



Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

December 2006. 27. Årg. Nr. 10.

KAT's foretræde for Folketingets Trafikudvalg.

Vil Jørgen Kjær give pirattaxierne bedre arbejdsforhold?

Tænk eller ti stille!

Johns Lindboms (Taxi)lov?



God jul og godt nytår!

KAT's nye hjemmeside:

www.katbladet.dk

KAT's Foretræde for Folketingets Trafikudvalg.

Torsdag d. 23. november 2006, var vi to fra foreningen KAT, der havde foretræde for Folketingets Trafikudvalg. Det drejede sig om ændringen af lovgivningen i forbindelse med kommunalreformen. Den ene af os havde aldrig prøvet det før, og var som sådan lidt nervøs, medens Kurt Petersen havde prøvet det før og tog det helt roligt.

For mig, der aldrig havde været på Christiansborg før, gjorde den et pænt indtryk. Den indvendige side af bygningen er meget flot og virker meget rolig. Statens museum for Kunst udlåner deres billeder til Christiansborg, og giver på denne måde vores Folkevalgte politikere nogle smukke, inspirerende og rolige omgivelser at arbejde i. Jeg håber, at de værdsætter det.

Før os, var der en anden deputation, vist nok fra Dansk Taxi Rod, der havde foretræde for Trafikudvalget. Man har 15 minutter til at fremføre sine synspunkter. Deputationen før os brugte næsten en halv time. Vi gætter på, at de ville have fjernet det 70 timers kursus, som de selv har indført (og de ville endda have, at det skulle

have været et 6ugers kursus). Hvorfor vil de have noget fjernet, som de selv har indført.

Da det var vores tur, og vi var præsenteret, forelagde vi stille og roligt vores synspunkter. Vi kom herunder ind på, at de store tekniske lempelser der var foretaget m.h.t. udstyret i taxierne, drejede sig om, at taglygten nu måtte være større end tidligere; samt at den frilygte vi har siddende i forruden ikke længere behøver at være der. Og det kalder ministeren for store ændringer! Vi kan godt forstå, at de nye IC4-tog atter engang er udskudt med 6 måneder.

Vi kom naturligvis ind på, at tilslutningspligten var det helt store "onde" i vores branche, og dette gav vi gentagne gange udtryk for. Det er lidt svært at vurdere, hvorvidt de enkelte medlemmer af Trafikudvalget var enige eller ej, men vi mener dog, at der var flere der var positive overfor tanken. Men flere er ikke nødvendigvis et flertal. Vi var naturligvis også inde på, at vi gerne så Storkøbenhavns Taxinævn nedlagt, idet det var helt og totalt ligegyldigt og at de havde gjort mere skade end gavn, i alle de år de havde eksisteret. Kurt fremkom bl.a. med den påstand, at hvis man forelagde Taxilovgivningen for de enkelte nævnsmedlemmer, så ville det ikke tage ham mange minutter at bevise, at de ikke vidste, hvad der var op eller ned på Taxilovgivningen. Under denne kommentar, bemærkede jeg, at der var flere medlemmer af Trafikudvalget der så sigende

på hinanden og nikkede samtykkende. Så der må altså være nogle af dem, der er villige til at give os ret.

Vi var også fremme med det synspunkt, at Storkøbenhavns Taxinævn ikke fører tilsyn med noget som helst, og derfor var overflødig. Vi nævnte bl.a. hvordan nævnet var meget emsige med, hvorvidt den enkelte vognmand havde skrevet 7:00 eller 07:00 som starttidspunkt i sin kørebog, men Jørgen Kjær / nævnet førte overhovedet ingen tilsyn med bestillingskontorerne, herunder bl.a. de af vognmændene indbetalte (og manglende) deposita. Vi nævnte endvidere også at chaufførerne i Taxamotor var med til at give rabat til selskabets storkunder, dette til trods for at der er afsagt en voldgiftskendelseovre i Jylland, der forbyder denne praksis. Vi nævnte naturligvis i denne forbindelse også, at dette var både Taxamotor samt Jørgen Kjær / nævnet fuldstændigt ligeglade med. Man ønsker altså ikke at respektere gældende lovgivning, ligesom man ikke ønsker at respektere de af domstolene udstukne retningslinier.

Vi fik ikke sagt alt det vi (jeg) forlods gerne ville have givet udtryk for. Men vi fik sagt de væsentlige ting. Og ved ikke at sige for meget, så undgik vi, at medlemmerne af Trafikudvalget faldt i søvn. Og måske var det også dette der gjorde, at spørgelysten var større end man måske kunne forvente.

Spørgsmålene gik bl.a. på:

Hvor liberale er vi?

En anden regulering?

Hvad er kontingentet? (i bestillingskontorerne)

Takster?

Kørsel uden central?

Tilslutningspligten?

De fleste af vores medlemmer, kender formodentlig udmærket svaret på disse spørgsmål, og derfor vil vi ikke trætte jer med dem. Vi vil dog gerne sige, at vi bl.a. nævnte Adelgades Taxi samt Randers Taxa (og Bornholm) som gode eksempler på en måske uretfærdig og helt sikkert en helt vilkårlig behandling af bevilningshavere. Vi gjorde opmærksom på, at vi ikke gik ind for en liberalisering på linie med den svenske, med alle de problemer den havde medført, og at vi ønskede bevillingsantallet fastholdt / reguleret, men derudover ønskede vi tilslutningspligten ophævet.

Som sagt, der var nogle af udvalgets medlemmer, der så ud til at være interesserede, men det er svært at sige.

Kurt (den erfarne) mente, at det fremlagte lovforslag ville blive vedtaget helt uden ændringer. Forslaget ville blive vedtaget inden de gik på juleferie. Jeg (den uerfarne) var lidt mere optimistisk. Da flere af udvalgsmedlemmerne virkede oprigtigt interesserede i vores synspunkter, så synes jeg, at jeg kunne øjne en lille chance for, at der måske alligevel blev flyttet et par kommaer i den rigtige retning. Og om ikke nu, så i hvert fald på længere sigt. Der var vitterlig udvalgsmedlemmer, der virkede interesserede; og det er dette, der giver mig et lille håb for fremtiden.

Vi overholdt de 15 minutter, vi havde fået stillet til rådighed. Kurt mente, at det var positivt, at vi ikke havde fremført alt det, vi (jeg) havde skrevet ned på forhånd, idet vi hermed ikke havde trættet udvalgets medlemmer unødigt og dermed havde givet dem en større spørgelyst. Vi håber som et minimum, at udvalgets medlemmer vil tænke over de kommentarer, som vi kom med.

Vores brev til Færdselsstyrelsen ang. den nye lov, den læste i i KAT-bladet nr.8, okt.2006.Vores kommentarer til de forskellige politiske ordføreres betænkninger vedr. 1. behandlingen af det fremlagte lovforslag, dem kan i læse på vores hjemmeside på www.katbladet.dk.

Nu må vi blot håbe på, at Trafikudvalget gør det rigtige.

Og så må vi nok engang sige tak til Trafikudvalget, fordi de ville lytte til os.

Vil Jørgen Kjær give pirattaxierne bedre arbejdsforhold?

Nu vil mange naturligvis tro, at vi er gået helt amok!

Men det er naturligvis ikke tilfældet.

Vi kan bare ikke, endnu engang, fatte Jørgen Kjærs og taxinævnets helt akavede tankegang.

Man har et erhverv, hvor timelønnen er alt for ringe, hvor der mangler chauffører, hvor der er for få vogne ude at køre fredag og lørdag nat og hvor langt over 1000 vogne holder stille fredag og lørdag nat på grund af chaufførmangel!

Og nu har Jørgen Kjær og Storkøbenhavns Taxinævn så ”opfundet” de vises sten: Man vil øge antallet af bevillinger (Jyllands Posten, søndag d. 5. november 2006), således at der vil holde endnu flere vogne stille fredag og lørdag nat!

Hvem var det der sagde, at ”Klods Hans” var sinke? Her giver nævnet ham virkelig kamp til strengen!

Hvad vil det hjælpe, at man sætter flere hundrede biler ekstra på gaden, når de blot kommer til at holde stille fredag og lørdag nat, på grund af chaufførmangel?

Har Jørgen Kjær og nævnet, atter engang, ikke fattet hvad sagen drejer sig om?

DER ER MASSER AF BILER, MEN INGEN CHAUFFØRER TIL AT KØRE DEM!

Hvad hjælper det, at man sætter flere vogne på gaden, når der ikke er nogen chauffører til at køre dem?

Det svarer jo til, at man indkøbte flere S-tog til DSB, vel vidende, at der ikke var nogen elektroførere til at køre dem og at man heller ikke i fremtiden ville kunne fremskaffe nogen p.gr.a. for ringe lønforhold.

Man må da ikke håbe, at det er landets mest intelligente mennesker, der sidder i den offentlige forvaltning, for så ser fremtiden særdeles mørk ud for Danmark!

Hvad med, om man prøvede at rette op der, hvor det tilsyneladende er gået galt?

Hvorfor mangler der chauffører?

Først og fremmest er lønnen for ringe til hverdag. Og når lønnen er for ringe til hverdag, så vil det nødvendigvis smitte af på fredag og lørdag nat!

En for ringe løn, giver en ringe kvalitet chauffører. Og når chaufførerne ikke kan holde en anstændig løn til hverdag, så vil de naturligvis prøve at maksimere deres timeløn i weekenderne.

Og hvordan gør man det mest effektivt?

Man går naturligvis ud og kører pirat-taxi. For når man er chauffør på en autoriseret taxi, så skal man dele med både vognmand og skattevæsen. Men når man kører pirat-taxi, så putter man det hele lige ned i den ”franske”.

Lad os ”skære det ud i pap”, så også Jørgen Kjær (forhåbentlig) kan forstå det: En tur til 100 kr. i en autoriseret taxi giver chaufføren 25 kr. til eget forbrug. En tilsvarende tur i chaufførens privatvogn giver ham 100 kr. – brændstof, lige ned i lommen til eget forbrug.

Forekommer dette ikke?

Hvor naiv, har man lov at være?

Før i tiden, kunne vi også regne med de studerende, idet ikke

alle, har mange lektioner om fredagen (de plejer deres tømmermænd, efter torsdagens drukture), og helt sikkert ikke om lørdagen. Men i dag mangler mange af disse deltidschauffører, idet de skal tage et hundedyrt kursus på 70 timer eller deromkring; og så står det enhver frit for at regne ud, hvor mange timer de skal tilbringe ”gratis” i taxien, for at have betalt dette helt unødvendige kursus.

Først skal man bestå prøven til et almindeligt kørekort hos en motorsagkyndig, senere skal man så bestå prøven til erhvervskortet hos den motorsagkyndige. Under prøven til erhvervskortet skal man bl.a. bevise, at man kan finde rundt efter en vejviser. Når alt dette er overstået (og betalt), så skal man op til en prøve hos Storkøbenhavns Taxinævn (for Storkøbenhavns vedkommende), for at bevise, at man kan finde rundt i Storkøbenhavn. Og når så alt dette er overstået, så er der nogle genier (Jørgen Kjær og John Lindbom m.fl.), der har fundet ud af, at man skal have endnu et kursus, for at bevise, at politiets motorsagkyndige ikke var totalt idioter, da de gav en kørekortet. Dette lugter mest af alt af, at fagforeningen har haft nogle partikammerater, der skulle beskæftiges, og ikke af sund fornuft!

Lad det være vores påstand, at kvaliteten på chaufførerne har aldrig været ringere end den er i dag, og lønnen har heller aldrig været ringere, sammenlignet med andre grupper. Vi har kendskab til, at der før i tiden var håndværkere, f.eks. typografer, der skiftede til

vores erhverv, idet lønnen modsvarede den de fik i deres erhverv og friheden var større. I dag er der ingen håndværkere der kunne drømme om at skifte til vores erhverv (det skulle da lige være i et ondt mareridt). Kan vores selvbestaltede ledere ikke forstå, at det er helt forrykt, at vi i dag har en starttakst, der er på størrelse med den vi havde for 15 år siden. Hvor mange andre erhverv finder man, som har en så ringe stigning i priserne / taksterne som vores? Kan Jørgen Kjær / nævnet ikke forstå, at en ringe aflønning, giver en ringe kvalitet chauffører? Kan Jørgen Kjær / nævnet ikke forstå, at en fornuftig aflønning til hverdag, vil modvirke lysten til at gå ud og lave plat og svindel fredag og lørdag nat?

Kan Jørgen Kjær / nævnet ikke forstå, at en ordentlig aflønning vil tiltrække nye chauffører og dermed også få de eksisterende bevillinger ud at køre fredag og lørdag nat; og hermed vil det være den mest effektive modforanstaltning imod pirattaxierne?

ATTER ENGANG HAR NÆVNET BEVIST; AT VORES ERHVERV VILLE VÆRE BEDRE KØRENDE UDEN DEM!

Tænk eller ti stille!

Nu har vi siddet og læst i John Lindboms tvangsfinansierede blad, Dansk Taxi Tidende, at alle der ikke har samme tankegang som ham selv, de skal tie stille.

Det er en tavs verden, vi kommer til at leve i. For som vi har forstået det, så er det kun ham selv og direktør Trine Wollenberg der må udtale sig.

Hvis der skal holdes mund, ville det så ikke være en idé, om John Lindbom holdt mund som den første, han gjorde en usandsynligt elendig figur i sin tid på TV da han startede sin private clearingskrig med Taxamotor.

Nu har han så fået ansat Trine som støttepædagog, så hun kan stå frem i TV med Johns mere eller mindre umulige ideer, og nu tror vi så alle at det er hende der dummer sig, men hun er jo kun talerør for John Lindbom.

Trines debut foregik i DTR's tænketank, sandkassen, og deres ideer bærer desværre præg af, at de er fabrikeret med skovl og spade og formet i sand.

Alt tyder på, at John Lindbom ikke havde informeret Trine ordentligt, idet vi nægter at tro på, at hun kunne få nogle af disse tossede ideer helt alene—det lugter langt væk af John Lindbom. Vi har da heller ikke efterfølgende set nogle af disse geniale ideer i DTR's eget blad, vi tænker her bl.a. på, at taxameteret skulle slå fra, når chaufføren kørte for stærkt. Trine Wollenberg gjorde i flg. John Lindbom også en flot figur, da hun stod offentligt frem og forklarede at vi skal have afskaffet det 70 timers kursus, som alle nye førere skal have.

Må vi spørge, hvorfor dette geniale og helt uundværlige kursus skal afskaffes? Så vidt vi erindrer, så var det John Lindbom og hans medløbere, der fik indført dette kursus for at højne standarden i vores erhverv (og lige siden da, er standarden gået ned)! I sin tid foreslog de, at kurset skulle være på 6 ugers varighed. Er vores standard nu blevet så høj, at vi med al vold og magt skal gøre alt for at få banket standarden længere ned. Ved de, hvad de selv tænker og gør i Dansk Taxi Rod?

Vi har ved flere lejligheder påtalt, at vi anser dette kursus for helt og totalt overflødigt. Det må være nok, at man bliver eksamineret af politiets motorsagkyndige. Den absolut eneste måde, hvorpå vi får forhøjet standarden i vores erhverv, er ved at få ordentlige løn og arbejdsforhold. Kun på denne måde, kan man holde på chaufførerne og tiltrække nye.

Men det er noget, man aldrig hører fra Dansk Taxi Råd!



John Lindboms (Taxi)lov?

Som det sikkert er vores læsere bekendt, så er en ny lov under udarbejdelse i Folketinget, en lov som vedrører vores branche og som er nødvendig på grund af kommunalreformen. Loven er nødvendig, fordi Storkøbenhavns Taxinævn skal nedlægges, hvilket dog ikke vil ske før der er oprettet et kommunalt fællesskab under hvilket der skal dannes et nyt (og større?) ”taxinævn”, muligvis med Jørgen Kjær som direktør? John Lindbom og hans politiske medløbere håber på, at det nye ”nævn” vil blive langt større end i dag. Ja de drømmer endog om at hele Nordsjælland skal ind under bevilningsområde 1. Formålet med dette er naturligvis at udvide egen magt og eget ego.

Tænk på, hvor meget tungere John Lindboms arbejdsbyrde bliver, når område 1 vokser så eksplosivt. Dette kan måske udløse en lille lønforhøjelse til John Lindbom? Dog næppe så lille som de 3,9 % som vi fik! Vi tvivler på, at John Lindbom vil tage til takke med slige småtterier. Og hvis Dansk Taxi Råd ville gøre sine regnskaber offentligt tilgængelige, så ville vi alle kunne se, hvor meget pamperne i toppen af dette misfoster får udbetalt. Men det vil ikke ske, for Dansk Taxi Råds regnskaber er 100 % hermetisk lukkede for de medlemmer der betaler hele gildet!

I dagens Danmark kan man få oplyst hvad en kommunalpolitiker får i honorar eller hvad en Folketingspolitiker får i løn. Ja, man kan endog få oplyst hvad en minister tjener. Men taxivognmændene kan ikke få oplyst hvad pamperne i Dansk Taxi Råd prop- per i lommen, uanset at det er vognmændene der betaler hele gildet. Og for at gøre det helt grotesk, så er vognmændene TVANGSTIL- SLUTTET til bestillingskontorerne, og hvis de bare vil have den mindste lille illusion om medindflydelse på deres egen forretning, så er de nødsaget til at melde sig ind i den økonomiske (bag)-forening, og hermed bliver de tvunget til at betale til DTR og pamperne i top- pen af dette misfoster.

For år tilbage blev det besluttet, at medlemmer af fagfore- ninger ikke skulle kunne tvinges til at betale til socialdemokratiet, men medlemmer af bestillingskontorerens (bag)-foreninger kan man godt tvinge til at betale til DTR. Stort set alle andre foreninger her i landet oplyser hvad deres ledere får udbetalt i løn / honorar, men vognmændene kan ikke få oplyst, hvad pamperne i toppen af DTR får i løn. John Lindboms løn er en bedre bevaret hemmelighed end det amerikanske stjernekrigsprojekt. Og tænke sig, vi lever i Grundtvigs og folkeoplysningens Danmark!

Hvorfor synes alle, at det er en god idé at udvide taxinæv- net / John Lindboms magt?

Ønsker politikerne at udvide bevillingsområde 1, fordi visse politikere fra visse partier har en forkærlighed for store og grandiose projekter som de senere kan vise frem til andre politikere med samme tilbøjeligheder.

Eller ønsker man den nye lov skruet sammen på en sådan måde, at det bliver lettere at kvæle den lille selvstændige og det frie initiativ og herunder måske også foreningen CAT, som skulle varetage landvognenes interesser?

Eller er John Lindbom og andre pampere fra de store bestillingskontorer bare bange for, at nogen med initiativ og virkelyst skulle finde på at oprette et nyt bestillingskontor i det Storkøbenhavnske område og med tiden udkonkurrere de gamle store og stivnede selskaber?

Kan John Lindboms og de andre pamperes frygt for at fjerne tvangstilslutningen i sidste ende tilskrives en frygt for, at deres egne selskaber bliver udkonkurreret og de dermed mister deres lukrative jobs? Eller tror disse mennesker vitterlig på, at tvang er et helt legalt og acceptabelt middel til at forme samfundet / taximarke- det på?

Hvad får John Lindboms medløbere til at støtte ham? Ser de ham som Oraklet fra Vanløse? Eller tror de, at han er den nye

Messias i hyrevognsbranchen?

En ting må man lade John Lindbom, han har altid været smart nok til at ”ansætte” folk under sig, der var intellektuelt svagere begavet end ham selv. Og han har også altid været smart nok til, at lade disse mennesker tage alle tævene. Og ligesom en god hundeejer, der giver sine hundehvalpe en hundekiks engang imellem, for at holde hvalpene i ro, så giver John Lindbom sine ”hundehvalpe” et lille ben at gnave i, for at holde dem glade og tilfredse. En lille ”hundehvalp” får måske et ben at gnave i i brobizselskabet, en anden lille ”hundehvalp” får måske et ben at gnave i i finansieringsselskabet Cabital a/s, og på den måde holdes alle glade og tilfredse og der er ro i ”hunde”-gården.

Hvordan kan det være, at John Lindbom kan forblinde så mange mennesker? Og hvordan bærer han sig ad med også at forblinde lokalpolitikere? Eller er det sådan, at John Lindboms og lokalpolitikernes ønsker er ens? Ønsker begge parter at bygge noget stort de kan vise frem for andre, for at tilfredsstille deres eget manglende ego? Det er det, nogle psykologer formodentlig ville kalde for en potensforlænger.

Både DTR og lokalpolitikere er så bange for at fjerne tvangstilslutningen, at man efterhånden ikke kan lade være med at

danne sig sine egne konspirationsteorier. Disse konspirationsteorier kan måske en dag blive udgivet i bogen ”Verdens 100 mest vanvittige konspirationsteorier”.

En kendsgerning er det imidlertid, at både DTR og lokalpolitikere er vanvittigt bange for at fjerne tvangstilslutningen.

Og historien har med ligeså stor sikkerhed bevist, at enhver branche har brug for, at der hele tiden dannes nye små selskaber der kan vokse sig store og dermed ”skubbe” de gamle ud. Alt dette, for at beholde vitaliteten i branchen.

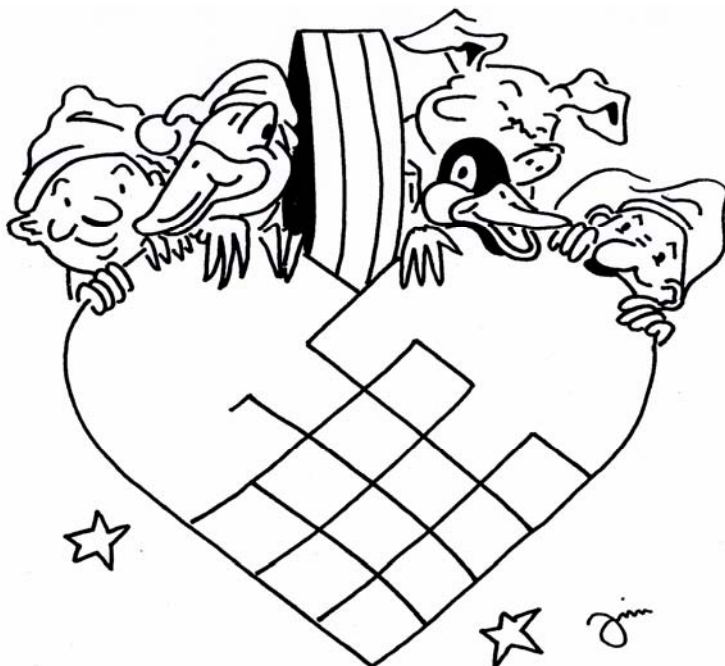
Det er dette, som en samling stok konservative pampere i DTR kæmper imod, side om side med nogle ligeså stok konservative lokalpolitikere. De kæmper for at bevare det eksisterende og for at undgå forandring – ægte forandring. For det er ikke en forandring at udvide taxinævnet og beholde tilslutningspligten. Ægte forandring ville være, at fjerne tilslutningspligten og lade det være op til den enkelte vognmand, hvem han ville eller ikke ville samarbejde med!

Men pamperne, de kæmper kun for sig selv, idealister er en uddøende race!

Læs mere på vores hjemmeside: www.katbladet.dk.

Vi ønsker vores læsere en rigtig
glædelig jul og et godt og indbringende
nytår!

I kan læse vores blad igen til næ-
ste år, eller også kan i læse vores nye
hjemmeside på: www.katbladet.dk





Bladet

*Medlemsblad for Københavns Aktive
Taxiforening. Stiftet 17. nov. 1980.
Udkommer 10 gange årligt.*

Redaktion

Ansvar. Red. Mogens Jensen

Bladet tilsendes foreningens medlemmer, abonnenter, faglige organisationer samt relevante myndigheder.

Abonnement for ikke-medlemmer
100 kr./året.

KAT tryk og lay-out.

Københavns Aktive Taxiforening

Kontor: Magnoliavej 2, 2000 Frederiksberg

Kontortid: Mandag & Onsdag 12:00 — 13:00 (juli dog kun mandag)

Telefon: 36 45 79 18 - Fax: 36 45 79 18

E-mail adresse: k-a-t@mail.dk

Hjemmeside: www.katbladet.dk

Kasserer Andris Kirsteins træffes mandage.

Som medlemmer kan optages Taxivognmænd i Danmark, samt chauffører med gyldigt førerkort. Kontingent udgør 375,- kr. kvartalet.

Foreningens bestyrelse:

Grete Gren, Leif Jensen, Mogens Jensen, Pia Jensen & Andris Kirsteins.