

Til: Transport, Bygnings- og Boligudvalget

Fra: Foreningen For Deleøkonomi

Emne: Kommentar til indlæg fra UCplus A/S omhandlende arbejdet omkring ny taxilov.

Idet jeg henviser til UCPlus A/S indlæg af 27.01.2017, har Foreningen For Deleøkonomi følgende kommentarer hertil:

Det skal understreges, at undertegnede selv har gennemgået "Den Fulde Taxiuddannelse" på UCPlus A/S i 2016.

Til udvalgets information, så har Foreningen For Deleøkonomi tidligere rettet henvendelse til Transport, Bygnings- og Boligudvalget, i forbindelse med arbejdet med den nye taxilov. Foreningen er en non-profit og uafhængig forening, som blandt beskæftiger sig med emner indenfor deleøkonomi, herunder Moover, UBER og Gomore mv.

Indledningsvis er det vigtigt at understrege, at UCPlus A/S er en privat virksomhed, som blandt andet udbyder taxikurser mv. UCPlus A/S har således en betydelig forretningsinteresse i, at taxikurserne forbliver tæt på den nuværende form, og i det nuværende regi. Når det er sagt, så har UCPlus A/S samtidigt nogle interessante tanker, som foreningen her vil komme med sine kommentarer til.

UCPlus A/S oplister tre forskellige punkter i deres skrivelse, hvoraf foreningen har kommenteret hvert enkelt punkt med **rødt**.

UCPlus A/S:

"1. Det er aldeles rimeligt, at en taxichauffør ved skærpet køre- og teoriprøve har bevist, at han/hun kan køre rutineret, og at hans/hendes viden om færdselsteori og færdselssikkerhed er et niveau højere end almindelige menneskers. Derfor bør erhvervskørekortet bevares i sin nuværende form, hvor der ikke er krav om undervisning, men krav om at en kommende chauffør skal indstille sig til erhvervskøreprøven hos politiet og bestå den. I erhvervskøreprøven er indlagt vejfinding efter kort, det er naturligvis forældet og skal ud af prøven, til gengæld bør kørsel efter navigation indlægges."

Foreningens kommentarer hertil:

"Efter Foreningens opfattelse, bliver man ikke en mere rutineret bilist af, at tage en ekstra teori- eller køreprøve. Teoriprøven er i øvrigt identisk med prøven til alminde kategori B-bil – man må blot kun have 3 og ikke 5 fejl for at bestå. Prøven har således INGEN relevans for selve taxakurset. Rutine opnås på vejene. Foreningen forslår derfor, at der i stedet stilles krav om, at man minimum har haft gyldigt kørekort i 5 år. En bilist, som har haft kørekort i 5 år, har opnået den rutine og erfaring, som man kan forvente af en professionel chauffør.

Såfremt der indføres en ekstra køreprøve, skal denne have relevans for taxakurset. Foreningen forslår således, at prøven i givet fald består af en fiktiv taxatur, hvor en kunde skal findes via navigation, og køres den korteste rute til destinationen. På turen kunne der være indbygget en konflikt med kunden, eller forhold, hvor der skulle tages særlige hensyn til den enkelte kunde. Altså efterprøves eleven i kundeservice og konflikthåndtering."

UCPlus A/S:

"2. Det er aldeles rimeligt, at alle nye taxichauffører skal gennemføre et kort kursus på ca. 50 lektioner godkendt af trafikstyrelsen, enten om dagen eller om aftenen, med et indhold som i dag er flg.: *Arbejdsret, arbejdsmarkedsforhold, overenskomster, herunder vognmand/chaufførforholdet – færdselslovgivning, med særlig vægt på emner, der kan relateres til arbejdet som taxichauffør - arbejdsmiljø m.v. - kundeservice, herunder kundevenlig kørsel - befordring af handicappede og patientbetjening – konfliktafværgelse – taxilovgivningen – Førstehjælp.*

Foreningens kommentarer hertil:

"Efter Foreningen opfattelse er det aldeles rimeligt, at alle nye taxichauffører skal gennemføre et kort kursus indeholdende arbejdsmarkedsforhold, færdselsloven, kundeservice, personlig fremtoning og konflikthåndtering. Dog er det foreningens opfattelse, at dette kursus maksimalt skal være på 25 timer, eksklusiv førstehjælp. Har man allerede gennemført førstehjælp, skal man her kunne få merit. Såfremt man ikke har gennemført førstehjælp før, skal et godkendt kursus naturligvis gennemføres på uddannelsesstedet."

3. Det er aldeles rimeligt, at den nye taxichauffør skal få udstedt et førerkort hos borgerservice, men det er måske ikke længere rimeligt, at der skal tilknyttes en lokal vejfindingsprøve, hvis der ikke længere skal være en geografisk begrænsning i den enkelte bils dækningsområde.

Foreningens kommentarer hertil:

"Det er aldeles rimeligt, at den nye taxichauffør skal få udstedt et **landsdækkende** førerkort, hos nærmeste borgerservice. Vejfindingsprøven skal bortfalde. Det skal i øvrigt være et KRAV, at der ikke ryges i arbejdstiden. Selvom chauffører (engang imellem) ryger udenfor bilen, er der mange kunder, som er yderst påvirkelig af røg, også når dette fx sidder i tøj. I øvrigt vil et ikke-ryger krav i arbejdstiden, være på linje med andre offentlige arbejdspladser, og løfte sundhedstilstanden hos chaufførerne betydeligt."

Søborg d.31.01.2017

Nicolai T. Jørgensen, Formand
Foreningen For Deleøkonomi