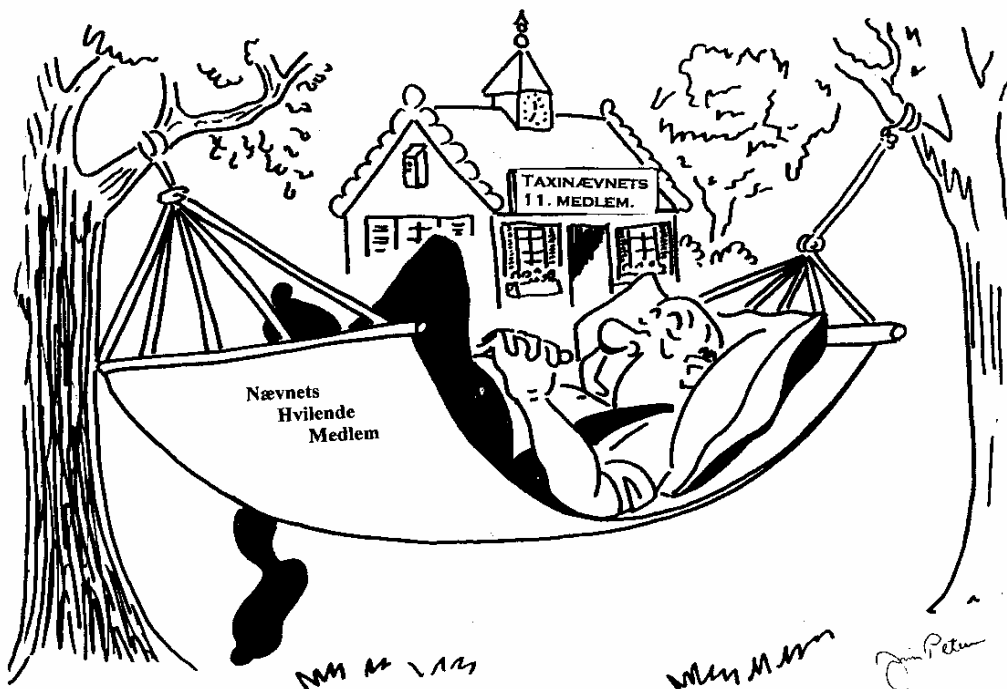




Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

Juni 2007. 28. Årg. Nr. 6.



Post Giro Taxi Bon'en
dømt til døden!

Overenskomstmessig løn-
stigning!

Man får ikke meget service
for 4 millioner.

150 bevillinger uddeles
når Metroen åbner!

Kan Taxinævnet suspendere/ignorere en
afsagt dom fra de Danske Domstole?

Evaluerings af
starttakster

Post Giro Taxi Bon'en dømt til døden!

***Den 1. marts 1985 fødes Post Giro Taxi Bon'en.
Den er nu blevet dømt til døden og dommen er stadfæstet
den 8. juni 2007.***

***Henrettelsen vil finde sted i de sidste sekunder af den 30.
september 2007.***

***Mindehøjtidelighed vil foregå i al glemsel den 20. oktober
2007.***

Den 1. marts 1985 blev Post Giro Taxi Bon'en født. Fødselshjælpere var først og fremmest Mogens Jensen / Københavns Aktive Taxiforening samt Per Kjærholt fra post-giroen. Allerede dengang var bestillingskontorspamperne modstandere af dette vidunderlige og omkostningsfrie betalingssystem, det kunne man læse i KAT-bladet dengang samt i vores jubilæumsnummer, KAT-25år oktober 2005 (side 13/14), se vores hjemmeside www.katbladet.dk.

Helt fra fødslen, var bestillingskontorspamperne modstandere af Post Giro Taxi Bon'en, først og fremmest fordi den havde en lang række fordele, som de ikke kunne lide. Vognmanden kørte en tur med kunden i sin taxi og fik en Taxi Bon som betaling, på vej hjem smed han bon'en i en postkasse og så havde han pengene på sin konto dagen efter kl. 12:00. Når man i dag kører en tur og får betaling med bestillingskontorernes betalingsmidler, så må man nor-

malvis vente ca. en uge på at få sine penge.

Endvidere er det sådan, at bestillingskontorenes betalingsmidler skal fremstilles og finansieres og administreres. Alt dette var unødvendigt med Post Giro Taxi Bon'en, det klarede Post Giroen (senere BG-Bank). Prøv at tænke på, hvad det må koste at fremstille de pap-bon'er, som er bestillingskontorenes betalingsmiddel! Og hvor meget koster det at finansiere kundernes konto-kørsel? De har trods alt kredit til den 1. i måneden med betalingsdato lidt senere. Og så er der risikoen for, at kunderne går på røven eller får deres bon'er stjålet og så må vognmændene atter engang punge ud. Og hvor meget administrativt personale kunne vi ikke spare, hvis vi ikke skulle administrere kundernes kredit og kørselsregnskab? Alt dette var man fri for med Taxi Bon'en, der klarede Post Giroen det hele. Vores pladsleje kunne måske have været 500,- eller 1000,-kr. lavere/mdr., hvis vi havde satset på Taxi Bon'en fra Post Giroen!

Men hvorfor satsede man så ikke på Taxi Bon'en?

Det drejer sig først og fremmest om bestillingskontorenes magtliderlighed! De pampere der sidder i spidsen for de enkelte bestillingskontorer, de ønsker ikke at de enkelte vognmænd får for meget "snor". De ønsker at kontrollere vognmændene "fra vugge til grav". Hvorfor de er bange for at give vognmændene lidt mere

”snor”, det ved vi ikke; men de har altid kæmpet inderligt imod alt, hvad der gav vognmændene bare lidt mere frihed i forhold til bestillingskontorerne. Se bare på tilslutningspligten. Den forhindrer selskaberne i at holde orden i eget ”hus”, men alligevel kæmper de for dens bevarelse. Formodentlig kun med det formål, at have kontrol med vognmændene ”fra vugge til grav”.

Hvorfor gør de det? Ja, det kan enhver gøre sig sine egne tanker om. Men vi kan da nævne en anden lille pudsighed: Da 4x35's nuværende formand blev valgt, da ønskede han administrationsrådet nedlagt; i dag ønsker han administrationsrådet bevaret (han er selv ”født” medlem af administrationsrådet). Det kan da ikke være fordi han får penge for at være medlem!

Må vi slutte med et citat:

”Al magt gør korrump. Total magt gør total korrump”.

-Lord Atkins.

Og lad os til slut nok engang begræde Post Giro Taxi Bon'ens bortgang. Nok engang har de ”onde” og magtliderlige sejret.

Kan taxinævnet suspendere / ignorere en afsagt dom fra de Danske domstole?

Har Storfolke­domstols­kommissær Jørgen Kjær og Over­folke­domstols­kommissær Ib Terp besluttet sig for at ”pisse” på de Danske domstole?

Vi har her fra foreningens side af, tidligere været inde på det temmelig problematiske i, at Jørgen Kjær og Ib Terp tilsyneladende ikke er villige til at overholde gældende lov og ret her i landet. Storkøbenhavns Taxinævn inddrager rask væk chaufførernes førerkort fordi de ikke følger god skik i erhvervet, men hvem bestemmer god skik i erhvervet? Bestemmes god skik i erhvervet af Jørgen Kjær og Ib Terp eller af de Danske domstole? Hvem er vigtigst og har det endelige ord, Storkøbenhavns Taxinævn eller de Danske domstole? Og hvorfor bliver sagerne sjældent, for ikke at sige aldrig, ført for domstolene? Ved Jørgen Kjær godt, at sagerne ikke holder ved en domstol?

Chaufførernes Fagforening (CF) har nok engang prøvet på at få nævnet til at gribe ind overfor de centraler / vognmænd der yder rabat overfor kunderne og derefter ”kun” afregner chaufførernes løn efter taxameterpris – rabat; og dette sker på trods af at en voldgiftskendelse fra Kolding har slået fast, at bestillingskontorer-

nes / vognmændenes rabatgivning ikke vedkommer chaufførerne og ikke må påvirke udregningen af chaufførernes løn!

Sådan som vi læser Jørgen Kjærs holdning, så mener han åbenbart, at en dom afsagt i Kolding ikke gælder i København! Og så er der oven i købet nogen som påstår, at den mand har læst jura! Vi er ikke helt sikre, men tilsyneladende mener den mand, at der er noget der hedder Jydske Lov, noget der blev vedtaget lang tid før Danmarks Riges Grundlov, og som af en eller anden mærkelig årsag ikke skulle være gældende i resten af landet, eller i hvert tilfælde ikke i Storkøbenhavn, hvis man skal tro på Jørgens Kjærs holdning til god skik i erhvervet! Men hvad siger domstolene til en sådan holdning?

Vi har også prøvet at læse voldgiftskendelsen; og sådan som vi læser den, så er der tale om en langt mere principiel afgørelse der siger, at bestillingskontorerne / vognmændene ikke må lade deres rabatgivning have indflydelse på chaufførernes afregning set i forhold til ”normal” prisen.

Men vil Jørgen Kjær / Ib Terp virkeligt påstå, at det er god skik i vores branche, at arbejdsgiverne lader de ansatte betale langt hovedparten af rabatten der ydes kunderne, via deres løn? Disse mennesker der altid taler om god skik i erhvervet, vil de påstå, at det

er god skik at lade chaufførerne betale størsteparten af rabatten? Lader Føtex, Brugsen eller DSB deres rabatgivning influere på de ansattes løn? Naturligvis ikke! Hvorfor skal man så gøre det i taxi-branchen? Kan Jørgen Kjær få blot et eneste fagforbund til at komme med en beediget erklæring på, at netop deres lønmodtagere går ned i løn / er med til at dække arbejdsgiverens udgifter til diverse rabatordninger der gives til kunderne! Nej, selvfølgelig kan han ikke det og han ved det! Man skal i vores øjne være fuldblodsidiot for at kunne tro på, at arbejdsgivere har lov til at lade deres rabatgivning blive betalt af de ansattes lønreduktion. Sådan er det Danske arbejdsmarked ikke opbygget! Og så er det lige meget, om det er i Jylland eller i København! Og det er det dommen fra Kolding drejer sig om. Men desværre tror Storfolkesdomstolskommisæren og Overfolkesdomstolskommisæren at de er hævet over gældende lovgivning her i landet, eller også har de et ”specielt” forhold til de pågældende bestillingskontorer / vognmænd!

Vi går naturligvis ud fra, at Jørgen Kjær og Ib Terp er fuldt ud klar over, at voldgiftssystemet internationalt set, er langt mere anerkendt end de nationale domstole! Der er mere end 132 lande der har ratificeret New York-konventionen af 1958. Voldgiftssystemet er også langt ældre end de nationale domstole. Hvorfor vil Jørgen Kjær og Ib Terp ikke anerkende gældende lov og ret? For voldgifts-

systemet tager udgangspunkt i gældende lovgivning, ligesom de nationale domstole! Men alt dette ved Jørgen Kjær naturligvis! Men måske tror han, at vi andre ikke ved det?

Overenskomstmæssig lønstigning!

Hvis ikke vi husker helt fejl, så er det blevet aftalt på chaufførområdet, at chaufførerne skal have en lønstigning på 3000,-kr/mdr. på en normal arbejdsuge på 37½ timer, hvilket skulle svare til 162½ timer om måneden. Dette skulle give en stigning i timelønnen på ca. 18,46kr. fordelt over 3år. Dette skulle give en stigning på ca. 6,15kr/timen hvert af de 3år. Vi går da ud fra, at taxichaufførerne skal have den samme stigning, som alle andre chauffører. Dvs., hvis ikke Jørgen Kjær og nævnet stopper enhver stigning i chaufførernes løn, sådan som de altid prøver på.

Hvis vi lægger Jørgen Kjærs / Nævnets statistikker til grund for en udregning, så skal vores takster stige ca. 16,211483 % i løbet af de næste 3år. Og denne stigning skal vel at mærke være foruden den stigning der måtte finde sted på grund af evt. stigninger i omkostningerne; for disse stigninger skal naturligvis lægges oven i de lønbestemte stigninger. Nu vil Jørgen Kjær sikkert sige, at det

kun er stigningen i chaufførernes løn, der skal indregnes i takststigningen; men det er naturligvis ikke rigtigt, vognmændene har krav på nøjagtigt samme lønstigning som chaufførerne, brødet og huslejen koster det samme for dem, som for chaufførerne. Og derfor er det taksten der skal stige med ca. 16,21 %, så både chauffører og vognmænd får noget ud af det.

Uden at regne for meget på tallene, så må det betyde, at vi allerede i år skal have en takststigning på ca. 5,40 %. Og så noget i samme stil, de efterfølgende 2år.

Normalvis har nævnet en dårlig vane med at lægge alle stigningerne på aften- og nattetaksterne, først og fremmest for at undgå, at det offentlige selv bliver berørt af stigningerne. Men vi må kræve, at vores organisationer (de slapsvanse), står fast på, at alle takststigninger skal fordeles lige på alle taksterne. Dvs. at alle taksterne skal stige med ca. 16,21 % over 3år. For leveomkostningerne for dagfolkene stiger lige så meget som for aftenfolkene. Man kan ikke få et rugbrød til halv pris, bare fordi man kører om dagen. Og huslejen er heller ikke billigere for folk der arbejder om dagen. Derfor skal alle nye stigninger fordeles ligeligt på alle taksterne og ikke som Jørgen Kjær har for vane, at lave nogle akavede udregninger, der kun har til formål at sørge for, at hans arbejdsgivere, det offentlige, ikke kommer til at mærke stigningerne så meget som andre,

hvilket skulle gøre det lettere for dem at overholde deres budgetter (de overskrider dem såmænd nok alligevel rigeligt). Og hvis Jørgen Kjær hjælper sine arbejdsgivere, så får han et klap på skulderen og får lov til at blive siddende et år mere, der hvor han nu sidder (uden at overanstrenges sig).

I sidste instans er det vores organisationer der skal forhandle tingene på plads, og vi har ikke den helt store tillid til dem. Og når de indbyrdes er blevet enige, så skal de forhandle det hele på plads med nævnet, og det gør tingene næsten håbløse, men vi vil alligevel krydse fingre og håbe det bedste.

Men husk en ting: Den overenskomstmæssigt aftalte lønstigning skal være ens for alle og den skal lægges oven i evt. stigninger i omkostningerne. Det kan ikke være rigtigt, at nogle får mindre end det der er aftalt og andre får mere end aftalt. Alle skal have minimum det der er aftalt jf. overenskomsten. Og dette gælder naturligvis både chauffører og vognmænd, dagfolk, aftenfolk og natfolk såvel som også weekendfolk. Ingen må snydes, bare fordi Jørgen Kjær vil spare sine arbejdsgivere for nogle kroner, de overskrider deres budgetter alligevel, det har de gjort i århundreder, de bliver aldrig klogere. Men det skal vel ikke gå ud over os!

Evaluering af starttakster!

Eller den "lov" der gælder for Jørgen skraldemand, den gælder ikke for Søren taxichauffør!

Som de fleste nok ved, så har nævnet netop tilladt at man forhøjede starttaksterne fredag og lørdag nat. Samtidigt har nævnet uhyre travlt med at gå ud og fortælle offentligheden (og også os andre), at hvis ikke dette tiltag får flere vogne på gaden, så vil man (nævnet) evaluere virkningen af starttaksterne i marts 2008 (underforstået, man vil sætte dem ned igen)!

MEN HVAD MED STARTTAKSTEN PÅ GADETURE?

Hvornår har man tænkt sig, at evaluere den? Eller er sandheden den, at man (nævnet) aldrig har tænkt sig at evaluere den?

Formålet med at sætte starttaksten ned på gadeturene var, at vi skulle have flere gadeture, mange flere gadeture. Men denne effekt er udeblevet! Vi har ikke fået flere gadeture! Vi har bare fået lov til at køre dem billigere end tidligere. Man kan køre fra Hovedbanegården til Hotel Mariot for mindre end 32,-kr. Behøves man at

undres over, at førerne ikke har det helt store smil fremme, når de får en sådan tur efter ½-1 times ventetid? Hverken Jørgen Kjær eller Ib Terp har nogensinde prøvet at have et job, hvor de risikerede at vente uden løn, indtil der dukkede en kunde op. Ja, de har formodentlig aldrig prøvet at have et job, hvor de skulle tjene deres egen løn hjem. Vi ved godt, at sådan er vores branche, men derfor er der ingen grund til, at politikere der aldrig har arbejdet bare halvt så meget som en taxichauffør, skal pisse på en hel erhvervsgruppe på den måde.

Nu har den nedsatte starttakst fået lov til at bevise sit værd, eller rettere sagt, sit mangel på værd.

SÅ NU MÅ NÆVNET EVALUERE DEN NEDSATTE STARTTAKST OG SÆTTE DEN OP IGEN!

Den nedsatte starttakst har ikke haft den ønskede værdi og derfor må man sætte den derop, hvor den var før; nemlig sammen med starttaksten for radioture. Og starttaksten for radioture er for øjeblikket 32,-kr. Hvilket vi i øvrigt synes er for lidt, når man tager i betragtning, at de langt de fleste steder i provinsen får omkring 40,-kr. Kan man købe et rugbrød i København billigere end i Roskilde? Eller er huslejen billigere? Hvorfor skal starttaksten så være det?

Svar udbedes hr. Jørgen Kjær og hr. Ib Terp. Hvis i altså

ikke skal have andre til at fabrikere et totalt intetsigende svar for jer!

Disse pampere inde i nævnet, de har meget travlt med at fremture med alle landets værste trusler overfor sagesløse taxichauffører, heriblandt at man vil sætte starttaksten ned igen, hvis ikke den har den ønskede virkning. Men nedsættelsen af starttaksten på gadeturene har ikke haft den ønskede virkning. Så nu har de herrer Jørgen Kjær og Ib Terp muligheden for at bevise, at de ikke er 100 % uhæderlige, de skal bare evaluere starttaksten for gadeture og sætte den op hvor den hører hjemme. Men det har de ikke travlt med!

Derudover har vi et efterslæb, der stammer fra tiden før Danmarks Statistik lavede de statistikker som ligger til grund for taksberegningen; den kunne man passende få indregnet ved samme lejlighed.

Men vi tror desværre ikke på, at de to herrer er så hæderlige, at de af sig selv og uden ydre pres, vil genoverveje starttaksten for gadeture. Desværre.

For, det som gælder for Jørgen skraldemand, det gælder ikke for Søren taxichauffør!

150 bevillinger uddeles når Metroen åbner!

Samtidig med metroens åbning, har nævnet besluttet at sætte 150 ekstra bevillinger på gaden. Når erhvervet på den måde bliver udsultet til hverdag, så regner nævnet med, at alle vogne vil komme på gaden fredag og lørdag nat, i et desperat forsøg på at overleve! Vi må dog pointere, at det kun var det halve nævn der vedtog denne beslutning, idet den anden halvdel udeblev fra mødet d. 12. juni. Rent faktisk skal nævnet være 11 medlemmer i flg. Lovgivningen, men kommunalbestyrelsesmedlem Knud Schultz trådte ud først på året og dermed kan man betvivle, hvorvidt nævnets beslutning overhovedet er gyldig, idet 5 ud af 11 ikke er et flertal. Vi ved da godt, at politikerne vil "skide" højt og flot på lovgivningen; det er ikke første gang de "pisser" både på os og på almindelig anstændighed. Og de mennesker skal fortælle os andre, hvad der er god skik og brug! Vi kan så spørge os selv, om de udeblevne medlemmer af nævnet (og for den sags skyld også de 5 der gennemtrumfede beslutningen) udviser en afgrundsdyb foragt for vores erhverv og dets udøvere eller over for demokratiet som institution?

De er helt sikkert ikke egnede som forbilleder for andre!

Samtidigt kan vi undre os over, at vi ikke af referatet kan se, hvordan beslutningsprocessen blandt nævnsmedlemmerne er foregået! Der må dog have været en vis diskussion frem og tilbage om, hvorvidt der skulle flere bevillinger på gaden eller ej? For de kan da ikke alle have været enige i beslutningen fra starten. Eller eksisterer der evt. to forskellige referater, et officielt som vi gerne må se og et uofficielt som vi ikke må se?

Samtidigt bliver DTR ved med at fremture med påstande om, at nystartede vognmænd ikke kommer ud at køre fredag og lørdag nat! Har man fremlagt dokumentation for dette, eller godtager nævnet blot alt, hvad disse vort erhvervs pampere siger. Og hvad med det nye ”blod” vi skal have ind i branchen? Hvor skal det komme fra, hvis de skal vente en halv menneskealder før de kan få en bevilling? Mon ikke det er sådan, at pampene kun tænker på sig selv og deres private forretning?

Lars Christiansen fra TaxiNord var tilsyneladende den fremmeste fortaler for at komme ekstra 150 bevillinger på gaden. Og dette kan undre, al den tid at TaxiNord har mistet omkring 42.000 ture sammenlagt. Men måske tænker han ikke på, hvad vognmændene og chaufførerne skal leve af? For de kan da umuligt få mere at køre med pr./vogn, når der kommer så mange ekstra bevillinger på gaden. Taxicentralernes indberetninger viser jo generelt

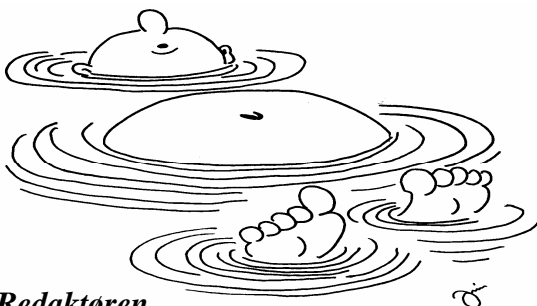
en nedgang på samlet set godt over 38.000 ture, herfra undtages Amager-Øbro Taxi, som har haft en samlet fremgang på 152.961 ture. Men Lars Christiansen har måske en anden indtægt, end fra sin taxiforretning? Det kan da ikke være den indtægt han havde fra forsikringsselskabet Trafik, for der var medlemmerne da kloge nok til at give ham silkesnoren.

Ifølge nævnsreferatet så vil nævnet følge udviklingen nøje, bl.a. med hensyn til udvidelsen af Metroen, og så vil man stoppe uddelingen af nye bevillinger, hvis det bliver nødvendigt! Hvordan skal det forstås? Inden nævnet, med det tempo de normalt arbejder med, opdager hvilken effekt Metroen har på vores erhverv, så vil de fleste, hvis ikke alle, bevillingerne være uddelt. Og så vil man stoppe uddelingen af nye bevillinger! Naturligvis. Men at vores timeløn i den mellemliggende periode så er raslet ned, samtidigt med at alle andre får kraftige lønstigninger, det generer naturligvis ikke nævnet, de har alle deres gode ben at gnave i. Bo Weye Hansen konstaterede tørt på kontaktudvalgsmødet med nævnet, at chaufførernes arbejdstid var gået op fra 8 timer og 44 minutter til 9 timer og 17 minutter. Til næste år kan han måske, hvis den udvikling som nævnet ønsker at sætte i gang bliver gennemført, måske konstatere at vores arbejdstid er gået yderligere op til 9 timer og 56 minutter.

Når nævnet ”smider” 150 bevillinger ekstra på gaden og antallet af ture har en nedadgående tendens, så må chaufførernes timeløn, alt andet lige, gå ned; medmindre der kommer nogle kraftige takstforhøjelser! Og så var det måske alligevel bedre, at ”skære” i antallet af bevillinger, København har i forvejen en voldsom overkapacitet i forhold til andre byer. Vi må nok engang slå fast med syvtommersøm, at jo længere ned timelønnen kommer, jo sværere bliver det at tiltrække ny arbejdskraft!

En ting synes sikker under Jørgen Kjærs og nævnets ledelse, vores retmæssige timelønsforhøjelse, som alle andre chauffører får, den ser ud til at være fløjet til Bloksbjerg d. 12. juni 2007.

Og hvad skal man så sige til det? Jørgen Kjær og nævnets medlemmer er helt sikkert 100 % ligeglade med hvilke forhold og i hvor lang tid vi skal arbejde hver dag, for at opretholde en anstændig indtjening, for de har deres på det tørre! Atter engang må det være bevist, at der findes intet værre end en offentlig arbejdsgiver eller at arbejde under de betingelser som det offentlige fastsætter!



Redaktøren

***I ønskes alle
En god ferie!
Vi udkommer
Igen til
August***

Side 17

Man får ikke meget service for 4 mil.

Vognmændene i 4x35 betaler ca. 3,9 millioner kroner om året i serviceafgift på deres trafikdirigeringsanlæg. Dette beløb skulle gerne dække service samt uforudsete fejl på anlægget. Vi ved ikke, hvem der er den tåbe der har lavet kontrakten, men til den pris, kunne man forvente at værkstedet stod på spring 24 timer i døgnet, 7 dage om ugen. Men så meget får man ikke for små 4 millioner! Hvad står der i den kontrakt? Svend Christensen (VW) kunne opsig sine kontrakter med kort varsel. Hvor langt opsigelsesvarsel har Taxa? For alle de penge, som vognmændene betaler i serviceafgift, kunne man have købt et helt nyt anlæg! Er der en hemmelig tillægskontrakt, som er medlemmerne ubekendt?

Vi har kigget som vanvittige i taxas regnskaber, men der er ikke et eneste punkt i regnskaberne, hvor der står serviceafgift. Men da taxa får pengene hver måned (11x448kr), så burde de figurere et eller andet sted. Hvor går pengene hen? En ting er sikkert, de går ikke til service!

Vi har et mangeårigt medlem her i foreningen, hvis anlæg brød helt ned tidligt lørdag morgen. Hvad gør man, når man betaler 448kr. om måneden i serviceafgift og ens anlæg går ned?

Man kører naturligvis på det autoriserede værksted, som har kontrakten på serviceringen. Men kunne man få anlægget serviceret? Nej! Radiomanden kiggede nedladende på en og fortalte vores medlem, at den der havde med dette problem at gøre, kom først mandag middag. Så vores medlem måtte køre hjem med uforrettet sag og var dermed tvunget til at holde fri resten af weekenden samt det halve af mandagen.

Kan det være rigtigt, at man til 4 millioner kroner om året, ikke engang kan få lavet sit anlæg, når det går ned! Hvad tænker taxas ledelse på?





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.