaber kombinerer taxi og OST kørsel, hvilket fordrer at chaufførerne tilknyttet vognmanden eller taxiselskabet opkvalificeres til at kunne køre en blanding af taxi-, OST- og diverse kontraktkørsler.

5.2 Udvikling i beskæftigelsesmuligheder

Udviklingen i chaufførernes beskæftigelsesmuligheder har også gennemgået en udvikling fra det sidste halvår af 2017 til og med første halvår 2019 ifølge arbejdsmarkedsbalancen:

Position	Historik	Beskrivelse
Taxichauffør - Bornholm	2. halvår - 2017	Mindre gode jobmuligheder

¹³ Beregninger på baggrund af uddannelsesstatistik.dk

Taxichauffør - Bornholm	1. halvår - 2018	Gode jobmuligheder
Taxichauffør - Bornholm	2. halvår - 2018	Gode jobmuligheder
Taxichauffør - Bornholm	1. halvår - 2019	Gode jobmuligheder
Taxichauffør - Fyn	2. halvår - 2017	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Fyn	1. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Fyn	2. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Fyn	1. halvår - 2019	Paradoks
Taxichauffør - Hovedstaden	2. halvår - 2017	Paradoks
Taxichauffør - Hovedstaden	1. halvår - 2018	Paradoks
Taxichauffør - Hovedstaden	2. halvår - 2018	Paradoks
Taxichauffør - Hovedstaden	1. halvår - 2019	Gode jobmuligheder
Taxichauffør - Nordjylland	2. halvår - 2017	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Nordjylland	1. halvår - 2018	Paradoks
Taxichauffør - Nordjylland	2. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Nordjylland	1. halvår - 2019	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Sjælland	2. halvår - 2017	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Sjælland	1. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Sjælland	2. halvår - 2018	Paradoks
Taxichauffør - Sjælland	1. halvår - 2019	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Sydjylland	2. halvår - 2017	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Sydjylland	1. halvår - 2018	Paradoks
Taxichauffør - Sydjylland	2. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Sydjylland	1. halvår - 2019	Paradoks
Taxichauffør - Vestjylland	2. halvår - 2017	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Vestjylland	1. halvår - 2018	Paradoks
Taxichauffør - Vestjylland	2. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Vestjylland	1. halvår - 2019	Gode jobmuligheder
Taxichauffør - Østjylland	2. halvår - 2017	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Østjylland	1. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Østjylland	2. halvår - 2018	Mindre gode jobmuligheder
Taxichauffør - Østjylland	1. halvår - 2019	Paradoks

Figur 10 Kilde: <https://arbejdsmarkedsbalancen.dk/historik>

Arbejdsmarkedsbalancen afspejler, at det specielt er i Hovedstaden antallet at taxier er øget. Her har udviklingen gået fra en årrække med paradoks problematik (høj ledighed på området og rekrutteringsproblemer) til et område med gode jobmuligheder. I flere områder rapporteres det, at der er udviklet paradoks problematikker; det betyder, at der er mangel på arbejdskræft og høj ledighed med kompetencer til faget. Paradokset ligger i, at enten ønsker de ledige med kompetencerne til stillingerne ikke at søge stillingerne eller også er deres kompetencer ikke gode nok til at opnå ansættelse. Udviklingen i de områder der er gået fra "Mindre gode jobmuligheder" til paradoks kan tolkes som, at den nye lov har sikret flere taxier i området og at der er kommet flere chauffører der ikke kan finde ansættelse. I Vestjylland er der en positiv udvikling i beskæftigelsesmulighederne for chaufførerne.

Arbejdsmarkedsbalancen har ikke tilsvarende oplysninger om beskæftigelsesmuligheder for chauffører i den offentlige servicetrafik. Arbejdsmarkedsbalancen har kun kategorien chauffør, persontransport hvor der også rapporteres om mindre gode, gode eller paradoksproblematikker.

5.3 Branchens syn på udviklingen på chaufførområdet.

Nedenfor bliver de forskellige interessentgruppers tilbagemeldinger i forhold til udviklingen på chaufførområdet gennemgået. Der er specielt fokus på tilbagemeldingerne i forhold til profiler og hvordan chaufførernes kompetencer og forudsætninger har udviklet sig siden implementeringen af den nye taxilov.

5.3.1. Udviklingen fra arbejdstagersiden repræsenteret ved 3F

Jørn Hedengran, der er Forhandlingssekretær i 3F med politisk ansvar for bl.a. taxi og OST området, skelner mellem udviklingen på taxi og OST området i forhold til at beskrive den kompetencemæssige udvikling som følge af den nye taxilov. På spørgsmålet om den nye lov har påvirket taxi/Ost branchen, udtaler han:

”Ja, i aller højeste grad, men absolut ikke på kompetencedelen. Vi er bekendt med hvor mange nye bevillinger der er kommet på markedet. Hvis bevillingerne er udtryk for der er kommet nye folk på markedet, så vil jeg sige at vi har større udfordringer på kompetencedelen end inden loven trådte i kraft. Så loven har fjernet nogle kompetencedele. Man kan så sige at Trafikselskaberne har stillet nogle nye uddannelseskrav; der er en del af flexchaufførerne der faktisk skal have mere uddannelse end de skulle have før loven.”

De nye uddannelseskrav til flexchaufførerne der omtales er, at Trafikselskaberne i slutningen af 2017 lavede en pilot på et nyt 3 dages AMU-kursus der hedder Ajourføring af chauffører i offentlig servicetrafik (48206). Kurset omtales også som BAB 4. Kurset er efterfølgende blevet tilføjet som et krav. Vognmændene og deres chauffører i flextrafikken skal deltage i kurset hvert 5. år. Der bliver desuden arbejdet på en revidering af BAB 2 og der er en pilot i gang med et kursus for vognmænd der kører for Trafikselskaberne. Disse tiltag er ikke lovbestemte, men er et udtryk for, at trafikselskaberne stiller krav til kompetenceniveauet i OST branchen.

I citatet ovenfor udtaler Jørn Hedengran sig om både chauffører og vognmænd, hvilket jo ofte er et og samme, da de fleste vognmænd også kører selv. Hvis man udelukkende kigger på chaufførområdet mener 3F, at mængden af udstedelser af chaufførkort og afskaffelsen af erhvervskørekortet har betydet, at *”... så er der mange nye der kommer ind på markedet/i branchen. Og det betyder i mine øjne, at de kommer ind med et absolut minimum af kompetencer. Så hvis man havde lavet en kompetenceundersøgelse før den nye lov trådte i kraft og så lavede den samme undersøgelse i dag, så ville vi se noget der var nedadgående”*.

3F beskriver de geografiske markeder som et sted, hvor der forventes en udvikling. I København og i nogen grad Århus er der en søjle der udelukkende kører taxi mens der de fleste andre steder er en større sammenblanding af taxi og OST kørsel. Dette betyder at chaufførerne i store dele af landet både kører taxi og OST. 3F forudsiger at der er en

udvikling mod større og større kørselskontorer og at der i langt højere grad vil være krav om at chaufførerne kan køre begge dele fremadrettet. Denne udvikling kommer ”... når kørselskontorerne ligesom har bidt sig fast, så tror jeg at vi vil se en ændring i det vi kalder det næste store udbud (udbud af flexkørsel – red)”. Denne udvikling understreges også af Palle Christensen, Taxa 4x35, der beskriver at de har ”... talt om vi skulle begynde at køre noget OST kørsel hvilket vil gøre vi skal ind og have nogle BAB kurser. Og så er spørgsmålet; hvis vi har nogen der har BAB og nogen der ikke har, skal vi så stille krav til alle dem der ikke har BAB?”. Udviklingen for chaufførerne, og særligt i store byer hvor der ikke har været så stor tradition for, at chaufførerne kører en sammenblanding af kørsel, går ifølge interessenterne i analysen mod krav til chauffører om både at kunne køre taxi og OST.

En udvikling som 3F også er opmærksomme på, er kommunernes udvikling på OST området:

”Der er noget som trafikselskaberne udbyder og der er noget som kommunerne udbyder. Kommunerne har set det er en god ide, at man har busser på de opgaver. Vi tror vi kan binde det sammen med hvad trafikselskaberne gør på ruteområdet, som jo ikke har meget med dette område at gøre, men vi tror der kommer en større sammenblanding af de områder inden vi får set os om. Så på kompetenceområdet har vi set den ændring inden for det sidste års tid, at der sker en opkvalificering af folk til også at kunne køre bus. Det er inden for speciel rutekørsel. Det er 19 personers busser de kører med på speciel rutekørsel, som vi i daglig tale kalder transport af handicappede eller transport af skolebørn. Speciel rute skal forstås sådan at det er en lukket rute der ikke medtager almindelig betalende passagerer. Vi oplever at det bliver en kombination af persontransport i både små og store køretøjer. Men der er flere kommuner, der er gået over til at have bus og der er også nogle der har haft det i nogle år. Men det kan også være kommuner der er fremsynede og mener det vil give dem en bedre fleksibilitet på lang sigt.”

Afslutningsvis beskriver 3F en tendens de i stigende grad ser i forhold til chaufførerne; at branchen i højere grad går fra overvågning til måling, hvilket også understøttes af den øgede brug af bruger feedback på apps. 3F forudser at med den øvrige udvikling der er mod større entiteter særligt i taxi branchen, vil den enkelte chauffør i langt højere grad blive målt på en mængde indikatorer for indtjening, brændstofforbrug/indtjening, kundetilfredshed etc. Jørn Hedengran forudser at ”... jeg tror vi kommer over på alle mulige målingsmekanismer inden længe, som nok bliver meget mere fakta baserede end det vi i øjeblikket kan forestille os.” Sammenholdt med at kørselskontorerne i langt højere grad end tidligere kan afgøre om en vognmand eller chauffør skal køre for taxiselskabet, vil udviklingen gå i retning af, at retten til at køre under et taxiselskab med kendt brand, vil afhænge af chaufføren og/eller vognmandens evne til at leve op til selskabernes KPIer. Denne udvikling understøttes også af de omfattende krav til kørselskontorerne i den nye lov; de skal indsamle data om de enkelte biler mm., samt at der i den nye overenskomst mellem ATAX og 3F er indført en minimumsløn. Minimumslønnen vil i højere grad kræve at vognmanden har større fokus på hvad chaufføren laver og hvor aktiv han er.

5.3.2. Udviklingen fra brancheforeningens Dansk Persontransports side

Trine Wollenberg, DPT, mener at den største udviklingsdriver i forhold til chaufførerne kommer fra taxiselskaberne. Der vil, med opbygningen af store og i nogle tilfælde landsdækkende kørselskontorer, blive et meget større fokus på at ensrette flåde, service og kvalitet. Trine Wollenberg mener, at service og kvalitet vil blive den afgørende konkurrenceparameter for selskaberne. Selskaberne vil i første omgang stille en mængde krav til de tilknyttede vognmænd, som så er ansvarlige for deres chauffører også lever op til kravene. Ellers risikerer vognmanden at miste retten til at køre for kørselskontoret.

Imellem vognmanden og chaufføren vil udviklingen også, alt afhængig af om vognmanden har skiftet sine tilladelser, blive påvirket. Her er det specielt den nye overenskomst mellem ATAX og 3F som Trine Wollenberg hæfter sig ved:

”På løn og arbejdsvilkår siden er der en arbejdsgiverforening og en lønmodtager organisation – ATAX og 3F- som har forhandlet sig til en ny overenskomst, som er et brud på den traditionelle model omkring provisionsafklønning hvor der har været en garantiløn tilknyttet, til at man nu har en minimumsløn. Og når man har en minimumsløn, så vil det jo kræve, at vognmanden i højere grad har fokus på hvad chaufføren laver og hvor aktiv han er.”

En anden vigtig udvikling på chaufførområdet er den faldende kvalitet blandt chaufførerne samt mængden af nye chauffører der er kommet til branchen på baggrund af den nye lov. Her mener DPT at chaufførområdet har ændret sig på baggrund af loven og de paradoksproblematikker der er opstået på baggrund af chaufførernes kvalitet:

”Det er blevet meget nemt at blive chauffør og det kan vi klart se på mængden af chauffører og vi kan også, og det er helt uvidenskabeligt, se det på kvaliteten af chaufførerne. Det er slående at der er kommet så mange igennem systemet – der er så mange der har fået chaufførkort –og så oplever vi medlemmer der mangler arbejdskraft.”

DPT fremhæver, at det nu er op til vognmændene og taxiselskaberne at screene om de nye chauffører er egnede til at udføre hvervet.

Ud over at DPT ser en udfordring i udviklingen af kvaliteten af de chauffører der er til rådighed for vognmændene, så er de specielt bekymrede for udviklingen i chaufførernes sproglige kompetencer. De sproglige kompetencer er betydningsfulde for den oplevede service under udførelsen af hvervet, men også i forhold til at sikre chaufførens sikkerhed på jobbet:

”Vi kan konstatere, at enten bliver sprogkravene ikke testet ude på uddannelsesstederne eller også er sprogkravene bare ikke gode nok. Fordi vi kan konstatere, at rigtig mange af de chauffører der kommer ud og har taget et chaufførkursus, når de møder op hos taxiselskaberne og søger job og skal have udstedt det interne chaufførkort som man har i selskaberne, så kan de faktisk hverken tale eller forstå dansk. Og det duer bare ikke i et serviceerhverv, det er vi nødt til at sige. På den ene side går det ud over kundeservicen, men den anden del er,

at taxichaufførjobbet er et konfliktfuldt arbejde – du kan komme ud i rigtig mange situationer hvor der kan opstå en konflikt. Og der er det vigtigt at du har nogle gode sprogkundskaber, så du kan afværge konflikten og det synes jeg er vigtigt, at vi som erhverv har fokus på.”

DPT mener ikke at OST branchen er blevet nævneværdigt påvirket af den nye taxilov, da der allerede under den gamle lov var fri etableringsret for OST kørsel. De påpeger at der qua den nye taxilov er kommet ændrede regler i kravene til vognmænd og chauffører, men at branchen ikke har gennemgået den samme udvikling som taxi. Dog påpeger DPT, at deres bekymringer om chaufførernes generelle kvalitet også påvirker OST området.

5.3.4. Udviklingen fra taxivognmanden og taxiselskabernes side

De 3 deltagende taxiselskaber Dantaxi 4x48, Næstved Taxa og Taxa 4x35, hvoraf Henrik Petersen fra Næstved Taxa og Palle Christensen fra Taxa 4x35 begge også er vognmænd, er meget enige om den væsentligste udvikling de har observeret på chaufførområdet; at der er kommet mange flere chauffører på markedet, men at kvaliteten er svingende. Særligt Taxa 4x35 taler om, efter førerkort og chaufførkort kunne benyttes i hele Danmark, at der er mange chauffører fra hele landet der søger mod Storkøbenhavn til de mange nye biler på gaden med mangelfulde kvalifikationer.

Alle 3 selskaber taler om, at de oplever de dansksproglige kompetencer blandt chaufførerne er blevet dårligere. Dette har medført, at de alle har eller lige er ved at indføre screening af nye chauffører inden de kan køre for selskaberne. Taxa 4x35 italesætter dilemmaet mellem de vognmænd der stadig kører under gammel lov og bestillingskontor og de vognmænd der er skiftet eller har opnået nye tilladelser i kørselskontoret. Dilemmaet består i, at under bestillingskontoret bliver taxiselskabet nødt til at acceptere den chauffør som vognmanden ansætter mens i kørselskontoret har selskabet mandat til ikke at acceptere en chauffør eller vognmand. Dette giver i overgangsperioden selskaberne udfordringer med at implementere de service- og kvalitetskrav de anser for deres konkurrencefordel. Dantaxi mener at chaufførerne generelt har de nødvendige kvalifikationer, men de oplever, ligesom Taxa 4x35, at der er en gruppe der ikke har det:

”Man tænker jo tit på de dårlige sager som vi ser her på kontoret. Og så føler man at problemet er stort, men når jeg kigger på hvor mange ture vi rent faktisk kører så vil jeg sige at generelt har chaufførerne de rette kompetencer. Men der er en gruppe, der er større end den burde være, som ikke har det. Og jeg synes det har været et stigende problem efter den nye taxilov og måske også som følge af højkonjunkturen og dermed manglen på kvalificeret arbejdskraft. Så ja, generelt har de fleste et udmærket niveau og rigtig mange gør det rigtig godt, men der er en gruppe som ligger og skifter mellem forskellige taxiselskaber og som ikke rigtig burde være her.”

Alle tre selskaber omtaler, at de mærker effekten af højkonjunkturen i Danmark. De oplever, at der er mange chauffører der søger væk fra branchen og over til f.eks. bus eller tilbage til et eventuelt tidligere erhverv. Der er erfarne chauffører, der opnår en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport og selv bliver vognmand, hvilket efterlader åbninger til nye chauffører. Og det er særligt her, at selskaberne oplever en udvikling mod en lavere

kvalitet en tidligere. Næstved Taxa beskriver udviklingen i forhold til de vognmænd og chauffører der har forladt branchen: *"... i bunden af fødekæden har vi fået nye chauffører ind. Det er bare en meget ringere standard end de vognmænd og chauffører vi mistede. De gik tilbage til deres fag, da de mente branchen blev for dårlig"*. Næstved Taxa forklarer yderligere på spørgsmålet om en udvikling i jobprofilen:

"For det første er der kommet flere opslag om folk der søger job. Der er mange af udenlandsk herkomst og der er også danskere, hvor jeg tror de 6 uger var for stor en mundfuld (den gamle taxiuddannelse –red), men som nu har fået erhvervet kompetencerne efter 14 dage. Man hvis man ikke kender branchen med arbejdstider m.m., så kan det godt være en stor mundfuld at hoppe ind i branchen..."

Alle tre selskaber er meget bevidste om, at service og kvalitet er nogle af deres vigtigste konkurrenceparametre i takt med at taxiselskaberne bliver større og konkurrencen øges som følge af det øgede antal biler. Næstved Taxa går lidt den anden vej i forhold til, at de ønsker at fortsætte som lokalt taxiselskab, men er meget bevidste om, at dette også er deres konkurrenceparameter mod de biler med nye tilladelser der kan køre uden geografisk begrænsning. De har derfor alle indført introkurser i selskaberne for at sikre, at deres førere af bilerne, der både er vognmænd og chauffører, lever op til brandets serviceprofil. Hos Dantaxi skriver vognmanden således under på, at han og hans chauffører skal overholde en række krav for at køre for selskabet, herunder en servicemanual som de forventer at alle holder sig til. Der er således kommet stor fokus hos de interviewede taxiselskaber på den udvikling de som selskab skal sikre for, at vognmand og chauffør lever op til brandets image.

Et vigtigt element i selskabernes udvikling er evnen til at fastholde de gode chauffører. Dantaxi fremhæver hvordan de strategisk prøver på mange måder at tilskynde til øget service gennem incitament strukturer og adfærdskorrigerende tiltag. F.eks. benyttes chaufførens rating på deres app og andre tiltag til at give chaufføren adgang til mere attraktive kundesegmenter og lignende:

"Det vil være app bedømmelsen som jo også giver kørselskontorerne en viden om chaufførens kompetencer på kundedelen... Chauffører der har opnået en lav rating vil alt andet lige få langt mindre kørsel fra lufthavnen m.m. Chaufføren kan jo altid komme tilbage igen hvis vedkommende yder god service på de nye kunder han har. Men der vil chaufføren jo også opleve, at dårlige kompetencer og dårlig kundeservice vil betyde færre ture. Det er det man kan bruge appen til. Med vores kursus bliver det helt konkret, at du får en slags indstilling på dit chaufførkort, at hvis du har det og det kursus så du kan få bestemte typer ture. Der er erhvervskunder der direkte efterspørger dette eller i forhold til at få en erhvervskunde, at man kan tilbyde dem at de kan få chauffører over et vist niveau. Så det kunne være et salgs argument."

Et servicefremmende redskab som Dantaxi har indført, og som kan lade sig gøre på baggrund af den nye lov, er muligheden for, at chaufførerne selv kan lave aftaler med kunderne:

”Vi siger til chaufførerne, og det kunne man ikke under den gamle lov, at de kan selv lave aftaler med kunderne fremover. Og det er en måde at sige, at hvis du har haft en kunde og givet en god oplevelse, så kan du også få den kunde igen. Det har man lov til nu, men det var en ting man ikke måtte før. Det er noget som vi håber på kan være med til at sætte servicen i vejret, fordi du får reelt noget ud af at give en god service med det samme... vi prøver at sige at de kan gøre en forskel og få noget ud af det selv med det samme.”

Fra vognmændene/taxiselskabernes side er der en udvikling i gang hvor man forsøger at tilskynde til, at chaufføren selv tager ansvar for service og kvalitet. Dette gøres gennem uddannelser, incitament strukturer, servicemanualer samt adfærdskorrigerende tiltag der kan være grundlag for performancebaseret løn. Dantaxi forudser, at selskaberne i fremtiden, for at tilskynde til god service og fastholde/ tiltrække de gode chauffører, at chaufførernes løn bliver opbygget af flere ”klodser” i forhold til hvordan de performer på en række parametre. Dette går i tråd med den udvikling 3F forudser i forhold til, at selskaberne i fremtiden vil lave flere målinger på chaufførerne.

5.3.5. Udviklingen fra trafikelskabets side

Nick Holme Kjeldsen fra Sydtrafik starter med at henvise til, at OST er en gammel race af uddøende tilladelser. Han mener, at den nye taxilov har påvirket branchen generelt, men han er ikke sikker på, at den har påvirket de chauffører der kun kører OST; i Sydtrafikks område er der stort set det samme antal vognmænd og chauffører de har kørende. Dette kan også hænge sammen med, at det har været meget svært for vognmænd at skaffe tilladelserne til at give bud på aktuelle udbud.

De udfordringer Sydtrafik oplever i udviklingen på chauffør siden er stort set de samme som der rapporteres om fra taxi siden:

”Den største enkelte udfordring er sprogvanskeligheder. Chauffører der ikke er gode nok til dansk, har været og er et issue. Vi oplever nyuddannede chauffører, der lige har fået deres erhvervskørekort og deres BAB uddannelser, som vi har svært ved at kommunikere med i telefonen når de ringer ind og som kunderne har svært ved at forstå. Der er nogle sproglige udfordringer. Når vi holder vognmanden op på, at der er nogle sproglige barrierer, så får vi at vide at de har været på AMU kursus hvor man skal kunne dansk på et eller andet niveau – tror det hedder dansk 2 – så man kommer igennem sit kursus og står med sit BAB bevis på den anden side. Så har vi svært ved at sige, at vi ikke synes de kan godt nok dansk når de kommer ud fra AMU skolerne. De burde måske have fået noget danskundervisning inden de tog deres BAB bevis. Det er noget vi oplever jævnligt”.

Sydtrafik udbyder flexkørsel sammen med Fynbus og Midttrafik, og angiver et sprogniveau i deres udbudsmateriale. I § 17. 1 i kontrakten i udbudsmaterialet fra efteråret 2018 angiver trafikelskaberne:

Chauffører, andet personale og entreprenør skal yde en venlig og korrekt betjening af passagererne, beherske det danske sprog i skrift og tale på et sådant niveau, at aftalte opgaver, der gives af udbyder, kan udføres som foreskrevet.

Manglende beherskelse af dansk på det ønskede niveau kan føre til udelukkelse af den pågældende indtil kravet er dokumenteret opfyldt. Det påhviler entreprenøren at afholde eventuel kursusudgift i forbindelse med opgradering af egne eller ansattes sproglige kompetencer.¹⁴

Men trods denne passus i kontrakten, så er det ikke umiddelbart et krav som Sydtrafik håndhæver. Nick Holme Kjeldsen forklarer:

”Vi har ikke en prøve hvor de kan komme ind til os og aflægge den. Og hvis man så ikke består den, så kommer man ikke ud og køre. Sådan en instans har vi ikke. Der forlader vi os jo på, at når man skal på et AMU kursus hvor man skal kunne dansk på niveau 2, så har de justits nok til at sige ’du er ikke god nok til dansk – du skal have et dansk kursus før du kan komme på BAB’. Det foregår nok ikke på den måde tænker jeg. Vi oplever bare, at de ikke kan det dansk vi forventer... Jeg ved ikke om det er blevet værre, men vi kan opleve, at der kommer flere chauffører med anden etnisk baggrund og derved vokser problemet. Jeg tror ikke det er fordi skolerne har slækket på nogle krav. Jeg tror bare vi oplever der kommer flere, så derfor opleves problemet som større.”

Den største udvikling der har været for chauffører i OST branchen er, ifølge Sydtrafik, indførelsen af BAB 4 som obligatorisk kursus efter 5 år. Men da Sydtrafik begyndte med flextrafik senere end Movia oplever de først nu, at enkelte af chaufførerne der har en anciennitet, hvor ajourføringskurset er krævet.

Fra trafikelskabets synspunkt har OST branchen ikke undergået den store udvikling på chaufførområdet som følge af den nye taxilov, ud over den etniske fordeling blandt de nye chauffører og dermed også de medfølgende sprogudfordringer denne udvikling kan medføre.

5.3.6. Udviklingen fra OST vognmandens side

Henning Schrøder fra Vojens Taxi og Servicetraffic (VTS) har 155 OST tilladelser og har siden den nye lovs ikrafttræden etableret kørselskontor og vundet 6 tilladelser i lodtrækningen. VTS havde også 15 limousinetilladelser, som de konverterede til nye tilladelser, så de nu også har et mindre taxiselskab med eget kørselskontor.

Henning Schrøder har langt hen ad vejen den samme opfattelse i forhold til chaufførernes udvikling som Sydtrafik. VTS bruger i høj grad Jobcentrene som rekrutteringskanal; de laver arbejdsgivererklæringer for den vej igennem selv at medvirke til de får uddannet de chauffører, de skal bruge. Når arbejdsgivererklæringen er underskrevet, påbegynder den ledige kvalifikationsuddannelsen i kombination med de 3 BAB kurser. Derefter starter de først i 1-2 ugers praktik, der fungerer som introkursus, og efterfølgende løntilskud i op til 6 måneder. Henning Schrøder mener ikke, at taxiloven har påvirket udviklingen som sådan, men læner sig mere op af, at højkonjunkturen har medvirket til deres rekrutteringsgrundlag

¹⁴ <https://www.ethics.dk/ethics/publicTenderDoc/d8463836-1c0e-453b-b250-9f5048fb5d5a/e7ea025b-8887-45ed-bcc6-61e3ed734e01/download> s. 27

i højere grad består af personer med større og større problemer ud over ledighed samt integrationsydelses modtagere. Dermed påvirker den nye taxilov også indirekte, da frafaldet af krav til erhvervskørekort alt andet lige har øget sandsynligheden for at borgere med boglige og sproglige udfordringer kan opnå et chaufførkort.

Chaufførerne hos VTS har en anciennitet på 1-2 år. I beskæftigelsesindsatsens perspektiv virker modellen med den støttede beskæftigelse; *"De er ude af systemet, men de finder et andet job. Og nogle af de gode finder jobs ved andre vognmænd, hvor de kan slippe for at køre i weekenden. Nogen vognmænd kører mandag-fredag og kan så nøjes med at have en chauffør på en bil. Det kan vi jo slet ikke, da vi helst skal have 3 mand på 2 biler"*. VTS beskriver også den høje medarbejderomsætning og udviklingen hos OST chaufførerne:

"Vi har en gruppe der kan køre flex og ud af den gruppe rekrutterer vi dem der kan køre taxi. Og det er meget få som vi håndplukker... Hvis vi deler op i A, B, C. Så er er A turistchaufførerne og de kan også køre limousine, taxi, lægevagt etc. Næste gruppe er taxichaufførerne som også gerne må køre flex. Og så har vi en stor restgruppe der ikke kommer til at køre andet end flex".

VTS beskriver, at OST chaufførerne er et område hvor man i høj grad er afhængige af støttet beskæftigelse og hvor der kun er ringe mulighed for faglig mobilitet. OST kørsel er niveauet under taxikørsel. VTS er positive over, at der er kommet nye krav fra trafikskabernes side i forhold til ajourføringskurset BAB 4, men understreger også, at de kun har haft nogen på kurset, såfremt det er en chauffør der har været ude af branchen og nu vender tilbage, da deres normale anciennitet er meget mindre end de 5 år.

VTS nævner ikke noget specifikt i forhold til chaufførernes sprogkunderskaber andet end, at trafikskaberne påpeger det overfor dem, men der henholder de sig til taxibekendtgørelsens bilag 4 om, at det er skolerne der skal sikre at deltagerens sprogniveau er på dansk 2 niveau; *"... det er jo en af de udfordringer som trafikskaberne har fat i os på: sprogfærdighederne. Men vi siger, at hvis manden har bestået hos DEKRA eller ved et AMU center så har han jo bestået danskunderskaberne, ellers kunne han jo ikke få et kørekort"*.

VTS kan genkende, at der i flextrafikken er flere og flere selvkørende vognmænd. De overvejer også i fremtidens udbud at gå ned i pris for at vinde kørslen og derefter udlicitere kørslen til underentreprenører og evt. hjælpe dem med at starte op som selvstændige vognmænd. På den måde ville de omgå de krav der ligger i udbuddene til overenskomstmæssige lønninger og arbejdsvilkår:

"Der ville vi nok gå den anden vej; vi ville byde en masse punkter hjem og så ville vi ansætte underleverandører – altså simpelthen lave en pakke med, at de kan få en bil og så gå ud og køre, og så er du selvstændig vognmand... for han kan køre røven ud af bukserne. Og det er den tænkning vi er i".

5.3.7. Udviklingen fra skolernes synspunkt

Både Kjeld Jakobsen fra AMU Nordjylland og Jesper Henriksen fra AMU Juul peger begge på, at den væsentligste ændring de som skoler kan mærke i forhold til den nye lov og

beskæftigelsessituationen i Danmark er, at deres kundegrundlag er blevet svagere. Kjeld Jakobsen forklarer:

”Den største ændring jeg kan mærke som skole er, at vores kundegrundlag er blevet svagere. Men det hænger nok også sammen med den almindelige udvikling på beskæftigelsesområdet. Det betyder, at dem der kommer op til os er på et niveau lavere end de var før. Og det gælder både de etniske danskere og dem med anden baggrund... Vi kan... konstatere at Jobcentrene heroppe har været meget aktive det sidste års tid med at få folk skubbet herop – også folk der måske knap opfylder kravene... Vi kan i hvert fald konstatere der kommer mange der kan dokumentere Dansk 2. Men vi kan konstatere, at de har bestået på et tidspunkt, men deres kommunikationsevner på dansk er ikke gode nok til at føre en almindelig samtale”.

Jesper Henriksen har samme erfaring med sprogkravet og reflekterer over, at så mange vognmænd og chauffører, særligt på OST området som han beskriver særligt attraktivt for danskere af enden etnisk herkomst, har problemer med at honorere sprogkravene i trafik- og taxiselskaber efterfølgende:

”... hvordan ender de derude med så dårligt et sprog? De gennemfører et kursus, de gennemfører en prøve, de får lavet et udbud, de bliver selvstændige vognmænd og ikke desto mindre er de så dårlige, at man ikke forstår hvad de siger. Den starter jo i princippet når de går ind af døren hos os – i den ideelle verden, der skulle vi jo have en dokumentation for at de havde dansk 2. Den får vi så, men når jeg går ind og læser hvad man skal kunne på dansk 2, så burde der ikke være problem med at tale og forstå dansk. Men ikke desto mindre så forstår man ikke hvad vedkommende siger. Så dansk 2 er i mine øjne udvandet – den lever ikke op til det den siger den skal. Så vi skal jo optage ham, hvis han har dansk 2, selvom han ikke forstår noget”.

Den første umiddelbare effekt de mærkede hos AMU Nordjylland lige da den nye kvalifikationsuddannelse blev indført var, at der kom mange tidligere kursister tilbage. De havde ikke kunnet bestå under den gamle uddannelse, men *” de kom lige tilbage fordi de troede det hele blev meget nemmere, men der vågnede de måske op og opdagede at det ikke var blevet”.*

En anden væsentlig udvikling begge skoler har oplevet og kommenterer uddybende, er deltagernes evne til at køre bil. Ifølge den nye lov skal du have haft kørekort i mindst 3 år for at kunne ansøge om et chaufførkort. Men ifølge både AMU Juul og AMU Nordjylland er dette ikke ensbetydende med, at deltagerne kan køre bil når de f.eks. bliver henvist fra jobcenteret til kvalifikationsuddannelsen. Jesper Henriksen beskriver problematikken:

”Jeg synes ikke de kører godt nok. På taxi er det meget ofte dårlig kørsel ved prøverne, og så er vi tilbage igen ved hvor meget skal vi vægte den. Men det er helt basale køreegenskaber som de burde have efter 10 år med kørekort der mangler. Der er nogen ting man burde kunne, hvis man vil være erhvervschauffør. Så selvom kørekortet er væk, så er det stadig en erhvervschauffør! Og i min optik skal en erhvervschauffør være bedre til at køre bil end almindelige mennesker, der bare kører frem og tilbage til arbejde”.

Begge skoler beskriver, at de oplever situationer hvor de mener, at de personer de har på holdene ikke ville kunne have bestået en kontrollerende køreprøve. AMU Nordjylland har på baggrund af erfaringerne fra de første 15 måneder med den nye uddannelse strammet op på deres egne krav og bl.a. indført gebyr på omprøver og fastlagt der minimum skal gå en uge mellem hver gang man må gå op.

Så begge skoler oplever det paradoks som mange af de andre interessenter også oplever; at branchen, særligt på taxi, efterspørger chauffører med gode sprogkunderskaber og serviceegenskaber, mens deltagernes forudsætninger for at levere på disse parametre er faldende.

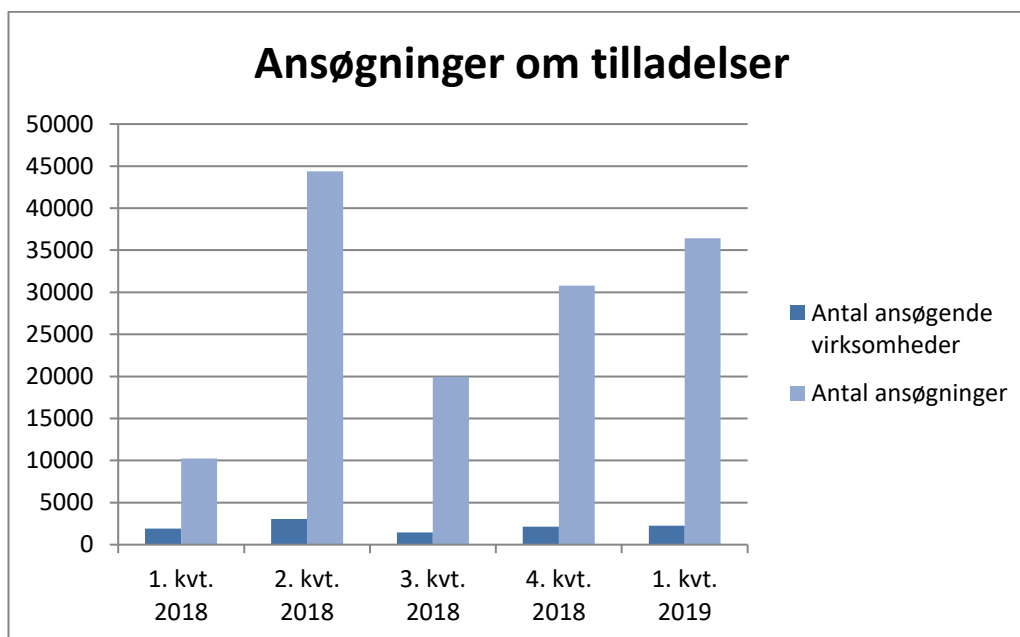
6 Udviklingen for vognmændene.

Der er umiddelbart store forskelle på, i hvor høj grad vognmændene har ladet den nye taxilov påvirke deres virksomheder; nogle vognmænd er fortsat som før lovens indtræden og under den gamle regulering mens andre har konverteret deres virksomheder og tilsluttet sig et nyt stort kørselskontor. Liberaliseringen af markedet har i høj grad skabt en udvikling og branchelandskabet har i nogle henseender ændret sig markant. Den udvikling der har tiltrukket sig mest opmærksomhed er indtoget af kapitalfonde med medfølgende opkøb og fusioner samt, hvad der i branchen bliver omtalt som, "taxitombolaen".

6.1 Lodtrækningen af tilladelser

I taxilovens § 41 defineres hvordan Færdselsstyrelsen i overgangsperioden skal fordele de ekstra tilladelser som udbydes i henhold til loven: 650 i 2018 og 500 i 2019 og 2020 (i Q1 2019 blev desuden udbudt ikke udnyttede tilladelser og tilladelser der var blevet tilbageleveret til Færdselsstyrelsen i 2018, i forbindelse med ophør af virksomhed eller lignende). Tilladelseerne bliver udbudt kvartalsvis og Færdselsstyrelsen skal, såfremt der er flere ansøgere end der er tilladelser, fordele dem ved lodtrækning. En virksomhed har mulighed for at søge op til 20 tilladelser pr. lodtrækning hvis de kan dokumentere kapitalkravet på 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver af de efterfølgende.

Interessen for at deltage i lodtrækningen om at erhverve sig en af de nye tilladelser har været overvældende og medført en utilsigtet udvikling i forhold til overgangsordningen.



Figur 11 Kilde: <https://www.fstyr.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv.aspx>

I første lodtrækning i 1. kvartal 2018 indsendte 1896 virksomheder ansøgning om 10.237 tilladelser. I gennemsnit søgte hver virksomhed om ca. 5 tilladelser og der var 51 ansøgninger pr. tilladelse. I kvartalet efter var der 3.049 virksomheder der indsendte 44.372 ansøgninger om de 150 tilladelser; hver virksomhed søgte i gennemsnit om 15 tilladelser og der var 296 ansøgninger/tilladelse. Denne markante udvikling i antallet af ansøgninger skyldtes i overvejende grad, at der ved første ansøgningsrunder var vognmænd der havde oprettet en række iværksætterselskaber; såkaldte IVSer, iværksætter selskaber eller 1-krones selskaber. Det var således fortrinsvis større vognmænd eller taxiselskaber der kunne honorere kapitalkravet til tilladelserne, der ønskede at have så mange lodder i lodtrækningspuljen som muligt. Til anden lodtrækning i 2018 havde denne fremgangsmåde bredt sig betydeligt. Der skete et fald i antallet af både ansøgninger og ansøgende virksomheder til lodtrækningen til 3. kvartal i 2018, men det gennemsnitlige antal ansøgninger/virksomhed var 14 hvilket peger mod at det i høj grad var de kapitalstærke ansøgere der ansøgte. Ydermere kom der en skærpelse af taxi bekendtgørelsens § 3, 1 pr. 26/6-18 hvor kravet til dokumentation af egenkapital dokumenteret ved årsrapport blev skærpet; årsrapporten skulle ikke kun være underskrevet, men skulle være revideret/underskrevet af revisor¹⁵. Denne skærpelse kan være medvirkende til at antallet af ansøgende virksomheder faldt i 3 kvartal 2018 for sidenhen at stige igen.

Udviklingen på lodtrækningsområdet kom i høj grad bag på politikere og branche da mulighederne for en gennemsnitlig vognmand, der ifølge Dansk Persontransport var 1,25 bil for et par år siden¹⁶, for at erhverve en ekstra tilladelse blev minimale. Hensigten om, at loven skulle muliggøre for den enkelte vognmand at kunne udvikle sin forretning blev

¹⁵ <https://www.fstyr.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv/Erhvervstransport/2018/06/Horing-over-andret-taxibekendtgorelse.aspx>

¹⁶ Interview Trine Wollenberg, DPT

erstattet af kapitalstærke selskaber der forøgede deres muligheder for yderligere tilladelser igennem oprettelse af IVSer i, i særlige tilfælde, hundredvis. IVSerne med tilhørende tilladelser bliver så udbudt til salg til eksisterende vognmænd eller personer der vil ind i branchen mod at de eks. vis binder sig til et bestemt taxiselskab i en årrække.

Iværksætterselskaberne blev afskaffet af VKLA regeringen i april 2019. Fra 15. april 2019 er det ikke længere muligt at oprette IVSer og alle eksisterende IVSer skal inden for 2 år omdannes til andre selskabsformer eller opløses. Udviklingen i registreringen af IVSer til ansøgninger om tilladelser var medvirkende til regeringens beslutning om ophør af ordningen. På diverse fora og medier inden for taxi- og OST branchen efterlyses nu tomme IVSer til salg til de videre lodtrækninger. Fra 1. januar 2021 kan alle der ansøger om en tilladelse, få en sådan såfremt de lever op til kravene.

På baggrund af ovenstående kan det konstateres, at der har været en markant udvikling i branchen der har påvirket den enkeltes vognmands muligheder for at udvide sin forretning. Der er i høj grad en tendens til at større vognmænd og taxiselskaber har ønsket at konsolidere sig i overgangsperioden og erobre markedsandele og dermed have et forspring til '21.

6.1.1 Tilladelser til nulemissionsbiler

Under hensyn til den grønne omstilling, har folketinget d. 2. maj 2019 vedtaget en ændring af taxiloven mht. til at reservere en del af de kvartalsvise tilbudte tilladelser til nulemissionsbiler. Fra 1.juli 2019, og dermed til lodtrækningen i 3. kvartal '19, vil der i resten af overgangsperioden være øremærket 50 af de 125 nye tilladelser pr. kvartal til nulemissionsbiler. Til og med udgangen af 2020 vil der således blive udbudt 300 af de nye tilladelser til nulemissionsbiler. Dansk Persontransport påpegede i deres høringssvar til forslaget til lovændringen, at leveringstiden på biler af denne type oftest var meget længere end de 2 måneder tilladelsesindehaveren har til at tilknytte et registreringsnummer til tilladelsen. Loven er derfor yderligere blevet ændret på det punkt; at det er tilstrækkeligt for tilladelsesindehaveren at fremvise dokumentation for køb, leje eller leasing af bilen for at overholde tidskravet på 2 mdr.

De interviewede vognmænd i denne analyse har alle erklæret ønsker om at understøtte den grønne omstilling igennem at understøtte brugen af nulemissionsbiler. De understreger også, at f.eks. en el-bil er markant dyrere end tilsvarende afgiftsfrie dieslbiler samt, at rækkevidden samt reparations tid og –pris på de biler der kan benyttes til taxikørsel er væsentlig højere end på de nuværende biler.

Næsten samtidig med, at lovændringen blev vedtaget har kørselstjenesten Viggo annonceret, at de starter op i efteråret i 2019 med el-taxier i København og Malmø. Bestyrelsesformanden af Viggo er Teslas udviklingsdirektør Peter Bardenfleth-Hansen og ambitionen er at have 200 – 300 el-taxier på gaden i København inden udgangen af 2020. Viggo er inspireret af Uber, men vil operere et grønt kørselskontor under gældende taxilov.

På Viggos hjemmeside kan det læses, at de vil være behjælpelige med finansiering af biler og ansøgning om tilladelser for kommende vognmænd¹⁷.

6.1.2 Udviklingen for OST vognmanden.

Inden den nye taxilov var der fri etableringsret på OST området og udbud var styret af Trafikselskaberne. Omvæltningen for vognmændene der kører OST var derfor ikke så omfattende som på taxi området. Mulighederne for indehaverne af OST tilladelserne under den nye lov er betinget af, hvornår der er udløb på OST tilladelsen. Hvis deres OST tilladelser udløber inden udgangen af 2020 kan de ansøge om at få den ombyttet til en tilladelse til Erhvervsmæssig persontransport, såfremt de opfylder kravene til en sådan. Tilladelsen til Erhvervsmæssig persontransport er gyldig til 31. december 2021 og vognmanden skal sikre nye tilladelser for at kunne opretholde forretningen fra 2021. De vognmænd, der således har en tilladelse med kort gyldighedsperiode, kan efter ombytning udvide sin forretning fra OST til hele området for erhvervsmæssig persontransport og kan dermed begynde at køre taxi eller kontraktkørsel for taxiselskaberne. Vognmænd, hvis OST tilladelse udløber senere end 31/12-20, har ikke denne mulighed og må enten deltage i lodtrækningen eller vente til 2021 med at udvide forretningen.

Ovenstående mulighed for ombytning gælder også tilladelse til sygetransport og limousine. F.eks. beretter Henning Schrøder om at VTS tidligere havde 15 limousine tilladelser som de havde brugt til at køre lægekørsel under nogle specialaftaler med omkringliggende kommuner. Dem har de konverteret til nye tilladelser og dermed fået muligheden for at entrere på taxiområdet og etablere eget kørselskontor. VTS har også oprettet 25 IVS selskaber og opnået 3 x 2 tilladelser i lodtrækningerne. For VTS har den nye lov inkl. lodtrækningen dermed betydet, at de har haft mulighed for at entrere taximarkedet med eget kørselskontor og 21 tilladelser.

Den store interesse for tilladelserne i lodtrækningen har også haft indflydelse på OST markedet. Næstved Taxa nævner i interview, at de havde forventet at der på baggrund af udbuddet i 2018 i Movias område ville være kommet mange nye vognmænd på OST området der ville *"... skulle starte op, køre billigt og solen sort. Men de kom ikke til 1/10 for de havde ikke kunnet skaffe tilladelserne til det – så det store dyk kom ikke"*. Samtidig nævner Næstved Taxa også, at de selv har lejet 3 busser ind, da *"det gamle taxanævn ikke mente vi havde brug for så mange biler"*. For vognmændene har den nye lov med dens regulerede overgangsperiode derfor både betydet nye muligheder for at udvide forretningen og samtidig begrænset den, da yderligere tilladelser har været meget svære at skaffe i den første tid under den nye lov.

6.2 Tendenser for OST markedet

Hvor udviklingen på taxi området i høj grad, understøttet af de kapitalstærke aktører der har mulighed for at dokumentere kapital til ansøgningerne om tilladelserne i lodtrækningerne, går mod større og større entiteter på markedet er den modsatte tendens gældende for OST markedet.

¹⁷ <https://www.viggo.io/vognmand>

Begge markeder går, i henhold til Dansk Persontransport, i højere grad i retning af en mand en bil – altså selvkørende vognmænd evt. med en eller 2 tilknyttede chauffører. På taximarkedet går udviklingen mod en langt større konformitet og genkendelighed på de brands som man, som vognmand, kører under f.eks. Dantaxi, Taxa 4x27 m.fl. På Ost markedet er der strukturelle faktorer der understøtter en udvikling, hvor markedet kommer til at bestå af mange små aktører, der overvejende er selvkørende vognmænd.

Udviklingen på OST markedet er understøttet af udbudsbetingelserne fra Trafikselskabernes side samt § 10 i den nye taxilov, hvor det fastsættes at indehaveren af en tilladelse skal sikre at løn, arbejdstider m.m. skal følge gældende overenskomster på området. Flere af de medvirkende i denne analyse har påpeget, at de nuværende prisbud på udbuddene på flexkørslen ikke er forenelig med udbudsbetingelserne og § 10 om at chaufførerne skal have en løn svarende til overenskomst på området. 3F udgav i juni 2018 rapporten Omkostninger ved Persontransport under Forskellige Overenskomster¹⁸ for at belyse dette område. Denne rapport konkluderer, at de totale timeomkostninger for en ansat chauffør, afhængigt af overenskomst, ligger mellem 319 og 333 kr. for garantikørsel (vognmanden er garanteret et fast antal timer og dage) og mellem 301 og 304 kr. for variabel kørsel. Omkostningerne er løn, udgifter til bil m.m. og sociale omkostninger.

Richard M. Motzfeldt (Aarhus og Horsens Taxa) og Henning Schrøder (VTS) nævner begge i interviews at prisbuddene fra vognmændene går ned til 215-216 kr./time. Richard M. Motzfeldt beskriver situationen på markedet:

”Meget tyder på at der en voldsom interessekonflikt, især når det kommer til pris. I bund og grund har trafikselskaberne en interesse i at få kørslen udført til den laveste pris. Netop derfor virker det en anelse skævt, at trafikselskaberne ikke har et medansvar til at sikre at gældende kollektive overenskomster følges. Udfordringen er, at hvis de slår for hårdt ned på dem der ikke følger overenskomsterne, så har de ingen der kan køre til de lave attraktive priser. Jeg tænker, at der en bevidsthed om, hvorfor trafikselskaberne vælger at offentliggøre priserne på de seneste bud. For det tjener jo alene det formål at få kørselspriserne ned. Og når man har virksomheder der afgiver bud på at køre til 216 kr. i timen for at være sikre på kørsel, så kan man være meget bevidst om, at der er nogen som tager penge med på arbejde. Dem tager trafikselskaberne ukritisk ind i folden, velvidende at de ikke kan aflønne til overenskomstmæssig løn. Så der er ikke ræson i, at man i udbuddet siger man skal leve op til gældende overenskomst når man ved at se på tallene og lægger to og to sammen nemt kan konkludere, at den pris aldrig kan drive omkostningerne til bil og chaufførlønninger i forhold til gældende overenskomst. Så der er der et stort problem”.

Hovedparten af de interviewede har også påpeget dette som den væsentligste indflydelsesfaktor for vognmændene i OST branchen; de priser der bliver budt ind med for at vinde kørslen under Trafikselskabernes udbud er kun mulige at levere, hvis det er

18

https://fagbladet3f.dk/sites/default/files/fagbladet3f/omkostninger_ved_persontransport_under_forskellige_overenskomster_0.pdf

vognmanden selv der sidder bag rattet. Hvis det er ejeren af tilladelsen/firmaet selv der kører, er der ingen overenskomstmæssige hensyn at tage i forhold til lønninger, arbejdstid og sociale omkostninger. Bevægelsen i markedet er derfor i høj grad i retning af en mand – en bil, hvor vognmanden selv kører bilen og ofte i mange timer pr. uge. VTS nævner også, at det er en hel bevidst del af deres fremtidige prisstrategi, såfremt priserne bliver for lave i forhold til deres omkostningsniveau, at de vil *”byde en masse punkter hjem og så ansætte underleverandører... Altså lave en pakke med, at de kan få en bil og så ud og køre og så er du selvstændig vognmand...for han kan køre røven ud af bukserne og det er den tænkning vi er i”*. Denne udvikling i branchen, såfremt vilkårene bliver de samme under kommende udbud, vil forstærkes efter overgangsperioden når der ikke længere er begrænsninger på antallet af tilladelser.

Jesper Henriksen fra AMU Juul beskriver en anden udvikling i forhold til udviklingen på vognmandsiden. Han oplever at når de spørger på kvalifikationsuddannelsen, så er der *”ca. 75 % der skal ud og køre OST og en 25 % der kun skal køre taxi... og så ser vi, at der er flere og flere enspændere som forholdsvis hurtigt dropper ud af branchen igen, fordi de ikke forstår spillereglerne- er mit indtryk. Man starter et IVS selskab og byder på noget man ikke er god til at byde på – dvs. man ikke får nogen kørsel eller holder de forkerte steder... jeg er ved at tro, at 90% nok er af anden etnisk herkomst ’... hvorimod de etniske danskere har en tendens til at trække over i de store som HB, DNT etc. frem for at starte op selv. Jeg tror mange af anden etnisk herkomst gerne vil være selvstændige, men hvor nogen af dem ikke magter det rent sprogmæssigt”*. AMU Juul understreger dermed at der er en stor søgning, specielt med anden etnisk baggrund end dansk, mod at blive selvstændig vognmand i branchen.

6.2.1 OST og beskæftigelsesindsatsen

Der er en bevægelse i OST branchen der går mod en mand – en bil. For de større vognmænd på området, er der en tendens til enten at udlicitere kørselen til en selvstændig vognmand der er villig til at udføre kørselen til den vundne pris eller alternativt tænke i, at deres vogne betjenes af chauffører i støttet beskæftigelse. VTS beskriver hvordan de på grund af højkonjunkturen i Danmark og den medfølgende lave ledighed har problemer med at skaffe chauffører. VTS beskriver at de samarbejder med jobcentrene om at få uddannet nye chauffører: *”vi vælger at være klar til at underskrive en arbejdsgivererklæring. Når manden kommer med sit chaufførkort og BAB kurser, så en uges praktik og 1-3 måneders løntilskud alt efter hvor langt der er fra arbejdsmarkedet... på jobprofil området er vi ude i aktivitetsparate og vi er også ovre i samarbejder med integrationsafdelingerne.... Vi forhandler med Jobcenteret, så hvis de skal have 14 dages praktik, så skal vi ofte også op mod 6 måneders løntilskud”*. I interviewet angiver VTS, at deres gennemsnitlige anciennitet er mellem 1-2 år på chaufførerne. Støttet beskæftigelse igennem praktik og løntilskud er altså en vigtig parameter for vognmanden til at holde omkostningerne nede.

Jørn Hedengran fra 3F kommenterer også på denne udvikling fra arbejdstagerens perspektiv i forbindelse med chaufførernes ønske om at opkvalificere sig: *”Min største bekymring i forhold til dem der kører i de små biler i flextrafikken er, at det er folk der kommer fra den lavere del af samfundslaget, så der rekrutterer vi en del, ser det ud til, fra kontanthjælp og fra dagpenge og folk der er ved at falde ud af dagpengesystemet. Deres*

fokus ligger et helt andet sted en kompetencer – de er næsten villige til hvad som helst og de efterspørger ikke kompetencer, de efterspørger indtægt. Da lønnen på dette område er så lav at man tror det er løgn, så går man ikke efter at snakke om kompetencer, men at snakke om tryghed”.

På vognmandssiden er der en udvikling der går mod mindre og mindre vognmænd uden ansatte, og har man ansatte, ses der en tendens til at disse rekrutteres fra beskæftigelses- eller integrationssystemet under støttet beskæftigelse og, at der er en meget stor udskiftning i branchen. På kompetencesiden er der derfor ikke mange positive drivere, der kan motivere for kompetenceudvikling og efteruddannelse. Vognmanden er enten selv chauffør og ikke motiveret for at miste omsætningen ved egen kompetenceudvikling eller jobcenteret bevilliger udelukkende de, i henhold til loven eller udbudsbestemte krævede, kompetencer. De vognmænd der har ansatte, har heller ikke mange incitamenter til at kompetenceudvikle chaufførerne grundet den store udskiftning, kun evt. for at mindske skader på materiellet eller for at efterleve udbudskrav. VTS beretter dog om hvordan de benytter OST chaufførerne som intern rekrutteringspulje til taxichauffører. Men de understreger også, at det er sjældent at de har OST chauffører der egner sig til at køre deres taxier.

6.3 Vognmændenes kompetenceniveau

Under den gamle taxilov var der krav om taxivognmænd skulle fuldføre 2 ugers vognmandsuddannelse. Dette krav bortfaldt under den nye taxilov. Det er derfor muligt i dag, såfremt man opfylder kravene til at være indehaver af en tilladelse, at opstarte som vognmand på baggrund af de nuværende 10 dages uddannelse på Kvalifikationen til Erhvervsmæssig Persontransport. Hovedparten af de interviewede aktører kommenterer på bortfaldet af vognmandsuddannelsen som en forringelse for vognmandens muligheder for at klare sig i branchen. Trine Wollenberg fra DTP konstaterer at *”vi kan ikke rigtig se effekterne af det manglende kursuskrav endnu, men vi er bekymrede for at der ikke længere er noget kursus”*. Interessenternes bekymringer grunder i, at adgangen til erhvervet er lempet betydeligt efter den nye lov i kombination med de forudsætninger mange nye vognmænd starter op i branchen med. Richard M. Motzfeldt, der, ud over at være formand for Aarhus og Horsens Taxa, også udbyder vognmandskurser igennem firmaet Vognmandsspecialisterne ApS, beskriver forudsætningerne; *”Grunden til at jeg synes det er ærgerligt at man har fjernet taxavognmandskurset, har jo noget at gøre med det som jeg har været vidne til i alle de år jeg har uddannet taxavognmænd. Jeg kan jo se at rigtig mange af dem har været udfordret, ikke kun på sprog, men også i forhold til at kunne regne og skrive. Erhvervet tiltrækker bare rigtig mange som skal håndbæres”*. Og Richard M. Motzfeldt fortsætter i forhold til de manglende forudsætninger hos de vognmænd der nu ikke er underlagt at deltage på et obligatorisk vognmandskursus: *”Du kan på baggrund af kvalifikationskurset godt blive vognmand efter endt kursusforløb, men du har ikke forretningsforståelsen. Du har jo ikke sat dig ned og lavet et driftsbudget eller en kalkule på hvad det kræver at starte op, hvad betyder cashflow, arbejdsgiveransvar etc. Og der er intet i kvalifikationskurset om udbudslov hvis du vil ud og starte som OST vognmand”*.

Rasmus Krochin, Dantaxi, fremhæver også en anden væsentlig udvikling i taxivognmændenes kompetenceniveau og branchekendskab. Under den gamle lov var det anciennitet der afgjorde om en ansøger kunne få en tilladelse. Man skulle også have nogle kurser, men primært var det, jo længere tid du havde kørt som chauffør jo højere op i det kommunale system kom du. Rasmus Krochin uddyber:

”Det betød jo, at dem der kom ind og fik en tilladelse, havde jo kørt i mange år og vidste alt om det – ofte tog det jo længere tid at blive vognmand i København end det tog at blive læge. Det kunne tage op til 15 år inden du havde den anciennitet der skulle til for at søge. I dag er det jo lodtrækning, så vi får jo også helt nye personer ind, der kun har begrænset kendskab til taxibranchen. Det kan både være chauffører eller mennesker der ikke har kendskab til det – de kan jo så bringe noget nyt ind, men de har jo ikke altid de samme kompetencer som dem der har kørt har”.

I henhold til ovenstående, så er en væsentlig udvikling på baggrund af den nye lov, at under gammel lov skulle du have en betydelig anciennitet som chauffør før du havde muligheden for at blive taxivognmand. Under ny lov kan man i princippet gennemføre kvalifikationskurset, efterfølgende enten søge om en tilladelse i lodtrækningen eller investere i et IVS med tilladelse og investere i en bil uden forudgående branchekendskab. Rasmus Krochin understreger også, at Dantaxi som taxiselskab har observeret, at der er en udvikling i vognmandsprofilen; nye vognmænd kommer oftere fra andre erhverv og servicebrancher og vil forsøge sig i det nye liberaliserede marked. Denne udvikling vil højst sandsynligt blive endnu mere markant når tilladelserne bliver givet fri i '21. Trine Wollenberg, DPT, forudser også at taxiselskaberne selv i fremtiden vil understøtte denne udvikling, da der hvor hun *”tror man vil se nogle ændringer, vil være, at selskaberne i højere grad finansierer bilerne”.*

Trine Wollenberg (DPT) fremhæver under spørgsmålet omkring uddannelses tilbud til vognmændene, at det i høj grad også er vognmanden der selv sidder bag rattet; en tidligere undersøgelse blandt deres medlemmer havde opgjort, at vognmændene i gennemsnit ejede 1,25 bil. Dvs. at den gennemsnitlige vognmand ikke har mange ansatte, men hvis man har 3 biler eller flere, godt kan have en del, da han også har behov for afløsere. DPTs synspunkt er derfor centreret omkring, at vognmanden som udgangspunkt godt kender dagligdagens udfordringer omkring kørslen m.m., men, at der mangler et tilbud omkring de forpligtelser man har som selvstændig og der giver indblik i den administrative side af branchen, herunder skatter, lønsumsafgift, udbudsret m.m. Henrik Petersen, Næstved Taxa, kommenterer også på, at kravene til at etablere sig i branchen er sænket. Han forudser at *”... vi kommer til at se en del konkurser næste sommer. Når årsregnskabet for 19 skal laves og folk finder ud af det ikke hænger sammen. Jeg tror der er mange der forlader branchen der, fordi de er fokuserede på hvad de skal give for en tilladelse, hvordan de får fat i den og hvordan de kommer i gang... og så har de ikke tænkt så meget videre. Det er i hvert fald det jeg oplever”.*

Henrik Petersen udtaler sig også om forskellen på at være i en personlig ejet virksomhed og et selskab mht. kravene til vognmændenes kompetencer når de eks. vis køber et IVS med tilknyttet tilladelse; *”... jeg tror mange vognmænd ikke har opdaget, at når man køber et*

selskab, så er det nogle andre regler man skal aflægge regnskab efter. Det er pludselig ikke personligt ejet, men et selskab og så skal man aflægge regnskab og man skal passe på med ulovlige aktionærlån etc. Det tror jeg slet ikke de har styr på". Udviklingen af vognmandens muligheder for frit at vælge selskabsform til egne tilladelser, i kombination med salgsudbuddet af nye tilladelser i IVSer, kan medføre, at vognmændene bliver tvunget ud i at holde flere regnskaber og forholde sig til de revisionsmæssige krav til selskabers årsregnskaber. Dette underbygger behovet for, at vognmændene, nu hvor lovkravet om uddannelse er faldet væk, opnår kompetencer i forhold til drift og andre overvejelser om hvordan virksomhedens drift skal hænge sammen i fremtiden. Flere af de interviewede sætter også spørgsmålstejn ved, at man har fjernet vognmandsuddannelsen på området for Erhvervsmæssig Persontransport i personbil når der er indført obligatorisk vognmandsuddannelse på varebilsområdet i forbindelse med indførelsen af det nye varebilsuddannelsesbevis.

Muligheden for at have sine tilladelser i selskaber i modsætning til personlige virksomheder påvirker også hæftelsen. Henrik Petersen udtrykker i interviewet også bekymring for, at "der kommer konkursryttere som man har set i andre dele af transportbranchen – eller jeg er næsten sikker på det kommer". Han forudser også, at der i '21, når tilladelser gives fri, vil være flere af de vognmænd der har erhvervet en tilladelse i et selskab, vil søge om en ny og videreføre denne i et personligt selskab da p.g.a. den dobbelte regnskabspligt.

6.3.1 Kursus til OST vognmænd som krav fra Trafikselskaberne

Nordjyllands Trafikselskab (NT) udførte i 2016 en omfattende gap analyse på flextrafik området og udgav efterfølgende rapporten **Fremtidens Flextrafik – et spørgsmål om kompetencer**. På det grundlag er der iværksat et projekt om at udvikle en entreprenøruddannelse til flextrafik området. Uddannelsen er sammensat ud fra branchens eget syn på nødvendige videns kompetencer for en vognmand der samarbejder med et trafikselskab om flextrafik-opsat. Uddannelsen er udviklet og etableret i et samarbejde mellem TUR, AMU Nordjylland, Movia, Fynbus, Sydtrafik og NT. Uddannelsen er sammensat af 4 moduler og modul 1 og 2 på pilotkurset har været afholdt og modul 3 og 4 følger i efteråret '19. Uddannelsen varer 20 dage.

Hovedparten af de interviewede til denne rapport mener, at det er et fornuftigt tiltag, at der arbejdes på en uddannelse for vognmændene til flextrafikken. Repræsentanterne for taxiselskaberne/vognmændene udtrykker dog bekymring om længden af uddannelsen under hensynet til at vognmændene mister betydelig omsætning såfremt de ikke selv kan køre. DPT og Fynbus mener også, at uddannelsen er for lang og at "... der skal luges ud i både indhold og dobbeltuddannelse for de moduler, som den enkelte vognmand allerede har taget" som det beskrives på DPTs hjemmeside¹⁹. Samme sted skrives der også, at Fynbus ikke har taget stilling til om kurset skal gøres obligatorisk i kommende udbud. Trine Wollenberg giver også udtryk for DPTs holdning til uddannelsen under interviewet:

"Vi synes det er positivt at man laver en uddannelse, men vi kigger også på den med et kritisk blik, da vi gerne vil sikre, at det man stiller krav om i uddannelsen også

¹⁹ <https://www.dansktopersontransport.dk/nyheder/nyt-vognmandspanel-i-fynbus/>

stemmer overens med hvem den er målrettet til. Det er derfor jeg startede med at sige, at det ofte glemmes at vognmanden ofte er ham der også sidder bag rattet.”

Det er Trafikselskabernes ønske at gøre kurset obligatorisk for vognmændene i fremtidige udbud. F.eks. har Sydtrafik allerede i deres udbud sammen med Midtrafik og Fynbus i august 2018 angivet i § 16 stk. 3 at:

Såfremt en ny vognmandsuddannelse bliver en realitet i løbet af kontraktperioden kan udbyder stille krav om at entreprenør eller dennes daglige leder gennemfører og består uddannelsen, med et varsel på 6 måneder.²⁰

I interviewet med Nick Holme Kjeldsen fra Sydtrafik beskriver han, at det er deres oplæg at alle vognmænd skal igennem uddannelsen og udtaler om tidsrammen i forhold til implementeringen og deres forventninger til uddannelsen: *”Vores oplæg var jo, at alle skulle igennem denne her også for at kunne køre fleks i fremtiden. ...men vi har jo ikke effektiviseret det (§16 stk. 3 – red) endnu, da uddannelsen ikke er på plads og formentlig heller ikke kommer det helt til vores næste udbud. Det må vi se til den tid. Så vil vi jo stille det som et krav og derfor forventer vi jo et gevaldigt kompetenceløft af vognmændene på dette kursus”.*

Udviklingen for vognmænd med tilladelse til Erhvervsmæssig Persontransport går i retning af, at de i større grad både vil skulle køre taxi, diverse kontraktkørsler og flextrafik. Derfor er udviklingen både, at der er færre uddannelseskrav i forhold til at etablere sig i branchen, men, at der implementeres kompetencemæssige krav i forhold til at udføre kørsel på dele af deres opgaver.

6.4 Vognmændenes skift fra bestillings- til kørselskontor

På baggrund af en forespørgsel har Færdselsstyrelsen oplyst ultimo april 2019, at de ikke har nogen officielle statistikker over ombytning af tilladelser. De oplyser, at grunden til dette er manglefulde lister fra kommunerne og den løbende overtagelse af tilsynspligten fra kommunerne.

Taxiselskaber i denne undersøgelse, Dantaxi 4x48, Taxa 4x35, Næstved Taxa og Aarhus og Horsens Taxa har alle valgt at oprette kørselskontorer sideløbende med at de har bestillingskontor. Det betyder, at de enkelte taxiselskaber både har vognmænd med tilladelser under gammel lov og under ny lov. Som beskrevet ovenfor er der endda vognmænd der både er tilknyttet bestillingskontoret med en eller flere tilladelser under gammel lov og samtidig er tilknyttet kørselskontoret såfremt de enten har konverteret deres gamle eller opnået nye tilladelser i lodtrækningen.

Som nævnt har det ikke været muligt at fremskaffe tal fra Færdselsstyrelsen på antallet af taxitilladelser samt hvor mange der er ombyttet til tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, herunder hvor mange eks. vis limousinetilladelser der er ombyttet og nu kan bruges til at køre taxi, som hos VTS. Så i henhold til graden af ombytninger der er sket,

²⁰ <https://www.ethics.dk/ethics/publicTenderDoc/d8463836-1c0e-453b-b250-9f5048fb5d5a/e7ea025b-8887-45ed-bcc6-61e3ed734e01/download>

kan man kun forholde sig til hvad de enkelte taxiselskaber og interessenter oplyser. Palle Christensen, Formand Taxa 4x35, oplyser, at de har en stor gruppe vognmænd der stadig er under bestillingskontoret. Hos Næstved Taxa har de 50 biler tilknyttet, hvoraf kun 6 biler er tilknyttet deres kørselskontor; overgangen skyldtes enten ophør af vognmænd med efterfølgende optag af nye samt enkelte der har opnået nye tilladelser. Næstved Taxa har en kontrakt til de vognmænd der har udløb af tilladelse, der sikrer at de har samme vilkår, som under bestillingskontoret. Nye vognmænd der tilknyttes kørselskontoret bliver derimod i højere grad stillet overfor krav og evt. udløbsdato på tilknytningen i forbindelse med udløb på kontraktkørslen eller lignende. Kjeld Jakobsen, AMU Nordjylland, beretter, at i hans område er, ifølge hans oplysninger, kun lidt over 1/3 af bilerne er konverteret til nye tilladelser.

Der er ikke i interviews nogen entydig forklaring på, at der tilsyneladende er så mange vognmænd der vælger ikke at konvertere deres tilladelse og forsætte under bestillingskontoret. Et par interessenter peger på, at der er en del vognmænd der er oppe i årene og, såfremt de har en tilladelse der er gyldig en del år endnu, ønsker at fortsætte under gammel lov til deres tilladelser løber ud, hvorefter de vil overveje at forlade faget.

Hos Næstved Taxa fik de specifikt fornyet deres tilladelser efter aftale med kommunen i slutningen af 2017 for at sikre tid og ro til overgangen til kørselskontor. Næstved Taxa var i høj grad tilfredse med at operere under gammel lov og geografisk begrænsning, da de beskriver et godt samarbejde med kommunen. De har videreført deres forretningsmodel om at ville være det kendte og lokale taxiselskab; *"... det haster ikke for os at komme ned og holde på stationen i Køge eller Vordingborg hvor der ikke er voldsomt travlt"*. Næstved Taxa vælger, som konkurrenceparameter i forhold til det nye liberale marked, at fokusere på deres etablerede og lokale forretning. I det perspektiv er der ingen incitament for vognmændene hos Næstved Taxa til at skifte over, før det er nødvendigt.

En anden hyppig nævnt forklaring på den manglende vilje til at udskifte sine gamle tilladelser er, at vognmændene er langt mere selvbestemmende under bestillingskontoret; kørselskontoret har i langt højere grad mulighed for at stoppe samarbejdet med vognmænd, der ikke ønsker at følge forskrifter og reglement som kørselskontorerne har ret til at indføre. Under bevillingskontoret lå myndigheden hos kommunen eller det fælleskommunale taxinævn og mange kommuner og taxinævn har valgt at overdrage myndigheden til Færdselsstyrelsen. For den enkelte vognmand betyder dette, at f.eks. bodspålæggelse og andre adfærdsregulerende muligheder, der tidligere lå lokalt, nu er nationalt. Overgangsordningen medvirker derfor til, at så længe der er gamle tilladelser der er gyldige, er der kun et semi-liberalt marked; en stor del af branchen fastholder at blive under gammel lov med dens begrænsninger for ikke at underlægge sig de mere liberale forhold under kørselskontorerne, der selv kan fastlægge deres kvalitetsstandard m.m.

6.4.1 Taxilovens §10 og den nye overenskomst

Trine Wollenberg, DPT, beskriver i interview, at overenskomsten mellem ATAX og 3F fra efteråret 2018 har ændret på kravene til vognmanden i forhold til løn og arbejdsvilkår. Specielt bliver der hæftet sig ved den udvikling som den nye overenskomst medfører, da den *"...er et brud på den traditionelle model omkring provisions aflønning hvor der har*

været en garantiløn tilknyttet, til at man nu har en minimumsløn. Og når man har en minimumsløn, så vil det jo kræve at vognmanden i højere grad har fokus på hvad chaufføren laver og hvor aktiv han er."

Flere af de interviewede fremhæver skærpelsen i den nye taxilovs § 10 i forhold til den gamle § 5. Palle Christensen, der er bestyrelsesformand i sammenslutningen Taxa 4x35, fremhæver netop § 10 og overenskomsten mellem ATAX og 3F som en væsentlig grund til, at færre vognmænd er skiftet fra bestillingskontor til kørselskontor:

"Der er i den nye lov en skærpelse af hvad der i den gamle lov hed § 5 men som i den nye lov hedder § 10, der er en væsentlig skærpelse af kravene til overenskomst. Og de krav er, i den fortolkning som Færdselsstyrelsen lægger for dagen, for rigtig mange fuldstændig uspiselige. Så de tænker, at så længe jeg kan blive under den gamle lov, så er jeg taxivognmand og den dag det vil være et krav jeg skifter over under den nye taxilov, der vil jeg hellere aflevere min tilladelse.

...det er et spørgsmål om den fortolkning af loven som Færdselsstyrelsen lægger for dagen... jeg skal enten melde mig ind i en arbejdsgiver forening som har en overenskomst med 3F alternativt skal jeg gå ud til 3F og skrive under på en tiltrædelsesoverenskomst. Det er ikke det der står i loven, men det er Færdselsstyrelsens fortolkning... Kernen i det er, at departementet sidder og siger 'hvorfor er der ikke flere der skifter' og så siger jeg at det er på grund af §10. Det er derfor de ikke skifter."

Der er dermed i den nye lov og overenskomst kommet skærpede krav til chaufførernes løn og arbejdsvilkår, der kommer til at betyde en udvikling for vognmændenes forretninger. Formanden for Esbjerg Taxa og bestyrelsesmedlem i ATAX Torpen Kirketerp beskriver ændringen på ATAX hjemmeside:

"Der er helt sikkert flere områder, hvor vi som vognmænd kan optimere vores forretninger, ved at lede og fordele langt bedre, end vi hidtil har gjort det.

Overenskomsten vil grundlæggende skabe bedre forhold for chaufførerne, men omvendt må chaufførerne indstille sig på, at vi som arbejdsgivere og virksomheds ejere, i langt højere grad vil lede og fordele i vores forretninger, og dermed være mere skarpe i at drive forretning."²¹

Udviklingen for vognmændene er altså omfattende, hvor nogen forsøger at holde fast i de kendte betingelser under den gamle lov, mens andre er skiftet over og kører under ny lov. Hvis vognmanden har været heldig og opnå en ny tilladelse eller købe en i et IVS kan vedkommende tilmed befinde sig i en situation, hvor der både køres under ny og gammel lov samt har deres tilladelser i forskellige typer selskaber. Udviklingen på løn og arbejdsvilkår siden for chaufførerne kræver også, at vognmændene i højere grad skal

²¹ http://atax.dk/wp-content/uploads/2019/01/ATAX-3f-overenskomsten-2018_.docx

fokuserer på ledelsen af deres forretning samtidig med, at kravene til deres uddannelse er bortfaldet.

Derudover er der stor udvikling på taxiselskabssiden, der har stor indflydelse på vognmændenes hverdag og udviklingsparathed.

7. Taxiselskaberne

Det område, der er under størst udvikling efter den nye lov er taxiselskaberne og herunder kørselskontorerne. Der er i maj 2019 registreret 31 kørselskontorer på taxilov.dk; nogle af disse er tilsyneladende mindre kørselskontorer mens andre er meget store. Jørn Hedengran, 3F, udtaler, at *"markedet ændrer sig og det går stærkt. Der er mange nye forretningsmodeller der er undervejs og nogen af dem er også skabt på baggrund af taxiloven... markedet har ikke sat sig endnu og mit gæt er, når loven er 100% implementeret, vil der gå max 2 år, så har det sat sig. Så vil markedet se helt anderledes ud end vi kender det i dag"*. 3F gætter på, at udviklingen går mod, at der vil være 5-6 kørselskontorer når markedet har sat sig. Kjeld Jakobsen, AMU Nordjylland, påpeger, at et selskab skal have ca. 2.000 taxier for at være landsdækkende. Dette peger mere i retning af, at der måske kun kommer 2-3 selskaber, hvilket også understøttes af Palle Christensen, Taxa 4x35; han mener, at markedet ikke er stort nok til 5-6 men nærmere 3. Han peger også på, at der derudover også vil komme en gruppe mindre vognmænd der er tilsluttede kørekontorer, der ikke er brands; en mindre gruppe vognmænd slutter sig sammen og lejer sig ind i større selskabers dataløsning. Interessenterne peger alle på en udvikling i retning af nogle meget store taxiselskaber og nogle helt små, hvor vognmændene selv sørger for kunder m.m.

Denne udvikling er i høj grad blevet understøttet af, at Dantaxi 4x48 i oktober 2018 annoncerede, at kapitalfonden Triton havde overtaget selskabet. I maj 2019 annoncerede Taxi 4x27, at de var blevet opkøbt af den svenske taxigigant CabOnline, der opererer i Sverige, Norge og Finland med ca. 5.300 biler. Taxi 4x27 har ved overtagelsen ca. 300 biler i Danmark mens Dantaxi oplyser at de i maj 2019 har ca. 1750 i hele Danmark (hvoraf 12-1300 kører på sjælland). Danmarks Statistik oplyser, at der var registreret 4.454 hyrevogne pr. 1. januar 2019²², så de lidt over 2.000 biler der kører for Dantaxi og 4x27 er en væsentlig del af den samlede bestand. Udviklingen på taxiselskabssiden går altså mod nogle store selskaber, der forsøger at vinde markedsandele og positionere sig i markedet.

Udviklingen mod de store og landsdækkende taxiselskaber medfører en mængde krav til vognmænd og chauffører. Selskaberne er meget fokuserede på at skabe synlige og genkendelige brands og finde områder de kan differentiere sig på, i forhold konkurrenterne. Stort set alle interessenter i denne analyse peger på, at særligt service og kvalitet er områder som selskaberne fremadrettet kommer til at konkurrere på og som kunderne kommer til at associere med de respektive brands.

²² <https://www.statistikbanken.dk/bil707>

Næstved Taxa, Taxa 4x35, Dantaxi og Aarhus og Horsens Taxa fremhæver alle, at det som man skal differentiere sig fra de andre selskaber på, er kvalitet og service. Et centralt punkt i den nye taxilov er netop, at det enkelte selskab selv er ansvarlig for det tilbudte serviceniveau og de services de tilbyder; fastlæggelse af serviceniveauet er en sag mellem virksomheden og dens kunder. Sammenlagt med, at der også med loven er indført et landdækkende prisloft for kørslen, giver dette et meget liberalt marked hvor der mellem kørselskontorerne kan konkurreres på pris og kvalitet. Fremtiden vil derfor byde på forskellige forretningsmodeller, hvor man som kunde kan købe billig taxitransport såfremt man er indstillet på, at f.eks. bil og added services er under nutidens standarder. Omvendt betyder det også, at de taxiselskaber der arbejder for at erobre markedsandele, skal sikre en ensartet kvalitet hos vognmænd og chauffører. Trine Wollenberg, DPT, udtrykker det som, at man *"... er jo på vej derhen, når man taler på taxiselskabsniveau, hvor man forsøger at ensrette flåderne; man skal se ens ud og man skal opføre sig ens. Det er når man taler taxi – der kommer til at blive stillet højere krav til chaufføren... og jeg tror man kommer til at opleve at selskaberne vil have at man ved, at det f.eks. er en Dantaxi man kører med, man skal vide det er en 4x35 chauffør – altså, hvad det er der kendetegner selskabet. Jeg tror man på taxi området i højere grad forsøger at fokusere på service og kvalitet."*

Under den gamle lov var det meget svært for taxiselskaberne at skille sig af med en chauffør eller vognmand der ikke levede op til kvalitetskravene. Under kørselskontorerne er det blevet mindre omstændigt at skille sig af med en vognmand eller chauffør, der f.eks. ikke ønsker at efterleve selskabets krav og standard. Samtidig er de store taxiselskaber også begyndt at se kritisk på de chauffører, der skal køre for selskaberne og særligt i forhold til deres sproglige kompetencer. Taxa 4x35 opkøbte i 2018 den test som Taxinævnet i hovedstaden brugte til at screene chauffører, der skulle godkendes. De har efterfølgende udviklet på testen og chauffører, der ansøger om at køre under Taxa 4x35, skal bestå testen for at komme videre til introkurset. Taxa 4x35 tog testen i brug i andet halvår 2018. Ifølge Palle Christensen var dumpeprocenten i den første tid på ca. 60 %. Den er senere faldet til 40 %, hvilket Palle Christensen forklarer med, at *"der er masser der slet ikke tager herind. Fordi det er rygtes at vi har den. Måske også et spørgsmål om at vognmændene i højere grad fraråder dem at tage ind til testen. Så på den måde kan det også være rygtedes, at vores egne vognmænd fraråder dem at tage testen når de vurderer at vedkommende ikke er i stand til at bestå"*. Dantaxi er også på trapperne med en screeningstest der i løbet af juni 2019 bliver obligatorisk for alle chauffører at bestå, hvis de skal køre for selskabet.

Udviklingen for taxiselskaberne siden den nye lov blev indført er, at der bliver uddannet mange nye chauffører samtidig med, at chauffører der har et førerkort under den gamle lovgivning nu må køre i hele landet. Men det er nu i høj grad op til taxiselskaberne at teste om de egner sig til faget. Trine Wollenberg kommenterer på denne udvikling:

"Vi oplever at, i og med at det er blevet så nemt at blive taxichauffør fordi man har fjernet erhvervskortet, så er det en nem måde, og det er bare vores antagelse, for jobcentrene at få skippet folk igennem systemet. Det synes vi er super ærgerligt, fordi det er ikke ensbetydende med, at de folk som kommer igennem og som vi så bliver tilbudt som branche nødvendigvis er motiverede for at blive taxichauffører – så screeningen af om de er egnede til at være chauffører mangler nok i høj grad. Fordi

den screening kommer så i den anden ende, hvor de chauffører der kommer igennem systemet ikke får beskæftigelse og det gør de ikke fordi taxibranchen ikke finder dem egnede – og det er ærgerligt!”

Ud fra et liberaliseringssynspunkt er denne udvikling en naturlig konsekvens af markedskræfterne og kan forklare hvorfor så mange regioner oplever udvikling af paradoksproblematikker indenfor taxichauffør faget. Der er mange chauffører der ikke har de nødvendige, oftest sproglige, kompetencer til at komme igennem screeningen hos taxiselskaberne og som dermed bliver uddannet til ledighed.

Udviklingen inden for de taxiselskaber der har medvirket i denne analyse går imod at selskaberne i langt højere grad selv arbejder med at uddanne vognmænd og chauffører, i virksomhedernes interne service- og kundepolitikker. Kørselskontorerne er på vej mod en størrelse hvor de begynder at arbejde med strategisk kompetenceudvikling af deres førere af bilerne, der repræsenterer deres brand.

- Taxa 4x35 har et introduktionskursus som alle nye chauffører skal gennemføre. Ønsker man efterfølgende at få adgang til alle kundesegmenter, der typisk er erhvervskunder, kontraktkunder, partnerkunder etc., skal man bestå endnu et modul.
- Dantaxi 4x48 har annonceret, at de er i gang med Danmarks største samlede uddannelsesprojekt af taxichauffører²³. Dantaxi ønsker, at alle chauffører skal gennemføre et kursus hvor de skal skoles i basale ting, som hvordan man møder kunden i hverdagen, hvordan der skal se ud i taxien, hvordan man bestemmer ruten fra start til slut, tager imod betaling og flere andre ting.
- Aarhus og Horsens Taxa gennemfører også introforløb for nye chauffører og informationen om de har bestået eller ej lægges på deres interne chaufførkort, så bilerne ikke kan starte med mindre de har gennemført kurset.
- Næstved Taxa har et introforløb med 2 moduler som skal gennemføres i forbindelse med opstart af kørsel for selskabet. Testen er skriftlig da de også bruger den som en sprogtest.

Taxiselskaberne har strategier for, hvordan de ønsker at løfte og ensarte serviceniveauet i biler der kører under deres brand. Bortset fra Næstved Taxa, har de andre taxiselskaber i analysen også indført muligheden for, at kunderne kan rate chauffører via selskabets app. Ud over at selskaberne får et overblik over deres chaufførens kvalitet, så skaber ratingsystemet også en incitament struktur for chaufførerne, da der er markeder og kundesegmenter der åbner sig alt efter chaufførens gennemsnitlige rating. Trine Wollenberg fortæller at *”f.eks. skal du for at have adgang til lufthavnen i dag så skal du have en rating på over 3 komma et eller andet. Men det har jo ikke så meget med teknologien at gøre, men vi er tilbage til chaufførens evne til at give kunden en god oplevelse”*. Dantaxi fortæller også, at der f.eks. ved forhandling af kontrakter med

²³ <https://www.dansktopersontransport.dk/nyheder/dantaxi-sender-chauffoerer-paa-skolebaenken/>

erhvervskunder kan indføres klausuler i kontrakterne omkring, at det kun er chauffører over en vis rating der må betjene kunden.

Særligt på taxiselskabssiden har den nye lov allerede skabt megen udvikling. Der er ved at etablere sig meget store selskaber med stærk kapital i ryggen. De arbejder mod, at der kommer konformitet i flåden mht. til udseende og serviceniveau og stiller udvidede krav til vognmændenes og chaufførernes kompetencer for, at de kan operere under deres brand. Udviklingen på dette område er derfor en væsentlig driver i forhold til kompetenceudviklingen, da både vognmænd og chauffører underskriver kontrakter på, at de indvilliger i at overholde gældende servicestandarder. Selskaberne er også villige til at investere i kompetenceudviklingen for at erobre markedsandele og opbygge stærke brand der signalerer kvalitet og service. Taxiselskaberne udtrykker alle en velvillighed til at understøtte en kompetenceudvikling af de tilknyttede chauffører, men hastigheden hvormed denne udviklingsproces kan gennemføres af ledelsen i det enkelte selskaber, afhænger af vognmændenes forandringsvillighed. Såfremt de tilknyttede vognmænd i høj grad ønsker at blive i bestillingskontoret under gammel lov, så længe som deres tilladelser løber, har ledelsen i taxiselskaberne begrænsede muligheder for at pålægge dem krav om kompetenceudvikling m.m. På grund af overgangsordningen og muligheden for at blive under gammel lov og under tilsyn af kommunen eller Færdselsstyrelsen, bliver taxiselskaberne nødt til at udvikle sig i 2 eller flere spor; nogle vognmænd ønsker at fortsætte under kendte konditioner under gammel lov og andre, både nye og gamle, vognmænd ønsker at ruste sig til og udvikle sig til det marked der endnu er i udvikling.

Del 3: Kompetencekrav og uddannelser.

Del 3 omhandler de nuværende og fremtidige uddannelsesbehov til chaufførerne. Respondenternes syn på det nuværende og fremtidige kompetenceniveau sammenholdes. På baggrund af denne komparative analyse gives forslag til hvordan AMU-systemet kan efterleve branchens forventninger til kompetenceudviklingen. Afslutningsvis gives, på baggrund af tilbagemeldingerne, forslag til kursuspakker i AMU-systemet der kan imødekomme branchens forventninger til kompetencer hos chaufførerne.

8 Afdækning af kompetencebehov

Som en del af researchen til denne analyse, er der undersøgt tidligere arbejder med at definere kompetencekravene til chaufførerne, og hermed også vognmændene da de i meget stort omfang også selv er fører af bilen. De rapporter der inddrages er 2 rapporter udarbejdet i 2010 af Kubix for TUR: **Taxikørsel - Kompetencebehov for Chauffører der Kører Taxi** samt **Flextrafik – Kompetencebehov for Chauffører i Flextrafik**. Derudover benyttes rapporten **Fremtidens Flextrafik – Et Spørgsmål om Kompetencer** der blev udarbejdet af BDO for Nordjyllands Trafikselskab (NT) med midler fra Vækstforum Nordjylland i 2016. NT rapporten danner grundlag for udviklingen af uddannelsen Trafikselskaberne Entreprenøruddannelse, der i maj 2019 er i pilotfasen og som trafikselskaberne har et ønske om, når den endelige udgave er klar, at gøre til et fremtidigt krav til vognmændene i udbud. NT rapporten er ikke tilgængelig online, men NT har indvilliget at den benyttes til denne rapport.

I den Fælles Kompetencebeskrivelse (FKB) Personbefordring i mindre køretøjer (2859) som danner grundlag for kvalifikation til persontransport i mindre køretøj samt BAB kurserne, er der en liste af de arbejdsmarkedsrelevante kompetencer som chaufføren skal beherske.

8.1 Kompetencekrav i FKB 2859

En FKB er opbygget af en beskrivelse af jobområdet, beskrivelse af de tilhørende arbejdsmarkedsrelaterede kompetencer og en række aktuelt tilkoblede mål. De arbejdsmarkedsrelaterede kompetencer, der er medtaget i FKBen, er:

- Eftersyn og vedligeholdelse af køretøjer.
- Kendskab til regler for personbefordring.
- Konkurrenceforhold, organisering og økonomi.
- Levering af kvalitet og service.
- Befordring af syge og handicappede.
- Rationel, hensynsfuld, sikker og energioekonomisk kørsel.
- Sundhed, sikkerhed, arbejdsmiljø og adfærd i nødsituationer.
- Udførelse af personbefordring i mindre køretøjer.

Ovenstående kompetencer skal overordnet set beherskes af alle chauffører inden for jobområdet erhvervsmæssig personbefordring. Dog skal chauffører, der udelukkende udfører taxikørsel, ikke beherske kompetencen Befordring af syge og handicappede. Til flere af kompetencerne er der tilknyttet lovmæssige eller myndighedskrav, f.eks. kravene om BAB kurser fra Trafikselskaberne. Kubix rapportererne opdeler kompetencerne i deres kompetenceprofil yderligere i teknisk-faglige, almen-faglige og personlig kompetencer.

8.2 Kubix rapportererne

Kubix rapportererne blev udformet i 2010 på baggrund af en række kvalitative interviews. Selv om rapportererne har et par år på bagen, så er tilbagemeldingerne fra denne analyses interviews, at faget ikke har udviklet sig nævneværdigt og de centrale kompetencer er stadig gældende. Den store forskel er selvfølgelig i udviklingen af teknologi og navigation, men særligt de almen-faglige og personlige kompetencer vurderes stadig at være gyldige.

På baggrund af en jobprofil definerede rapporterne en kompetenceprofil for hhv. taxi og OST ud fra en beskrivelse af, hvad en chauffør skulle kunne. På taxiområdet fandt de følgende kompetenceprofil, hvor der også er taget højde for de taxichauffører der både kører taxi og flex/OST:

<p>Teknisk-faglige kvalifikationer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kunne planlægge den bedste rute ud fra kendskab til trafik og lokale forhold • kunne gennemføre en hensynsfuld kørsel ud fra kundernes ønsker og situation, f.eks. en defensiv kørsel og samtidig kunne passe tiden • kunne gennemføre en energirigtig kørsel set ud fra et miljø- og økonomisk hensyn • kunne betjene hjælpeudstyr, f.eks. fastspændende kørestole • korrekt, trappemaskiner mv. • kunne bruge GPS, skærme, mv. korrekt • kunne tilpasse kørslen med anvendelse af afstandsmålere • kunne håndtere kunder med meget forskellige handicaps, fysiske som psykiske • kunne anvende og udfylde logbøger, køresedler, regnskab, skadesanmeldelser mv. <p>Hvis taxichaufføren også udfører flexkørsel, kan følgende teknisk-faglige kompetencer være relevante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kunne håndtere kørestole og evt. trappemaskiner (ifm. handicapkørsel) • kunne foretage forløftninger og andre løft af kunder og bagage
<p>Almen-faglige kvalifikationer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kunne kommunikere på dansk både mundtligt og skriftligt • kunne forebygge og tackle mulige konflikter med kunder • kunne arbejde selvstændigt og målrettet inden for gældende regler og krav og forventninger til service • kunne indhente oplysninger om kunder, særlige forhold i et område mv. • vide hvor og hvordan man får brug for hjælp i vanskelige situationer (f.eks. ulykker, når kunden ikke er der mv.) • kunne forstå baggrunden for og kunne betjene en teknologi, der giver grundlag for fuld kontrol med, hvor vognen befinder sig på et givent tidspunkt (for både vognmand (GPS) og trafikelskab (Planet)) • kunne indgå i et samspil med andre chaufførkolleger om erfaringer med kørsel og kundegrupper • have viden om jobbets risici angående sundhed og velfærd <p>Hvis taxichaufføren også udfører flexkørsel, kan følgende almen-faglige kompetencer være relevante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • have kendskab til flexkørsel (kun et krav for taxichauffører der kører flexkørsel) • have viden om forløftninger og andre arbejdsmiljøforhold i tilknytning til kørsel og service.
<p>Personlige kvalifikationer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • være stabil, møde til tiden – og holde den • være velsoigneret og nogle steder uniformeret • være høflig – (tiltale med respekt - du/De som eksempel på at skulle 'føle sig frem'/læse kunden) • være smilende, imødekommende og kunne tilsidesætte sig selv

	<ul style="list-style-type: none"> • optræde empatisk – f.eks. tilpasse kommunikation til kundens situation eller ønske • kunne have fysisk kontakt med kunder/forskellige kunde grupper • skulle og kunne lede sig selv og kunne træffe en række beslutninger på stedet • være meget fleksibel og kunne se en mening i f.eks. den variable vogns tildeling af flexture • kunne fungere som kollega i et chaufførfællesskab præget af en vis konkurrence og med begrænsede muligheder for at dyrke et kollegialt fællesskab
--	--

Figur 12 Kilde: Taxikørsel . kompetencebehov for chauffører der kører taxi ss. 18-19.
https://www.tur.dk/media/2065/Kvalifikationsanalyse_af_taxik%C3%B8rsel.pdf

Kompetenceprofilen på flexområdet er i høj grad sammenfaldende med ovenstående, men der er forskelle, grundet det øgede kompetencekrav ved erhvervet.

Teknisk-faglige kvalifikationer	<ul style="list-style-type: none"> • kunne planlægge den bedste rute ud fra kendskab til trafik og lokale forhold • kunne køre den fastlagte rute og overholde systemets tidsintervaller • kunne gennemføre en hensynsfuld kørsel ud fra kundernes ønsker og situation, f.eks. en defensiv kørsel og samtidig kunne passe tiden • kunne gennemføre en energirigtig kørsel set ud fra et miljø- og økonomisk hensyn • kunne betjene hjælpeudstyr, f.eks. fastspænde kørestole korrekt, trappemaskiner mv. • kunne bruge GPS, skærme, mv. korrekt • kunne tilpasse kørslen med anvendelse af afstandsmålere • kunne håndtere kunder med meget forskellige handicaps, fysiske som psykiske • kunne anvende og udfylde logbøger, køresedler, regnskab, skadesanmeldelser mv. • kunne håndtere kørestole og evt. trappemaskiner (ifm. handicapkørsel) • kunne foretage forløftninger og andre løft af kunder og bagage • kunne vurdere bilens behov for vedligeholdelse i overensstemmelse med gældende kvalitetsstandarder
Almen-faglige kvalifikationer	<ul style="list-style-type: none"> • kunne kommunikere på dansk både mundtligt og skriftligt • kunne forebygge og tackle mulige konflikter med kunder • kunne arbejde selvstændigt og målrettet inden for gældende regler og krav og forventninger til service • kunne indhente oplysninger om kunder, særlige forhold i et område mv • vide hvor og hvordan man får brug for hjælp i vanskelige situationer (f.eks. ulykker, når kunden ikke er der mv) • kunne forstå baggrunden for og kunne betjene en teknologi der giver grundlag for fuld kontrol med hvor vognen befinder sig på et givent tidspunkt (for både vognmand (GPS) og trafikelskab (Planet)) • kunne indgå i et samspil med andre chaufførkolleger om erfaringer med kørsel og kunde grupper • have viden om jobbet risici angående sundhed og velfærd • have kendskab til flexkørsel (kun et krav for taxichauffører, der kører flexkørsel)

	<ul style="list-style-type: none"> • have viden om forflytninger og andre arbejdsmiljøforhold i tilknytning til kørsel og service.
Personlige kvalifikationer	<ul style="list-style-type: none"> • være stabil, møde til tiden – og holde den • være velsoigneret og nogle steder uniformeret • være høflig – (tiltale med respekt - du/De som eksempel på at skulle 'føle sig frem'/læse kunden) • være smilende, imødekommende og kunne tilsidesætte sig selv • optræde empatisk – f.eks. tilpasse kommunikation til kundens situation eller ønske • kunne have fysisk kontakt med kunder/forskellige kundegrupper • at skulle og kunne lede sig selv og kunne træffe en række beslutninger på stedet • at være meget fleksibel og kunne se en mening i f.eks. den variable vogns tildeling af flexture. • kunne fungere som kollega i et chaufførfællesskab præget af en vis konkurrence og med begrænsede muligheder for at dyrke et kollegialt fællesskab.

Figur 13 Kilde: Flextrafik – kompetencebehov for chauffører i flextrafik ss. 18-19.
https://www.tur.dk/media/2064/Kvalifikationsanalyse_af_Flextrafik.pdf

Kubix rapporterne slår fast, at ud over de faglige kompetencer der er nødvendige for faget, er der mange almen-faglige og personlige kvalifikationer der omhandler kommunikation, service, empati, sprog og fremtoning. Som Jørn Hedengran fra 3F formulerer det:

”...vi har rigtig store udfordringer og mangler på kompetencesiden i forhold til flexchaufførerne. Man spænder jo fra at køre med skolebørn til autister til fru Jensen der skal på et sygehus til at køre med handicappede... Der er mange ting en chauffør skal være opmærksom på og hvis man skal begynde at skille det her i kompetencelag, så har vi lang vej igen før vi kan sige at chaufføren kan favne hele det område.”

Det skal nævnes at BAB 2 og BAB3 først blev indført af Movia i 2013, mens BAB 1 blev indført i 2010. Der er altså efter Kubix rapporternes offentliggørelse indført krav om opkvalificering og kompetencer fra Trafikselskabernes side.

Mange chauffører kører både taxi og OST, og taxiselskaberne er i stigende grad opmærksomme på den øgede omsætning de kan opnå ved i fremtiden at byde på flex/OST kørsel, så der vil være flere og flere taxichauffører der også skal have de tilsvarende kompetencer.

8.2 Fremtidens Flextrafik – NT rapporten

Som beskrevet udførte BDO i 2016 en omfattende analyse af kompetencebehovet for NT. Analysen var en gap-analyse af kompetencekrav til både vognmænd og chauffører. Første skridt i analysen var, at definere et fælles kompetenceportræt for begge profiler. I processen, der involverede mange interessenter på området, blev der identificeret 8 faglige hovedkompetencer og 6 personlige og understøttende hovedkompetencer. Hver hovedkompetence blev så nedbrudt i i alt 52 delkompetencer. Hver delkompetence blev så tildelt et kompetenceniveau mellem 0 og 5 i forhold til en idealprofil. Skalaen går fra 0, der betyder intet kendskab, til 5 der betyder at vognmanden eller chaufføren er ”i stand til at

vurdere området baseret på stor erfaring og overblik...²⁴. 4 angiver at chaufføren behersker området og har en dyb viden og erfaring inden for dette. Hvis listen over delkompetencer med tilhørende krav til beherskelsesniveau fra idealprofilen sorteres efter i hvor høj grad chaufføren skal beherske kompetencen, finder man 30 delkompetencer ud af de 52 der skal beherskes på niveau 4 eller 5:

Hovedkompetence	Delkompetence	
Branche- og forretningsforståelse	Branding	5
Kørsel og køreteknik	Udførsel af kørselsaftale	5
Kørsel og køreteknik	Sikkerhed	5
Kundegruppeviden og håndtering	Håndtering af hjælpemidler	5
Sprog og kommunikationsteknikker	Dansk	5
Professionel og serviceminded	Professionel	5
Professionel og serviceminded	Kvalitetsbevidst og serviceminded	5
Kommunikation og samarbejde	Empati	5
Kulturforståelse	Neutral og respektfuld	5
Branche- og forretningsforståelse	Viden om flextrafik	4
Branche- og forretningsforståelse	Forretningsforståelse	4
Kørsel og køreteknik	Teknisk viden om køretøj	4
Kørsel og køreteknik	Kørselsplanlægning	4
Kørsel og køreteknik	Trafikstyring	4
Kundegruppeviden og håndtering	Sygdomslære og diagnoseforståelse	4
Kundegruppeviden og håndtering	Førstehjælp	4
Kunderelation	Korrekt håndtering af kundegrupper	4
Kunderelation	Konflikthåndtering	4
Kunderelation	Relationer til borgere/kunder	4
Kunderelation	Situationsfornemmelse	4
IT og systemkendskab	Trafikale systemer og anvendte forkortelser	4
Professionel og serviceminded	Rolle- og procesforståelse	4
Ledelse og selvledelse	Ledelse og selvledelse	4
Fleksibel og omstillingsparat	Fleksibel og omstillingsparat (i forhold til daglige drift)	4
Fleksibel og omstillingsparat	Forandringsparathed (set i et udviklingsperspektiv)	4
Kommunikation og samarbejde	Kommunikation i øjenhøjde	4
Kommunikation og samarbejde	Samarbejdsorientering	4
Kommunikation og samarbejde	Arbejds miljø og konflikthåndtering	4
Kommunikation og samarbejde	Feedback	4
Kulturforståelse	Kulturforståelse	4

Figur 14 Kilde: bearbejdning af tabel s. 5 og 6 i rapporten Fremtidens Flextrafik – et spørgsmål om kompetencer.

Idealprofilen for vognmændene indeholder generelt lignende værdier eller højere. Set i lyset af, at udviklingen i OST branchen går mod selvkørende vognmænd, er der, på baggrund af den definerede idealprofil, betydelige kompetenceforventninger til vognmænd/chauffører. Sammenholdt med tilbagemeldinger i interviews om rekrutteringsgrundlag og profilerne der søger eller bliver henvist af et jobcenter til branchen, må der forventes væsentligt et gap til idealprofilen. Mængden af delkompetencer der ønskes behersket på et højt niveau er omfattende i forhold til BAB

²⁴ Fremtidens flextrafik s. 6.

kursernes sammenlagte 5 dages varighed. Jobopslag fra vognmændene afspejler ifølge Jørn Hedengran heller ikke den ønskede profil:

”Det er mig overraskende at se oplag efter flekschauffører fra vognmænd... Det er i ingen eller meget begrænset omfang beskrevet de faglige og personlige kvalifikationer man bør have. Der er nogle enkelte der angiver at man skal være social og tale ordentlig dansk, men jeg kan ikke se hvilken profil de søger i de stillingsopslag hverken fagligt, kompetencemæssigt eller personligt”.

Forskellen i forventninger til kompetencer er markant fra Trafikselskabernes og vognmændenes side; Ordregiver, inkl. den gruppe af interessenter der var med til at definere idealprofilen, ønsker beherskelse af en lang række kompetencer, mens vognmændene, repræsenteret ved VTS, anser et chaufførkort med tilhørende BAB kurser og 1-2 ugers praktik som tilstrækkeligt for at udføre kørslen – også selvom chaufføren kommer henvist fra kontanthjælp eller integrationsydelse.

9. Branchens tilbagemelding på chaufførernes kompetenceniveau

De 10 brancherepræsentanter blev i de respektive interviews spurgt om de anså at chaufførernes kvalifikationer i dag var tilstrækkelige. Nedenfor er en komparativ oversigt over tilbagemeldingerne.

Er chaufførernes kvalifikationer tilstrækkelige?	
Richard M. Motzfeldt, Aarhus og Horsens Taxa og Vognmands-specialisterne ApS	Ja, dem der er i faget er generelt gode. Skelner mellem faglige og kørselskontor afhængige kompetencer. Sproget ikke tilstrækkeligt i forhold til ny lovgivning. De mangler lokalkendskab i forhold til at kende institutioner etc.
Jørn Hedengran, 3F	Taxi: Udfordringer på service, kommunikation og sprog. OST: Store udfordringer og mangler på kompetencesiden. Udfordringerne på OST vil blive mere generel i takt med taxiselskaberne forventes at byde ind på flex.
Trine Wollenberg, Dansk Persontransport	Ja og nej; de nye chauffører har meget ofte ikke tilstrækkelige dansk kundskaber i forhold til servicefaget og konflikt nedtrapning.
Palle Christensen, Taxa 4x35	Mange er ikke kvalificerede, men 4x35 screener og uddanner selv chaufførerne efterfølgende. Fremhæver sprogligt niveau hos de 40% der ikke består screening. Chauffører under vognmænd i bestillingskontor er en udfordring, da det er sværere at stille krav.
Henrik Petersen, Næstved Taxa	Ja, hos dem lokalt. De 'screener' via introkursus med skriftlig prøve. I større perspektiv mangler der servicekompetencer i branchen. Dansk faglige udfordringer med nye chauffører. Stor spredning i kompetenceniveau - Efterlyser mere homogenitet/ensartethed blandt chauffører.

Rasmus Krochin, Dantaxi 4x48	Generelt ja, men oplever en stigende gruppe af chauffører der ikke har det. Indfører screening og uddannelsesforløb for chauffører i forhold til service og brand. Sprogvanskeligheder er et stigende problem.
Nick Holme Kjeldsen, Sydtrafik	Ikke altid. Sprogvanskeligheder er det største og et stigende problem. Manglende kompetencer i forhold til lift og trappetjenere (BAB3).
Henning Schrøder, VTS	Generelt ja. Rekrutteringsgrundlaget er blevet mindre arbejdsmarkedsparat og sprogvanskeligheder er et problem. Manger kompetencer/erfaring på at køre liftbil og trappetjener (BAB3).
Kjeld Jakobsen, AMU Nordjylland	Mange henvisninger med problemer ud over ledighed, herunder henvisninger med dansk 2, som ikke kan tale og forstå dansk i tilstrækkelig grad. Manglende almindelige kørefærdigheder og køreteknik. Manglende viden om regler under gammel lov, da mange nye chauffører stadig kører under bestillingskontor.
Jesper Henriksen, AMU Juul	Nej, manglende køreegenskaber. Sprog og service.

Alle de interviewede fremhæver, at både for taxi og OST er særligt sprogvanskeligheder er et stigende problem. Kubix rapporten fremhæver 2010 allerede dette problem, så det kan konstateres at sprogvanskeligheder er og har været en udfordring i branchen. Men interessenterne giver udtryk for, at med den nye lov og de medfølgende lavere krav, herunder, at erhvervskørekortet med tilhørende prøver der skulle gennemføres på dansk, har gjort udfordringen større. Interessenterne, bortset fra skolerne, efterlyser, at den nødvendige screening sker inden de begynder på uddannelserne i henhold til bilag 4 i bekendtgørelsen. Skolerne på den anden side efterlyser retningslinjer for og værktøjer til hvordan de skal screene kursisterne effektivt inden kursusstart. Særligt henvisningerne fra jobcentrene er her et problem, da der udelukkende skeles til om dansk 2 kravet er opfyldt i forbindelse med henvisningen og, at skolerne efterfølgende ikke har tid eller tilstrækkelige værktøjer til at teste deltagerne - særligt mundtligt. Skolerne antyder også i interviews, at det er ilde set hos jobcentrene at tilbagevise en henvisning, da sagsbehandleren så får ekstra arbejde ud af at indkalde borgeren igen og lave ny plan/henvisning evt. til en skole, der vurderer at danskniveauet er højt nok. Problematikken har også haft mediernes bevågenhed; f.eks. en artikel i Ekstrabladet d. 22 januar 2019 hvor Transportminister Ole Birk Olesen (LA) bekræfter, at Færdselsstyrelsen ved tilsyn har påtalt problematikken og der vil blive iværksat ekstra tilsyn i 2019. Ole Birk Olesen efterlyser også i samme artikel, at taxiselskaberne selv tager ansvar og *"af egen drift selv forsøgte at leve op til kundernes berettigede forventninger"*. Som beskrevet er taxiselskaberne begyndt/ved at begynde med at indføre sprogtest ved rekruttering, men problematikken omkring de mange chaufførkort, hvor der ikke er tilstrækkelige dansksproglige kompetencer bag ved, vil stadig bestå.

Taxiselskaberne der medvirker, har alle indført tests af nye chauffører særligt i forhold til dansk kundskaber (Næstved Taxa har en skriftlig prøve for nye chauffører, som de oplyser

også fungerer i forhold til at teste dansk kundskaber). Screeningen af om chaufførernes dansk kundskaber er høj nok til at udføre erhvervet i henhold til de interne kvalitetsstandarder i taxiselskaberne, foregår derfor delvist efter kvalifikationsuddannelsen er gennemført som en adgangsbarriere til erhvervet. Taxiselskaberne udtrykker her, at overgangsordningen er en udfordring, da vognmænd under bestillingskontor er friere stillet til at ansætte chauffører end de er under kørselskontoret. Chauffører der ikke har bestået adgangstesten hos de taxiselskaber der har indført en sådan, søger derfor mod de selskaber og vognmænd hvor adgangsbarrieren er lavere; dette kan medvirke til en kvalitetsmæssig polarisering af markedet, som de store taxiselskaber umiddelbart ikke modsætter sig, da de ønsker at konkurrere på kvalitet, service og added services. Men de udtrykker bekymring for den negative påvirkning af branchens ry som dette medfører, da kunderne, som Trine Wollenberg udtrykker det, ser en taxi som en taxi og ikke i nævneværdig grad overvejer selskabet bag.

Ud over sproget fremhæver de adspurgte også en oplevet mangel på andre af de almenfaglige kompetencer som f.eks. service, kvalitet og konflikthåndtering. Særligt konflikthåndteringer hænger nøje sammen med beherskelsen af sproget og kulturforståelse. Konflikthåndteringen og evnen til, gennem kommunikation, at nedtrappe en konflikt er, i henhold til Trine Wollenberg, en betydelig faktor for at mindske risikoen for arbejdsskader i branchen. Så evnen til at beherske sproget er ikke kun en faktor i forhold til kundens oplevede service og kvalitet, men evnen til at kommunikere på et vist niveau, er vigtigt for chaufførens sikkerhed på jobbet.

De medvirkende taxiselskaber udtrykker alle, at service og kvalitet bliver deres væsentligste konkurrenceparameter i de kommende år og de yder alle en stor indsats for at opbygge genkendelige brands med kendt kvalitetsstandard. De har krav til uniformering og ensretter deres flåder så kunderne oplever en genkendelig og ensrettet kvalitet. De har derfor også alle krav om opkvalificering/uddannelse af nye chauffører i selskabet samt servicestandarder der er krav som de og vognmændene skal efterleve. Bortset fra Næstved Taxa, ser de overgangsordningen som en udfordring i forhold til at gennemføre denne proces hurtigt. Taxiselskaberne er derfor i højere grad optaget af om chaufførernes teknisk-faglige kompetencer er i orden sammen med sprog og fremtoning, da de selv ønsker at levere de selskabsspecifikke kompetencer.

På det teknisk-faglige niveau oplever skolerne og flere af vognmændene, at de deltagere der er på kvalifikationsuddannelsen ikke har tilstrækkelig køretekniske færdigheder. Den nye lovs krav om at skulle have haft kørekort i minimum 3 år inden man kan opnå chaufførkortet, er ikke en garanti for at man kan køre bil og slet ikke på erhvervsmæssigt niveau. Skolerne oplever, at chaufførernes kvalifikationer ofte ikke ville kunne bestå en kontrollerende køreprøve og vognmændene fremhæver mængderne af skader på køretøjer. Særligt OST vognmændene efterlyser kompetencer i at køre store biler, og specielt liftbiler.

På de teknisk-faglige kvalifikationer, der er specifikke for OST kørslen, gives der udtryk for, at chaufførernes kvalifikationer ikke er tilstrækkelige. De adspurgte finder at BAB 1 og 2 er tilstrækkelige til at udføre faget, men at BAB 3 ikke giver deltagerne de forventede

kvalifikationer. Træningen i håndtering af trappetjener lever ikke op til branchens behov. Fra vognmandens og trafikskolebets synspunkt opleves det, at forholdet mellem trappemaskiner og antallet af elever på holdene på nogle skoler er et problem, da hver enkelt elev ikke opnår kompetencen til at håndtere maskinen forsvarligt. I henhold til udbudsbetingelserne er det vognmændenes pligt at sørge for deres chauffører har kompetencen til at udføre opgaven. Dette anerkender vognmændene, men holdningen er trods alt, at chauffører der har et BAB 3 bevis skulle have kvalifikationer til at køre maskinen og så er det op til vognmanden at vedligeholde kompetencen.

Skolerne har særligt den udfordring med BAB 3 og trappetjeneren, at særligt de mindre fysisk stærke deltagere, der ofte er kvinder, ikke kan håndtere maskinen og derfor ikke kan bestå BAB 3, der er et krav for at køre OST i de større biler. Skolerne ser dette som et problem, da de oplever, at f.eks. de kvindelige deltagere ofte er meget dygtige til de øvrige teknisk-faglige kvalifikationer som betjening af lift og bespænding m.m. Derudover har disse deltagere ofte mange af de personlige kvalifikationer der skal til for at blive en god chauffør i OST branchen som f.eks. empati, kommunikationsevner m.fl. Det frustrerer skolerne, at disse deltagere måske ikke kan køre den OST kørsel de ønsker, grundet de ikke kan bestå BAB 3 uden at beherske trappetjeneren. Dette særligt set i lyset af, at der er mange områder i Danmark hvor OST kan udføres uden brug af trappetjener, men udelukkende med liftvogn m.fl.

Der er stor geografisk variation på kravet til trappetjener i OST bilerne. I Movias områder, hvor der i sagens natur er mange etageejendomme, er der så vidt Kjeld Jakobsen fra AMU Nordjylland er orienteret trappetjener i alle liftbiler. Men han beretter også, at i Nordjylland, i NTs område, er han orienteret om, at der er 8 liftbiler med trappetjener og et par hundrede uden. I NTs område er der mulighed for at køre OST i liftbiler uden trappetjener og i det lys ærgres det Kjeld Jakobsen, at nogle af de dygtige deltagere ikke kan køre dem, da de ikke har fysikken til at bestå BAB 3. I Sydtrafiks område er der krav om alle garantibiler med lift også skal have trappetjener. VTS mener, at dette ikke afspejler det aktuelle behov i området og chaufførerne derfor sjældent benytter trappetjeneren, hvilket gør de ikke bliver rutineret i at bruge den.

På OST området er kravet om den teknisk-faglige kompetence betjening af trappetjener ofte ikke tilstrækkeligt hos chaufførerne ligesom kørselsteknik med liftbil er en mangel. Skolerne fremhæver, at særligt kravet om betjening af trappetjener kan være en fysisk barriere i forhold til dele af OST kørslen for chauffører der ellers ofte besidder de almenfaglige og personlige kvalifikationer der efterspørges i branchen.

10. Branchens tilbagemelding på nuværende og fremtidige kurser.

Et centralt spørgsmål i de kvalitative interviews er spørgsmålet om i hvilken grad branchens repræsentanter finder det nuværende kursusudbud tilstrækkeligt. Svarene faldt lidt forskelligt ud i forhold til om man kom fra taxi- eller OST branchen. Der blev i præsentationen af spørgsmålet lagt vægt på, at den nuværende kvalifikationsuddannelse til erhvervs-mæssig persontransport i mindre køretøj hører under Færdselsstyrelsen og fokus

var på mulighederne for efteruddannelse. Men som mange af de interviewede understregede, så har taxi og OST branchen ikke store traditioner for efteruddannelse, da kvalifikationerne erhverves inden opstart i branchen. Med BAB kurserne som den åbenlyse forskel for taxichauffører der ønsker også at kunne køre OST. De interviewede har, trods de begrænsede muligheder for at ændre på kvalifikationsuddannelsen, fokuseret på denne, da det er den del af kursusudbuddet som der er størst kendskab til.

På spørgsmålet om "det nuværende kursusudbud er tilstrækkeligt til at uddanne og efteruddanne chauffører i hhv. taxi og OST branchen" er essensen af respondenternes svar angivet nedenfor.

Er nuværende kursusudbud tilstrækkeligt? (taxi)	
Richard M. Motzfeldt, Aarhus og Horsens Taxa og Vognmandsspecialisterne ApS	Ja. Erhvervs erfaringen kommer med udførelsen af jobbet. Mangler kvalificerede uddannelses tilbud til vognmændene og deres chauffører.
Jørn Hedengran, 3F	Nej. Der uddannes i at transportere fra A til B. Mangler i høj grad service og kommunikation. Mangler fokus på de personlige egenskaber og kompetencer til at servicere målgruppen af kunder. For store udsving i kvaliteten på uddannelsesstederne. Ønsker at gøre persontransport (taxi, OST og turistbus) til et fag og det kræver kompetenceudvikling.
Trine Wollenberg, Dansk Persontransport	Ja. Mangler fokus på de personlige kompetencer som f.eks. tilgang til andre mennesker, indstilling og personlighed m.m. i chaufføruddannelsen. Efterlyser et minimumskrav til chauffører. Bekymrede for manglende uddannelse til vognmænd.
Palle Christensen, Taxa 4x35	Ja. Ønsker nye chauffører uddannet til et minimumsniveau (kørsel af turist fra A til B) og selv varetage yderligere opkvalificering af konkurrencehensyn.
Henrik Petersen, Næstved Taxa	Bekymret for at udviklingen er gået mod "kørekortfabrikker". Mangler brancherelateret viden hos nye chauffører, herunder taxameter og elementer fra gammel lov som f.eks. kørebøger, regelsæt m.m. Ønsker en mere homogen gruppe af chauffører.
Rasmus Krochin, Dantaxi 4x48	Er tilfreds med målene i kvalifikationsuddannelsen, men mener at kvaliteten er for lav hos nogle skoler og at mange nye chauffører ikke besidder kvalifikationer i overensstemmelse med målene. Ønsker selv at udvikle kurser/efteruddannelse til chauffører og vognmænd. Efterlyser fleksibilitet i uddannelserne, som Trepartsaftalerne muliggjorde, herunder e-learning.
Nick Holme Kjeldsen, Sydtrafik	Ikke tilstrækkelig viden på TAXI området til at give kvalificeret input.
Henning Schrøder, VTS	Umiddelbart ja.
Kjeld Jakobsen, AMU Nordjylland	Indholdet i de separate emner i uddannelsen er passende, der er bare for lidt tid. Manger tid til køreteknik. Oplever efterspørgsel på uddannelse i taxameter og elementer fra gammel lov, eks. vis kørebøger m.m.

Jesper Henriksen, AMU Juul	Indholdet i de separate emner i uddannelsen er passende, men 74 timer er for lidt tid. Manger tid til køreteknik. Mangler elementer fra den gamle uddannelse i forhold til bilen som arbejdsplads og praktikken i bilen.
----------------------------	--

Hos den del af de interviewede der er involverede i taxibranchen, inkl. VTS og DTP, er der gennemgående tilfredshed med målene i uddannelsen som de finder tilstrækkelige til at udføre opgaven. Dantaxi fremhæver, at der er forskel på den kvalitet skolerne producerer. De oplever, at chauffører ikke besidder kvalifikationerne i overensstemmelse med målene trods kursusbeviset. Et synspunkt som også 3F fremfører og som Næstved Taxa omtaler som "kørekortfabrikker".

En holdning til en mangel i uddannelsen der deles både af arbejdstager og –giver siden, repræsenteret ved 3F og DTP, er manglen på fokus på de personlige kompetencer det kræver at være en god og professionel chauffør. De fremhæver begge, at faget, såfremt man skal hæve sig over "at betragte kunden som en vare der skal transporteres fra A til B" (Jørn Hedengan, 3F), kræver det, at man kigger på de personlige kvalifikationer til erhvervet. Trine Wollenberg udtrykker også bekymring for, at de borgere der bliver henvist fra jobcentre ikke nødvendigvis har motivationen for at blive chauffører og, at de efterfølgende ikke kan finde beskæftigelse i taxibranchen, da de ikke findes egnede. 3F bakker også denne holdning op. De mener, at de borgere der henvises til kvalifikationsuddannelsen ofte er borgere der har været i beskæftigelsessystemet længe og derfor er mere fokuserede på jobsikkerhed end jobindhold. En anden anskuelse er, at der i overvejende grad er fokus på de teknisk-faglige kvalifikationer og ikke så meget på de personlige i uddannelsen.

Taxa 4x35 og DTP efterlyser begge et minimumskrav til chaufførerne generelt. De er enige om, at dette krav er kompetencen at 'køre en turist'. Altså en person der skal fragtes fra A til B uden at kende byen og nødvendigvis sproget og dermed ikke selv kan taste destinationen ind på chaufførens telefon eller gps. DTP fremhæver netop turistikørsel som et minimum, da en turist ikke er klar over den kvalitetsmæssige forskel som de enkelte taxiselskaber repræsenterer. Så kravet, i DTPs optik, vil være, at der er et minimum af service og kvalitet i branchen. Taxa 4x35 understøtter dette, men samtidig ønsker de også, at det grundlag, hvorpå de ønsker at opbygge deres kvalitetsmæssige varemærke, er ensartet. Næstved Taxa er også inde på, at de gerne så en større homogenitet i rekrutteringsgrundlaget.

Skolerne melder, at de også finder indholdet og emnerne i den nye kvalifikationsuddannelse passende. Tiden er meget presset i forhold til de 74 timer skolerne har til rådighed til det samlede curriculum inkl. 6 kørelektioner pr. elev. Den sidste del oplever AMU Nordjylland også som en udfordring for de svage elever, for, når de er væk fra undervisningen til kørelektioner, er de afhængige af, at deres gruppe eller sidemand sætter dem ind i det der er foregået mens de var væk. Hos AMU Juul har de indrettet det anderledes, da de sidste 4 dage af uddannelsen er interaktiv undervisning ved computeren som deltagerne kan komme og gå fra, uafhængigt af kørelektioner. Både Jesper Henriksen,

AMU Juul, og Kjeld Jakobsen, AMU Nordjylland, der begge er faglærere/undervisningsansvarlige efterlyser begge, at uddannelsen var 1-2 dage længere så særligt de svagere elever fik mere tid til den store mængde viden og information. Alternativt peger de begge på, at undervisningen i førstehjælp skæres ned til de 5 timer, som den er på den nye varebilsuddannelse, for at have mere tid til de andre emner i uddannelsen. Derudover efterlyser de begge undervisning i køreteknik, da deres erfaring er, at deltagerens køretekniske færdigheder ikke er svarende til, hvad der må forventes af en erhvervschauffør.

En kritik skolerne oplever, når de taler med vognmænd og taxiselskaber, er, at der stadig er rigtig mange vognmænd der ikke er skiftet til de nye tilladelser og dermed kører under gammel lov. Arbejdsgiveren efterspørger derfor, at deres nye chauffører er orienteret om den gamle lov som f.eks. brugen af kørebøger osv. Arbejdsgiverne efterspørger også, at chaufførerne har reel erfaring med f.eks. taxameter og lign. Skolerne prøver selv at efterkomme dette ved at udlevere oversigter over forskellen på ny og gammel etc. Men derudover, da det ikke er i målene, er der ikke tid til undervisning i gammel lov. Næstved Taxa efterlyser også dette, da de i høj grad stadig kører under gammel lov.

Vognmændene/taxiselskaberne taler også om, at de mener, at AMUs rammer og fleksibilitet er en udfordring i fagets muligheder for at deltage i efteruddannelse. F.eks. beskriver Næstved Taxa, at de har krav om at 90% af deres biler skal være til rådighed for skolekørslen om morgenen. Dette kræver, såfremt de skal benytte AMU, at der fleksibilitet om f.eks. start- og sluttidspunkt, da de ikke kan nå en undervisning der starter til kl. 8 og slutter 15.24 såfremt de skal overholde deres kontraktkørsel. For Næstved Taxa vil det således være formålstjenligt, at evt. opkvalificering sker på skæve tidspunkter og i skoleferier da de normalt ikke kan undvære mere end 3 chauffører ad gangen. Andre af de interviewede understreger også, at de ikke mener, at AMU i høj nok grad er tilpasset selvstændigt erhvervsdrivende og særligt selvkørende vognmænd. Dantaxi har på baggrund af AMU skolernes manglende udbud af fleksible forløb som f.eks. e-learning, udviklet deres eget kundeservice e-learning kursus, delvis under AMU. Dantaxi efterlyser, på baggrund af Trepartsaftale 3 om styrket og mere fleksibel voksen-, efter- og videreuddannelse mellem regeringen og arbejdsmarkedets parter fra oktober 2017, at skolerne i meget højere grad satser på at udvikle e- eller blended learning forløb til branchen. Beslutningen om at "regeringen og arbejdsmarkedets parter ønsker at give friere rammer for at tilpasse kurserne til virksomhedernes og medarbejdernes behov"²⁵ vil i høj grad kunne finde indpas i taxibranchen, særligt på baggrund af udviklingen efter den nye lov.

10.1 Tilbage melding på kursusuddudet på OST.

Meget af ovenstående vil i høj grad også gælde for de deltagere der ønsker at opkvalificere sig til OST eller videreuddanne sig inden for samme, da det kræver et chaufførkort eller et EP-kørekort at udføre OST. På OST området er der en meget høj medarbejderomsætning og kursusuddudet er i høj grad centreret omkring de krav der stilles for at opstarte i branchen og som er styret af krav fra trafikelskaberne. Kursusuddudet består næsten udelukkende af BAB 1-3 og ajourføringskurset BAB 4 som der er krav om, du skal tage efter

²⁵ <https://uvm.dk/trepart/trepart-om-voksen-og-efteruddannelse/aftalens-maalsætninger>

5 år. Respondenternes tilbagemeldinger på tilstrækkeligheden af kursusudbuddet vedrører derfor i høj grad indholdet i BAB kurserne.

Er nuværende kursus udbud tilstrækkeligt? (OST)	
Richard M. Motzfeldt, Aarhus og Horsens Taxa og Vognmandsspecialisterne ApS	Ja. BAB kurserne er justeret i henhold til trafikselskabernes ønsker. Efterlyser kursus for vognmænd.
Jørn Hedengran, 3F	For kort. Ønsker en længerevarende handicaptransport uddannelse evt. på erhvervsuddannelses niveau. Chaufførerne bliver ikke rustet til at servicere den brede kundegruppe der er i OST i dag. Mangler fokus på de personlige egenskaber og kompetencer til at servicere målgruppen af kunder. For store udsving i kvaliteten på uddannelsesstederne.
Trine Wollenberg, Dansk Persontransport	Ja. OST er ikke påvirket i så høj grad som Taxi af nye lov og kursusudbuddet er stadig relevant. Mangler fokus på de personlige kompetencer som f.eks. tilgang til andre mennesker, indstilling og personlighed m.m. i chaufføruddannelsen. Bekymrede for manglende uddannelse til vognmænd.
Palle Christensen, Taxa 4x35	Ikke tilstrækkelig viden på OST området til at give kvalificeret input.
Henrik Petersen, Næstved Taxa	Oplever at BAB 3 ikke træner chauffører tilstrækkeligt. Bekymret for varigheden på 4 uger af Trafikselskabernes Vognmandsuddannelse hvis den bliver et udbudskrav og der ikke gives merit.
Rasmus Krochin, Dantaxi 4x48	Ikke tilstrækkelig viden på OST området til at give kvalificeret input.
Nick Holme Kjeldsen, Sydtrafik	Ikke altid. På enkelte skoler lærer de ikke nok og når ikke det der er beskrevet i målet i forhold til de praktiske prøver. Der er nogle steder for mange på holdene og for lidt udstyr til særligt BAB 3. For megen fokus på teoretisk prøve og for lidt på praktisk prøve på BAB 3. Efterlyser kontrol i forhold til praktisk prøve. Ønsker uddannelse/efteruddannelse for vognmænd.
Henning Schrøder, VTS	BAB 1 og 2 er fine nok, men BAB 3 er ikke. For mange elever om for lidt udstyr på BAB 3 Mangler erfaring i at køre liftbil og håndtere trappetjener. Ønsker certificering i trappetjener. Efterlyser fleksibilitet på efteruddannelsesniveau.

Kjeld Jakobsen, AMU Nordjylland	Indholdet i BAB kurserne er passende. Ønsker særskilt certifikat for trappetjenere, da ikke alle deltagere på BAB 3 skal køre med trappetjenere. Oplever, når håndtering af trappetjener er krav for at bestå BAB 3, at der deltagere der ikke består trods gode kompetencer på lift, bespænding m.m. og som ofte besidder gode personlige kompetencer i forhold til OST kørsel.
Jesper Henriksen, AMU Juul	Indholdet i BAB kurserne er passende. Ønsker særskilt certifikat for trappetjenere, da ikke alle deltagere på BAB 3 skal køre med trappetjenere. Oplever, når håndtering af trappetjener er krav for at bestå BAB 3, at der deltagere der ikke består trods gode kompetencer på lift, bespænding m.m. og som ofte besidder gode personlige kompetencer i forhold til OST kørsel.

De respondenter der er involveret i OST området, er generelt tilfredse med indholdet af BAB 1 og 2. Der er enkelte kommentarer der vedrører, at BAB 1 er meget informationstung og at det kunne være formålstjenligt at slå prøven for BAB 1 og 2 sammen for de deltagere der ikke kun skal have BAB 1. Argumentet for dette er, at undervisningen, som den er nu på BAB 1, bliver meget prøverettet og sammenlægningen ville give deltagerne mulighed for at læse hjemme inden de skal til prøve.

Den helt store anke på tilstrækkeligheden af kursusudbuddet er BAB 3. Både vognmænd der udfører OST/flex, Sydtrafik og skolerne fremhæver, at undervisningen ikke i tilstrækkelig grad giver deltagerne de praktiske kvalifikationer der kræves for at fungere som chauffør i branchen efterfølgende. Branchens repræsentanter mener ikke, at kvaliteten af undervingen i trappetjener er tilstrækkelig da nogle skoler har for mange elever til for få maskiner. Sydtrafik efterlyser kontrol med de praktiske prøver, da de ikke mener at undervisningen er tilstrækkelig eller at kravene til prøven ikke bliver overholdt.

En anden del af kritikken går på, at de deltagere der ikke har fysikken til at betjene trappetjeneren ikke kan bestå BAB 3. De personer der ikke har fysikken til at håndtere en trappetjener kan ikke, trods beherskelsen af de øvrige kompetencer, føre liftbil efterfølgende også selvom at bilen er en type 4 der ikke har trappetjener. Skolerne foreslår, at der f.eks. indføres et certifikat til trappetjener. Så skulle deltageren i forbindelse med tilmelding til BAB 3 angive om man vil til separat prøve i trappetjener og dermed opnå certifikat. Alternativet taler skolerne om at lave en BAB 3 og en BAB 3+ eller et helt separat certifikat. Dette ville betyde, at trafikelskaberne, der stiller kravene til BAB kurserne, skulle godkende certifikatet og indføre det som krav i udbudsbetingelser. Praktisk ville det betyde, at chaufføren med et BAB 3 kursus ville kunne køre liftbiler uden trappetjener, mens type 5 og 6 biler ville kræve certifikat i trappetjener. Vognmandsselskabet VTS efterlyser noget tilsvarende, ligesom det ville tilgodese Sydtrafiks kritik af den manglende praktiske træning.

VTS og Næstved Taxa, der begge er vognmænd der kører flex, er begge positive overfor at der arbejdes med tilbud til vognmændene. De udtrykker dog bekymring for varigheden og fleksibiliteten af uddannelsen, da de se 4 uger som lang tid for vognmændene generelt – særligt de selvkørende vognmænd og mindre erhvervsdrivende. De ser også at 8-15.24 rammen kan være uforenelig med at opretholde driften for vognmanden ved siden af.

Næstved Taxa håber, såfremt uddannelsen indføres, at der kan opnås merit, da mange af hans vognmænd har stor erfaring fra området gennem en årrække.

3F og DTPs bekymring om de manglende personlige kompetencer gælder også, særligt fra 3Fs vedkommende, på OST området da chaufførerne i meget høj grad transporterer mange forskellige kunder med forskellige problematikker.

10.2 Persontransport som fag

Jørn Hedengran, 3F, udtrykker, at de som repræsentant for arbejdstagerne i begge brancher har bekymringer for udviklingen i forhold til de manglende kompetencer og arbejdsvilkår i faget og særligt på OST området. De har længe gerne villet have en overenskomst for handicap chauffører. Jørn Hedengran beretter, at 3F nu arbejder i retning af at få indført en uddannelse for handicapchauffører for at højne standarden i branchen. Derudover arbejder de for at gøre persontransport (taxi, flex og turist) til et fag. De er stadig i proces omkring hvordan man går fra branche til fag på persontransportområdet, men deres terminologi ligger fast; 3F kommer til at tale meget mere om persontransport end om taxi, flex og turist i fremtiden.

11. Branchens behov for det fremtidige uddannelsesudbud

Der er ingen tvivl om, at den nye taxilov har sat en udvikling i gang i branchen. Det er særligt taxibranchen der oplever den største udvikling, men i takt med, at taxiselskaberne forventeligt begynder at byde ind på flex opgaver, forudses det også, at nogle af de udviklingstiltag der er taget i taxi branchen også vil påvirke OST branchen på sigt.

Som flere af de interviewede har udtrykt, så er vi midt i forandringen og markedet er i konstant udvikling. Der foregår en markant konsolidering fra de store taxiselskabers side. Alene antallet af ansøgninger, der i maj 2019 slog rekord med 44.174 ansøgninger om tilladelser fra 2.556 virksomheder til de 125 nye tilladelser, vidner om, at branchen har en meget stor interesse i at konsolidere sig inden markedet gives frit i 2021. Samtidig dukker nye forretningsmodeller op som f.eks. Viggo og lovgivningen ændres så den i højere grad understøtter grøn omstilling.

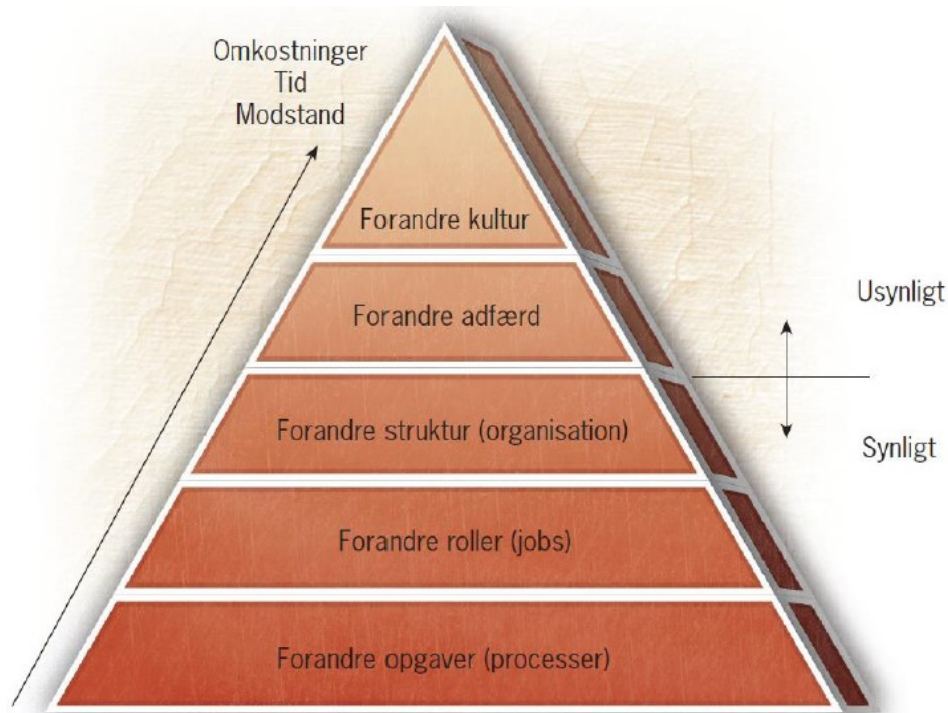
Mens der er nogle taxiselskaber, der har set den nye lov som muligheden for at udvikle deres selskaber og erobre markedsandele, er der samtidig selskaber og vognmænd der holder fast i det kendte. Den meget langstrakte overgangsperiode, der i princippet løber til alle de gamle tilladelser er løbet ud, medvirker til, at der kan forventes et bredt kontinuum i selskabernes og vognmændenes udvikling; fra et lokalt taxiselskab der overvejende er bestillingskontor til en moderne nulemissions kørselstjeneste der udelukkende er app baseret, men lever op til gældende lov. Og andre forretningsmodeller vil sikkert se dagens lys inden for de næste år.

11.1 Branchen i et forandringsteoretisk perspektiv

Inden for forandringsteorien skelner man mellem forskellige typer af forandringer alt efter hvilket faktorer der har spillet ind på forandringen. Man skelner mellem om forandringen er proaktiv eller reaktiv, strategisk eller gradvis, strukturel eller kulturel eller om den er

planlagt eller ikke-planlagt. Der kan være flere faktorer der spiller ind på forandringen. Alt efter hvilket taxiselskab man kigger på, vil årsagerne til forandringen være blandinger af de forskellige faktorer; nogle selskaber og vognmænd har modstand mod den forandring og krav om forandring der kommer i medfør af den nye lov og andre selskaber ser liberaliseringen som en mulighed for at gennemføre den strategiske og planlagte udvikling de har ønsket.

De faktorer der er sværest at forandre er ifølge Bjarne Kausholdts forandringspyramide adfærden og kulturen:



Figur 15 Bjarne Kausholt, *Forandringsledelse og forandringkommunikation*. 4 udgave. S. 32

Ifølge branchens repræsentanter har chaufførfaget ikke nævneværdigt ændret sig på baggrund af den nye lov; rollerne og processerne er nogenlunde de samme, trods de nye krav. Nogle organisationer som f.eks. Dantaxi ændrer også på deres struktur mens andre som Næstved Taxa forsøger at bibeholde organisationen. De 3 nederste trin på pyramiden er forholdsvis nemme at forandre, men de 2 øverste lag er meget svære; det tager tid, er ofte omkostningstungt og medfører megen modstand. Ændring af kultur er en af de allersværeste forandringsledelsesmæssige opgaver og Kausholdt angiver, at nogle af de midler der skal tages i brug er:

- Et langt sejt træk fra topledelsens side.
- At topledelsen er gode rollemodeller.
- At topledelsen udskifter ledelsesteamet.
- Intensive uddannelsesprogrammer.

- Udskiftning af medarbejdere, som ikke skønnes at kunne tilpasse sig den nye firmakultur.
- Ansættelse af nye medarbejdere, der matcher den nye firmakultur.
- Incitamentssystemer der underbygger den nye firmakultur.²⁶

De 3 øverste punkter er udelukkende et internt anliggende for det enkelte kørsels- eller bestillingskontor, men der kan observeres en udvikling, da det må formodes at de 2 taxiselskaber, der indtil videre har ladet sig opkøbe af investorer eller udenlandske selskaber, har fået tilført ressourcer og kompetencer på bestyrelsesniveau m.m. af de nye ejere. De 4 nederste punkter afspejler i høj grad nogle af de tiltag og udfordringer der bliver fremhævet i interviews samt anbefalingerne i denne rapport. Nedenfor gennemgås de 4 punkter:

Udskiftning af medarbejdere, som ikke skønnes at kunne tilpasse sig den nye firmakultur eller adfærd

De medvirkende taxiselskaber beretter alle om den positive forbedring den nye lov har medført for kørselskontorerne i forhold til, at kunne udskifte chauffører der ikke lever op til kvalitetsstandarder. Samtidig beretter flere af dem også, at overgangsordningen besværliggør den ønskede forandring, da vognmændene under gammel lov ikke i så høj grad kan dikteres at udskifte en medarbejder. Konkurrenceparametrene for de medvirkende selskaber bliver i høj grad service og kvalitet og dette medfører, at alle medvirker til at udvikle selskabet brand og branchens ry generelt. Der sker altså en forskydning af de medarbejdere, der ikke er åbne og imødekommende overfor kultur og adfærdsforandring over mod de selskaber, der ikke har så klart definerede kvalitetsstandarder eller vognmænd der er beskyttet af gammel lov. Branchens generelle omdømme bliver ikke nødvendigvis bedre af dette, men det styrker det enkelte brand overfor forbrugeren.

Ansættelse af medarbejdere der matcher den nye firmakultur

Selskaberne beretter alle, at der er rift om de gode chauffører og AMU Nordjylland oplever efterspørgsel efter chauffører der "er med på det nye". Der er efterspørgsel efter chauffører og vognmænd der ønsker at tage del i forandringen, har den ønskede adfærd og vil deltage i den nye kultur. Denne udvikling og efterspørgsel er svært forenelig med, at branchens repræsentanter alle er enige om, at kvaliteten blandt de nye chauffører er faldende grundet de lavere krav i uddannelsen, højkonjunktursens indvirkning på rekrutteringsgrundlaget, sprog/kommunikations problematikkerne og den manglende service/kulturforståelse. Branchen tager tiltag til at sortere de, i deres øjne ukvalificerede, chauffører fra, gennem screening, test og interne uddannelsesinitiativer. Dette forklarer de rapporterede paradoksproblematikker trods antallet af nye chauffører i branchen langt overstiger antallet af nye taxier.

Incitamentssystemer der underbygger den nye firmakultur og adfærd

Det er helt centralt for mennesker, der er del af en forandring, at der er noget der driver forandringen frem; det kan enten være med pisk eller gulerod. Taxiselskaberne har i det

²⁶ Bjarne Kausholdt, Forandringsledelse og Forandringskommunikation. 4 udgave. S. 33.

perspektiv indført flere forandringsunderstøttende/adfærdskorrigerende tiltag der skal gøre det attraktivt for chauffør og vognmand at forandre deres adfærd; der er kundesegmenter der åbner sig for chaufførerne alt efter deres rating på app'en, Dantaxi lader chauffører lave egne aftaler med kunder, de interne chaufførkort indeholder informationer om niveau på internt uddannelsesforløb etc. Dantaxi beretter også om, at det er muligt for deres erhvervskunder at vælge deres kørsel kun udføres af chauffører med et vist niveau i bruger ratings. 3F forudser også, at branchen i langt højere grad vil overgå til målinger og i sidste ende KPI'er. Dantaxi kan se, at chaufførens løn i fremtiden vil kunne bestå af flere blokke, der vil kunne påvirkes af chaufførens evne til at levere på ratings eller andre KPI'er. Der kan derfor konstateres en tendens til, at selskaberne i høj grad arbejder mod, at det er attraktivt for chauffører at efterleve selskabet brandidentitet igennem kultur og adfærd.

Intensive uddannelsesprogrammer

Taxiselskaberne, der medvirker i denne analyse, påtager sig ansvaret for at få uddannet chaufførerne til deres standard og serviceniveau. Flere af selskaberne har gennem udvikling, fusioner og opkøb opnået en størrelse, hvor de er begyndt at målrettet arbejde med strategisk kompetenceudvikling. For at ændre på adfærd og kultur har de eller er i færd med at udvikle introprogrammer m.m. og Dantaxi er i gang med at udrulle en ny intern uddannelse for vognmændene, der sidenhen også skal målrettes chaufførerne. De store selskaber ønsker derfor, at chauffører har et minimumsniveau i forhold til service og køreteknik, for derefter at tillære dem selskabets servicestandarder og krav. I forhold til denne rapport's formål er denne udvikling interessant, da selskaberne gerne ville kunne benytte AMU med tilhørende certifikat/bevis samt VEU godtgørelse til dele eller hele uddannelsesindsatsen. Selskaberne efterlyser, at denne uddannelse i høj grad kan foregå fleksibelt og gerne som enten e- eller blended learning.

Overgangsordningen ses også her som en udfordring for at få forandringsprocessen gennemført hurtigt, da taxiselskaberne kun kan stille krav om uddannelse mv. for chauffører og vognmænd i kørselskontoret.

11.2 Branchens ønsker til fremtidigt udbud af uddannelser

Både taxi og OST branchen er begge præget af, at kompetencerne til at udføre jobbet erhverves inden opstart i branchen og at efterspørgslen efter efteruddannelse og opkvalificering efterfølgende er meget lille. Forskellen mellem efterspørgslen under gammel lov og ny lov er, at særligt taxiselskabernes ønske om at udvikle selskaberne og differentiere sig gennem service, kvalitet m.m. har skabt et top-down krav for uddannelse for at understøtte selskabernes udvikling. Taxiselskaberne ønsker således selv at udvikle virksomhedstilpassede kurser og uddannelse i overensstemmelse med deres strategi. En væsentlig forskel fra tidligere er, at kørselskontorerne kan stille krav om uddannelse i henhold til at understøtte deres valgte service niveau og –profil.

Branchens repræsentanter har i deres interviews givet udtryk for nedenstående i forbindelse med at fremsætte ønsker til fremtidigt kursusudbud:

Ønsker til fremtidigt udbud af uddannelser?

<p>Richard M. Motzfeldt, Aarhus og Horsens Taxa og Vognmandsspecialisterne ApS</p>	<p>Bevægelsen går mod 1 mand 1 bil/selvkørende vognmænd hvilket underbygger behovet for uddannelse til vognmændene. Har svært ved at udpege områder hvor en efteruddannelse ville være berettiget, da kompetencerne skal erhverves inden opstart i branchen. Service og kvalitet er i høj grad også kørselskontorspecifikke kompetencer og udviklingen går mod selskaberne selv uddanner/opkvalificerer i henhold til egne standarder. Har hørt andre tale om der mangler køreteknik, energirigtig kørsel, kundeservice og konflikthåndtering.</p>
<p>Jørn Hedengran, 3F</p>	<p>Markedet er stadig under udvikling og nye forretningsmodeller dukker frem, så et endeligt kompetencebehov mangler. Selskaber og vognmænd skal stille krav til kompetenceudviklingen. 3F ønsker at gøre persontransport til et fag og dette kan ikke gøres uden kompetenceudvikling. 3F arbejder mod at der kommer en handicaptransport uddannelse af længere varighed eller en erhvervsuddannelse. Branchen mangler fokus på kommunikation, service og empati.</p>
<p>Trine Wollenberg, Dansk Persontransport</p>	<p>Uddannelseskrav vil i høj grad komme fra taxiselskaberne i henhold til deres serviceprofil og brand/identitet. Selskaberne vil selv udvikle og gennemføre kurser. Mindre vognmænd vil skulle købe åbne kurser. Oplever i lille grad efterspørgsel på efteruddannelse/kurser. Bortset fra konflikthåndtering. DPT forudser service og kvalitet vil efterspørges. Kørsel i nul-emissionsbiler.</p>
<p>Palle Christensen, Taxa 4x35</p>	<p>Ønsker selv at uddanne chaufførerne til brandstandarden i 4x35. Forudser at i fremtiden vil skulle have designet kurser under AMU/indtægtsdækket virksomhed. Når flere er i kørselskontoret så er der tanker om eks. vis krav om køreteknik og førstehjælp i regulære intervaller. Defensiv kørsel/grøn omstilling er også i tankerne.</p>
<p>Henrik Petersen, Næstved Taxa</p>	<p>Ser en udvikling mod mere kontraktkørsel hvor f.eks. specifik diagnoseviden kan være et krav. Vognførerne er demensvenner hos Næstved Taxa. Konflikthåndtering og service, men med udgangspunkt i egne klager og henvendelser. Ønsker virksomhedstilpassede kurser der ville kunne gøre chauffører mere homogene/ens kvalitetsstandard. Fleksibilitet i AMU Uddannelserne der passer til branchen.</p>
<p>Rasmus Krochin, Dantaxi 4x48</p>	<p>Arbejder med screening og egenudviklet intern uddannelse. Har planer om at udvikle flere kurser, herunder til grøn omstilling etc. Kvalitet, service og added services skal definere brandet. Udviklet e-learningforløb til vognmændene delvis under AMU. Mangler i høj grad fleksible tilbud og specielt e-learning på efteruddannelsessiden. Konkret kursus: Kundeetik og hvordan man behandler viden om kunderne specielt i henhold til SoMe.</p>

Nick Holme Kjeldsen, Sydtrafik	Ønsker at indføre krav i udbud om vognmændene gennemfører Trafikselskabernes Vognmandsuddannelse (TVU) når piloten er gennemført og kurset færdiglavet. Tilfreds med BAB kurserne, men ville gerne have krav til udstyr og antalsbegrænsning på særligt BAB 3, da kvaliteten ofte ikke er god nok. Efterlyser bedre screening til uddannelserne i henhold til sprog.
Henning Schrøder, VTS	Køreteknik i kvalifikationsuddannelsen. Kørsel i liftbil. Så gerne en udvidelse af BAB 3 hvor der blev kørt liftbil og certifikat på trappetjener til dem der ville have det. Fleksibilitet i AMU Uddannelserne der passer til branchen.
Kjeld Jakobsen, AMU Nordjylland	Køreteknik - også i store biler. Certifikat til trappetjenere. Oplever kritik fra vognmændene over der ikke er undervist i henhold til gammel lov når nye chauffører arbejder under bestillingskontor. Oplæring i taxametersystem.
Jesper Henriksen, AMU Juul	Energirigtig kørsel og køreteknik i nul-emissionsbiler. Certificeringer eller lignede inden for grøn omstilling der matcher f.eks. virksomhedernes grønne profiler. En mulig udvikling vil være en combo af persontransport og pakke transport under 11 kg. Køreteknik. Vognmandsuddannelse når der også er på varebilsområdet. Certifikat eller anden løsning på BAB 3 og trappetjener problematik.

Jørn Hedengran, 3F, mener det er svært at spå om fremtidigt kompetencebehov, da branchen stadig udvikler sig på baggrund af den nye lov og der stadig vil komme nye forretningsmodeller til. Han mener også, at kravene til efteruddannelse skal komme fra selskabernes side, da chaufførerne traditionelt ikke efterspørger uddannelse. Trine Wollenberg, DPT, bekræfter da også, at de oplever meget lille efterspørgsel til efteruddannelse bortset fra enkelte henvendelser om konflikthåndtering.

DPT forudser, at de kurser der i fremtiden skal afholdes, for særligt de store taxiselskaber, vil være lukkede virksomhedsrettede forløb. Efterspørgslen vil ske fordi selskaberne vil have, at der undervises i deres serviceprofil som en del af et brandunderstøttende forløb og vil derfor ikke vil have, at konkurrentens chauffører sidder på samme kursus. Taxiselskaberne understøtter denne udvikling i deres udsagn og uddyber, at de ønsker at udviklingen går mod fleksible forløb, særligt på elektroniske platforme. Der vil dog være mindre uafhængige vognmænd og selskaber der efterspørger åbne kurser. En fremtidig tendens i kursusudbuddet vil derfor i høj grad være, at AMU skal kunne understøtte behovet for virksomhedstilpassede forløb eller moduler, der bliver afholdt som e- eller blended learning. Selskaberne benytter gerne AMU, måske i kombination med indtægtsdækket virksomhed hos skolerne, til opkvalificeringen. Men det vil kræve, at skolerne i højere grad fokuserer på at efterleve trepart 3 samt enten selv opnår kompetencer inden for udvikling af e-learning eller entrerer med eksterne partnere der har spidskompetencer på området.

En anden tendens interessenterne i analysen har givet udtryk for, er opkvalificering i forbindelse med den grønne omstilling. Det forventes, at både erhvervsliv og kunder i

stigende grad vil efterspørge erhvervmæssig persontransport der foregår i nulemissions biler. Taxiselskaberne vil i stigende grad blive stillet overfor krav særligt fra de dele af erhvervslivet, der har grønne profiler; en evt. kontrakt om kørsel for selskabet skal ske i overensstemmelse med dettes grønne profil. Det kan derfor være et incitament overfor chauffører og vognmænd, at de har mulighed for deltage i kørslen for selskabet såfremt de har en grøn certificering eller lignende. Skolerne fremhæver også specifikt, at der bør udvikles kurser i at køre batteribesparende i el-biler og andre opkvalificerende tiltag i forbindelse med at udføre kørslen i nulemissions biler.

Den nye politiske beslutning om at øremærke 50 af de kvartalsvis udbudte tilladelser frem til 2021 til nulemissions biler betyder også, at det sandsynligvis er lettere at opnå en tilladelse i lodtrækningerne, såfremt man som vognmand vil investere i en el-bil eller lignende. Samfundet giver også incitamenter til at fremme kørsel i nulemissionsbiler til erhvervmæssig persontransport: Som noget nyt er f.eks. den ene af 2 taxiholdepladser uden for Herlev hospitals nye hovedindgang reserveret til el-taxier ligesom el-taxier kan komme hurtigere frem i køen i lufthavnen. Andre institutioner er også på vej med lignende tiltag, der skal favorisere de vognmænd der har skiftet dieselen ud med grønne alternativer. Den nye kørselstjeneste Viggo har udtalt, at de regner med at have 200-300 el-taxier tilknyttet inden udgangen af 2020; dette kan betyde åbninger for vognmænd der finder den traditionelle branche svær at konkurrere i. For vognmanden er der en konkurrencefordel i at køre grønt, hvilket underbygger forventningen om der vil komme efterspørgsel efter kurser/certifikater der omhandler køreteknik og batteribesparende kørsel i nulemissions biler. Vognmændene melder også, at de er klar til at skifte fremdriftsmiddel, så snart Mercedes kommer med en taxiegnet model.

På taxiområdet er det stadig kurser og efteruddannelse inden for service, kvalitet, konflikthåndtering og kommunikation branchens repræsentanter efterlyser, men gerne i nye former, der i mindre grad er afhængige af tid og sted.

Dantaxi efterlyser et kursus inden for etik omkring kundevinden. De har et ønske om, at der kommer mere opmærksomhed omkring hvordan man behandler kundefølsomme oplysninger som chaufføren kan komme i besiddelse af under kørslen. Dette er særligt i forhold til deling og opslag på sociale medier hvor der er en oplevelse af, at chaufføren ofte ikke har overvejet hvor mange mennesker der i givet fald kan se et opslag om en kunde de har haft i bilen.

11.2.1 Forslag til kurser og uddannelse på OST området.

Trafikselskab, vognmænd og skoler ser ikke nogle konkrete behov for fremtidig efteruddannelse end allerede nævnte under afsnittet om tilstrækkeligheden af de nuværende kurser. De vil alle gerne have løst problematikken med kvaliteten på BAB 3 og særligt omkring trappetjeneren. Der efterlyses bedre køreteknik særligt i store biler/lift biler. Flere af de interviewede så gerne, at der blev indført en certifikatuddannelse til trappetjeneren og/eller en udvidelse af den nuværende BAB 3 tidsmæssigt.

Der må forventes, at der i fremtiden også kommer krav på nulemissions området f.eks. i byzoner for OST bilerne, men det må forventes at have lidt længere udsigter end til taxier.

11.2.2 Tilbud til vognmændene

En gennemgående bekymring fra alle interessenter, bortset fra Taxa 4x35, har været frafaldet af kravet om vognmandsuddannelse i forbindelse med den nye lov. Der har været udtrykt en manglende forståelse for, at der er indført uddannelse af vognmænd på varebilsområdet når det er frafaldet på taxi området. Der er bred enighed om, med de mange nye vognmænd der kommer i branchen og særligt fra 2021, at det vil være formålstjenligt med tilbud til vognmændene som selvstændigt erhvervsdrivende. Særligt set i lyset af, at udviklingen mod selvkørende vognmænd og den udtrykte bekymring for fremtidige konkurrencer; nogle af konkurrencerne vil måske kunne undgås, såfremt der indføres uddannelses tilbud til vognmændene.

Tilbage meldingerne om, at de selvkørende vognmænd tilbringer rigtig mange timer bag rattet for at sikre sin omsætning, kan understøtte der også er et behov for at koble ergonomi og sundhed til tilbuddet.

Sydtrafik understreger, at de stadig har et mål om at gøre Trafikselskabernes Entreprenøruddannelse til et krav i fremtidige udbud, når uddannelsen har fundet sin endelige form. Begge OST vognmænd, VTS og Næstved Taxa, mener, at de 4 uger er for lang tid for den selvkørende vognmand, da han må holde bilen kørende for at sikre indtægt. På dette område vil mere fleksible uddannelser også have sin berettigelse.

11.3 Sammenfatning af behov for nye efteruddannelsesmuligheder

På baggrund af denne analyses interviews og research kan der sammenfattes følgende oversigt over branchens tilkendegivelser, over hvad de efterspørger i forhold til efteruddannelse.

Fra taxiselskabernes side er følgende behov og mangler blevet fremhævet:

- Branchen oplever at branchens generelle ufordringer med at chaufførerne har et tilstrækkeligt dansk niveau, er stigende efter den nye lov. Dette er uforeneligt med et servicefag og branchen efterlyser, at chauffører langt tidligere bliver screenet på dansk niveau. Også i et samfundsøkonomisk perspektiv, da screeningen nu ligger hos taxiselskaberne og dermed efter investeringen i uddannelse er foretaget.
 - Den efterspurgte danskfaglige kompetence i faget er i høj grad på det talte sprog, men en væsentlig del af selskabernes screening tester evnen til at indtaste på GPS ud fra en talt adresse.
 - Mundtligt dansk på et rimeligt niveau er centralt for den ønskede service og kvalitet fra selskabernes side.
 - Kommunikation og konflikthåndtering er vigtige kompetencer i henhold til chaufførernes sikkerhed i bilen, særligt for de uerfarne chauffører der ofte kører på de tidspunkter på ugen og døgnet hvor konfliktniveauet er højest.
- En vigtig konkurrenceparameter i kapløbet om at vinde markedsandele er genkendeligheden af flåde og et ensartet serviceniveau. Selskaberne investerer derfor i, at differentiere og udvikle deres brand og standard gennem uddannelse af vognmænd og chauffører på lukkede forløb.

- Selskaberne ønsker i høj grad, at de interne uddannelsesinitiativer kan afvikles som virksomhedstilpassede forløb under AMU evt. i kombination med indtægtsdækket virksomhed.
- Vognmændene og taxiselskaberne efterlyser fleksibilitet i uddannelserne, da de skal være forenelige med den daglige drift.
- Taxiselskaberne ser særligt e- og blended learning som attraktive undervisningsformer der passer til branchen og efterlyser at skolerne i højere grad har fokus på denne del af Trepart 3 aftalen og udvikler moduler og uddannelser til diverse platforme.
- Det forudses at der vil være en gruppe af uafhængige vognmænd og selskaber der ville skulle benytte åbne kurser, men som ville benytte mulighederne for, at dele af disse kurser kunne erhverves via f.eks. e-learning.
- Selskaberne indfører incitament systemer og adfærdsunderstøttende initiativer for at motivere til og understøtte den ønskede adfærd i bilerne. Der er potentiale i at tilbyde kurser og uddannelser der kan indpasses i incitament systemerne, hvis de er koblet op på mulighederne for vognførerne, at kunne betjene et bestemt kundesegment eller levere kørsel på en kontrakt.
 - Incitament systemerne og udviklingen på baggrund af den nye lov skaber i højere grad et behov for efteruddannelse end der traditionelt har været i branchen, da kurser, kvalifikationer og certifikater, sammen med gode ratings, kan give øgede indtjeningsmuligheder.
- Den grønne omstilling og virksomhedernes grønne profiler og -regnskaber forudses også at blive en vigtig driver på efteruddannelsesbehovet i branchen. Et grønt chauffør certifikat eller lignende vil kunne efterspørges af erhvervskunder på kontraktkørsler i forhold til, at de lever op til deres klimamålsætninger og -profil, herunder, at den erhvervsmæssige persontransport de benytter i virksomheden, som minimum kan dokumenteres som klimaneutral eller forgår i nul-emissionsbiler.
- En væsentlig del af den erhvervsmæssige persontransport i mindre køretøjer vil inden for en overskuelig periode skulle foregå i nul-emissionsbiler. Særligt på el området, vil batteribesparende kørsel være en væsentlig kvalifikation hos chaufførerne, som ville kunne opnås gennem uddannelse.
 - Viden om eftersyn og vedligeholdelse m.m. af biler med alternative brændstoftyper vil blive efterspurgt.
- Dantaxi 4x48 efterlyser en viden hos chaufførerne om behandlingen af personfølsomme oplysninger som de opnår kendskab til igennem et kundeforhold, det være sig fysisk transport af personer, men også f.eks. transport af sagsakter. Et væsentligt aspekt af problemstillingen er offentliggørelse på sociale medier, hvor viden om en bestemt kunde hurtigt kan spredes.

På OST området er følgende behov eller mangler blevet fremhævet ud over dem af ovenstående der vedrører kvalifikationsuddannelsen som f.eks. sprogfærdigheder.

- Interessenterne har et behov for et kvalitetsløft eller en udvikling af BAB 3 kurset særligt set i lyset af kompetencen til at betjene en trappetjener.

- Der efterlyses at den nuværende uddannelse tilrettelægges så man efterfølgende har kompetencen til at køre type 4 liftbil og er blevet introduceret til trappetjeneren. Hvis du skal køre type 5 eller 6 med trappetjener, skal deltageren enten tilvælge at gå til prøve specifik i trappetjener alternativt lave en certificering i trappetjener, som der så skulle være krav om chaufføren havde for at køre biler med trappetjener; der er foreslået et BAB 3+ kursus eller lignende.
- Der efterlyses bedre kørefærdigheder i store biler/liftbiler der kunne afhjælpes med et køreteknisk kursus i vogntypen.

Det må forventes, at der også vil komme krav i udbud og til kontraktkørsel i retning af nulemission m.m. på OST området, hvorfor kurser og uddannelser i netop denne tematik vil efterspørges til OST chauffører også.

Det helt store gap mellem de profiler der søger ind i både taxi- og OST branchen og det som faget forudsætter, er på området for kommunikation, empati og menneskeforståelse. 3F udtrykker det helt centrale kompetencebehov i branchen:

"... det branchen lider af lige i øjeblikket, er et dårligt ry i forhold til deres kommunikation, det er et dårligt ry i forhold til hvor servicemindede de er. De har ikke empati nok i forhold til de kunder de har i specielt taxibranchen. Fleks chaufførerne er ikke kompetente nok til at spotte hvad det er for et behov kunden har. Hele den øvelse handler om hvem det er vi transporterer. Hvordan kan vi være servicemindede i forhold til dem... altså helt basal kommunikation, er det helt grundlæggende hvis jeg skal starte på et kursusniveau ud over det lovgivningsmæssige. Og det er helt akut!"

13. Kursuspakker i AMU

Det ligger inden for denne rapport's formålsbeskrivelse, at fremsætte forslag til AMU-kursuspakker målrettet chauffører i taxi- og OST branchen. Kursuspakker består af relevante AMU-kurser, der markedsføres sammenhængende f.eks. på amukurs.dk .

13.1 Forslag til kursuspakker fra ATAX-Uddannelsesfond

Bestyrelsen i ATAX-Uddannelsesfond har udarbejdet et forslag til en uddannelse for taxichauffører i Danmark. Uddannelsesfondens bestyrelse har en ambition om at indføre krav om, at for at få ansættelse hos en taxivognmand, skal chauffører inden for en given periode som minimum have gennemgået og bestået følgende uddannelsespakker i AMU:

Pakke A.
48466 Køre teknik for erhvervschauffører, ajourføring (1 dag)
- reagere hensigtsmæssigt i vanskelige og pludseligt opståede situationer og anvende korrekt styre-, bremse-, undvige- og afværgeteknik i disse køretøjer.
40065 Uheldsforebyggende for erhvervschauffører (1 dag)
- kan håndtere manøvrer med køretøj, der er beregnet til erhvervmæssig godstransport eller erhvervmæssig personbefordring som fx baglæns kørsel omkring hjørner og udførelse af korrekte højresving.
45115 Energirigtig kørsel, kategori B (3 dage)

- uddannelse i energirigtig kørsel med små køretøjer for lidt mere erfarne chauffører.
--

Pakke B.
40392 Ergonomi inden for faglærte og ufaglærte job (2 dage)
- forebygge forkerte arbejdsstillinger og nedslidninger i det daglige arbejde, og kan medvirke til at sikre et godt ergonomisk arbejdsmiljø.
40857 Sundhed for personbefordringschauffører (2 dage)
- grundlæggende viden om kost og motion, samt hvordan der kan opnås en bedre ergonomi, så smerter kan forebygges og afhjælpes.
42851 Sikker adfærd – nul arbejdsulykker (1 dag)
- Udføre personbefordring udvisende en sikkerhedsmæssig adfærd, der tilstræber resultatet: Nul arbejdsulykker.
45083 Arbejdsulykker og adfærd i nødsituationer (3 dage)
- udvise korrekt sikkerhedsmæssig adfærd i henhold til gældende sikkerheds- og arbejdsmiljøbestemmelser, herunder give førstehjælp.

Pakke C.
43149 Konflikthåndtering for personbefordringschauffører (2 dage)
- afværge konflikt- og voldstruende situationer på en faglig, sikkerhedsmæssig og professionel måde.
44853 Kommunikation og konflikthåndtering (3 dage)
- kommunikation og samtaleteknik, så du får bedre forståelse for andres situation og kan håndtere konflikter overfor kunder og kollegaer.
45261 Kundeservice (3 dage)
- forstå de faktorer, der spiller en afgørende rolle i bestræbelserne for at yde god service, bl.a. opmærksomhed på den mangeartede kundefærd.
45644 Kommunikation og kulturforståelse (2 dage)
- Kommunikation ud fra kendskab til og forståelse for andre menneskers forskellige kulturelle, religiøse, sproglige og etniske baggrunde.

Ud over ønsket om at gøre pakker til en taxichaufføruddannelse obligatorisk, arbejdes der fra Uddannelsesfondens side også sammen med Visit Ålborg om at tilbyde en række chauffører en uddannelse som "transportturistguide". Uddannelsen gennemføres i samarbejde med Visit Ålborg. De chauffører der gennemfører og består uddannelsen vil efterfølgende kunne markedsføre sig med, at de er "Certificeret af Visit Ålborg".

I henhold til rapportens formål og resultaterne af den kvalitative analyse, vurderes de 3 foreslåede kursuspakker at stemme overens med interessenternes generelle behov for uddannelse i branchen. Det vurderes også at OST chauffører ville opnå et kompetenceløft med de foreslåede pakker. Dog ville det være hensigtsmæssigt, i henhold til de mange tilbagemeldinger om manglende køreteknik, at udskifte ajourføringskurset i Pakke A med 48466 Køreteknik for erhvervschauffører – trin 1 med en varighed på 2 dage for chauffører der har opnået chaufførkortet gennem den nye kvalifikationsuddannelse.

13.2 Struktur og markedsføring på amukurs.dk

Strukturen på siden Bus og taxi>taxi og offentlig servicetrafik på hjemmesiden amukur.dk foreslås ændret så den fremadrettet kommer til at indeholde 5 muligheder/links for

læseren mod de nuværende 6 punkter. Fremadrettet foreslås følgende muligheder på taxi og offentlig servicetrafik siden:

1. Bliv taxichauffør
2. Bliv chauffør i offentlig servicetrafik/flextrafik
3. Uddannelser til dig som er taxichauffør / Uddannelsespakker til erfarne taxichauffører.
4. Uddannelser for dig som er OST/flexchauffør /Uddannelsespakker til erfarne OST/flaxchauffører.
5. Ajourføringskursus til OST/flexchauffører og videreuddannelse

Punkt 1 vil indeholde information link til yderligere oplysninger om Kvalifikation til persontransport i mindre køretøj (48652). Derudover vil det være formålstjenligt at indsætte et link til [https://taxilov.dk/Du vil vaere chauffoer](https://taxilov.dk/Du_vil_vaere_chauffoer) hvor kommende chauffører kan læse om de samlede krav der er for at blive taxichauffør.

Punkt 2 skal linke til en underside med en kort tekst der beskriver de 4 kurser man skal have for at blive OST/flexchauffør: Kvalifikationsuddannelsen og de 3 BAB kurser. Det bør også beskrives, hvis chaufføren har et erhvervskørekort eller et chaufførkort, at det kun BAB 1-3 der skal bestås. Der bør henvises til [https://taxilov.dk/Du vil vaere chauffoer](https://taxilov.dk/Du_vil_vaere_chauffoer) for yderligere information til læseren. De 4 uddannelser der skal markedsføres på sider er:

- a. Kvalifikation til persontransport i mindre køretøj (48652).
- b. Introduktion til offentlig servicetrafik (47874).
- c. Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer (48104).
- d. Befordring af fysisk handicappede passagerer (48105).

Punkt 3 skal linke til en side hvor de 3 uddannelsespakker A, B og C, beskrevet ovenfor i afsnit 13.1, introduceres. Pakkerne navngives efter indhold.

Punkt 4 skal linke til en side hvor de 3 uddannelsespakker A, B og C, beskrevet ovenfor i afsnit 13.1, introduceres. Pakkerne navngives efter indhold.

Punkt 5 skal linke til en side der indeholder information om Ajourføring af chauffører i Offentlig Servicetrafik (48206), Befordring af bevægelseshæmmede (45266) samt link til uddannelser og pakker indeholdende Personbefordring med bus(40531).

13.3 Psykisk Førstehjælp

På baggrund af branchens tilbagemeldinger på de mangeartede kørselsopgaver og kundegrupper både taxi og OST chauffører kommer i kontakt med på daglig basis er det rapportens anbefaling, at der sideløbende med førstehjælpskurser på det somatiske område også overvejes at indlemme Psykisk Førstehjælp i AMU-systemet. Psykisk Førstehjælp er et Australsk koncept som Psykiatrifonden har hjemtaget og tilpasset til danske forhold. Kurset beskrives her <https://www.psykiatrifonden.dk/p1h/psykisk-foerstedhaelp.aspx>. Psykisk Førstehjælp kan med fordel optages i det obligatoriske fælleskatalog og overvejes til hele området for erhvervsmæssig persontransport.

