



# Bladet

Medlemsblad for  
Københavns Aktive Taxiforening

Feb/Mar 2006. 27. Årg. Nr.2.

**Offentligt ansatte-  
Hvad laver de?**

**En juridisk  
kapitalbrøler!**

**Retfærdighed-  
En by i Sibirien!**

**DTR-mafiaen truer  
Taxi Danmark!**

**En branche ser rødt!**



# **Offentligt-/forenings-/organisatorisk – ansatte!**

## **Hvad laver de?**

Vi har her i bladet normalt ingen leder- artikler. Dette skyldes, at alt hvad vi skriver, klart og tydeligt giver udtryk for en mening på én eller anden måde. Uanset om vi skriver, hvad vi mener om en ting, eller vi skriver hvad der er galt med en ting, så kan man altid læse en holdning til tingene i vores artikler. Derfor behøves vi normalt ikke at skrive en leder. Vi har denne gang tilladt os, at fundere lidt over det udvidede begreb "offentligt" ansat. Offentligt forstået på den måde, som det fremgår af overskriften. Dvs. både offentligt ansatte og ansatte i foreninger og organisationer, herunder naturligvis også bestillingskontorer og DTR (Dansk Taxi Rod).

Hvad laver de mennesker, der er ansat i topposter her? Hvordan opfører de sig? Bekymrer de sig virkeligt om samfundets almene interesser subsidiært om de tilsluttede menneskers interesser, som de burde varetage?

Vi er af én eller anden årsag, af den mening, at det gør de ikke!  
Men hvis ikke de passer det offentliges / de tilsluttedes interesser, hvis interesser passer de så?

### **Deres egne! Helt og holdent og kun deres egne!**

Disse mennesker, som er ansat til at varetage bestemte interesser, varetager kun deres egne interesser. Hele formålet med en offentlig ansats tankegang og handlemåde, er at bekræfte egen eksistensberettigelse. Alt hvad de siger og gør, har til formål at bekræfte at de er vigtige, at deres job er vigtigt, at det er vigtigt at de vedbliver med at beholde dette job og at det evt. også er vigtigt at oprette støtte -jobs -funktioner til dette job. Og for at opnå dette, er de villige til at lyve,

bedrage og kaste blå i øjnene på folk. Når blot slutresultatet er, at de får understreget hvor vigtigt og uundværligt netop deres job er!

Man kan også sige, at de er illusionister! De lever af at skabe illusioner.

Hou'dini var også illusionist. Men han var en elegant mand, der kunne få almindelige mennesker til at tage tegnebogen op af lommen og betale for hans illusionsnumre. Men i tilfældet med de såkaldte offentligt ansatte, så er der ikke ret meget frivillighed involveret.

Hvordan kan vi sammenligne DTR og Taxi Nævnet med Hou'dini? Lad os tage et eksempel.

Vi kan alle huske den tid, hvor der ikke eksisterede nogen specielle kurser, som man skulle gennemføre oveni det, at man havde taget et erhvervskørekort samt fået et "flæske"-kort. Så besluttede de såkaldt "offentligt"-ansatte, at man skulle højne standarten indenfor hyrevognserhvervet, ved at indføre nogle lange og dyre kurser, som alle nye i fremtiden skulle gennemgå, for at få lov til at køre til denne fantastiske timeløn som vi kan opretholde. Blækket var ikke engang tørt, før de dispenserede fra reglerne. Det var ikke nødvendigt at have kurset før man startede, man kunne godt få lov til at vente X-antal måneder, før man tog kurset. Dette skete naturligvis, fordi storvognmændene fik ondt i tegnebogen. Da smerten tilsyneladende ikke ville fortage sig, så gik man ind for at afkorte kurset. Så nu var det oprindelige forslag blevet udhulet. Og det tager nok ikke så lang tid, før man ønsker at lette erhvervet for nogle økonomiske byrder; og dette kan f.eks. ske ved at man dropper de dyre kurser, som man skal gennemgå, for at få lov til at køre Taxi. Og så befinder vi os lige med et tilbage ved status quo. (fortsættes side 5).

**HUSK!**

**K.A.T.'s generalforsamling**

**Mandag d. 27. Marts 2006**

**Kl.19:00 i KAT's lokaler.**

**Foreningen serverer et mindre  
traktament i denne forbindelse.**

*En forudsætning for at møde op er betalt kontingent.*

*Vel*

*mødt.* \_\_\_\_\_



(fortsat fra side 3)

Og hele tiden, har Taxinævnets medlemmer samt de ansatte i DTR modtaget en svimlende høj betaling. Og for hvad?

## **Illusioner!**

Vi ville godt nok foretrække Huo'dini.

Og nu vil de så også lave en sag med nogle røde bevillingsplader (se artiklen herom), en sag der risikerer at ende der, hvor vi startede før hyrevognsloven i 1972. Atter engang:

## **Illusioner!**

Hokus pokus filihankat, og snip snap snude så er den "tusse" ude af din tegnebog!

Og hele tiden, påstår de såkaldte "offentligt" ansatte, at de er gode og samfundsnyttige borgere, som nærmest er uundværlige. Og vi, de almindelige mennesker, vi finder os bare i det!

**Og du kan selv gætte, hvem der er til grin, for hvem!**



## En juridisk kapitalbrøler?

Vi sidder her med en udskrift af Østre Landsrets dom vedr. førerkortsagen. Og vi må indrømme, at vi kan slet, slet ikke lide den. Og hvad værre er, vi forstår den heller ikke.

Østre Landsret giver ganske enkelt anklagemyndigheden og byretten ret og går vores medlemmer midt imod.

For os ser det ud til, at Landsretten har taget byrettens dom og givet den et stempel hvorpå der står "GODKENDT", og så har man i øvrigt ikke beskæftiget sig med de bagvedliggende juridiske problemer. Man har bl.a. set helt bort fra advokatens indlæg om, at der ikke var lovmedholdelighed i de regler som anklagemyndigheden og byretten ønskede at dømme efter.

Vi må også hele tiden have i baghovedet, at procesbevillingsnævnet havde givet vores medlemmer lov til at føre sagen for Landsretten, noget som der ellers ikke var hjemmel til i denne sag. Dette er normalt en tilladelse der er MEGET, MEGET SVÆR at få. Det er ikke for ingenting, at procesbevillingsnævnet i visse juridiske kredse går under navnet "nej stempel kontoret".

Så når vores medlemmer fik lov til at gå videre til Landsretten, så må det have været fordi procesbevillingsnævnet kunne se visse juridiske problemer, som de mente skulle vendes og drejes en ekstra gang eller to. Vi må i denne sammenhæng også huske på, at det måske er nogle af de bedste og mest erfarne juridiske hjerner der sidder i procesbevillingsnævnet og at de normalt beskæftiger sig med sager, der skal have en ekstraordinær tilladelse til at gå videre fra Landsretten og til Højesteret. D.v.s. store komplekse juridiske sager og ofte af principiel betydning.

Man kan også sige det på mere simpelt dansk: Procesbevillingsnævnet skal give lov til, at sager som Landsretten måske har forkludret, kan få lov til at gå videre til Højesteret, så de kan give deres vurdering.

Og netop på denne baggrund, undrer det os meget, at Landsretten tilsyneladende ikke har taget stilling til de dybereliggende juridiske problemer, som må have givet vores medlemmer tilladelsen til at gå videre i retssystemet.

Hvorfor nævner man ikke med et eneste ord advokatens påstand om den manglende lovhjemmel til at opstille de regler, som man ønsker at dømme efter. Kan Taxinævnet nu efter denne dom, lave sine egne love uden om Folketinget? Hvorfor nævner man ikke med et ord, to justitsministres betænkeligheder ved reglerne, at de rent faktisk har udtalt, at de ikke mente at der var lovhjemmel til dem. Og ministrene har formodentlig spurgt Justitsministeriets bedste eksperter til råds, inden de udtalte sig!

Dette kan jo have været nogle af de problemstillinger, som procesbevillingsnævnet har haft i tankerne, da de gav vores medlemmer lov til at føre deres sag videre i systemet.

Men hvorfor mangler disse overvejelser helt og totalt i Landsrettens dom?

Procesbevillingsnævnet er dog formodentlig i besiddelse af nogle af de bedste og skarpeste juridiske hjerner her i landet.

Så hvorfor fremgår de dybereliggende juridiske problemer så ikke af Landsrettens dom?

Gentager Landsretten ganske enkelt Byrettens fejl?

Selv her, i den allermørkeste stund, vil vi ikke give op!

Vi nægter at tro på, at dette er enden.

Vi vil prøve på at kæmpe kampen til den bitre ende!

UDSKRIFT  
AF  
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG

---

DOM

Afsagt den 13. februar 2006 af Østre Landsrets 2. afdeling  
(landsdommerne Hedegaard Madsen, Norman E. Cleaver og Hanne  
Harritz Pedersen (kst.)).

2. afd. a.s. nr. S-2489-05:

Anklagemyndigheden

mod

1) Nils Skovby

(cpr.nr.

(advokat Henrik Karl Nielsen, besk.)

2) Ole Colding

(cpr.nr.

(advokat Henrik Karl Nielsen, besk.)

Københavns Byrets 30. afdelings dom af 10. november 2004  
(6290/2004) er med Procesbevillingsnævnets tilladelse anket  
af Nils Skovby og Ole Colding med påstand om frifindelse.

Anklagemyndigheden har påstået stadfæstelse.

Der er i landsretten afgivet forklaring af de tiltalte.

Niels Skovby har forklaret blandt andet, at han har været taxachauffør i København i 41 år. Han kører ca. 40 timer om ugen. Nu kører han kun om dagen. Da man i 1970 lavede reglen i normalregulativet om, at førerkortet skulle indeholde

adresse på chaufføren, gav det anledning til utilfredshed, og det blev da også lavet om. Han er betænkelig ved, at hans navn skal stå på førerkortet, idet det kan give vanskelige kunder mulighed for at genere hans privatliv. Det er ikke nødvendigt med chaufførens navn på førerkortet for at kunne identificere bilen, idet såvel bevillingsnummer som førernummeret vil fremgå af kvitteringen.

Ole Colding har forklaret blandt andet, at han har været taxa-chauffør i omkring 30 år. Han kører ca. 40 timer om ugen, fortrinsvis om natten. Kunderne om natten er gennemgående mere besværlige end dagkunderne. Han husker, at bestemmelsen i normalregulativet fra 1970 om angivelse af adresse på førerkortet gav anledning til mange protester, og at den blev lavet om. Det var herefter sådan, at førerkortet kun skulle vises på kundens forlangende. Han har kun været ude for et tilfælde, hvor en kunde ønskede at se kortet. De enkelte taxaer er indrettet og udstyret således, at det er let for enhver at identificere den pågældende taxa. Oplysningerne vil fremgå af en kvittering. Mister man førerkortet, eksempelvis fordi en fuld person tager det, må man ikke køre, før man har fået et nye. Han er utryg ved, at hans navn skal stå på førerkortet, idet der har været tilfælde, hvor chauffører efterfølgende er blevet truet.

#### Landsrettens afgørelse

Reglementet af 5. september 2000 for taxakørsel i Storkøbenhavn er udstedt blandt andet med hjemmel i § 13, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999. Efter ordlyden af § 13, stk. 2, og henset til formålet med bestemmelsen sammenholdt med bemyndigelsesbestemmelser i den tidligere lovgivning på området, finder også landsretten, at bestemmelsen i § 2, 1. pkt. i reglementet er udstedt med den fornødne hjemmel.

Det tiltrædes herefter, at de tiltalte er fundet skyldige som sket.

Straffene og forvandlingsstraffene herfor findes passende udmålt.

Landsretten stadfæster derfor dommen.

T h i k e n d e s f o r r e t :

Byrettens dom stadfæstes.

De tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten, således at hver af de tiltalte skal betale 4.000 kr. + moms i salær til den beskikkede forsvarer.

(Sign.)

Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsrets kontor, den 13/2-06

P.j.v.

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the text 'P.j.v.' and extending downwards.

## *Retfærdighed—en by i Sibirien?*

Du bliver dømt, for at glemme at sætte førerkortet frem på instrumentbrættet.

Du bliver dømt for at glemme et komma / nul i trafikbogen.

Du bliver dømt for at glemme at skrive kilometertælleren af ved månedens slutning.

Men bliver man også dømt for hæleri, afgiftsunddragelse, privat kørsel i taxi, taxikørsel i privatbil, anvende ukorrekte kørebøger, bruge køretøj der ikke var identisk med det afgiftsberettigede, påberåber sig ikke at kunne forstå dansk, snyder chaufførerne m.h.t. løn og feriepenge samt forsikringssvindler?

Når man ser en dom, afsagt i Østre Landsret for ganske nylig, over en 65 årig storvognmand (Michel Abdou) fra Taxa 4x35 i Stor-københavn, så kan man godt begynde at tvivle på retssystemets berettigelse.

Eller får storforbrydere rabat, når de kører i 4x35?

Et synes sikkert!

Retfærdighed synes at være en by i Sibirien.

Forholdet imellem bagatellerne og de ”grove” sager, er helt ude af proportioner.

Men vi vil naturligvis gerne ønske Michel tillykke med dommen. Det er i vores øjne helt ufatteligt, at man kan få lov til at beholde sine bevillinger, når man bliver dømt for stort set alt hvad man kan dømmes for, der kan henregnes til økonomisk kriminalitet eller beslægtet.

Vi kender folk der har mistet deres bevilling for mindre.

Med denne dom, må det være stort set umuligt at miste sin bevilling. Så vidt vi kan regne ud med vores lille regnemaskine, så skylder denne storvognmand ikke mindre end 1,2-1,3 millioner kroner til det offentlige, plus en hel del til forsikringselskabet ”Trafik”.

Er der kommet nye kriterier for at miste sin bevilling?

Eller kan man nu påberåbe sig ukendskab til loven, for at undgå straf?

Har det ikke altid heddet sig, at ukendskab til loven, ikke fritager en for straf?

Vi mener bestemt at have kendskab til folk, der måske taler dårligere dansk end Michel, men som opfører sig efter lovens bogstav.

Når man sammenholder denne dom med en lignende dom der er faldet i Aalborg, så må det være helt umuligt at fratage en vognmand sin bevilling, uanset hvad de har lavet. Gæld til det offentlige. Økonomiske forbrydelser. Overtrædelser af hyrevognsloven.

**Nu er der absolut intet, der kan berettige Jørgen Kjær til at tilbagekalde en bevilling!**

**Eller gør de offentligt ansatte embedsmænd forskel på den lille vognmand og "storforbryderen"?**



## **DTR-mafiaen truer Taxi Danmark!**

**John Lindbom, DTR og resten af Taxi- ”mafiaen”  
prøver nu at kvæle fagbladet Taxi Danmark.**

Et blad, som vi vel alle kender og er glade for at læse, er nu raget uklar med Dansk Taxi Råd, idet Taxi Danmark har nægtet at virke som DTR's talerør og har nægtet at lade sig censurere af DTR. Dette medfører, at DTR prøver at boykotte Taxi Danmark og fratage dem deres levebrød. Og samtidigt mister vi andre et uafhængigt organ til orientering om forholdene i vores branche. Dette ligger helt på linie med John Lindbom og Co.'s førte linie, der går ud på, at ingen andre end J.L. og Co. må informere vognmændene om noget som helst. Sidder man alene på informationerne, så sider man helt automatisk på magten!

**Er det vigtigt for DTR at få lukket munden på alle andre end sig selv netop nu, fordi der er ting og sager i gære, som DTR ikke ønsker at alt for mange i branchen får kendskab til?**

Vi ved, at der er underforhandlinger i gang i Færdselsstyrelsen og Trafikministeriet om ny taxilovgivning. Kunne det tænke sig at være således, at en ”enig” branche er blevet enige om, at det er bedst for vognmændene, hvis de får mindst mulig information om disse forhandlinger. Man ønsker jo, at vognmændene får en god og rolig nattesøvn, og dette sker bedst på et ”tomt” hoved (og en tom pengepung)!

Vi kan læse i Taxi Danmark nr.2/2006, at der er minimum en i DTR der mener at Taxi Danmark er skadelig for branchen. Men hvordan kan et frit og uafhængigt blad være skadeligt for branchen? Hvordan kan fri og uafhængig information være skadelig for nogen? Den påstand er der vist ingen der har forfægtet siden en vis Adolf Hitler.

Taxi Danmark har altid bragt artikler uden egne kommentarer. Dette har betydet, at folk selv har måttet vurdere indholdet. Og det er vel på en eller anden måde i orden. Det har gjort, at alle har kunnet komme til orde og også alle har kunnet svare/ forsvare sig. Men dette kan John Lindbom og Co. åbenbart ikke leve med. De vil have monopol på det hele!

To store taxi-centraler i Storkøbenhavn har meldt sig ud af DTR og mere end 550 landvognmænd i CAT ønsker at beholde deres egen organisation. Dette passer absolut ikke John Lindbom og Co. De ønsker det totale magtmonopol. Ingen over og ingen ved siden af. Kun DTR (også kaldet en enig branche).

John Lindboms ønsker om det totale magtmonopol kommer også under kraftigt angreb fra konkurrencestyrelsen, som ønsker øget konkurrence. Ligeledes må det være umuligt for John Lindbom at leve med den for nyligt afsagte EU-dom, som forbyder eksklusiv-aftaler.

Endelig har også vismændene udtalt, at bestillingskontorenes reelle magtmonopol giver mulighed for misbrug.

Set fra vores synsvinkel, så må DTR og resten af den enige

branche, have helt klare interesser i at kvæle alle og enhver, der vil oplyse vognmændene om udviklingen indenfor vores erhverv, idet de er bange for at miste deres magtposition og dermed også deres indtægtskilde.

Taxi Danmark skriver, at en EU-dom om ulovlige aftaler ikke kan ties ihjel, men det er sikkert som Amen i kirken, at DTR vil gøre hvad de kan i forsøget herpå.

**Og en sikker måde at kvæle viden på er, at kvæle det trykte ord. Det vil i dette tilfælde sige Taxi Danmark.**



# En branche ser rødt!

## Dybt sindssygt forslag, fra en enig branche.

### Referat fra møde i kontaktudvalget mandag den 23. januar 2006.

#### **Deltagere:**

John Lindbom – formand for DTR (Dansk Taxi Råd)  
Troels Vest Hansen – formand for DTR, Region Hovedstaden  
Lars Christiansen – bestyrelsesmedlem i DTR, Region Hovedstaden  
Kim Frederiksen – næstformand i CF (Chaufførernes Fagforening)  
Erik Eefsen – formand for taxinævnet  
Jørgen Kjær – leder af taxinævnets sekretariat

#### Ad punkt 7. Nye taxitilladelser til kørsel på tidspunkter med stor efterspørgsel.

Jørgen Kjær henviste til, at der er behov for flere taxier i dagtimerne mandag – fredag, og aften/nat fredag og lørdag, end på andre tidspunkter af ugen, hvilket bl.a. det stigende antal pirattaxier i København viser. Disse tilladelser kunne evt. forsynes med røde tilladelsesplader og høje tilladelsesnumre, så det var let at kontrollere om tilladelserne blev misbrugt, hvilket burde føre til øjeblikkelig tilbagekaldelse. Efter en periode på f.eks. 5 år kunne disse ekstratilladelser erstattes med normale tilladelser uden begrænsninger i den tidsmæssige anvendelse.

Han ønskede derfor branchens indstilling til forslaget.

Lars Christiansen syntes ideen var god, hvis der samtidigt blev skabt sikkerhed for at taxametrene i disse vogne ikke kunne bruges uden for de godkendte tidspunkter. Dette kunne bl.a. ske ved hjælp af trafikdirigeringsanlæggene på taxicentralerne.

Jørgen Kjær ønskede forslag fra organisationerne til kriterier for uddeling af sådanne ekstratilladelser.

En enig branche, dvs. 3 fra DTR og 1 fra CF, har set (blå) lyset. De har opfundet noget de kalder RØDE bevillinger. Hvor ufatteligt det end lyder, så er dette nok det mest sindssyge forslag de endnu er kommet med.

Hvad har de tænkt sig med dette forslag?

Ved de noget, som vi andre ikke ved?

Er der en ny Taxilov på vej?

Og har de allerede forlods opdaget hullerne i loven?

Skal alle bestillingskontorerne have nye vedtægter? For ifølge gældende vedtægter, så skal alle deltage på lige fod.

Hvis vi går frem efter den nuværende lov så må det ifølge taxilovens §13 være en lejlighedsbevilling. Efter vejledningen til hyrevognslovgivningen der indebærer det, at en bevillingshaver har tilladelse til at benytte vognen til andre formål udenfor de fastsatte tidspunkter, hvor den røde tilladelse gælder, idet vognen skal være berettiget med fuld registreringsafgift.

***Og hvis det er sådan, hvordan skal systemet så styres og kontrolleres?***

Man ønsker at afskaffe pirattaxierne, men man får i stedet le-

galiseret en hel masse nye pirattaxier. Hvem har man tænkt sig, skal have bevillingerne? Er det sådan, at dem der kører pirattaxi nu, skal have fortrinsret? Eller er det kun storvognmændene der skal have dem? Og er det ikke blot at forøge bevillingstallet? Eller er det en redningsplanke man kaster ud, for at redde bestillingskontorerne, hvoraf de fleste har en anstrengt økonomi efter at de har måttet investere i nye trafikdirigeringsanlæg?

Vil det være sådan, at en chauffør skal køre 10 år for at få en "rød" bevilling, hvorefter han kan få den ombyttet til en "almindelig" bevilling efter 5 år? Eller kan han beholde sin "røde" bevilling? Eller må vi intet få at vide, om de forhold der vedrører vores egen branche?

Hvad skal de "røde" bevillinger betale i pladsleje? Eller bliver der ingen tilslutningspligt for de "røde" bevillinger?

Bliver det sådan, at med Jørgen Kjærs tilladelse, så kommer der nu x-antal nye bevillinger på gaden, som evt. bliver en hård konkurrent til de nuværende pirattaxier og de kan måske endda køre "sort" med Jørgen Kjærs godkendelse., idet de må blive umulige at kontrollere.

Man kunne få den tanke, at den "samlede" branche nu har mistet jordforbindelsen, eller også har de en viden, vi andre ikke er i besiddelse af!

**Hvis dette er så god en idé, så vil vi foreslå, at man lader Michel få de første "røde" bevillinger og prøvekøre systemet, for han kender vist de fleste smuthuller.**



# Bladet

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

Redaktion

Ansvarsh. Red. Mogens Jensen

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

Abonnement for ikke-medlemmer  
100 kr./året.

KAT tryk og layout.

## 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 78 18

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.