



Pirattaxa i en udvalgt dansk by

Speciale i Kriminologi af

Beate Bech Rasmussen

Gruppe nr. 3

Vejleder: Annette Olesen

Antal ord: 16.210

4. semester, 2019

Aalborg Universitet

Abstract

Uber began operating in Denmark in November 2014. A trial in Østre Landsret made it clear that Uber is not allowed in Denmark and two Uber drivers received a fine for having operated as illegal taxi drivers. The trial made Uber announcing their withdrawal from operating in Denmark in February 2017.

But afterwards some Danish people still drove illegal taxi called "pirate taxi" and that made the Danish government enter into an agreement to make a new law. The new law was supposed to ensure even competition for the taxi drivers and make sure that no one was attempt to drive taxis illegal.

This thesis is answering the following research question:

What is the extent of pirate taxies in a medium sized selected Danish city; and why do some pirate taxi drivers perform pirate taxi?

As it was not possible to find sufficient litterateur about the pirate taxi phenomenon while preparing this thesis, it presents a description about the phenomenon based on other but similar litterateur to make an understanding about the phenomenon.

This thesis is based on quantitative data obtained from a Facebook group where pirate taxi drivers and passengers establish contact to each other and make appointments about the driving. This ride is illegal in two ways; it is illegal to drive a taxi without the right licenses and also the pirate taxi drivers do not report their earnings to SKAT.

The thesis is also based on qualitative data from interviews with four pirate taxi drivers. All data in this thesis will be used to answering the research question in an analysis.

Before the analysis there is a section with a presentation of relevant theories. These theories are used in the analysis and to answering the research question. The theories in the section is not exhaustive but other terms and empirical studies are included too.

The analysis includes issues about the extent of pirate taxi driving, the new law and the effects of it. Also issues about gender and ethnicity will be involved.

The found during the work on this thesis and answers is pretended in a conclusion. And the thesis is finally ended with a perspective with suggestions to further surveys or projects.

Indhold

Tro- og loveerklæring.....	5
1.0 Indledning.....	6
1.1 Problemformulering.....	7
1.2 Kriminologisk relevans	7
1.3 Begrebsafklaring	8
1.3.1 Pirattaxa.....	8
1.3.2 Facebookgruppen.....	9
1.4 Fænomenet i gråzonen	10
1.4.1 Uber	10
1.4.2 Sort arbejde	11
1.4.3 Informal market	13
2.0 Metode.....	13
2.1 Kvantitativ metode.....	14
2.2 Kvalitativ metode	15
2.2.1 Semistruktureret interview og interviewguide	16
2.2.2 Transskription	17
2.2.3 Udvalgelse og præsentation af informanter.....	18
2.2.4 Ethiske overvejelser.....	19
2.2.5 Reliabilitet og validitet.....	20
3.0 Teori	21
3.1 Retten og straffen	21
3.1.1 Retssociologien	21
3.1.2 Kriminologien.....	22
3.2 Stigma og afvigelse.....	23
4.0 Analyse	24
4.1 Omfanget af pirattaxa	24
4.1.1 Omfanget af pirattaxa i tal.....	24
4.2 Lovændring	27
4.2.1 Lovændringens virkninger	29
4.3 Køn og etnicitet.....	34
4.3.1 Kvinder og mænd i pirattaxa-branchen.....	34
4.3.2 Etnicitet og stigma i pirattaxa-branchen	39

5.0	Konklusion	41
6.0	Perspektivering	42
	Litteraturliste	44
	Bilag 1.....	47
	Bilag 2.....	48

Tro- og loveerklæring

Det erklæres herved på tro og love, at jeg egenhændigt og selvstændigt har udformet nærværende projekt. Alle citater i teksten er markeret som sådanne, og projektet eller væsentlige dele af det har ikke tidligere været fremlagt i anden bedømmelsessammenhæng.

Jeg er bekendt med reglerne for eksamenssnyd, herunder også plagiering og har læst Aalborg Universitets regler på:

<https://www.aau.dk/uddannelser/studievejledning/regler/plagiat>

Jeg er bekendt med, at overtrædelse af reglerne vil blive indberettet for rektoratet og i sidste ende kan ende med bortvisning.

Endelig står jeg inde for, at antal ord anført på forsiden stemmer overens med virkeligheden.

1.0 Indledning

I november 2014 trådte "Uber" ind på det danske marked. Med en gennemført app kunne man nemt og hurtigt bestille et lift fra A til B, og inden for ganske kort tid kom en privat chauffør og udførte køreturen. Betalingen foregik over selve appen, så chaufføren var sikker på at modtage betaling for turen. På mange punkter lignede Uber et hvilket som helst andet dansk taxaselskab, der kører kunder fra A til B. Her bare billigere med Uber.

Uber fik meget omtale i medierne efter deres indtræden på det danske marked. Der har været spekulationer om, hvorvidt det har været lovlig eller ulovlig kørsel i Danmark. D. 8. juli 2016 afgjorde København byret, at det er ulovligt at køre som chauffør for Uber i Danmark. Grundet den hårde medfart i Danmark valgte Uber at lukke deres afdeling i Danmark i marts måned 2017 (Eriksen, 2017).

Efter lukningen af Uber har der været et stort marked for de såkaldte pirattaxaer. Pirattaxakørsel er blevet et stort marked i Danmark, og markedet beskrives som "det vilde vesten" (Herschend, 2017). TV2 Nyhederne har været på en rundtur i København for at observere, og her taler de med en etableret taxachauffør, der dagligt ser de ulovlige taxaer:

"Jeg er selv taxachauffør og kører rundt i det daglige og ser det. Men man behøver ikke at være specielt uddannet for at se, at piraterne er der" (Herschend, 2017).

Chaufførerne af de ulovlige taxaer er blevet kreative, og de har fundet huller i lovgivningen, der kan gøre deres kørsel lovlig. Blandt andet kører nogle chauffører "Urban Go", der er en fragtservice. Her betaler kunderne for at få fragtet ting i Sjællands-området, og kan samtidig køre med som passager. Det betyder, at kunderne eksempelvis kan betale for at få sine nøgler fragtet hjem fra byen og samtidig være passager i bilen og blive bragt hjem. Chaufførerne er private og kan selv bestemme, hvor meget de ønsker at køre¹. En ung mand der ønsker at være anonym kører passagerer frem og tilbage i nattetimerne for sorte penge. Hvis han bliver stanset af politiet, er han klar med begrundelsen om Urban Go og gør derved tjenesten lovlig. Han udtaler til TV2 Nyhederne om de øvrige pirattaxa chauffører:

"Hvis du har lagt mærke til, hvem der kører i nat, så er det kun sorthårede folk. Hvorfor? Fordi de ikke har de samme muligheder, som andre danskere har med job. Vi er nødt til at gøre sådan her" (Herschend, 2017).

Den 1. januar 2018 trådte en ny taxilovgivning i kraft. Det har både betydet nye og strammere regler i branchen samt højere bødestraf for at udføre pirattaxa-kørsler. Før den nye lovgivning var det

¹ www.urbango.dk

kommunerne, der tildelte licenser til vognmændene. Det betød, at meget få taxalicenser blev udgivet, og ventetiden på en taxa kunne være lang for kunderne. Efter den nye lovgivning er det nu staten der varetager uddelegeringen af taxa licenser i form af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen. Samtidig bliver antallet af licenser gradvist forøget over en treårig periode og efter år 2020 vil der ikke længere være en begrænsning på antallet af licenser². Det betyder, at der nu vil komme flere etablerede taxaer på gaderne, og konkurrencen bliver derved større.

Med den nye lovgivning er der også kommet større krav til udstyret i taxaerne, der skal komme kundernes sikkerhed til gode. Taxaerne skal blandt andet være udstyret med videoovervågning, sædefølere der registrerer hvor mange passagerer der er i taxaen samt et tydeligt display med GPS-signal, der viser taxameteret³.

Med den nye lovgivning er straffen for at køre pirattaxa steget fra en bøde på 4000 kroner til en bøde på 35.000 kroner. Men det har ikke afholdt pirattaxa-chaufførerne fra at køre.

Blandt andet blev en 20-årig taget i en razzia for pirattaxa-kørsel i november 2018. Han fik en bøde på 35.000 kroner (Jørgensen, 2018). En 23-årig blev i februar 2018 taget på fersk gerning af politiet i Aalborg, hvor en person netop havde sat sig ind i bilen. Også han fik en bøde på 35.000 kroner (Anderson, 2018). Også andre mere alvorlige sager har været nævnt i medierne. Blandt andet flere tilfælde om passagerer, der er blevet frarøvet deres hævekort eller andre værdigenstande. Eller en episode i Vejle, hvor en 18-årig blev voldtaget, da hun havde prajet en vogn (Møller, 2018).

Disse overskrifter er udpluk af hits, der kommer frem ved en søgning efter "pirattaxa" på mediearkivet infomedia. En søgning der gav 357 hits alene i år 2018⁴.

1.1 Problemformulering

Ovenstående problemstilling fører til følgende problemformulering:

Hvad er omfanget af pirattaxakørsel i en udvalgt mellem stor dansk by, og hvorfor udfører pirattaxa-chaufførerne pirattaxa-kørsel?

1.2 Kriminologisk relevans

Under udarbejdelsen af indledningen ville jeg inkludere tal for, hvor mange der udfører pirattaxa-kørsel. Men det har ikke været muligt at finde nogle tal for, hvor stort omfanget er. Derfor finder jeg det relevant

² www.taxilov.dk

³ https://taxilov.dk/Tekniske_krav_til_biler

⁴ <https://apps-infomedia-dk.zorac.aub.aau.dk/mediemarkiv>

at undersøge omfanget af pirattaxakørsel i en udvalgt mellem stor dansk by, hvor jeg vil analysere indholdet af en Facebook-gruppe, der bruges til at tilbyde eller efterspørge ulovlige kørsler. Samtidig er jeg nysgerrig på at finde ud af, hvorfor nogle er villige til at løbe risikoen ved at udføre de ulovlige taxakørsler. Tjener de så mange penge, at bøden på 35.000 kroner er bagateller? Eller er der andre årsager til, at de tør at løbe risikoen?

1.3 Begrebsafklaring

Jeg har valgt at begrebsafklare begreberne "pirattaxa" og "Facebook-gruppen", da disse begreber ikke kan anses for at være almenkendte. Samtidig skal det give en fælles forståelse af begreberne, da de vil være nævnt flere gange i specialet.

1.3.1 Pirattaxa

For at kunne begrebsafklare hvad pirattaxa er, lavede jeg først en søgning i Gyldendals Store Danske ordbog, men uden nogle resultater. Men en søgning på ordnet.dk, der er en ordbog, som dækker moderne sprog fra ca. år 1950, gav et resultat. De definerer pirattaxa som: *(privat) bil der ulovligt bruges til taxakørsel*. Under oprindelse står, at ordet er fra år 1973⁵.

Jf. § 1 i taxiloven gælder loven for *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*. Derudover skal chaufføren have en række tilladelser jf. taxiloven §3 for at må udføre erhvervsmæssig persontransport⁶.

Derfor er der tale om ulovlig taxakørsel, hvis chaufføren ikke er i besiddelse af de rette tilladelser. Med den nye lovgivning, hæves bøden betydeligt i forhold til den tidligere gældende lovgivning. Der er indført bøde på 5.000 kroner for mindre alvorlige lovovertrædelser, 15.000 kroner for alvorlige overtrædelser og 35.000 kroner for meget alvorlige overtrædelser. Samtidig må taxakørsel kun sælges af et kørselskontor og udføres af en chauffør med de rette tilladelser. Overtrædelse heraf anses som værende af en meget alvorlig karakter, da denne bestemmelse er en af grundstenene ved den nye lov⁷. Dermed idømmes pirattaxa-chauffører en bøde på 35.000 kroner jf. taxilovens § 35, da kørslen ikke sælges af et kørselskontor og chaufføren ikke har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport.

⁵ www.ordnet.dk

⁶ Lov nr. 1538 af 19. december 2017 (taxilov)

⁷ Lov 2017-12-19 nr 1538 (Taxilov, Karnov)

I marts 2016 udtalte den daværende Transport- og Boligminister, Hans Christian Schmidt, om de ulovlige kørsler på talerstolen i folketingssalen. Han udtalte: *"Der er tale om personmæssig befordring, når der betales for kørslen, og der ikke er en nærmere tilknytning mellem passageren og chaufføren"*⁸.

Pirattaxa er i dette speciale defineret som en kørsel som almindelig taxa på den måde, at man får et lift fra A til B og betaler chaufføren for turen. Forskellen er, at det er ulovligt, da pirattaxaerne ikke lever op til bestemmelserne for erhvervskørsel med de nødvendige tilladelser jf. taxiloven. Samtidig er det ulovligt da indtægten fra pirattaxa-kørslen ikke bliver indberettet til SKAT.

1.3.2 Facebookgruppen

I den by jeg har valgt at tage udgangspunkt i til indsamling af data til specialet, eksisterer der 2 facebookgrupper med det formål, at borgerne kan poste opslag, hvor de enten tilbyder eller efterspørger ulovlig pirattaxa-kørsel. Begge grupper er "hemmelige", hvilket betyder at man skal kende en person, der allerede er medlem for at blive inviteret ind i gruppen. Herefter skal en administrator vurdere, om man kan blive godkendt og optaget i gruppen. Det betyder også, at grupperne ikke kan findes frem ved en søgning på Facebook.

Den første gruppe blev stiftet d. 3. april 2015 og har beskrivelsen "Så er der en gruppe for byen's sorte venner". Gruppen voksede eksplosivt og har i dag 5085 medlemmer. I oktober måned 2017 fik gruppen meget opmærksomhed i medierne, da medlemmer af gruppen udleverede information til både politiet og medierne. Det fik administratoren til at oprette en ny gruppe, hvor administratoren vurderede medlemmernes troværdighed og sorterede dem inden optagelse.

Det var netop denne medieopmærksomhed, der gjorde mig opmærksom på fænomenet. Derfor søgte jeg allerede dengang om optagelse i Facebook-grupperne, hvor jeg lige siden har været interesseret i omfanget og den måde, det hele er foregået og organiseret på.

Den nye gruppe blev stiftet d. 18. oktober 2017 og i dag har 2843 medlemmer. Gruppen har ikke en beskrivelse, men administratoren har udarbejdet 4 regler for gruppen:

1. Der skal være et vellignende profilbillede, så passagerer kan se hvem de kører med. Ligesom chaufførerne skal kunne se, hvem de får med som passagerer.
2. Man må kun lave opslag for sig selv i gruppen. Af samme årsag som regel nummer 1 skal både passagerer og chauffører kunne vide hvem de bliver kørt af eller får med i bilen.

⁸ L 14 Om taxatjenesten Uber Forhandling, Anmeldelse 13.01.2016:
<https://www.ft.dk/samling/20151/forespoergsel/f14/beh1-67/forhandling.htm#t68924C542233449782137DDB3807CA3Atab1>

3. Det er kun tilladt at poste opslag om kørsel. Dermed er kurerkørsel og anden kriminalitet ikke tilladt.
4. Man skal tale og behandle hinanden ordentligt.

Jeg har valgt at indhente data fra den nye Facebook-gruppe, da det er denne gruppe, der har mest aktivitet.

I praksis foregår det sådan, at en pirattaxa-passager typisk skriver i Facebook-gruppen, at denne mangler kørsel fra punkt A til punkt B. Herefter modtager passageren en besked på Facebook fra de pirattaxa-chauffører, der er ude at køre. Her fastsætter de sammen prisen og aftalen for turen. Nogle vælger også at bruge gruppen til at få pirattaxa-chaufførerne til at udbringe diverse ting som oftest er mad, cigaretter eller spiritus. Her køber pirattaxa-chaufføren de ønskede ting og bringer dem ud til den ønskede adresse og modtager penge for varerne og kørslen.

Pirattaxa-chaufførerne kan også vælge at lave "reklame" for dem selv i Facebook-gruppen. Her skriver de typisk, at de kører en bestemt dag eller en nat i weekenderne. Nogle vælger at friste passagerne i weekenderne til at vælge netop dem som chauffør ved at tilbyde musikønsker, høj musik, tilladelse af rygning i bilen, indtagelse af alkohol i bilen. Enkelte tilbyder endda en gratis øl eller sodavand under køreturen.

Nogle pirattaxa-chauffører skriver deres faste priser sammen med deres reklame. Her ligger priserne på 50 kroner for en distance på 0-4 kilometer, 60 kroner for en distance på 4-7 kilometer og 75 kroner for en distance på 7-10 kilometer.

1.4 Fænomenet i gråzonen

For at få mere viden om pirattaxa-fænomenet søgte jeg hjælp på biblioteket til at finde eksisterende litteratur og forskning på området. I samarbejde med en bibliotekar søgte vi på både dansk og engelsk litteratur med søgeord som for eksempel "pirate taxi", "illegal taxi" og "ulovlig taxa". De få resultater der kom frem, omhandlede taxatjenesten Uber. Da det ikke lykkedes mig at finde litteratur om fænomenet, finder jeg det nødvendigt for specialets videre forløb, at definere og uddybe det ved hjælp af anden litteratur i dette afsnit.

1.4.1 Uber

Taxaindustrien har i mange år været strengt reguleret. Men med de seneste års nye teknologier har markedet fået hård konkurrence af den app-baserede taxaindustri. Uber er blevet et globalt fænomen i større byer verdenen over, hvor private personer kan lade sig registrere som chauffører. Kunder kan nemt og hurtigt bestille disse chauffører i appen og derefter blive kørt hvorhen de ønsker det (Noguellou & Renders, 2018: 7-8).

Da Uber opererede på det danske marked, var 2000 personer registreret som chauffører mens 300.000 var registreret som passagerer (Noguellou & Renders, 2018: 150).

To Uber-chauffører blev ved Østre Landsret dømt for ulovlig taxakørsel i år 2016. Retten lagde vægt på, at der ikke var nogen anden tilknytning mellem chauffør og passager udover brugen af Uber-appen. Derudover lagde de vægt på, at passagerne havde betalt chaufførerne for køreturen. Derfor blev Uber-chaufførerne dømt for at køre taxa uden den gyldige og lovpligtige licens (Noguellou & Renders, 2018: 151).

Uber vil have mulighed for at indtræde det danske marked igen efter den nye lovgivning, hvis de ændre deres forretning, så de følger reglerne jf. den nye taxilov. Det betyder, at de skal registreres som et kørselskontor, hvor de blandt andet skal have registreringsoplysninger på chaufførerne og deres biler og kunne indsamle oplysninger fra chaufførens GPS-signal jf. taxilovens § 20. Samtidig skal chaufførerne have de nødvendige tilladelser samt udstyr som sædefølere og taxameter jf. taxilovens kapitel 6.

Pirattaxa adskiller sig fra Uber ved, at kørslerne ikke bestilles og betales via en app. I den Facebook-gruppe jeg har indhentet data fra til dette speciale, skriver både chauffør og passager i gruppen. Betalingen foregår enten kontant eller via Mobile-Pay.

Lighederne mellem Uber og pirattaxa er, at der betales for turen med en pirattaxa, ligesom der betales for et Uber-lift og at priserne er meget billigere end en ved kørsel med en almindelig taxa. Der er heller ikke nogen anden tilknytning mellem chauffør og passager andet end kørslen.

1.4.2 Sort arbejde

Før sort arbejde defineres vil jeg først skitsere den danske velfærdsmodel, der er relevant for at sætte sort arbejde i perspektiv.

Når man snakker om velfærdsmodeller, skelner man mellem 3 forskellige: den residuale velfærdsmodel, hvor ydelserne målrettes de mindstbemidlede, den selektive velfærdsmodel som tildeler ydelser efter arbejdspræstation og den universelle velfærdsmodel, der tildeler velfærdsgoder til hele befolkningen. Den universelle velfærdsmodel er særligt kendt i Norden (Kolstrup, 2014: 5). Det er altså denne model, der giver danskerne ret til en række ydelser som for eksempel SU, gratis læge- og hospitalshjælp, gratis uddannelse og kontanthjælp. Staten finansierer disse ydelser og services gennem skatter.

Derfor har den danske velfærdsstat behov for et provenu, der skal frembringes ved beskatning. Det er dette provenu, der skal sikre danskerne gratis ydelser og services. Når velfærdsstaten skal skaffe dette provenu gennem skatter, kan der opstå et forvriddningstab, som er det tab af nytte og/eller produktion for samfundet som helhed ved beskatningen (Andersen et al., 2017: 13). Beskatningen kan dermed være med til at påvirke forvriddningstabet på flere måder. For eksempel hvilket antal timer, danskerne ønsker at

arbejde hver uge, tilskyndelsen til at arbejde i Danmark eller udlandet, tilskyndelsen til at tage en uddannelse, tilskyndelsen til at skifte job hvor lønnen er højere men også tilskyndelsen til at undgå at betale SAKT af det arbejde, der udføres (Andersen et al, 2017: 14).

Når man ser på menneskers tilskyndelse til arbejde, skal værdien af fritiden vurderes. Hvis for eksempel en person arbejder 40 timer om ugen til 200 kroner i timen og skal betale eksempelvis 50 procent i SKAT, så vil denne ofte vurdere en times fritid som mere værdifuld end at tjene 100 kroner ved en ekstra times overarbejde. Den samfundsmæssige værdi af den ekstra times arbejde er stadig 200 kroner for en times arbejde, men personen vurderer fritiden højere. Dermed sker forvriddningstabet. Men hver enkeltes vurdering sker på baggrund af hvor rig man føler sig (Andersen et al., 2017: 15).

Pirattaxa-markedet er en del af forvriddningstabet, da der ikke betales SKAT af indkomsten. Dermed mister velfærdsstaten muligheden for at opbygge det provenu, der skal være med til at sikre gratis ydelser og services for danskerne.

Andersen et al. (2017, s. 17) definerer sort arbejde som *skattesnyd, hvor både køber og sælger af en serviceydelse er vidende om, at skatten ikke bliver betalt*. Taxaindustrien er en serviceydelse, der kører kunder fra A til B. Og fordi pirattaxa-kørsel ligger så tæt op ad taxaindustrien, kan det også betegnes som en serviceydelse. Dog er denne ydelse ulovlig for chaufføren, der kan idømmes en bøde på op til 35.000 kroner jf. taxilovens § 35. Den er ikke ulovligt for passageren at gøre brug af. Passagererne kan ikke idømmes straf for at have benyttet en pirattaxa. Men det må forventes, at passageren er vidende om, at chaufføren ikke nødvendigvis indberetter sin indkomst for kørslen til SKAT.

I definitionen indgår ordet "skattesnyd", som Andersen et al. (2017) definerer som *en lovlig økonomisk aktivitet, der burde beskattes, men som ulovligt ikke bliver det* (Andersen et al., 2017: 17). Et eksempel på en lovlig økonomisk aktivitet kan være en tømre, der udfører sit arbejde. Denne aktivitet er lovlig, men hvis aktiviteten ikke bliver beskattet, er denne ulovlig.

Pirattaxa-industrien hører dels under begrebet sort arbejde, da begge parter må forventes at være vidende om, at chaufføren ikke betaler SKAT af indkomsten. Men det adskiller sig alligevel fra sort arbejde, da pirattaxa-kørsel ikke er en lovlig økonomisk aktivitet. En chauffør af en pirattaxa kan ikke indberette kørslen til SKAT, og derved gøre indtjeningen lovlig, da selve aktiviteten er ulovlig.

Sort arbejde er det begreb der på dansk lægger sig tættest på pirattaxa-fænomenet. Derfor vil det også være det begreb, der primært vil blive anvendt i analysen.

1.4.3 Informal market

Et begreb, der bredere kan definere fænomenet er "informal market", der på dansk kan oversættes til "det uformelle marked". Her kan definitioner som det uformelle marked, den uformelle økonomi og den uformelle sektor være med til at beskrive pirattaxa-fænomenet.

Walle (2008: 651) definerer det uformelle marked som et marked, der afviger fra de gældende lovbestemmelser, og som hverken registreres eller kontrolleres. På det uformelle marked findes også den uformelle økonomi, der defineres som en marked baseret produktion af varer eller tjenesteydelser, der ikke bliver registreret i BNP, uanset om de er lovlige eller ej (Walle, 2008, s. 654).

Også Castells & Portes (1989: 12) definerer den uformelle økonomi. De definerer den som indtjeningsaktiviteter, der ikke bliver reguleret af staten i sociale miljøer, hvor lignende aktiviteter registreres.

Feige (1990: 990) definerer den uformelle sektor som de aktiviteter, der ikke overholder de etablerede institutionelle regler eller nægter deres beskyttelse.

Pirattaxa-industrien kan kategoriseres som en del af det uformelle marked, da det er en aktivitet der afviger fra de gældende lovbestemmelser. Aktiviteten er ulovlig, og derfor kan indtjeningen ikke kontrolleres af staten, da der ikke betales SKAT af indtjeningen fra pirattaxa-kørslerne. Indtjeningen bliver dermed en del af den uformelle økonomi, da den ikke kan måles i BNP. I forhold til Castells & Portes (1989) definition af den uformelle økonomi, hvor de beskriver at lignende aktiviteter registreres, kan denne lignende aktivitet være den lovlige og etablerede taxaindustri.

2.0 Metode

Specialet afspejler ud fra en induktiv tilgang, hvor man går åbent til den empiriske analyse og forestillingerne bygges af mønstre og sammenhænge alene ud fra, hvad man finder empirisk (Andersen et al., 2014: 73).

Jeg har i første omgang valgt at indhente den kvantitative data, hvorefter jeg fik en bedre viden, jeg kunne afholde de kvalitative interviews ud fra. Derefter kunne jeg udvælge teorien efterfølgende på baggrund af de indhentede data.

I dette speciale har jeg anvendt både kvantitativ og kvalitativ metode, da en af metoderne ikke kan stå alene til at besvare problemformuleringen. De kvalitative metoder vedrører *hvilken slags*, mens de kvantitative metoder vedrører *hvor meget af en slags* (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 138). Dermed vil den kvantitative empiri primært omhandle den del af problemformuleringen der handler om omfanget af

pirattaxa, mens den kvalitative del primært vil omhandle den anden del af problemformuleringen: hvorfor vælger pirattaxa-chaufførerne at udføre pirattaxa-kørsel. Jeg vælger her at skrive ”primært”, da jeg i analysen vil kombinere data fra både den kvantitative metode og den kvalitative metode for at kunne besvare hele problemformuleringen bedst muligt.

I de følgende afsnit vil jeg beskrive hver enkelt metode samt hvilke overvejelser, jeg har gjort mig undervejs i processerne.

2.1 Kvantitativ metode

Kvantitativ metode er deskriptiv, og derfor velegnet til at beskrive eller kortlægge et fænomen (Harboe, 2013, s. 48). Da det ikke har været muligt at finde tilstrækkelig sekundære data til at beskrive omfanget af pirattaxa-kørsel, har jeg fundet det nødvendigt at udarbejde egne primære data. Derfor er den kvantitative metode oplagt at anvende til at besvare problemformuleringen omhandlende omfanget af pirattaxa i en udvalgt mellemstor dansk by.

Jeg har valgt at indsamle data og udarbejde en totaltælling fra den Facebook-gruppe, der primært bliver brugt i byen til at arrangere pirattaxa-kørsel. Først og fremmest har jeg valgt at indhente data fra Facebook-gruppen for et år. På den måde vil jeg kunne indsamle tilstrækkelig nok data til at kunne analysere omfanget. Samtidig vil det være muligt for mig at kunne sammenligne månederne gennem et helt år. Derfor blev dataene i første omgang indhentet fra d. 1. januar 2018 til d. 1. januar 2019.

Facebook-gruppen blev oprettet d. 18. oktober 2017. Jeg har derfor valgt også at indsamle data fra perioden d. 18. oktober 2017 frem til d. 1. januar 2018. Grunden herfor er, at der 1. januar 2018 trådte en ny lovgivning i kraft, der for chaufførerne af de ulovlige taxaer betyder, at bødestrafen er sat op fra 4000 kroner til 35.000 kroner. Dermed vil jeg med de ekstra indsamlede data fra år 2017 kunne sammenligne, om der er en forskel i antallet af pirattaxa-kørsler i byen før og efter den nye lovgivning. Der er derfor i alt indsamlet data for 15 måneder til analysen.

I praksis foregik indsamlingen således, at jeg tog screenshots af alle opslag i gruppen. Et screenshot kunne indeholde mellem 3 og 9 opslag. Ved at tage screenshots havde jeg i højere grad sikret mit datamateriale, i tilfælde af, at jeg ikke længere måtte have adgang til Facebook-gruppen.

Ved anvendelse af kvantitativ metode, kan fokuset ikke løbende tilpasses. Derfor har det været nødvendigt at have et detaljeret overblik over undersøgelsen tidligt i forløbet (Harboe, 2013: 48). Nedenfor vil jeg beskrive hvordan jeg har valgt at opstille mit registreringskema i Excel:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Navn	Mand	Kvinde	Dato	Ugedag	Kl.	Tilbyder	Søger	Bringe mad	Opsalgstekst

Figur 1

Som vist i figur 1, har jeg opstillet forskellige variabler, der skal gøre det muligt at analysere dataene. De forskellige variabler er beskrevet nedenfor:

1. I kolonne **A** har jeg valgt at indtaste det fulde navn på vedkommende, der har postet opslaget i facebookgruppen. Det giver mig mulighed for at kunne se hvor mange gange samme person har postet et opslag. Jeg vil også kunne finde frem til hvor mange personer, der i alt har postet opslag i gruppen.
2. I kolonne **B** og **C** har jeg valgt at angive, om opslaget er postet af en mand eller kvinde. Her vil jeg kunne se hvilket køn, opslagene er postet af. Det vil kunne give et billede af, om det særligt er mænd eller kvinder, der efterspørger eller tilbyder kørsel i gruppen.
3. I kolonne **D** har jeg indtastet datoen for opslaget. Her vil jeg kunne se hvor mange opslag, der har været hver måned og hvor mange opslag, der har været om dagen. Dermed kan jeg sammenligne månederne og se, om der er en signifikant forskel.
4. I kolonne **E** er ugedagen indtastet. Det kan give et svar på, om der er nogle dage, hvor der er oprettet flere opslag på end andre samt hvilke ugedage det formodes, der er flest pirattaxa-kørsler i byen.
5. I kolonne **F** er tidspunktet for kørslen angivet. På samme måde som i kolonne E kan det give svar på, om der er særlige tidspunkter på døgnet de ulovlige kørsler finder sted.
6. I kolonne **G**, **H** og **I** har jeg angivet om personen bag opslaget tilbyder kørsel, efterspørger kørsel eller om personen ønsker at få bragt mad eller andet ud til bopælen. Dermed kan jeg sortere mine data og se, hvor mange der henholdsvis tilbyder og efterspørger kørsel.
7. I kolonne **J** har jeg valgt at skrive opslagernes fulde tekst. Dermed kan jeg anvende teksten i analysen.
8. Derudover har jeg valgt at notere en stjerne ved de opslag, hvor prisen for kørslen er angivet. Jeg har også valgt at notere en stjerne, hvis der er noget ved opslaget, der er særligt interessant og skal undersøges nærmere.

2.2 Kvalitativ metode

Hvor de kvantitative data kan vise mest om omfanget af pirattaxa-kørsel, vil jeg nu vise, hvordan jeg har anvendt den kvalitative metode til primært at besvare den anden del af problemformuleringen: hvorfor pirattaxa-kørsel udføres.

Til besvarelse af denne del problemformuleringen, har jeg udarbejdet kvalitative data i form af semistrukturerede interviews. Kvalitativ metode indeholder ikke kun interview, men også dokumenter og observationer er en del af den kvalitative metode. Jeg har valgt at interviewe pirattaxa-chauffører, da jeg på den måde kan opnå en viden om pirattaxa-fænomenet via dem. Det kan give mig en yderligere viden om omfanget af pirattaxa, men også en viden om, hvad der ligger til grund for, at de udfører pirattaxa-kørslen. Og da *meningen med at anvende kvalitative metoder er at skabe viden i tilknytning til et fagligt problem om mennesker og samfund* (Ingemann et al., 2018: 31), vurderede jeg denne metode som oplagt at anvende i dette tilfælde.

Jeg valgte kvalitative interviews som metode, da det er *en samtale med et bestemt formål, hvor formålet er, at vi som undersøger skal indhente viden om det problem, der optager os* (Ingemann et al., 2018: 148). I situationen her er formålet, at jeg skal indhente den viden, som pirattaxa-chaufførerne ligger inde med omkring pirattaxa-fænomenet samt deres egne erfaringer på området.

Det kvalitative interview er en konstrueret situation, da mødet mellem pirattaxa-chaufførerne og jeg kun finder sted, fordi jeg ønsker at opnå den viden, de er i besiddelse af. Dermed sagt ville mødet og samtalen ikke finde sted, hvis ikke det var på baggrund af mit speciale (Ingemann et al., 2018: 148).

Når man afholder kvalitative interviews kan man vælge mellem gruppe interview, fokusgruppe interview eller enkeltinterview. Jeg har i dette speciale valgt at anvende enkeltinterview. Baggrunden for valget er, at jeg dermed kunne have den fulde opmærksomhed på hver enkelt pirattaxa-chauffør. Samtidig kan emnet være følsomt for den enkelte, da denne begår en lovovertrædelse. Derfor var det min overbevisning, at det måtte være lettere for den enkelte at udtrykke sig i et rum kun bestående af denne og jeg. Dette "rum" definerer Ingemann et al. (2018: 148), som det rum hvor informationsindsamlingen finder sted og hvor tid og sted fastfryses. Når vi befinder os i rummet, skabes den viden, vi skal bruge til undersøgelsen mundtligt gennem samtalen. Når interviewsituationen efterlades, efterlades det rum også, hvor den viden der blev skabt, efterfølgende kan anvendes i analysen.

2.2.1 Semistruktureret interview og interviewguide

Inden det kom til udvælgelsen af informanter, skitserede jeg først og fremmest, hvad jeg skulle have viden om. Derfor udarbejdede jeg en interviewguide med de spørgsmål, jeg ville komme omkring i interviewet. Interviewguiden skal være en spørgeguide, der skal sikre, at man kommer omkring de ønskede emner under et interview. Her kan man vælge at udarbejde en interviewguide, der henvender sig til enten et semistruktureret interview eller et struktureret interview. Først og fremmest skal det gøres klart, hvad interviewet skal indfange i forhold til problemformuleringen og hvorfor det lige præcis er det, der skal indfanges. Dernæst hvordan der skal gribes an (Ingemann et al., 2018: 177-178).

Interviewguiden skal som nævnt primært indfange den del af problemformuleringen, der omhandler

hvorfor pirattaxa-kørsel udføres. Jeg ønsker at høre deres fortællinger og erfaringer fra pirattaxa-branchen samt at blive klogere på fænomenet fra deres synspunkt. Derfor delte jeg min interviewguide op i de overordnede emner, jeg ønskede at komme omkring under interviewet. Hvert emne var suppleret med understøttende spørgsmål, så jeg sikrede mig at komme omkring emnet.

Interviewguiden var den samme til alle fire interviews. Men min viden blev bredere for hvert interview, hvorfor der alligevel kunne forekomme forskellige spørgsmål for hvert interview. Dermed fik jeg større indsigt i ligheder og forskelle fra informanterne.

Jeg valgte, at interviewformen skulle være semistruktureret, hvor der er en vis struktur og orden i temaerne og spørgsmålene, men med mulighed for afvigelse fra interviewguiden. Samtidig er der mulighed for at stille opfølgende og opklarende spørgsmål. Det skaber en åbenhed, hvor man er lydhør over for informantens viden. Dermed er der mindre fare for at overse perspektiver fra informanten (Ingemann et al., 2018: 173-174).

Da formålet med at afholde interviews er at opnå viden fra pirattaxa-chaufførerne er semistruktureret interview den mest oplagte form. Dermed får jeg mulighed for at høre deres fortællinger og spørge ind til andre områder, der måtte dukke op undervejs i interviewet.

2.2.2 Transskription

Med samtykke fra pirattaxa-chaufførerne, valgte jeg at optage interviewene på min telefon, så de efterfølgende kunne transskriberes. Samtidig gav det mig mulighed for at være mere tilstede i samtalen under interviewet og holde fokus på min interviewguide, da jeg ikke skulle fokusere på at skrive notater undervejs. Ulempen ved at lydoptage interviewet er dog, at informanten kan føle sig utryk og have fokus på optagelsen og derved holde viden og informationer inde. Det kan i værste fald have betydning for kvaliteten af undersøgelsen.

Ved transskription struktureres samtalerne i en form, der egner sig til nærmere analyse. Samtidig i transskriberingsprocessen sker begyndelsen på den analytiske fase, hvor der stiftes dybere bekendtskab med den viden, der er opnået gennem interviewet (Ingemann et al., 2018: 195-199).

Ved transskriberingen af interviewene valgte jeg at transskribere så ordret som muligt, men uden at transskribere detaljer som for eksempel gentagelser, latter og pauser i samtalen, da jeg havde fokus på meningsindholdet i interviewet. Her har jeg været opmærksom på, at ironi og stemninger kan blive overset i transskriptionen.

Efter udførelsen af transskriptionerne gennemlæste jeg materialet og kunne begynde at kode det. Kodningen hjalp med at opdele og klassificere materialet efter de emner, jeg ønskede at anvende i analysen. Her gav jeg de forskellige emner farver og indsatte noter, der skulle være med til at danne overblik over materialet samt gøre analysearbejdet lettere.

2.2.3 Udvælgelse og præsentation af informanter

Efter udarbejdelsen af interviewguiden stod det mere klart, hvem jeg skulle lave interviewaftale med for at få svar på mine spørgsmål. Derfor har jeg i dette speciale valgt at interviewe 4 pirattaxa-chauffører. Jeg opstillede nogle udvælgelseskriterier på forhånd, hvor jeg besluttede, at jeg ville tale med både mænd og kvinder. Samtidig ville jeg tale med både danskere og udlændinge samt var det også prioriteret, at de havde forskellige aldre. Grunden herfor var, at jeg ønskede forskellige nuancer på problemstillingen. Jeg var nysgerrig på, om der var en forskel mellem mænd og kvinder samt mellem danskere og udlændinge. Jeg fandt frem til interviewpersonerne ved at gennemgå mit excel-ark, hvor jeg inddelte navnene efter køn først og efterfølgende efter hvor mange opslag, de hver især havde postet. Jeg ønskede både at tale med nogle, der havde postet mange opslag (+ 20 opslag) og nogle, der havde postet et mindre antal opslag. Dermed ønskede jeg at opnå viden omkring årsagen til, at der blev postet henholdsvis mange og få opslag i Facebook-gruppen.

Pirattaxa-chaufførernes villighed og tilbøjelighed til at deltage i et interview var overraskende stor, da jeg kontaktede dem via Facebook, hvor aftalen omkring et interview blev til. Hver enkelt pirattaxa-chauffør fik lov til at bestemme mødestedet for interviewet. Jeg foreslog biblioteket som mødested, da der er afdelinger, hvor vi kunne sidde uforstyrret. Det var dog op til den enkelte, hvor de ønskede at mødes.

Herunder følger en kort præsentation af hver enkelt pirattaxa-chauffør. Alle navne er anonymiseret, men for at bevare overblikket i analysen, og da udvælgelsen af informanter havde krav om både udlændinge og danskere, er der valgt danske navne til danskerne og udenlandske navne til udlændingene.

Jens

Jens er 18 år og startede med at køre pirattaxa, da han var 16 år. Han har ikke selv kørekort, men har været passager i bilen, når hans ven har kørt den. Fra passagersædet har han haft kontakten til de medlemmer i Facebook-gruppen, der skulle køres. Jens har tilbudt kørsel i Facebook-gruppen 45 gange i alt. Når benzin er fratrukket fortjenesten, deler han pengene lige med kammeraten. Jens er i øjeblikket på uddannelseshjælp.

Jamil

Jamil er 20 år og startede med at køre pirattaxa for cirka et år siden. Dengang arbejdede han som vikar i et rengøringsfirma. Han kunne ikke få nok vikartimer i rengøringsfirmaet, og havde svært ved at finde et fuldtidsjob, så derfor startede han med at køre pirattaxa. I dag går Jamil på teknisk skole og modtager SU. Han har solgt sin bil og kører i dag kun pirattaxa, hvis han kan låne en kammerats bil. Jamil har tilbudt kørsel i Facebook-gruppen 17 gange i alt.

Burak

Burak er 32 år og har kørt pirattaxa i 3 år. Han startede med at køre pirattaxa, da han så det som nemme penge at tjene. Burak har kørt pirattaxa i 3 år og mener selv, at pengene er for gode til at sige nej til. Han er uddannet tømrer og har fast arbejde ved et entreprenørfirma. Derudover er han gift og har to små børn i henholdsvis børnehave og vuggestue. Burak har tilbudt kørsel i Facebook-gruppen 14 gange i alt.

Anne

Anne er 45 år og har kørt pirattaxa i 2 år. Anne er uddannet maler, men var arbejdsløs på det tidspunkt, hvor hun startede. Dengang startede hun med at køre, fordi hun følte sig hårdt presset på økonomien, da hun var på dagpenge. I dag har hun fast arbejde og kører ikke længere pirattaxa.

Anne er i et forhold og har en teenagedatter, der er over den kriminelle lavalder. Anne har tilbudt kørsel i Facebook-gruppen 21 gange i alt.

I forbindelse med udvælgelsen af informanter ønskede jeg at afholde et interview med politiet, da deres perspektiv på området samt fortællinger og oplevelser kunne understøtte specialet. Jeg tog derfor kontakt til en bekendt hos politiet, som gav mig en direkte kontaktoplysning på ham, som arbejder på området ved politiet. Jeg formulerede en mail, hvori jeg beskrev formålet med henvendelsen og spurgte, om der var mulighed for at stille spørgsmål. Samtidig tilbød jeg i mailen at udlevere al den kvantitative data, jeg havde udarbejdet på baggrund af Facebook-gruppen, da det kunne have interesse for politiet. Beklageligvis vendte betjenten aldrig tilbage på min mail.

2.2.4 Ethiske overvejelser

Allerede fra den første kontakt med pirattaxa-chaufførerne, blev de gjort opmærksomme på formålet for min henvendelse. Jeg gjorde det klart, at jeg henvendte mig til dem med det formål at indhente viden omkring pirattaxa-fænomenet og deres erfaringer på området. Efter de havde givet udtryk for, at de gerne ville deltage i et interview, krævede jeg en underskrift på en samtykkeerklæring før interviewet kunne påbegyndes. Samtykkeerklæringen skulle både sikre deres og mine rettigheder og underskrives af begge parter. Erklæringen var på forhånd udarbejdet af Aalborg Universitet, og indeholdte tilladelse til, at jeg kunne lydoptage interviewet med det formål at transskribere til en senere analyse i anonymiseret form. Samtidig sikres deres rettigheder, da materialet bliver opbevaret sikkert og fortroligt, samt at det bliver slettet senest 30. juni 2019. Også de medvirkende fik en samtykkeerklæring med underskrift udleveret. Omdrejningspunktet for selve interviewet var den kriminelle handling hver enkelt havde begået ved at udføre pirattaxa-kørsel. En handling der ville kunne få konsekvenser for den enkelte, hvis ikke anonymisering fandt sted. Derfor blev pirattaxa-chaufførerne inden interviewets start gjort opmærksomme på, at navne og andet der ville kunne identificere den enkelte, ville blive anonymiseret. Anonymiseringen

var også et krav fra deltagerne for at medvirke. Deltagerne blev tilbudt at gennemlæse transskriberingen af deres eget interview, men alle afslog.

2.2.5 Reliabilitet og validitet

Før analysearbejdet påbegyndes er det nødvendigt at få afklaret, om de indsamlede data har en tilstrækkelig kvalitet til, at det er forsvarligt at anvende dem til analyseformål (Kristensen & Hussain, 2016: 201).

Reliabilitet referer til om dataene er fri for tilfældige målefejl og forskellige fortolkningsmuligheder mens validitet refererer til om man faktisk måler det, men ønsker at måle (Kristensen & Hussain, 2016: 223-224).

I forhold til den indsamlede kvantitative data vurderes reliabiliteten at være høj, da der er udført en totaltælling af Facebook-gruppen. Fortolkning af indholdet af opslagene er ensartet, da jeg alene har udarbejdet totaltællingen. Samtidig har min viden på området været afgørende, da opslag hvor det eneste indhold var "kørsel", nemt kan misforstås. Nogle kan tolke det som om, at vedkommende tilbyder kørsel, men min viden på området gør, at jeg ved, at personen søger kørsel. Hvis en anden havde udført totaltællingen, kunne dette have været tolket omvendt, og dermed ville reliabiliteten være lavere.

I forhold til de kvalitative data skal der tages højde for, at interviewene er informanternes egne fortællinger. Her afhænger indholdet af tidspunktet og konteksten, og derfor kan fortællingerne variere i nogen grad ved et eventuelt senere afholdt interview af en anden undersøger. Da der er indsamlet interview fra 4 pirattaxa-chauffører, er datagrundlaget relativt lille og mætningspunktet er ikke nået. Derfor skal der tages højde for repræsentativiteten, da resultaterne ikke kan generaliseres for de øvrige pirattaxa-chauffører. De kan dog pege i retningen af nogle tendenser inden for pirattaxa-fænomenet.

I forhold til validiteten af de kvantitative data er det vigtigt at være opmærksom på, at der kan være mange mørketal på området. Personerne i Facebook-gruppen kan skrive beskeder internt, hvorfor de ikke vil blive en del af totaltællingen.

I forhold til de kvalitative data er det under indsamlingen forsøgt at højne validiteten mest muligt ved overvejelser om interviewform og stedet for gennemførelsen af interviewet. Nogle informanter kan være nervøse ved viden om, at alt hvad de siger vil blive optaget og transskriberet, hvorfor styrken og rigtigheden kan være nuanceret.

Som nævnt under afsnit 2.1 under kolonne F, havde det været ønskværdigt at kunne inkludere tidspunkter på døgnnet for opslagene, da det ville kunne have givet svar på, hvornår på dagen opslagene er slået op. Men det er vurderet, at der er for få af opslagene, der har et tidspunkt noteret, til at det ville kunne sige noget generelt.

3.0 Teori

I dette kapitel vil jeg redegøre for teori inden for rettens virkning, straffens virkning samt teori om stigma og afvigelse. Den valgte teori i dette afsnit er ikke udtømmende, da der i analysen vil være anvendt andre empiriske undersøgelser og begreber, der ikke er nævnt i kapitlet her.

3.1 Retten og straffen

I dette afsnit vil jeg præsentere nogle af de begreber og teorier indenfor retssociologien, der omhandler rettens virkning og nogle af de begreber og teorier inden for kriminologien, der omhandler straffens virkning. Disse begreber og teorier vil i analysen blive anvendt i forhold til den nye taxilov.

3.1.1 Retssociologien

Siden Uber trådte ind på det danske marked, har der været meget medieomtale om blandt andet deres konkurrerende forretningsmetode. På baggrund af Uber vedtog regeringen en ny lovgivning, som skulle holde Uber ude af markedet og samtidig undgå pirattaxa-kørsler. Derfor vil jeg i dette afsnit præsentere begreberne om genetisk retssociologi og operationel retssociologi. Begreberne vil senere blive anvendt i analysen i forhold til etableringen af den nye taxilov og virkningerne af den på baggrund af den indsamlede empiri.

Indenfor retssociologien har man i mange år undersøgt og studeret retten og dens virkning. Samtidig søger retssociologien gennem empirisk og systematisk forskning at bestemme de faktorer, der fører til, at vi har det retssystem, vi har (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014: 235)

Den genetiske retssociologi er læren om årsagen til retten samt hvilke faktorer, der fører til opretholdelsen af gamle regler eller fremkomsten af nye. Man kan skelne mellem direkte og indirekte årsager til fremkomsten af en retsregel og om påvirkningsfaktoren er manifest eller latent. En direkte årsag kan være folketingsmedlemmernes stemmeafgivelse, mens en indirekte årsag kan være pres fra organisationer eller vælgere. Man skelner også mellem, om man opstiller en énfaktor-forklaring eller en forklaring hvor flere faktorer inddrages og vægtes. Ved énfaktor-forklaring vil man dog reelt forstå, at én faktor er den mest afgørende blandt flere (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014: 237). De faktorer der fører til bevarelsen af gamle regler eller oprettelse af nye regler kan være af politisk, social, økonomisk eller ideologisk art (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014: 49).

Udover den genetiske retssociologi er der også den operationelle retssociologi som jeg vil anvende i analysen. Den operationelle retssociologi søger at undersøge hvilke virkninger, retten har i samfundet. Den søger at bestemme, hvilke faktorer, der enten hver for sig eller i forskellige kombinationer bestemmer

rettens virkning eller manglende virkning (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014, 49-50).

Dalberg-Larsen & Kristiansen (2014) inddeler de faktorer, der kan have betydning for de operationelle processer i 8 grupper. Jeg vil her komme ind på de grupper, der er mest relevant i forhold til specialet:

1. Først og fremmest mener Dalberg-Larsen, at man skal kigge nærmere på lovens formål og intentioner for at kunne nå frem til, hvordan dens virkninger ses. Her ser man på, om loven har til formål at ændre retstilstanden eller om dens budskab strider imod samfundets almindelige normer.
Når man ser på formålet med loven, spiller blandt andet lovens detaljer ind og om målformuleringen er klar og tydelig.
2. Myndighederne har en afgørende rolle der kan have indflydelse på de operationelle processer. Deres rolle kan være både afskrækkende, kontrollerende, vejledende eller konfliktløsende. I myndighedernes rolle kan man skelne mellem, om de går ind for og accepterer intentionen med reglerne, eller om de demonstrerer modvilje enten aktivt eller passivt.
3. Borgernes ses som den vigtigste aktørgruppe, når det kommer til den operationelle proces. Hvis deres holdning er positiv, har en positiv holdning til loven, har den lettere ved at slå igennem. Holdningerne hænger oftest sammen med borgernes økonomiske interesser på området.
4. De politiske styrkeforhold er også med til at bestemme virkningerne af en lov. Her drejer det sig primært om tilførsel af ressourcer, især de økonomiske (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014: 266-268).

Loven kan dog også have virkninger, der ligger ud over den, som de selv angiver at sigte mod i lovgivningen. Politikkerne kan for eksempel have nogle andre bevidste eller ubevidste interesser i at lave loven om, end dem, der er angivet i selve loven. Politikkerne kan ønske at opnå en ideologisk funktion af lovgivningen, hvor de ideologiske virkninger kan opdeles i 3: 1) at befolkningen skal narres til at tro, at staten meget aktivt ønsker at ændre noget. 2) at staten ønsker at signalere, at de faktisk gennemfører det, den har lovet til gavn for befolkningen. 3) opnå at befolkningen får mistillid til autoriteterne, så der fremkaldes en modvilje, der kan føre til mere håndgribelige reaktioner (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014: 271-272).

3.1.2 Kriminologien

Hvor retssociologien beskæftiger sig med rettens virkning, beskæftiger kriminologien sig med straffens virkning. Med den nye lovgivning blev straffen for at udføre pirattaxa-kørsel sat op fra en bøde på 4000 kroner til en bøde på 35.000 kroner. Jeg vil her præsentere teori, der omhandler straffens virkning.

De første egentlige teorier indenfor kriminologien blev fremsat i sidste halvdel af 1700-tallet og blev til det, vi i dag kalder "den klassiske skole" (Jacobsen & Sørensen, 2013: 15). Disse teorier gjorde det op med den

måde, man straffede forbrydelser på i den "førklassiske" tid, hvor opfattelser og forestillinger om kriminalitet hvilede på teologiske og religiøse opfattelser, hvor kriminelle blev betragtet som besatte af djæveln eller onde ånder (Jacobsen & Sørensen, 2013: 128).

Beccaria (1819) var en af grundlæggerne af den klassiske skole. Han mener, at hvis straffen skal være effektiv, skal den opfylde visse betingelser. Des hurtigere straffen falder for en begået kriminel handling, des mere retfærdig og nyttig vil den være. Når tidsintervallet mellem forbrydelsen sker og straffen falder, jo stærkere og mere effektiv vil den være. Beccaria (1819) mener, at det vil være mere retfærdigt, da det sparer den kriminelle for unødige pine af usikkerhed at vente (Beccaria, 1819: 74). Derudover vil sikkerheden om at modtage en mild straf gøre større indtryk, end frygten for en strengere straf (Beccaria, 1819: 74 + 93).

Christie (2013) redegør i sin teori om de pønale værdiers konstans for, at straffen skal ses i forhold til de samfundsmæssige anerkendte værdier. Det vil sige, at når straffen for en lovovertrædelse skal fastsættes, så skal den både have en stor pønalt værdi for modtageren, men samtidig skal der være ligevægt mellem kriminalitetens art og straffens størrelse, før straffen opfattes som legitim af samfundet (Christie, 2013: 239-240).

Netop den pønale værdi er der i 2006 og senere i 2009-2010 lavet undersøgelser om, hvor et udvalg af danskere i et forsøg skulle dømme sandfærdige sager. Her fik de oplyst karakteren af og indholdet i de strafmuligheder, der er i det danske retssystem, og på baggrund skulle de vurdere, hvad de mente var en retfærdig straf i de enkelte sager. Resultaterne af forsøget viste, at danskerne undervurderede graden af strengheden i de straffe, der faktisk udmåles ved domstolene. Dermed er de faktiske straffe strengere end befolkningen tror (Balvig, 2010: 22-23).

3.2 Stigma og afvigelse

Goffmans (2009: 22) teori undersøger den sociale interaktion, der finder sted mellem stigmatiserede og dem, der stigmatiserer. Stigmatisering involverer en uddifferentiering og kategorisering af personer med enten adfærdsformer eller bestemte træk. Der knytter bestemte stereotype forståelser af medlemmernes egenskaber og personlige karakteristika til de uddifferentierede grupper. Her sker en diskrimination, som ofte utilsigtet, medfølger statustab for de stigmatiserede, og de ekskluderes fra en række udfoldelsesmuligheder samt mister den almindelige respekt. I stigmatiseringsprocessen spiller fordomme en afgørende rolle, da stigmatiseringen ikke nødvendigvis bygger på et nuanceret kendskab til de pågældende personer, men på en form for samlede oplevelser af negative opfattelser der bunder i konstaterede forskelle eller afvigelser.

Goffman (2009: 20-22) skelner mellem 3 former for stigmatisering: den kropslige vederstyggelighed, som udgør de fysiske deformiteter eller misdannelser, de karaktermæssige fejl der ytre sig som mangel på vilje

eller overdrevne lidenskaber, uhæderlighed eller lignende og den tribale eller slægtsbetingede stigma, som kan være race eller religion.

Når en person i gruppen ikke overholder et sæt sociale normer om opførsel og personlige egenskaber, der er opstillet af gruppen, ses denne som en afviger (Goffman, 2009: 181)

Becker (2013: 178) siger om afvigere, at det ikke er noget man er, men noget man bliver gjort til gennem de sociale stemplingsprocesser. Det er altså ikke et biologisk eller psykologisk træk ved den enkelte, der gør denne til en afviger, men afvigelsen fra de regler og reaktioner, der er opstillet af en gruppe.

En konsekvens af stemplingen kan være, at hvor samfundet anvender stemplet til at udgrænse og definere afvigeren, så anvender den stemplede person dette til at retfærdiggøre sine handlinger, og den selvopfyldende profetis proces er nu sat i gang.

4.0 Analyse

I dette kapitel vil jeg besvare problemformuleringen, hvor jeg vil analysere den indsamlede empiri og inkludere teori og empiriske studier. Jeg vil inddrage den præsenterede teori i 3 samt inddrage andre relevante begreber og anden relevant empiri.

4.1 Omfanget af pirattaxa

I dette afsnit vil jeg analysere den del af problemformuleringen, der omhandler omfanget af pirattaxakørsel i en udvalgt mellem stor dansk by.

Først vil jeg redegøre for opslagene i år 2017 og derefter år 2018.

I alt har 1191 ud af gruppens 2843 medlemmer postet et opslag i gruppen. Medlemmerne har postet mellem 1 og 118 opslag hver.

4.1.1 Omfanget af pirattaxa i tal

2017

Fra d. 18. oktober 2017 frem til og med d. 31. december 2017 blev der slået 1494 opslag op i facebookgruppen i alt. 719 af disse opslag er slået op af mænd, mens 738 af opslagene er slået op af kvinder. 27 af opslagene kunne ikke identificeres ved køn, da navnene på opslagene kan være både hankøn og hunkøn samt profilerne er uden billede, selvom det er et krav at have et vellignende profilbillede for at være medlem af Facebook-gruppen.

118 af opslagene er postet af personer, der tilbyder kørsel. 1348 af opslagene er postet af personer, der søger kørsel. De resterende 27 er personer, der ønsker at få bragt blandt andet alkohol, cigaretter eller mad ud.

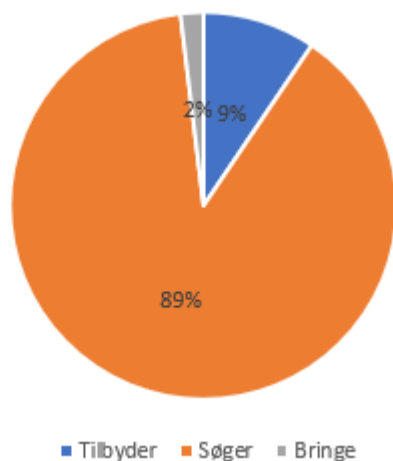
2018

Fra 1. januar 2018 til og med 31. december 2018 blev der postet 5772 opslag i gruppen. 2869 af disse opslag blev postet af mænd, 2875 af disse blev postet af kvinder mens 28 ligeledes ikke kunne identificeres ved køn.

569 af opslagene er postet af personer, der tilbyder kørsel. 5091 af opslagene er postet af personer, der søger kørsel, mens de resterende 112 opslag ligeledes er postet af personer, der ønsker at få bragt mad, cigaretter eller alkohol ud.

Opslag der omhandler udbringning af diverse ting vil i resten af analysen være udeladt, da det ikke anses for at være relevant i forhold til problemformuleringen.

Hvis man ser på det samlede antal opslag i gruppen for de 15 måneder, fordeler det sig således:

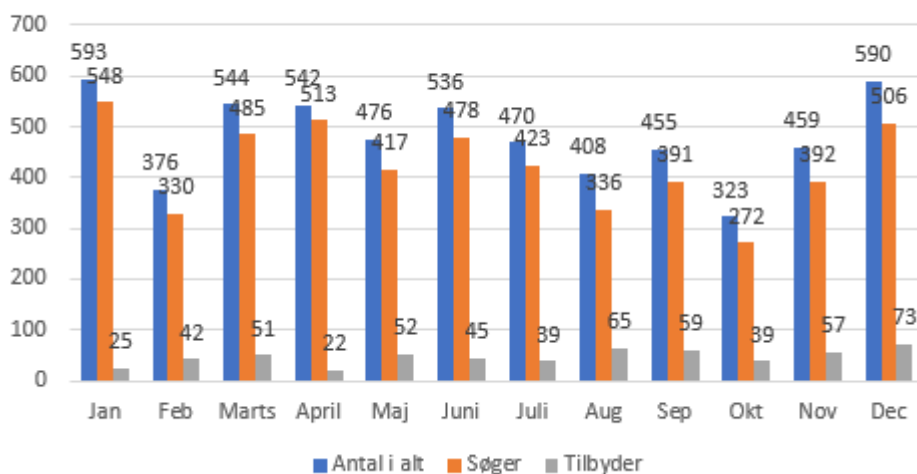


Figur 2

På figur 2 ses det, at 89 procent af de samlede 7263 opslag i gruppen er postet af personer, der søger kørsel. Det svarer til 6437 af alle opslag. Mens 9 procent af det samlede antal opslag er postet af pirattaxachauffører, der tilbyder kørsel.

For at få et overblik over aktiviteten i Facebook-gruppen for et helt år, er det på figur 3 delt ud for hver måned på henholdsvis antal opslag i alt, antal der søger kørsel samt antal der tilbyder kørsel:

Oversigt over opslag pr. måned

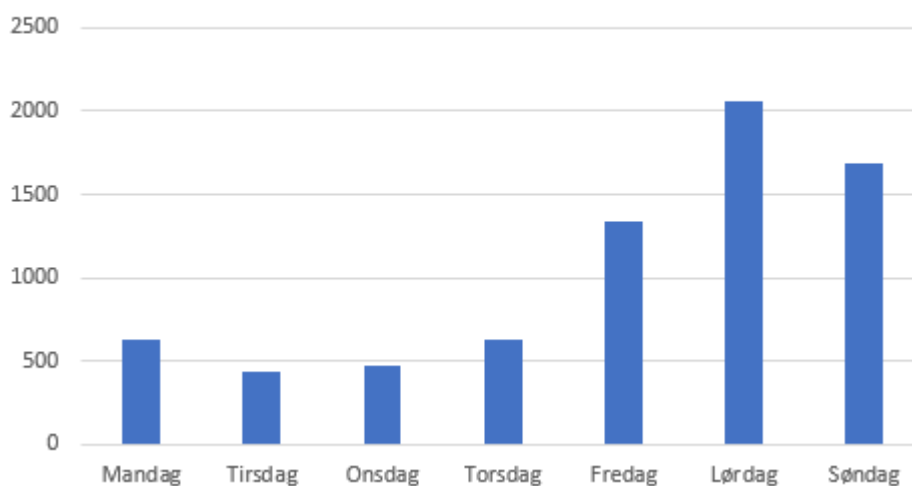


Figur 3

På figur 3 ses det, at der i januar og december måned har været flest opslag i år 2018 med henholdsvis 593 og 590 opslag. I januar og april måned er der flest, opslag, hvor personer tilbyder kørsel. Der er henholdsvis 548 og 513 opslag om efterspørgsel af kørsel. Januar og april er også de måneder, hvor færrest tilbyder kørsel. Her er der henholdsvis 25 og 22 opslag vedrørende tilbud om kørsel.

Når man ser på hvilke ugedage, opslagene er postet på, ser det således ud:

Opslag fordelt på ugedag



Figur 4

På figur 4 ses det, at der på fredage, lørdage og søndage er markant flere opslag i gruppen set i forhold til ugens andre dage. Det ses tydeligt på opslagernes tekster, at gruppens medlemmer søger kørsel til og fra byen på disse dage. Ved et kig på diagrammet skal der tages højde for, at en dag gælder døgnets 24 timer.

Det betyder, at grunden til at der er 1690 opslag på søndage, kan skyldes, at medlemmer af gruppen ønsker kørsel hjem fra byen natten mellem lørdag og søndag.

4.2 Lovændring

I februar 2017 indgik et bredt politisk flertal bestående af Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, SF og Socialdemokratiet en aftale om en ny taxilov med vedtagelse d. 1. januar 2018. På baggrund af 1. behandling af lovforslaget er det klart, at en af hovedårsagerne til den nye lovgivning var Ubers indtræden på det danske marked. Mette Reissmann fra Socialdemokratiet udtalte blandt andet følgende:

"Debatten om taxiloven, og det er ikke nogen hemmelig, har været meget præget af Uber"⁹

Uber var stærkt konkurrencedygtige på det danske marked med en app, hvor kunderne nemt og hurtigt kunne bestille et lift. På appen kunne kunden tilmed følge bilen og se, hvor langt den var og hvornår den holdte foran hoveddøren. Modsat det etablerede taxaselskab, hvor taxameteret tæller allerede mens taxaen venter på kunden i indkørslen, venter Uber-chaufføren gerne på, at kunden får sine sko på uden merpris. Prisen var billigere for en køretur med Uber i forhold til en taxa, og kunden vidste præcis hvad turen ville koste allerede før denne satte sig ind i bilen (Hedebrandt, 2015). Men Uber en stor trussel mod den danske velfærdsstat, der sikre danskerne ret til for eksempel lægehjælp, kontanthjælp og uddannelser. 99 procent af alle Ubers chauffører havde ikke indberettet indtægten fra Uber-kørslerne korrekt eller slet ikke til SKAT i indkomstårene 2014-2015¹⁰. Det kan have konsekvenser for det skatteprovenu, der skal sikre velfærdsydelse.

Uber-kørsel blev erklæret ulovlig ved en domsfældelse i Østre Landsret d. 18. november 2016, hvor landsretten stadfæstede Københavns Byrets dom, da to Uber-chauffører blev dømt for at køre ulovlig taxakørsel, da der ikke var nogen nærmere tilknytning til den passageren udover anvendelsen af Ubers app, og at betalingen for kørslen lå udover udgifter til bilen i form af benzin. Her anså landsretten at på baggrund af omstændigheder, må kørslen anses for personmæssig befordring. Derfor kunne Uber-chaufførerne idømmes en bøde for ikke at have tilladelser til udførelse af personmæssig befordring, da bilen der blev anvendt til kørslen, ikke var registreret til taxakørsel. Derudover havde Uber-chaufføren ikke erhvervet kørekort til erhvervmæssig befordring. De to Uber-chauffører blev idømt til at betale en bøde på hver 6000 kroner¹¹.

⁹ Mette Reissmann (S), L 24 Forslag til taxilov 1. behandling Fremsættelse 04.10.2017
<https://www.ft.dk/samling/20171/lovforslag/L24/BEH1-10/forhandling.htm>

¹⁰ Rapport vedrørende kontrol af Uber-chauffører, indkomstårene 2014-2015, opdateret januar 2018:
<https://www.ft.dk/samling/20171/almdel/sau/spm/345/svar/1480213/1879198.pdf>

¹¹ Domsfældelse i sag om Uberkørsel, 18. november 2016:

Mediernes omtale omkring Uber og landsrettens dom gjorde politikkerne opmærksomme på mangler i lovgivningen. Politikkerne var ikke modstandere af den nye teknologi, der lå bag Ubers forretning. Men de ønskede at det sikres, at der betales SKAT af indtægten samt lige vilkår på området for de etablerede taxaselskaber. Og man ønskede nu at åbne op for konkurrencen på området, der skal komme kunderne til gode. Man ønskede at øge konkurrencen ved blandt andet gradvist at fjerne antalsbegrænsningen på antallet af licenser og at ophæve forbuddet mod at køre uden for kommunens grænser¹².

For at sikre lige vilkår i branchen og at der betales SKAT af kørslen, skal al kørsel ske gennem et kørselskontor, der skal have større ansvar for skattebetalingerne. For at understøtte dette blev kravet om taxametre og sædefølere indført¹³.

Ifølge regeringens aftaletekst, har kravene om sædefølere og taxametre i den nye lovgivning til formål at sikre seriøse aktører og ordnede forhold i branchen¹⁴.

For socialdemokratiet og Mette Reissmann (S) har det været afgørende, at der kunne åbnes mere op for konkurrencen på markedet ved ikke længere at have begrænsninger på antallet af taxalicenser efter år 2020. Og som før nævnt blev straffen for overtrædelse af lovgivningen en forhøjelse af bøden fra 4000 kroner til 35.000 kroner. Om begrundelsen herfor siger Mette Reissmann (S):

*"For at sikre, at den nye taxilov efterleves, hæver vi også med lovforslaget bødeniveauet, sådan at spændet bliver fra 5.000 kr. for mindre forseelser til 35.000 kr. for alvorlige forseelser. Det er vurderingen, at det vil have en præventiv effekt i forhold til at sikre, at loven overholdes"*¹⁵

Ifølge Mette Reissmann (S) er formålet med bødeforhøjelsen altså, at retten skal have en præventiv effekt, der skal forebygge muligheden for at selskaber som Uber kan gøre forretning og at ingen skal fristes til at udføre ulovlige taxakørsler som pirattaxa.

I forhold til den genetiske retssociologi, der ser på de årsager, der ligger bag nye eller revideret lovgivninger, er påvirkningsfaktoren i dette tilfælde manifest, da lovgivningen er påvirket af Ubers indtræden på det danske marked. Politikkerne erkendte, at der var behov for en ny lovgivning, der skulle sikre lige vilkår i branchen, konkurrencebæredygtighed og skatteindtægter.

<https://www.domstol.dk/oestrelandsret/nyheder/domsresumeer/Pages/Domf%C3%A6ldelseisagomUberk%C3%B8rse.aspx>

¹² Ole Birk Olesen (Transport-, bygnings- og boligminister) L 24 Forslag til taxilov 1. behandling Fremsættelse 04.10.2017 <https://www.ft.dk/samling/20171/lovforslag/L24/BEH1-10/forhandling.htm>

¹³ Mette Reissmann (S), L 24 Forslag til taxilov 1. behandling Fremsættelse 04.10.2017 <https://www.ft.dk/samling/20171/lovforslag/L24/BEH1-10/forhandling.htm>

¹⁴ Regeringens aftaletekst vedr. taxiloven 2017, jf. <https://www.regeringen.dk/media/2910/aftaletekst-taxiaftale.pdf>

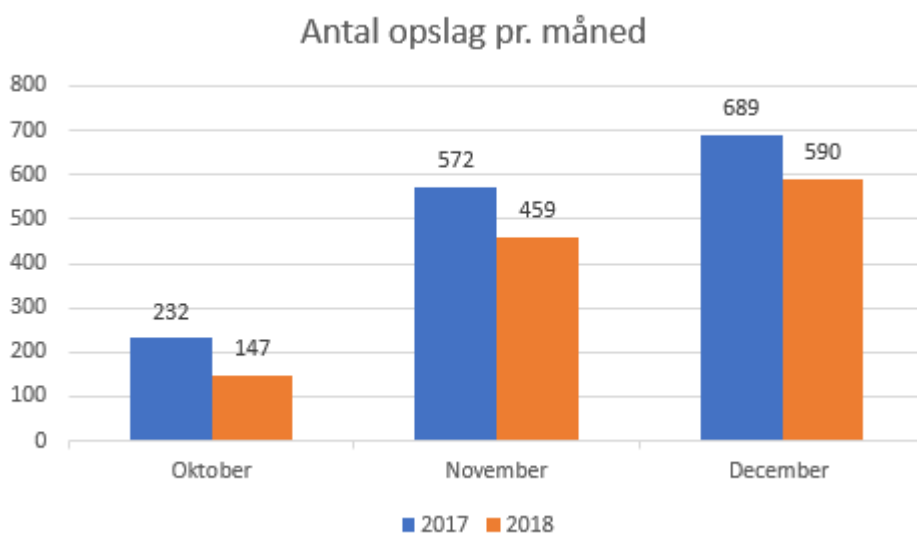
¹⁵ Mette Reissmann (S), L 24 Forslag til taxilov 1. behandling Fremsættelse 04.10.2017 <https://www.ft.dk/samling/20171/lovforslag/L24/BEH1-10/forhandling.htm>

4.2.1 Lovændringens virkninger

Den operationelle rettsociologi er den, der undersøger virkningerne af retten i samfundet samt hvilke faktorer, der fører til virkningen. Her vil jeg se på de faktorer, som Dalberg-Larsen & Kristiansen (2014) mener kan have betydning for den operationelle proces i forhold til den nye taxilov.

Før jeg går til de faktorer, der spiller ind i den operationelle proces i forhold til, om loven virker, så vil jeg her først præsentere den indsamlede empiri, der er relevant for at se på i forhold til, om den nye taxilov har haft den ønskede effekt.

For at kunne analysere, om der er sket en forskel på antallet af pirattaxa-kørsler før og efter lovgivningen, har jeg indsamlet data fra d. 18. oktober 2017, hvor Facebook-gruppen blev oprettet, frem til og med d. 31. december 2017. Ligeledes har jeg indsamlet data fra d. 18. oktober 2018 til og med d. 31. december 2018. Dermed er der målt præcist samme antal dage og måneder for at give et så nøjagtigt resultat som muligt.

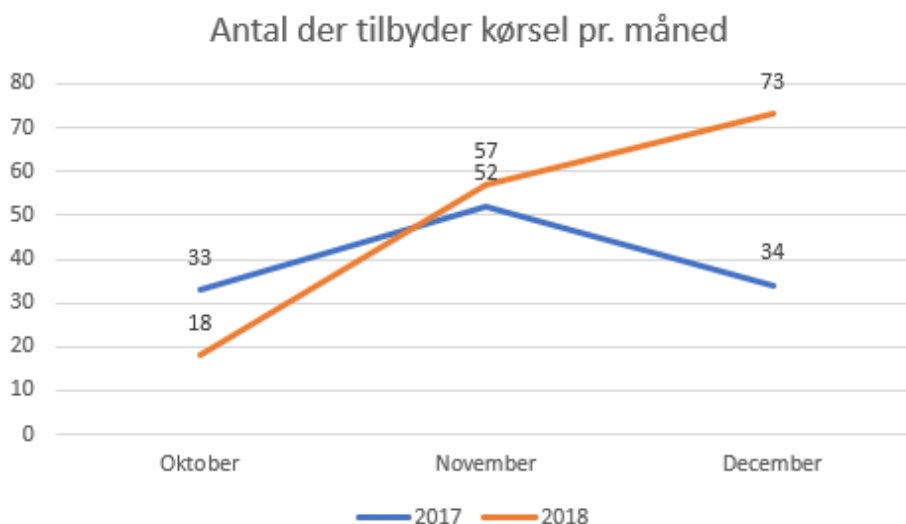


Figur 5

På figur 5 ses det, at antallet af opslag i Facebook-gruppen er højere i 2017 i forhold til 2018. Dataene i oktober er indhentet fra d. 18. i både år 2017 og 2018, hvorfor der ikke er opslag med for en hel kalendermåned. Derfor er antallet også markant mindre i oktober i forhold til november og december. Årsagen til, at der i december måned er flere opslag set i forhold til november kan skyldes, at der i december er 5 weekender, mens der kun er 4 i november. Og ser man på antallet af opslag fordelt på ugedage jf. figur 4, kan netop denne ekstra weekend kan være forklaringen på, at der er flere opslag i Facebook-gruppen i december måned.

I alle tre måneder er der flest opslag i år 2017 og et fald på mellem 16,8 procent og 46,6 procent i år 2018.

For at kunne se, om lovgivningen har en effekt, kan det være relevant at adskille opslagene i form af, om Facebook-brugerne tilbyder eller efterspørger kørsel. Og da det udelukkende er chaufføren af en pirattaxa, der begår den kriminelle handling, viser den følgende figur antallet af opslag, hvor Facebook-brugeren tilbyder kørsel:



Figur 6

På figur 6 ses antallet af opslag, hvor personer tilbyder at køre passagerer ulovligt. I oktober måned er der i 2018 færre personer, der tilbyder kørsel i forhold til oktober måned 2017. Tallene faldt således her fra 33 tilbud om kørsel i november 2017 til 18 tilbud i november 2018. Men i november og december er der omvendt flere, der tilbyder kørsel i år 2018 set i forhold til år 2017. I december måned er der en stigning på hele 53 procent fra 34 tilbud om kørsel i 2017 til 73 tilbud om kørsel i 2018.

Tallene viser altså, at der i november og særligt december er sket en stigning, og at den nye lovgivning ikke har haft den ønskede effekt af den nye taxilov snarere tværtimod.

For de pirattaxa-chauffører, jeg har talt med, har den forhøjede bødetakst ikke haft nogen betydning for dem. Ingen af de 4 har taget andre eller nye forholdsregler efter den nye lovgivning. Da snakken falder på den nye forhøjede bødetakst med Jens, og jeg konstaterede, at bøden var steget en del, svarede han:

"Ja for helved. Men man kan sige, at for nogen af os der har det tjent sig ind mange gange igen" (Bilag 3).

Beslutningen om at udføre sort arbejde afvejes mellem den forventede gevinst og de omkostninger, der er ved sort arbejde, altså risikoen for at blive idømt en bøde for det ulovlige arbejde (Andersen et al, 2017: 26).

Her har Jens vurderet, at indtjeningen er så stor, at en bøde ikke afskrækker ham. Det kan også hænge

sammen med, at pirattaxa-chaufførerne ikke oplever, at politiet har meget opmærksomhed på pirattaxa-kørsler.

Alle mandlige pirattaxa-chauffører, der er interviewet til dette speciale, har oplevet at være blevet stoppet af politiet under deres pirattaxa-kørsel med en passager på passagersædet. Da jeg blandt andet spørger Burak, om han er blevet stoppet af politiet mens han har kørt pirattaxa-kørsel, svarer han:

Burak: *"Ja masser af gange. Men det har bare været principtjek med lige at tjekke om man har fået alkohol og sådan nogle ting. Og få set kørekortet. Men ellers ikke noget".*

BBR: *"Også mens du havde passagerer med i bilen?"*

Burak: *"Ja, men jeg har altid sørget for, du ved. Når de har sat sig ind jeg har sagt vi kender ikke hinanden. Stopper politiet os vi siger vi kender ikke hinanden. Jeg samlede jer op. Jeg kom kørende og samlede jer op, vi kender ikke hinanden. Vi kan ikke stå og lyve overfor dem, for de finder ud af det"*

BBR: *"Og det har de aldrig stillet spørgsmålstegn ved så?"*

Burak: *"Næj. Selvfølgelig har de stået sådan du ved. Men de skal jo bevise det, så de har ikke gjort mere ved det." (Bilag 5).*

Citatet viser et eksempel på en situation, hvor politiet stopper Burak og hvor han fortæller politiet, at han ikke kender passagererne, men bare har samlet dem op tilfældigt. Her kan tilfældet synes mistænkeligt, men alligevel vælger politiet kun at udføre et rutinemæssigt tjek af chaufføren.

Ifølge Dalberg-Larsen og Kristiansen (2014) har myndighederne en afgørende rolle i forhold til indflydelsen på rettens virkning. Politibetjentene kan kategoriseres som markarbejdere, hvor den enkelte politibetjents adfærd reelt er med til at bestemme virkningerne af en politisk beslutning. Her kan antallet af sager være med til at bestemme politiets rolle samt handlemåde, hvor der kan være en tildens til at vælge mere rutineprægede opgaver på bekostning af mere komplicerede og tidskrævende opgaver (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014: 217-218).

I situationen her har politiet valgt en rutinepræget opgave fremfor en mere kompliceret og tidskrævende rolle. Det kan skyldes, at det kan være vanskeligt og tidskrævende at efterforske forholdet mellem passager og chauffør. Herved har politiets adfærd været med til at bestemme virkningen af den nye lovgivning i, hvor virkningen altså ikke havde en effekt eller konsekvens for pirattaxa-chaufføren.

En anden årsag til at politiet har valgt den rutineprægede opgave i denne situation, og som også er en af de faktorer, der kan have betydning for den operationelle proces, kan være det politiske styrkeforhold. Hvis

ikke der er afsat ekstra midler i finansloven i forbindelse med den nye lovgivning, så skal denne slags opgaver dækkes ind sammen med alle politiets andre opgaver (Dalberg-Larsen & Kristiansen, 2014: 268). Der er ikke noget der tyder på, at der er afsat ekstra midler til at bekæmpe pirattaxa-industrien.

3 ud af de 4 af pirattaxa-chaufførerne, jeg snakkede med, har kørt pirattaxa i mellem 2 og 3 år. De fortæller at omtalen i medierne har betydet, at der er flere om buddet nu. De oplever, at de ikke længere kan tjene det samme på en weekend, som de kunne, da de startede. Da jeg for eksempel spørger Jens ind til, hvor mange ture han kørte på en aften, svarede han:

"Det er meget forskelligt. Det kan være alt fra 10 ture til 30 ture. Men til sidst, der kunne vi ikke køre så mange mere. Altså, det var bare lidt som om, at der er flere, der kører hver nat nu. Dengang jeg startede, der kørte vi jo bare hele tiden. Det var pisse hyggeligt" (Bilag 3).

Ifølge Jens' citat, er der flere pirattaxa-chauffører nu, end der var da han startede. Markedet har ændret sig for pirattaxa-chaufførerne. Dermed kan en årsag til, at der jf. figur 6 er sket en stigning i antallet af tilbud om kørsler være, at der i dag er flere, der er ude at køre.

Citatet fra Jens bekræfter stigningen af kriminaliteten på figur 6. En årsag til at kriminaliteten på området er steget kan ifølge Andenæs (1996) være, at en ineffektiv håndhævelse af loven: *".. en rask og effektiv håndhevelse synes å være af avgjørende betydning, og omvendt at en ineffektiv håndhevelse fører til økt kriminalitet"* (Andenæs, 1996: 302). Han mener, at det er risikoen for at blive taget for den kriminelle handling, der er af afgørende betydning for ens tilbøjelighed til at begå kriminalitet.

Foruden eksemplet hvor Burak bliver stoppet af politiet, der udførte det rutinemæssige tjek, uden at spørge ind til forholdet mellem chauffør og passager, er der noget der tyder på, at politiet ikke har interesse i at efterforske fænomenet omkring pirattaxa-kørsel. Politiet spurgte i mødet med Burak ikke nærmere ind til forholdet mellem ham og passageren, selvom det kunne virke mistænkeligt. Også Jamil er blevet stoppet af politiet og sagde under interviewet:

Jamil: *"hver gang jeg bliver stoppet, jeg.. men jeg siger, det er bare mine venner og sådan."*

BBR: *"Har politiet ikke gjort mere ved det?"*

Jamil: *"Nej, overhovedet ikke."* (Bilag 4).

Straftruslen i disse eksempler virker ikke for pirattaxa-chaufførerne. De oplever ikke, at politiet håndhæver loven. Gibbs og Tittle (1996) har sammenlignet forekomsten af drab i forskellige amerikanske delstater. I undersøgelsen ønskede de at belyse, om der var forskel i drabsfrekvensen i forhold til strengere straffe eller

sandsynligheden for at blive straffet. De fandt i deres undersøgelser frem til, at sandsynligheden for at blive straffet har en større betydning end strengere straffe, og at jo større sandsynligheden er for at blive straffet, jo lavere er kriminaliteten (Gibbs & Tittle, 1996: 305).

Mette Reismann (S) mente, at den forhøjede bødetakst ville virke præventivt. Men i tilfældet her lader det ikke til, at politiet bruger ressourcer på at efterforske forholdene mellem pirattaxa-chaufførerne og passagerne. Og dermed vil den forhøjede bødetakst for pirattaxa-kørsel ikke virke præventivt, som ellers var hensigten. I stedet skal der ifølge Gibbs & Tittle (1996) og Andenæs (1996) være mere håndhævelse af loven samt større sandsynlighed for at blive straffet til, før loven vil have en effekt.

Beslutningen om at arbejde sort afgøres for den enkelte ved en afvejning mellem den forventede gevinst og de omkostninger, der er ved sort arbejde. Altså her risikoen for at blive idømt en bøde for det ulovlige arbejde (Andersen et al, 2017: 26). På samme måde mener Andenæs (1996), at når mennesker har tanker om at begå kriminalitet, så bliver gevinsten af kriminaliteten vejet op imod, hvad man kan tabe. Men også den kriminelles moral er på spil, når denne skal begå en kriminel handling. Moralen er det, der afholder de fleste fra at modstå kriminaliteten. Den moralske opfattelse kan opretholdes og styrkes gennem straftruslen (Andenæs, 1996: 301).

Som nævnt vejer pirattaxa-chaufførerne gevinsten op imod sandsynligheden for at blive opdaget, når de vælger at begå denne form for kriminalitet. Men ingen af de interviewede informanter frygtede at skulle blive opdaget og idømt en bøde. Heller ikke moralen er afskrækkende for især Burak, der negligerer denne form for kriminalitet:

”Det er ikke, du ved... Du skader ikke folk ved det. Det er ikke at du går ud og køber hash eller du slår folk ned eller noget. Du sætter dig i din bil og kører, du ved. Det er ulovligt, ja men ikke på samme måde.” (Bilag 5).

Her fortæller Burak, at han godt er klar over, at han begår noget kriminelt. Men han undskylder det med, at det ville være værre, hvis han slår nogen ned eller køber hash. Her er det altså heller ikke Buraks moral, der afskrækker ham fra at begå kriminaliteten. Det kan derimod være en af de i alt 5 neutraliseringsteknikker, som den kriminelle, ifølge Sykes og Matzas (1957: 664-667), benytter sig af for at retfærdiggøre sin overtrædelse af loven overfor sig selv. I dette tilfælde er der tale om den neutraliseringsteknik der omhandler skade, hvor den kriminelle afviser at der er sket skade på baggrund af den kriminelle handling.

Den nye lovgivning kriminaliserer ikke et nyt fænomen. De 2 pirattaxa-chauffører der blev dømt for pirattaxa-kørsel i år 2016 blev dømt efter den dengang gældende taxilov for ikke at have de lovpligtige taxalicenser. Allerede dengang var det ulovligt at udføre taxakørsel uden licens, ligesom det var ulovligt ikke

at betale SKAT af en indkomst. Med den nye lovgivning er reglerne strammet og bødestrafen øget. Elholm (2011) definerer i en undersøgelse signallovgivning som et *lovforslag hvis primære formål er signalering af en bestemt holdning, som fremsættes uden reel interesse for virkningerne, og ofte uden interesse for problemets reelle omfang* (Elholm, 2011: 172-173). Dermed kan der fra politisk side have været et behov for at sende et signal til danskerne med den nye lovgivning.

4.3 Køn og etnicitet

Under udarbejdelsen og indhentelsen af empirien, dukkede to særlige emner op. Nemlig kønnet hvor der ses en forskel i pirattaxa-branchen mellem mænd og kvinder. Men også at der på området er en problemstilling omkring etnicitet. Dem vil jeg i dette afsnit analysere nærmere.

4.3.1 Kvinder og mænd i pirattaxa-branchen

I forbindelse med indhentning af data fra Facebook-gruppen samt udtalelser fra pirattaxa-chaufførerne blev der dannet et billede af, at der er flere mandlige pirattaxa-chauffører end kvindelige. I dette afsnit vil jeg undersøge, hvordan køn indvirker på udførelsen af sort arbejde.

4.3.1.1 Kvinder i et mande-'fag'

Averett (2001) har i USA undersøgt forekomsten og årsagerne til "moonlighting", som er det begreb vi på dansk kalder "sort arbejde", med fokus på kønsformer. Relateret til en dansk kontekst viser forskningen, at mænd oftere er tilbøjelige til at arbejde sort, end kvinder er. 31 procent af alle danske mænd har arbejdet sort det seneste år, mens 16 procent af alle danske kvinder ligeledes har arbejdet sort det seneste år. Det svarer til hver tredje mand og hver sjettede kvinde (Andersen et al., 2017: 89).

Hvis vi ser på antallet af mænd og kvinder, der udfører pirattaxa-kørsel i den Facebook-gruppe, jeg har indhentet data fra, så er det også mænd der i de fleste tilfælde udfører kørslen:



Figur 7

På figur 7 ses det, at for de 15 måneder, der er indhentet data fra, er 79 procent af alle der tilbyder kørsel i Facebook-gruppen mænd, mens 21 procent er kvinder. Her er andelen af kvinder, der udfører pirattaxakørsel 5 procent højere, end antallet af kvinder, der udfører sort arbejde ifølge forskningen.

Averett (2001) kommer i sin undersøgelse frem til, at for de der arbejder sort, har kvinderne ofte 2 deltidsjob, hvoraf det ene af dem er sort arbejde, mens mændene ofte har et fuldtidsjob og et sekundært job. Årsagen til 2 deltidsjob handler for kvinderne om fleksibilitet, så de således kan have et arbejde om dagen mens børnene er i skole, holde fri om eftermiddagen og arbejde igen om aftenen, når deres mand er hjemme. Kvinder der udfører sort arbejde er ofte gifte og har børn, der er ældre end børnehøvealderen (Averett, 2001: 1394).

Anne var dagpengemodtager, da hun startede med at køre pirattaxa. Da jeg spørger, om det var på grund af manglende penge, at hun begyndte at køre, svarede hun:

"Ja og så bare for at få noget at lave altså. I stedet for bare at sidde derhjemme ikke også? Men datteren var i skole ikke også? Så kunne jeg lige så godt køre. Og så gjorde jeg det somme tider om aftenen, hvor vi blev enige om det med min mand. Så fandt jeg lige nogle timer om aftenen." (Bilag 6).

For Anne handler det både om at tjene penge, men også at have noget at lave i hverdagen. Annas karakteristika kan relateres til de personkarakteristik, som Averett (2001) belyser i sit studie, da hun er gift og har en større datter. Anne er uddannet maler, men var på det tidspunkt, hvor hun startede pirattaxa-kørsel arbejdsløs. Det, at hun har en erhvervsmæssig uddannelse samt en lav indkomst, da hun på det tidspunkt var på dagpenge, øger hendes sandsynlighed for at udføre sort arbejde.

Andersen finder nemlig i sin undersøgelse frem til, at respondenter med en højere formel indkomst er mindre tilbøjelig til at arbejde sort. Samt at tilbøjeligheden er faldende med uddannelseslængden, således at 24 procent af dem, der arbejder sort, har en grundskole eller gymnasial baggrund og 28 procent har en erhvervsfaglig uddannelse. Kun 15 procent med en lang videregående uddannelse arbejder sort (Andersen et al., 2017: 90-92).

Af de 3 mandlige pirattaxa-chauffører er Jens uden uddannelse og på uddannelseshjælp, Jamil går på teknisk skole og Burak er uddannet tømrer og arbejder for et tømrerfirma. Dermed har alle pirattaxa-chauffører en grundskole eller en erhvervsfaglig uddannelse.

En af årsagerne til, at der indenfor pirattaxa-branchen er færre kvinder end mænd, der er chauffører, kan være grundet sikkerhed. Da jeg spørger Anne om, hvor meget hun selv vurderer at have tjent som pirattaxa-chauffør, bliver sikkerhedsspørgsmålet bragt på banen:

Anne: "10.000 måske. Jeg kunne have tjent meget mere men altså, der var også mange ture, jeg sagde nej til. Det har også noget at gøre med, at jeg er kvinde og hvis jeg ikke havde en kammerat, der kunne køre med, så sagde jeg nogen gange nej."

BBR: "Så du er meget påpasselig med, hvem du tager med?"

Anne: "Det er man nødt til. Man får faktisk også advarsler inde på (gruppens navn). Det får du i privat besked: pas nu på! Udlændingene de ruller dig simpelthen bare. Eller også skal du gøre noget seksuelt eller... Der er mange af pigerne, der har været udsat for alt muligt ubehageligt." (Bilag 6).

Hun fortæller altså her, at hun ikke tør udføre lige så mange ture, som mændene kan. Hun føler at hun skal være mere påpasselig. Senere fortæller hun, at når hun kører i weekenderne, så har hun altid en kammerat eller sin teenagedatter med som passager, så hun føler sig mere tryk ved at køre samtidig med at det er mere hyggeligt.

Anne fortæller videre, at hun sjældent kørte pirattaxa-kørsel i weekenderne, da det oftest er fulde mennesker, der søger kørsel til og fra byen. Hun oplevede, at utrygheden som kvinde er større her, end den er på hverdage.

Ifølge Steffensmeier og Allans (2014) teori om kønsforskelle ved kriminalitet, er der ikke kun forskel på, hvor meget kriminalitet mænd og kvinder begår. Der er også forskel på, hvordan de begår kriminaliteten. De beskriver 5 punkter af livet, der hæmmer den kvindelige kriminalitet: kønsnormer, moralsk udvikling og tilknytning, social kontrol, fysisk styrke og aggression og seksualitet (Steffensmeier & Allan, 2014: 368-371). Årsagen til at Anne aldrig kører pirattaxa alene kan netop skyldes kønsnormer. Ved den fysiske forskel mellem mænd og kvinder, hvor en reel eller opfattet sårbarhed føles, kan det bidrage til kvindernes form for kriminalitet samt deres tilskyndelse til at udføre kriminaliteten alene. Annes måde at begå kriminaliteten er altså anderledes fra mændenes måde idet hun ikke tør at udføre den alene. Ligeledes er der forskel mellem mænd og kvinder, hvor kvinder kan bruge deres seksualitet til at komme ind i den mandlige kriminelle verden, men netop seksualiteten er det, der begrænser Anne i kriminaliteten i dette tilfælde. (Steffensmeier & Allan, 2014: 370-371).

4.3.1.2 Økonomiens rolle

Burak fortæller, at han ikke kører pirattaxa så ofte, som han tidligere har gjort. I stedet for planlægger han nu sine ture, hvis han skal bruge lidt ekstra penge til noget særligt. Han fortæller:

"Jamen lad os sige.. Konen vil gerne til Tyskland og handle, du ved. Så kører jeg ud fredag og lørdag. Det er 2000 kroner, du ved. Det er vores tur til at handle gratis." (Bilag 5).

Da jeg spørger ham til, om han har været afhængig af pengene i sin økonomi svarer han:

"Nej, men det har gjort sådan, at min familie kunne rejse. Det er ikke fordi jeg sådan står og mangler pengene. 6000 kroner, hvis du regner på det i ugen. Du ved. Altså hvis du regner 300-400 kroner hver dag gange 6 det er cirka 3000 kroner du ved. Det er mange penge. Det er 5000 om måneden. Og det er bare at have 3-4 ture om dagen" (Bilag 5).

Averett (2001: 1401) finder i sin undersøgelse frem til, hvorfor mænd og kvinder arbejder sort. For både mænd og kvinder er den hyppigste årsag, at de betaler almindelige husholdningsudgifter med lønnen fra det sorte arbejde. Men også andre årsager som for eksempel at spare op til fremtiden eller købe noget særligt er blandt årsagerne til at udføre sort arbejde. Burak er til daglig tømrer, og har en fast og stabil indkomst. Hvis vi ser bort fra hans hovedregnefejl, så benytter han altså her årsagen om at købe noget særligt, for at køre pirattaxa, da pengene skal bruges på en indkøbstur til Tyskland med sin kone.

Jamil startede som pirattaxa-chauffør, fordi han ikke kunne finde noget arbejde. Derfor valgte han muligheden for at køre pirattaxa som et slags arbejde:

"Fordi jeg kunne ikke finde arbejde såeh.. Men nu er jeg (i arbejde red.) så nu kører jeg ikke så meget, bare stille og roligt. Nogen gange i weekenden, men nogen gange gør jeg ikke. For jeg har ikke behov for nu, fordi jeg arbejder og sådan noget. Eller jeg får løn for skolen." (Bilag 4).

Jamil, der i dag går på teknisk skole, begrundet sin start i pirattaxa-branchen med, at han ikke kunne finde et fuldtidsarbejde. Dengang han startede, havde han et vikararbejde i et rengøringsfirma, men kunne ikke få nok timer. Denne årsagsforklaring, hvor arbejdsgiveren ikke kan tilbyde medarbejderen nok antal timer på det primære job, er den årsag, som Averett (2001: 1392) kalder for den timebegrænsede årsag til sort arbejde.

Samme begrundelse som Jamil bruger for at have været startet i pirattaxa-branchen, er også samme begrundelse, som den anonyme udlænding TV2 Nyhederne talte med i et interview, bruger for at være Urban Go-chauffør. Citatet er nævnt i indledningen, men gengives her for overblikkets skyld:

"Hvis du har lagt mærke til, hvem der kører i nat, så er det kun sorthårede folk. Hvorfor? Fordi de ikke har samme muligheder, som andre danskere har med job. Vi er nødt til at gøre sådan her" (Herschend, 2017).

Undersøgelser viser, at det er sværere at finde et job, hvis man har et mellemøstligt navn. Dahl & Krog (2018: 402-403) sendte i deres undersøgelse 800 fiktive ansøgninger ud med både danske og mellemøstlige navne. Resultaterne viste, at en person med et mellemøstligt navn skal sende 52 procent flere ansøgninger

før vedkommende bliver indkaldt til en samtale i forhold til personer med et dansk navn. Samtidig har mellemøstlige mænd sværere ved at finde et arbejde, end mellemøstlige kvinder.

Da Anne startede med at køre pirattaxa, var hun arbejdsløs og på dagpenge. Derfor følte hun sig hårdt presset på økonomien, og valgte derfor at starte pirattaxa-kørsel. Hun fortæller:

".. og så har jeg det sådan.. Hvis du er klemmt i økonomien så.. Jeg var klemmt i økonomien dengang jeg kørte. Det var derfor, jeg begyndte. Så kan jeg lige låne en bil, og så kan jeg lige få nogle penge ind, og så kan jeg køre måske 500 kroner ind om dagen eller et eller andet. Og når jeg havde kørt 500,- ind om dagen, så gad jeg ikke at køre mere altså. Fordi så har jeg da i hvert fald dagen dækket ind." (Bilag 6).

Her fortæller Anne, at hun planlagde at tjene 500 kroner om dagen, så hun kan "dække dagen ind". Anne har i dag fuldtidsjob som maler, og dermed har en stabil tilknytning til arbejdsmarkedet.

I USA bruger man begrebet "working poor", som Klein & Rones (1989) definerer som personer, der i mindst halvdelen af et år har været en del af arbejdsmarkedet, men stadig lever i fattige familier. Årsagen kan være at de ikke kan finde et arbejde, eller at det arbejde de finder kun er et deltidsjob. Det kan også være deres familiestruktur med små børn i hjemmet, der ikke gør det muligt at kunne tjene penge nok til at leve over fattigdomsgrænsen eller at lønnen på deres arbejde er for lav (Klein & Rones, 1989: 3-4).

I Danmark har vi ikke en fattigdomsgrænse. Den socialdemokratiske regering indførte en fattigdomsgrænse i år 2013, men da Venstre overtog regeringsmagten i 2015, blev den ophævet¹⁶.

Men for pirattaxa-chaufførerne gælder det, at de alle har set den økonomiske gevinst som en del af årsagen til at udføre pirattaxa-kørsel.

For Jens som startede, da han var 16 år har velfærdssamfundet betydet, at hans forældre kunne modtage børneydelse indtil hans 18. år. Da han fyldte 18, var han sikret enten SU eller uddannelseshjælp som en økonomisk sikkerhed.

Jamil der havde vikararbejde, er også omfattet af uddannelseshjælpen. Hvis han i en periode ikke kunne opnå vikartimer nok til at lønnen oversteg satsen for uddannelseshjælp, ville lønnen blive modregnet, og han ville derfor kunne blive kompenseret for resten som en økonomisk sikkerhed.

Burak der er tømrer og har små børn, modtager børneydelser og alt efter husstandsindkomsten, vil han være berettiget til tilskud til daginstitutioner samt boligstøtte såfremt han bor i lejebolig.

Anne der før havde været på dagpenge modtager også børneydelse til sin datter samt boligstøtte såfremt hun også bor i lejebolig.

¹⁶ <https://www.cepos.dk/abcepos-artikler/0162-thorning-regeringens-relative-fattigdomsgraense/#>

Alle disse ydelser kan de modtage grundet den danske velfærdsstat, som er afhængig af indkomster fra blandt andet skatter. Når de ikke betaler SKAT af indkomsten fra pirattaxa-kørslerne, mister velfærdsstaten indtjeningen, der skal være med til at opretholde disse ydelser.

4.3.2 Etnicitet og stigma i pirattaxa-branchen

Da jeg skulle indhente empiri til specialet, startede jeg med at indhente de kvantitative data fra Facebook-gruppen. Her stødte jeg første gang på en problemstilling omkring etnicitet og diskrimination. Her støder jeg 4 gange på ordet "H. C. Andersen vogn" fra 4 forskellige personer. CM skriver blandt andet i et opslag i Facebook-gruppen: "*Skriv for en hurtig H.C Andersen vogn. Kører til 03 cirka*". Også AL nævner begrebet: "*To biler 00:30 - Kun H.C Andersen vogn*" (Bilag 1).

Diskriminationen går her begge veje, hvor der er et eksempel på en, der søger en "H. C. Andersen vogn" og en, der tilbyder en. Men det er ikke kun i pirattaxa-branchen, at diskriminationen foregår. Bloggeren Schwalbe (2014) skrev en artikel i Jyllands-Posten om hendes ven, der ringede til et taxaselskab og bestilte en taxa med en pæredansk chauffør, en såkaldt "H. C. Andersen vogn". En sådan vogn er altså en taxa ført af en taxachauffør uden anden etnisk baggrund.

Taxaselskabet 4x35 mærker også kundernes ønske om "H. C. Andersen vogne". De har i et opslag på deres Facebook-side taget afstand til kundernes ønsker¹⁷. De skriver i opslaget:

"Her bestiller du IKKE en H.C. Andersen-taxa!*

Vi kører alle til alt og stræber altid efter ekseptionel service, men vi tillader ikke diskrimination pga. race, hudfarve, etnicitet, religion, køn eller sexuel orientering.

God CPH Pride til jer alle!

**H.C. Andersen-taxa = slang for taxa med hvis chauffør" (Bilag 2).*

De interviewede danske pirattaxa-chauffører diskriminerer selv, når de selekterer pirattaxa-kunderne. Da snakken med Jens falder på, at han kører sammen med sin kammerat fortæller han, at det er godt at være to, da man aldrig ved, hvem man får ind. Da jeg spørger ham, om de er nervøse for, hvem de får ind som passager svarer han:

"Ja, altså vi har valgt at sige fra dag et af: ingen udlændinge. Så er jeg sgu ligeglad med om de er flinke eller ikke flinke. En gang har jeg haft et problem, og det var lige præcis en

¹⁷ Taxa selskabet 3x34's facebook-opslag

<https://www.facebook.com/Taxa4x35/photos/a.293588820655073/1134648189882461/?type=1&theater>

udlænding. Hvor vi både fik stjålet kontanter og pis og lort. Og han sad og røg joint i bilen på trods af, at han fik at vide, at det skulle han ikke gøre” (Bilag 3).

Jeg stiller Anne samme spørgsmål, da også hun altid har en kammerat eller sin datter med, når hun kører pirattaxa. Hun fortæller:

”... jeg tager kun udlændinge med, hvis de er alene. Altså hvis de er for eksempel en hel gruppe samlet, så vil jeg ikke have dem med. For jeg synes bare tit, at man oplever at det er utrygt, når de er flere sammen. Men når de bare er selv, så er der aldrig noget” (Bilag 6).

Jens har altså her taget en beslutning om ikke at have udlændinge med overhovedet. Han har haft en dårlig oplevelse, og på baggrund af den, vælger han ikke at have flere med. Anne vil derimod gerne have udlændinge med, men tager sig visse forholdsregler. Hun ønsker kun at have udlændinge med, hvis de ikke er flere sammen.

Ifølge Goffmans (2009) teori om stigmatisering sker der her en stigmatisering af udlændingene, når Jens og Anne tager afstand til dem. Jens generaliserer alle udlændinge, mens Anne tager sine forbehold i forhold til dem på baggrund af deres race, som hører under den tribale stigmatisering.

Her bliver udlændingene diskrimineret og ekskluderes som passager i pirattaxaer og mister den almindelige respekt (Goffman, 2009: 20-22).

Når disse personer som en gruppe bliver stigmatiseret, kan de forsøge at tilbageholde og afvige bestemte informationer om dem selv for på den måde at holde stigmaet skjult for andre. Det udtryk, som Goffman (2009: 23) kalder ”at passere”.

I pirattaxa-branchen er der endnu et interessant aspekt i forhold til etnicitet. De udlændinge der kører pirattaxa tager en lavere pris for deres kørsler. Jeg spørger Anne om, hvad hun tjener på en pirattaxa-kørsel, hvortil hun svarer:

”Det er jo forskelligt. Der er jo også konkurrence i det, fordi at.. og nu lyder jeg måske en lille smule racistisk, og det er jeg også.. men så laver man en pris, og så har de fået fat i nogen af dem sorte sataner og så får de en mindre pris ”jamen så må I køre med dem – held og lykke”” (Bilag 6).

Det, Anne giver udtryk for i citatet her er, at udlændingene tager en mindre pris for deres køreture, end danske pirattaxa-chauffører gør. Hvis udlændingene er stigmatiseret som en gruppe, så kan de nedsatte priser være et tegn på en accept af stigmatiseringen, hvor de nu retfærdiggør deres handlinger ved at sætte prisen ned for deres kørsel.

5.0 Konklusion

På baggrund af fundene i analysen kan der laves en samlet konklusion på specialets problemformulering:

Hvad er omfanget af pirattaxakørsel i en udvalgt mellem stor dansk by, og hvorfor udfører pirattaxachaufførerne pirattaxa-kørsel?

Til besvarelse af problemformuleringen er der blevet udarbejdet empiri i form af en gennemgang af en Facebook-gruppe, der bliver anvendt til at tilbyde eller efterspørge pirattaxa-kørsel. Derudover er der blevet afholdt interviews med 4 pirattaxa-chauffører.

I Facebook-gruppen er der fra 18. oktober 2017 til 31. december 2018 er der i alt blevet postet opslag. De fleste opslag er postet af personer, der efterspørger kørsel, hvilket udgør 89 procent af det samlede antal opslag. Mens 9 procent af det samlede antal opslag er postet af pirattaxa-chauffører, der tilbyder kørsel. Januar måned er den måned, hvor der er postet flest opslag, mens oktober måned er den måned, hvor der er postet færrest opslag. De fleste opslag bliver postet i weekenden.

På baggrund af Ubers indtræden på det danske marked indgik regeringen i februar 2017 en aftale om en ny taxilov med virkning fra d. 1. januar 2018. Den ny lovgivning skulle sikre bedre konkurrencevilkår på markedet samt forhindre at selskaber som Uber og andre pirattaxaer kan drive forretning i Danmark. Dermed er det ulovligt at køre pirattaxa-kørsel i Danmark, og man satte blandt andet bødetaksten for overtrædelse af loven op fra 4000 kroner til 35.000 kroner. Dermed skulle den forhøjede bødetakst have en præventiv effekt. En sammenligning af tallene fra Facebookgruppen i oktober, november og december måned 2017 og 2018 viser, at loven ikke har haft den ønskede effekt. Der er i november og december sket en stigning i antallet af pirattaxa-kørsler. Den forhøjede bødetakst virker ikke afskrækkende for pirattaxachaufførerne, da de vejer gevinsten ved den kriminelle handling højere end konsekvensen. Samtidig har politiet har en afgørende rolle i forhold til om lovgivningen opnår den ønskede effekt, men i mødet mellem pirattaxa-chaufførerne og politiet, vælger politiet at udføre rutineprægede opgaver i form af tjek af kørekort og alkoholindtag fremfor at efterforske forholdet mellem chauffør og passager. Dermed virker straftruslen ikke for pirattaxa-chaufførerne, da sandsynligheden for at blive straffet virker mere præventivt end straffens størrelse.

Tallene i specialet viser, at flere mænd end kvinder udfører pirattaxa-kørsel. I Facebook-gruppen tilbyder kvinderne i 21 procent af tilfældene kørsel, mens det for mændene sker i 79 procent af tilfældene. Der er ikke kun forskel på, hvor meget kriminalitet mænd og kvinder begår. Der er også forskel på den måde, de begår den på. I specialet her er der interviewet 1 kvindelig pirattaxa-chauffør og 3 mandlige. Den kvindelige føler sig nødsaget til at tage visse forholdsregler grundet sit køn, når hun kører pirattaxa.

Økonomien har en afgørende rolle for pirattaxa-chaufførerne, når de vælger at begå denne form for kriminalitet. Mænd og kvinder tjener sorte penge for at kunne betale almindelige husholdningsudgifter eller spare op til noget særligt. For udlændinge gælder det også, at de har sværere ved at finde job, og derfor vælger de at tjene penge ved at begå denne form for kriminalitet.

I pirattaxa-branchen opleves der en diskriminering og stigmatisering af udlændinge. De danske pirattaxa-chauffører tager enten helt eller delvist afstand til udlændinge som passagerer. Nogle passagerer ønsker heller ikke at blive kørt af en udenlands pirattaxa-chauffør. De udenlandske pirattaxa-chauffører svarer igen ved at tilbyde pirattaxa-kørsel til en lavere pris end danskerne.

I Danmark lever vi i et velfærdssamfund, hvor alle har lige rettigheder til velfærdsydelser. Staten finansierer velfærdsydelserne i form af blandt andet skatter. Derfor er velfærdssamfundet truet af pirattaxa-industrien, da der ikke bliver betalt SKAT af indtjeningen fra pirattaxa-kørslerne.

6.0 Perspektivering

Pirattaxa-fænomenet er nyt, og jeg har med dette speciale forsøgt at beskrive fænomenet, men det er ikke udtømmende, og derfor vil jeg som afrunding i dette kapitel nævne hvilke perspektiver, der mangler på problemstillingen, og som kan lede til en senere undersøgelse.

Danskerne har en tildens til at være meget modstandere af kriminalitet. Men det kan være relevant at have kriminalitetens funktionalisme for øje. Durkheim mener blandt andet, at en tilpas mængde kriminalitet er godt for samfundet mens for meget eller for lidt kriminalitet er patologisk. Han mener, at kriminaliteten er nødvendig for samfundet, da det styrker moral og værdier (Durkheim 1982: 67-68).

Her kan det også være relevant at undersøge, hvilke positive konsekvenser pirattaxa har. Personlige oplevelser beretter, at kunder ofte må vente enten meget længe eller forgæves på at få en taxa, når de har behov for en. Her særligt til og fra byen i nattetimerne i weekenderne. Det kan her tænkes, at pirattaxa-kørsler eksempelvis kan forhindre spirituskørsel, hvis det for nogle kan ses som eneste anden udvej.

Som nævnt i metodeafsnittet forsøgte jeg at få et interview med politiet, så deres bidrag kunne have været en del af specialet. Specialet her bygger på interviews af pirattaxa-chaufførere, men med manglende perspektiv fra politiet. Derfor kan det til en anden undersøgelse, være relevant at foretage et studie af politiets problemstillinger i forbindelse med pirattaxa. Her kunne emner som manglende ressourcer eller besværligheden af bevisførelsen i sagerne være relevant at se nærmere på.

Specialet her er en afhandling fra kandidatuddannelsen i Kriminologi fra Aalborgs Universitet, og derfor er der lagt vægt på pirattaxa-chaufførerne. For at kunne afdække hele fænomenet omkring pirattaxa, kan det i andre studier kan det være relevant at undersøge pirattaxa-passagerne og deres årsager til at benytte

pirattaxaer. Lovgivningen beskytter ikke passagerne, som den gør ved benyttelse af almindelig taxa. Samtidig bidrager passagerne til kriminalitet ved at benytte pirattaxaer, da der ikke ville være et marked for pirattaxa-branchen, hvis ikke der var et marked for dem.

Litteraturliste

- Andenæs, J. (1996) Allmennprevensjonen i Hauge, R. *Straffens begrunnelser*. Oslo: Universitetsforlaget
- Andersen, H. L., Bentsen, H. K., Hvidtfeldt, C., Jensen, B., Skaksen, R. J., & Skov, E., P. (2017). *Danskerne liv med skatter, sort arbejde og gør det selv-arbejde*. Odense: Syddansk universitetsforlag, Rockwool fonden
- Andersen, L., B., Binderkrantz, A., S. & Hansen, K., M. (2014). *Metoder i statskundskab*. København: Hans Reitzels forlag.
- Anderson, M., K. (2018, 24. februar). *Piratchauffør kan se frem til monster bøde*. Lokaliseret d. 15. marts 2019 på: <https://www.tv2nord.dk/artikel/pirat-chauffoer-kan-se-frem-til-monsterboede>
- Averett, S., L. (2001). *Moonlighting: multiple motives and gender differences*. Applied economics
- Balvig, F. (2010). Danskernes retsfornuft. *Advokaten*. 9
- Beccaria, C. (1819). *An essay on crime and punishments*. (2. Udg.). Philadelphia: Philip H. Nicklin
- Becker, H., S. (2013). *Outsidere: Studier i afvigelsessociologi* i Jacobsen, M., H. & Sørensen, A (Red.), *Kriminologi en introduktion*. København: Hans Reitzels forlag
- Christie, N. (2013). *Changes in Penal Values* i Jacobsen, M., H. & Sørensen, A (Red.), *Kriminologi en introduktion*. København: Hans Reitzels forlag
- Dahl, M. & Krog, N. (2018). Experimental Evidence of Discrimination in the Labour Market: Intersections between Ethnicity, Gender, and Socio-Economic Status. *European Sociological Review*. Vol. 34 (nr. 4), 402–417
- Dalberg-Larsen, J. & Kristiansen, B., L. (2014). *Lovene og livet en rets sociologisk grundbog* (6. udg). København: Jurist- og økonomforbundets forlag
- Durkheim, E. (1982). *The rules of sociological method*. London: Macmillan
- Elholm, T. (2011). Symbol- og signallovgivning i kriminalpolitisk perspektiv i Andersson m.fl. (red) *Festskrift till Per Ole Träskman*. Norstedts Juridik
- Eriksen, A., H. (2017, 5. april). *Efter Uber-exit: 1.500 chauffører hives i retten*. Lokaliseret d. 13. marts 2019 på: <https://fagbladet3f.dk/artikel/1500-chauffoerer-hives-i-retten>
- Gibbs, J., P. & Tittle, C. (1996). Allmennprevensjonen i Hauge, R. *Straffens begrunnelser*. Oslo: universitetsforlaget
- Goffman, E. (2009). *Stigma: Om afvigerens sociale identitet*. Frederiksberg: Samfundslitteratur
- Harboe, T. (2013). *Metode og projektskrivning – en introduktion*. (2. udg). Frederiksberg: Samfundslitteratur
- Hauge, R. (1996). *Straffens begrunnelser*. Oslo: Universitetsforlaget

- Hedebrandt, S. (2015). *Jeg elsker Uber*. Lokaliseret d. 9. juni 2019 på: https://borsen.dk/opinion/blogs/view/17/3527/jeg_elsker_uber.html
- Henry, S., & Sills, S. (2006). *Informal economic activity: Early thinking, conceptual shifts, continuing patterns and persistent issues – a Michigan study*. Springer Science + Business Media
- Herschend, S., S. (2017, 26. december). *Pirattaxaer myldrer frem om natten i København: - Det er det vilde vesten*. Lokaliseret d. 15. marts 2019 på: <http://nyheder.tv2.dk/samfund/2017-12-20-pirattaxaer-myldrer-frem-om-natten-i-koebenhavn-det-er-det-vilde-vesten>
- Ingemann, J., H., Kjeldsen, L., Nørup, I. & Rasmussen, S. (2018). *Kvalitative undersøgelser i praksis*. Frederiksberg: Samfundslitteratur
- Jacobsen, M., H. & Sørensen, A. (Red.) (2013). *Kriminologi – en introduktion*. København: Hans Reitzels forlag
- Jenkins, R. (2014). *Social identity second edition*. New York: Routledge
- Jørgensen, G. (2018, 5. november). *20-årig fanget i razzia: Står til bøde på 35.000 kroner for pirattaxa-kørsel*. Lokaliseret d. 15. marts 2019 på: <https://stiften.dk/alarm112/20-aarig-fanget-i-razzia-Staar-til-boede-paa-35000-kroner-for-pirattaxa-koersel/artikel/542396>
- Klein, B., W. & Rones, L., P (1989). *A profile of the working poor*: Division of labor statistics
- Kolstrup, S. (2014). *Den danske velfærdsmodel 1891-2011*. Frederiksberg: Frydenlund
- Kristensen, C., J. & Hussain, M., A. (2016). *Metoder i samfundsvidenskaberne*. Frederiksberg: Samfundslitteratur
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Interview: introduktion til et håndværk*. (2. Udg.). København: Hans Reitzels Forlag
- Møller, E. (2018, 22. oktober). *Politiet efterlyser pirattaxa efter voldtægt af 18-årig*. Lokaliseret d. 15. marts 2019 på: <https://www.tvsyd.dk/artikel/politiet-efterlyser-pirat-taxa-efter-voldtaegt-af-18-aarig>
- Noguellou, R. & Renders, D. (2018). *Uber & Taxis Comparative Law Studies*. Bruxelles: bruylant
- Schmidt, H. C. (u.å). *F 14 om taxitjenesten Uber*. Lokaliseret på film 28:39 klokken 13:47 på: <https://www.ft.dk/samling/20151/foespoergsel/F14/BEH1-67/forhandling.htm#launchPlayer>
- Schwalbe, C. (2014, 13. maj). *Jeg kører kun med pæredansk taxachauffør!*. Lokaliseret d. 2. juni 2019 på: <https://jyllands-posten.dk/debat/blogs/camillaschwalbe/ECE6719660/Jeg-k%C3%B8rer-kun-med-en-p%C3%A6redansk-taxachauff%C3%B8r/>
- Steffensmeier, D., J. & Allan, E. (2014). *Toward a gendered theory of female offending i Criminological theory: Past to present*. (5. Udg.). New York: Oxford university press

- Sykes, M. & Matza, D. (1957). Techniques of neutralization: A theory of delinquency i Lizardo, O., Mustillo, S. & McVeigh, R. *American Sociological review: American sociological association*
- Walle, G. V. (2008). *A matrix approach to informal markets: towards a dynamic conceptualization* (5. udg.). International Journal of Social Economics
- Østrup, C. (u.å). *Lov 2017-12-19 nr. 1538 Taxilov*. Lokaliseret d. 23. maj 2019 på:
https://pro.karnovgroup.dk/document/7000802895/1#L20171538_NKAR30

Bilag 1

Navn	Dreng	Pige	Dato	Ugedag	Kl.	Tilbyder	Søger	Bringe ma	Opsalgstekst
C.M	1		29.12.17	Fredag		1			Skriv for en hurtig H.C Andersen vogn. Kører til 03 cirka
A.L	1		31.12.17	Søndag	00.30		1		To biler 00:30 - Kun H.C Andersen vogn
J.C	1		20.07.18	Fredag			1		H.c vogn til (<i>anonymiseret</i>) færgen
M.P	1		29.12.17	Fredag		1			kører H.C Andersen vogn hele natten

Bilag 2

TAXA 4x35
@Taxa4x35

Startside
Billeder
Videoer
Opslag
Om
Fællesskab
Konkurrencebetingelser
[Opret en side](#)

TAXA 4x35
11. august 2015 · 🌐

Her bestiller du IKKE en H.C. Andersen-taxi*!

Vi kører alle til alt og stræber altid efter ekseptionel service, men vi tillader ikke diskrimination pga. race, hudfarve, etnicitet, religion, køn eller sexuel orientering.

God CPH Pride til jer alle!

*H.C. Andersen-taxi = slang for taxa med hvid chauffør

👍👎 201 35 kommentarer 22 delinger

Brug app [Send besked](#)

OM TAXA 4X35

Our Story
Velkommen til TAXAs Facebookside. Her kan du følge med i nyheder, se glimt fra vores hverdag og delt...
[Se mere](#)

Fællesskab [Se alle](#)

- 👤 Inviter dine venner til at synes godt om denne side
- 👍 9213 personer synes godt om dette