



Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

Februar 2008. 28. Årg. Nr. 2.

Lufthavnen

Og retur

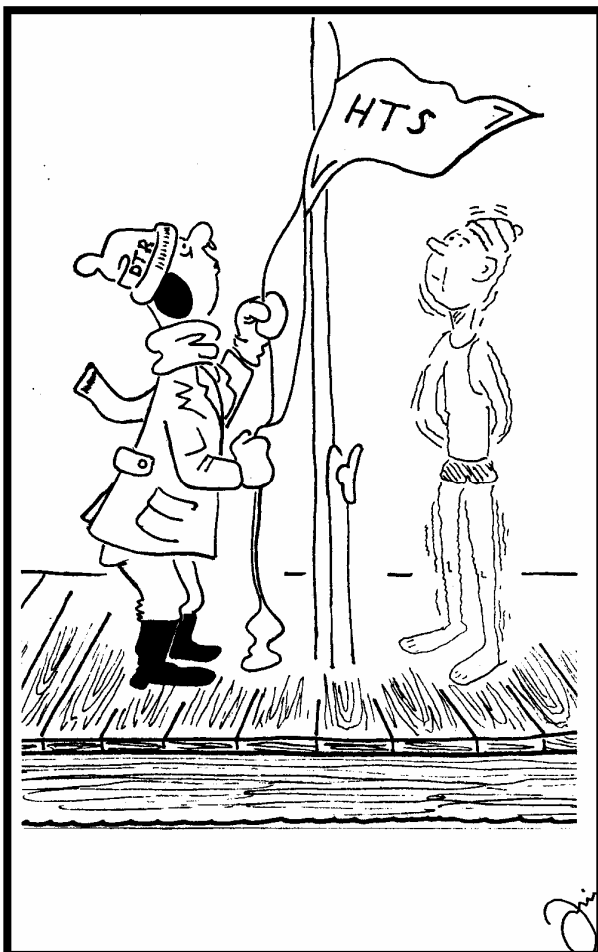
Med TV.

Revolution

I DTR.

Miljø og

Frikørsel.



Læs også: www.katbladet.dk

Lufthavnen og retur med TV.

Eller BASTA TV's sensationshunger.

Tit og ofte sidder man foran sit TV, eller med avisen i hånden, og er vildt henrykt over de fantastisk gode og pragtfulde dokumentarudsendelser som både DR og TV2, samt de fleste aviser, kan fremkomme med, når de tager sig sammen. Der er meget ofte tale om udsendelser, der kan feje benene væk under én, eller under politikerne.

Og så er der de andre gange.

Som f.eks. BASTA TV's i taxikredse berømte udsendelse, hvor en studievært (hedder det nu også det, eller hedder det bare en journalistelev?) prøver på at bibringe seerne den opfattelse, at alle taxiførere snyder, så vandet driver. Vedkommende studievært / journalistelev havde sat sig ind i en taxi ved Hotel Marriott, sammen med sin håndtaske og et skjult kamera, og havde bedt om at blive kørt til lufthavnen. Dette havde hun gjort 10 gange, så vidt vides, hvorefter hun kunne konkludere, at taxiførerne i det Storkøbenhavnske område snyder, så vandet driver af dem!

Goddag mand økseskaft! Et mere halsbrækkende sensationsjageri skal man vist lede længe efter – det kaldes vist i øvrigt for

luderjournalistik på almindeligt dansk.

Den pågældende studievært / journalistelev har formodentlig også sine sparepenge stående i Ebberød Bank eller Dogger Banken. Hun har formodentlig engang haft Ekstra Bladet i hånden og har set at de (i hvert tilfælde nu og da) kan slippe af sted med en ekstremt iøjefaldende overskrift, hun har dog ikke tænkt over, at der kunne ligge et stort stykke ærligt og hårdt journalistisk arbejde bagved. Og vi tør i hvert fald vædde vores gamle hat på, at den smule arbejde som hun formodentlig har lagt til grund for sine konklusioner, ikke kan holde til at bære betegnelsen ”ærligt og hårdt journalistisk fodarbejde”.

10 ture fra Hotel Marriott til lufthavnen, er det ikke et tilstrækkeligt materiale, til at konkludere, at de Storkøbenhavnske taxiførere snyder?

Jo, det kunne det godt være, men det er det i dette tilfælde ikke!

Hvor mange af turene blev kørt i myldretiden? Det er dog i myldretiden, at en meget stor del af turene til lufthavnen bliver kørt. Så vidt vi ved, så blev ikke en eneste af turene kørt i myldretiden.

Hvorfor ikke?

Havde den pågældende studievært / journalistelev kørt en tilsvarende tur i myldretiden dagen i forvejen og her konstateret, at det faktisk var billigere at køre ad motorvejen til lufthavnen i myldretiden frem for ad Amagerbrogade / Amager Landevej? Og hvorfor nævnte hun ikke med et eneste ord, at hun udmærket var klar over, at i myldretiden var det billigere at køre ad motorvejen?

Hvorfor kørte hun tilsyneladende kun på et bestemt tidspunkt af dagen? Var der allerede her en skjult dagsorden? Var hele formålet med udsendelsen ene og alene at tilsvine et helt erhverv og promovere sig selv på andres bekostning?

Og hvorfor kørte hun kun fra Hotel Marriott?

Hvorfor bestilte hun ikke en taxi fra Nordre Frihavsgade eller Valby Langgade (en privatadresse) til lufthavnen? Eller Hellerup Park Hotel? Hvad var formålet med ene og alene at vælge Hotel Marriott? Kendte hun resultatet på forhånd? Det kan ind imellem være ganske praktisk at kende resultatet på forhånd. Så slipper man for kedelige overraskelser. Og hvordan ved vi, at hun ikke har kørt f.eks. 30 ture fra Hotel Marriott til lufthavnen – men de 20 af turene blev måske kørt ad Amagerbrogade eller Amager Strandvej og var derfor uinteressante i denne sammenhæng. Men det er ikke helt ligegyldigt for os eller for dem der så udsendelsen, for her ligger for-

skellen på almindelig god journalistik og luder journalistik!

Har den pågældende studievært / journalistelev et erhvervs-kørekort og et førerkort til Storkøbenhavn? Har hun selv prøvet at køre taxi? Ved hun hvad kunderne forventer og hvordan de reagerer?

Vi er et par stykker, der stadigvæk kan huske, hvordan det var dengang vi var helt ”grønne” i faget og ivrige efter at gøre det hele helt rigtigt. Dette indebar naturligvis at kunderne altid blev kørt den korteste vej til lufthavnen. Men det tog ikke ret lang tid for os at lære, at det var bedst at spørge kunderne, hvilken vej de ville – og det var ikke altid den korteste. Og var kunderne turister, så ville de aldrig den korteste.

Vi husker det så tydeligt, som var det i går, én af de første ture med turister fra et hotel i den indre by til lufthavnen. Unge og uerfarne som vi var, kørte vi den korteste vej; dengang var den korteste vej ad Kastrupvej til lufthavnen. Da vi passerede et stort blå skilt der pegede til højre og hvorpå der var malet en flyvemaskine og som bar påskriften LUFTHAVNEN – og som vi naturligvis ignorerede fordi vi ville køre den korteste vej til lufthavnen – så fik vi det onde øje i nakken og drikkepengene forsvandt som dug for solen samtidig med at skiltet fortabte sig bagud i horisonten.

Og stort set lige siden dengang, i vores ”grønne” unge begynderår, har vi altid spurgt kunderne, hvilken vej de ønskede at køre. Men en ting står fast; er der tale om turister, så skal man ikke køre dem den korteste vej, for så føler de sig snydt. Hvis ikke de kan give udtryk for, hvilken vej de ønsker at køre, så skal man altid køre dem den vej som skiltene angiver, for på den måde føler de sig trygge; og så er der gode drikkepenge til chaufføren. Vi ved godt, at loven foreskriver den korteste vej, men over loven står kundernes tilfredshed. Hvis man sørger for, at kunderne altid er tilfredse, så får man aldrig nogen klager – og det må, dybest set, være det det drejer sig om.

Og her mener vi, at den pågældende studievært / journalistelev træder helt ved siden af, idet hun udelukkende prøver på at promovere sig selv og ikke går i dybden, som det må være enhver journalists pligt.

Hun undlader helt bevidst, at køre turene på forskellige tider af døgnet. Hun undgår helt bevidst, at bestille taxier fra forskellige adresser i det Storkøbenhavnske område. Og hun tager absolut ingen hensyn til, hvilke forventninger turisterne har til en køretur fra et hotel i city til lufthavnen. Hun er på forhånd gået ud fra, at taxiførerne er en samling snydere og bedragere – og derefter har hun gjort alt hvad hun kunne, for at bevise sine egne fordomme. Og på den

måde, som hun bedriver det journalistiske erhverv på, så er det naturligtvis lykkedes.

Langt den overvejende del af samtlige taxiførere her i landet, er ærlige og hæderlige og hårdtarbejdende mennesker, der aldrig kunne drømme om at snyde deres kunder. Men, hvis man ønsker at bevise det modsatte, så er det ikke så svært, man skal blot se bort fra de tre enkle regler, som vi alle kender så godt fra amerikanske kriminalfilm: ”Sandheden, hele sandheden, og intet foruden sandheden”.

Men i vores øjne, så er det eneste der er lykkedes for hende, det er at bevise, at den form for journalistik som hun bedriver, det er luderjournalistik.

Vi håber, at hun får det godt betalt!

Revolution i DTR?

Mange vil måske få associationer til den franske revolution, hvor der rullede det ene hoved efter det andet. Men vi tror ikke, at det forholder sig helt så grelt i dette tilfælde. Vi er faktisk bange for, at John Lindbom får lov til at beholde sit hoved, der hvor det altid har været og aldrig har gjort den helt store gavn i vores øjne.

Men vi har været inde på DTR´s hjemmeside, og her har vi fundet en ægte nyhed: DTR afviser samarbejde med HTS.

Men er det en revolution?

Det må være op til læserne at vurdere.

Vi må her se på, hvorfor DTR afviser et samarbejde med HTS.

Og her giver DTR udtryk for, at der er kommet nye ”boller” på suppen.

DTR ønsker ikke, at deres medlemmer tvinges til at overholde de overenskomster, som HTS og Dansk Industri indgår.

På DTR´s hjemmeside står der helt nøjagtigt: ”Vi arbejder ikke under tvang i DTR og vores medlemmer skal heller ikke tvinges til at vælge det ene frem for det andet arbejdsgivermæssigt”.

Det må siges at være nye boller på suppen. Vi har altid forstået det sådan, at alle taxivognmænd i Danmark skulle tvinges til at være medlemmer af DTR. Hvorfor skal de så ikke også tvinges til at være medlemmer af HTS og Dansk Industri?

Kan John Lindbom og resten af pamperne i DTR ikke lide

Pamperne i HTS og Dansk Industri?

Eller vil medlemskabet af HTS tvinge DTR's medlemmer til at overholde visse indgåede overenskomster?

Man kan jo ikke helt lade være med at tænke på, at der er mange store vognmænd i DTR, der så at sige aldrig udbetaler feriepenge til de chauffører der kører på deres biler. En chauffør der har kørt 10 – 20 afløservagter, han kan let komme til at glemme at hente sine feriepenge, og så tilfalder de arbejdsgiveren (vognmanden). Og det kan være, at de har en lidt højere moral i HTS, end de har i DTR?

Ikke fordi, vi vil anfægte moralen i DTR. Men vi ved dog, at der er mange afløser chauffører, der ikke får deres feriepenge. Og det er specielt de store vognmænd, der står for synderne. Dette er helt naturligt, når en chauffør har været afløser for en vognmand i måske 6-8 uger, så er det ikke sikkert, at han kan huske det ¾ år senere.

Og vognmanden, han gør ikke ret meget, for at finde de chauffører, der skal have deres retmæssigt tilkæmpede goder. For når goderne ikke går ned i chaufførernes lommer, så går de ned i vognmandens lommer.

Og det er måske denne ret, som DTR´s medlemmer, i sidste instans, ikke ønsker at miste.

Men der kunne også være andre tilkæmpede rettigheder.

Hvis DTR skulle ind i HTS og Dansk Industri, så skulle vognmændene i DTR til at overholde Dansk Industris overenskomster. Dvs. at de skulle til at indbetale pensionsbidrag til deres ansatte chauffører; og helt ærligt, vi har sådan på fornemmelsen, at vognmændene ikke er helt vilde med at udbetale pensionsbidrag, sandsynligheden for at Storkøbenhavns Taxinævn indregner evt. pensionsbidrag i taxameterprisen, er tæt på nul. Taxinævnet har vist aldrig gjort noget, der kom dette erhvervs udøvere til gode.

Må vi have lov til at citere fra DTR´s hjemmeside: ”Hele den øvrige verden går sammen i større enheder for at stå stærkere. Det er hensigtsmæssigt specielt for taxierhvervet, der er så reguleret og politisk styret, at vi står stærkt og sikrer vores politiske indflydelse til gavn for alle vognmændene i Danmark. Derfor har vi truffet valg om at melde Dansk Taxi Råd ind i HTS, forklarer John Lindbom, formand i Dansk Taxi Råd.” Citat slut.

Citatet er hentet fra DTR´s hjemmeside fra d. 1. oktober 2007, og her var det den helt store lykke ”at komme ind i varmen” sammen med de store og stuerene. Men nu hvor man har opdaget

konsekvenserne, så er det lige med et ikke så spændende mere.

Men hvad har ændret sig i mellemtiden? Ud over, at de naturligtvis har opdaget, at de på linje med andre arbejdsgivere i Danmark, skal overholde Dansk Industris overenskomster og dermed også skal betale pensionsbidrag til chaufførerne.

Vi kan ikke forestille os, at vognmændene skulle have noget imod at blive tvangsindlagt til at betale pensionsbidrag til chaufførerne. De er jo i forvejen tvangsindlagt som medlemmer i DTR via tvangstilslutningspligten til et bestillingskontor. Så hvor er den store forskel?

Vi går stærkt ud fra, at en fornuftig forklaring fra John Lindbom ikke følger!

Miljø og frikørsel.

Men ikke et ord om chaufførernes arbejdsmiljø!

Politikerne og Færdselsstyrelsen er tilsyneladende blevet enige om, at taxierhvervet skal klare alle Danmarks miljøproblemer helt alene. At man muligvis forringer chaufførernes arbejdsmiljø så meget, at man risikerer at de skal på invalidepension som 35 årige, det bekymrer tilsyneladende ingen. Politikerne fortrækker tilsyneladende at lytte til en samling teknokrater i en ligegyldig styrelse, frem for at høre de mennesker der har førstehåndskendskab til erhvervets plusser

og minusser fra deres daglige virke.

Vi er alle sammen interesserede i et renere miljø, også selvom vi ved, at det sandsynligvis ikke påvirker klimaet på jorden i væsentlig grad, som den Danske forsker Henrik Svensmark har påvist. Men når man tænker på, at taxi-chauffører, buschauffører etc. har en øget risiko for at få forskellige kræftformer, så må det også være naturligt for os, at vi ønsker at få reduceret de negative påvirkninger vi er udsat for i hverdagen. Men vi skal naturligvis tage hensyn til vores mulighed for at udføre vores erhverv, uden at blive invalidepensionister. Og for os ser det ud til, at teknokraterne i Færdselsstyrelsen overhovedet ingen hensyn tager til, at vi skal kunne udføre vores erhverv. Derfor er vort erhvervs udøvere heller ikke blevet spurgt til råds. Det ser ud til, at teknokraterne i Færdselsstyrelsen absolut ingen forståelse har for, at chaufførerne skal have et ordentligt arbejdsmiljø, et arbejdsmiljø, der ikke må påføre chaufførerne invaliderende skavanker.

Teknokraterne i Færdselsstyrelsen bruger tilsyneladende en hel masse energi på at fortælle politikerne, hvad det (måske) vil betyde, hvis man skifter de nuværende Mercedes E220 og E320 TDI'ere ud med henholdsvis energiklasse A eller energiklasse B biler. Men man nævner tilsyneladende helt bevidst ikke med et eneste ord, hvad det vil betyde, når de nuværende Mercedes biler skiftes ud med de helt nye E300 Bluetec modeller, som er ekstremt miljøvenlige. De nye Mercedes E300 Bluetec biler er bl.a. udstyret med en NOx katalysator, som af helt uforklarlige årsager ikke er med på listen over miljøforbedrende og dermed også afgiftsfritagne opfindelser. Dette kunne ligne en helt bevidst strategi for at holde bestemte bilmærker ude af det Danske taximarked, en såkaldt teknisk handelshindring.

Færdselsstyrelsens teknokrater stiller også forslag om, at der skal kunne stilles miljøkrav til taxitilladelse i fremtiden. Men spørgsmålet er vel, om det er rimeligt, at politikerne blander sig i vognmændenes drift af egen forretning. Taxierne kan alligevel ikke egenhændigt redde verden fra undergang. Og slet ikke når vi ved, at det er påvist, at jordens klima styres af den kosmiske stråling og solpletaktiviteten og ikke af CO2 udledningen. Det ville være langt mere relevant, at stille krav om chaufførens arbejdsmiljø, således at ingen vognmand skulle få den tanke, at proppe chaufføren ind i en vogn, hvor han skal sidde sammenkrøllet hele den lange arbejdsdag.

Man er også inde på, at kommunen skal kunne stille miljøkrav til de taxier der skal udføre kørsel for kommunen. Men denne mulighed eksisterer allerede i dag. Ligesom det kan lade sig gøre at bestille en vogn der kører med hund eller en vogn der kan medtage 2 cykler eller en stationcar, så kan man naturligvis også bestille en såkaldt miljøvenlig bil – man kan bare ringe ind til selskabet og sige:” Jeg vil gerne have en taxi, og det skal være en Toyota Prius”. Det har enhver kunde ret til.

Teknokraterne i Færdselsstyrelsen er også inde på, at man skal kunne stille krav om, at taxierne har en vis energieffektivitet i forhold til en gennemsnitlig personbil. Men her synes vi, at teknokraterne rammer et godt stykke ved siden af det realistiske. Der er næppe mange gennemsnitsbiler der skal kunne rumme 4 passagerer på 150 kg. hver foruden føreren, og hertil kommer så 4 store kufferter, som man kunne mistænke for at rumme det meste af passagerernes sommer garderobe. Men dette er helt rimelige krav om pladsforholdene i en hyrevogn. Og alene af denne årsag, må taxierne nødvendigvis altid befinde sig i den lidt energitungere del af bil spektret.

Ligeledes mener teknokraterne i Færdselsstyrelsen, at det burde kunne komme på tale, at der kun var mulighed for reduceret afgift med mulighed for frikørsel, hvis taxien overholdt nogle givne miljøkrav. Vi her i foreningen synes, at frikørselsordningen skulle afskaffes, således at vi købte vores biler helt uden afgifter, og når de så blev solgt, så var det køber der skulle afgiftsberigtige køretøjet. Men den får vi ikke DTR med på.

Færdselsstyrelsens teknokrater erkender selv i deres rapport (så vidt vi er orienterede), at alle de tiltag som de foreslår, vil ramme vognmændene på deres økonomi. Men atter engang, så vidt vi ved, så er Færdselsstyrelsens teknokrater fuldstændigt ligeglade med, hvorvidt vognmændene kører økonomisk på røven. Lige siden Storkøbenhavns Taxinævns oprettelse, har nævnet gjort hvad de kunne for at gøre livet surt for vognmændene og chaufførerne. Så det undrer os ikke, når andre offentligt ansatte teknokrater kommer med forslag, der aldrig er blevet godkendt af erhvervets udøvere.

Helt grundlæggende mener vi, at der er 3 krav der skal opfyldes, inden man kan begynde at stille nogen andre krav. Og vi mener ikke, at der kan slækkes på disse krav, da det drejer sig om chaufførernes velfærd. Kravene er:

Chaufførens arbejdsmiljø skal være i orden, herunder hører bl.a. at chaufføren skal kunne sidde i en for ham bekvem stilling i hele sin arbejdsperiode. Han må altså ikke gå hjem med ondt i ryggen eller lignende, det er hans arbejdsplads – ikke en koncentrationslejr.

Der skal være plads til fire velvoksne passagerer og deres store kufferter, uden at de på nogen måde generer føreren af bilen. Han skal trods alt holde en hel arbejdsdag – helst hele

livet igennem.

Der skal være en sund og fornuftig økonomi i forretningen, ingen ønsker at tage penge med på arbejde. Dette medfører naturligvis, at service og vedligeholdelse og alle andre omkostninger holdes så lavt som muligt.

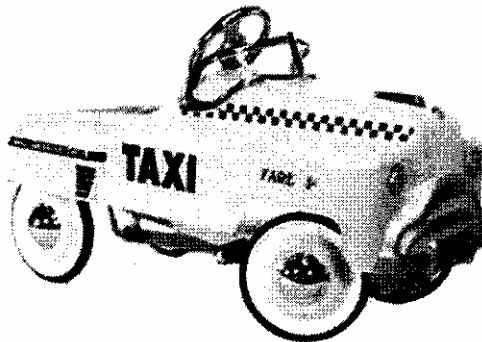
Alle disse krav bør, som et absolut minimum, være opfyldt, inden man begynder at stille krav om noget som helst andet. Det hjælper ikke noget, at vi redder verden, hvis vi dør midtvejs i processen.

Herunder ses en af Færdselsstyrelsen

Og Københavns kommune

Forhåndsgodkendt ”miljøtaxi”.

Dansk Autohjælp tilbyder gratis abonnement til de første 100 vognmænd, der ”hopper” på denne model.





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
125 kr./året.

KAT tryk og lay-out.

Københavns Aktive Taxiforening

Kontor: Magnoliavej 2, 2000 Frederiksberg

Kontortid: Mandag & Onsdag 12:30 — 13:30 (juli dog kun undtagelsesvis)

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

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

Hjemmeside: www.katbladet.dk

Faglig konsulent: Kurt Petersen.

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.