



Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

Januar 2008. 28. Årg. Nr. 1.



Er vognmændene miljøsvin?

Eller

Ved B.T. og de

Københavnske politikere ikke

Hvad de taler om?

*Ikke
Forstædt!*

TAXA

Læs også: www.katbladet.dk

DTR's nye frikørselsordning?

Man har, bl.a. på DTR's hjemmeside, kunnet læse, at skatteministeriet har fremsendt et lovforslag vedrørende frikørselsreglerne. Ifølge lovforslaget skal frikørselsordningen omlægges fra total kilometre til besatte kilometre. Ifølge forslaget skal fremtidig frikørsel ske på 3 år og 105.000 besatte km. og / eller 2 år og 125.000 besatte km.

Men hvorfor har man ikke taget skridtet fuldt ud og lagt frikørselsordningen over på det indkørte beløb? Det ville langt mere effektivt sikre imod snyd.

Lad os først se på, hvad er formålet med at ”manipulere” med kilometertallene? Al manipulation har altid haft til formål at få bilen frikørt så hurtigt som muligt og betale så lidt som muligt i skat. Altså så mange total (evt. besatte) kilometre som muligt og så lille indkørt beløb som muligt. Dette vil, med det nye forslag, i bund og grund ikke ændre sig. Det er blot måden der skal manipuleres på der ændres.

Vi ved f.eks. at John Lindbom / Codan Taxi (DTR's al-mægtige formand) har nogle fastpristure engang imellem der går langt væk. Disse ture vil være specielt velegnede til at ”manipulere”

med de besatte kilometre efter den foreslåede ordning.

Når en taxi, efter den nye ordning, henter en fastpristur, så slår han uret til og omgående kommer den faste pris frem på taxameterets skærm; og der bliver den stående, indtil taxameteret slås fra. Og alle de kilometre som vognen kører, de bliver registreret som besatte; om man har kunder i vognen eller ej, det er underordnet. Og det er her fidusen kommer. Når en af John Lindboms / Codan Taxis vogne slutter en fastpristur f.eks. nede i Skælskør, så skal de hele vejen tilbage til Københavnsområdet tomme, for de får ingen ture i Skælskør eller omegn. Men nu bliver det meget sjovere, for nu undlader den pågældende taxi bare at slå taxameteret fri; og på den måde får han registreret alle de tomme returkilometre som besatte kilometre. Og de (tomme) besatte kilometre hjælper med til frikørslen af bilen. Der har aldrig været nogen kunder i vognen i de hundrede tomme kilometre retur fra Skælskør, og der er heller ikke blevet betalt for dem, men de kommer til at tælle med som besatte og derved også til frikørslen af bilen. Man kunne næsten have John Lindbom mistænkt for selv at have opfundet ordningen, det kan ikke gøres meget værre (bedre).

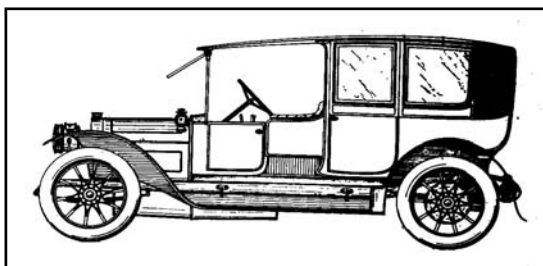
Med dette forslag, må skatteministeriets folk endegyldigt have bevist, at de intet ved og intet fatter vedrørende taxikørsel. Og det ville ikke undre os, om de havde fået hjælp af Jørgen Kjær /

Storkøbenhavns Taxinævn, for ministeriet kan da umuligt kludre så groft i det helt uden hjælp!

Hvis man derimod lagde frikørselsordningen over på det indkørte beløb, så var man ude over den slags plat på systemet. Tværtimod ville man give vognmændene et stærkt incitament til at køre det hele ind på ”kasseapparatet”. Men ministeriet er måske slet ikke interesseret i, at vi betaler skat?

Man vil jo hurtigt kunne regne den nuværende ordning om (f.eks. 11 kr./ total km.), således at frikørslen kunne ske på 3 år og 2,31 millioner indkørte kroner og / eller 2 år og 2,75 millioner indkørte kroner dokumenteret af skattevæsenet selv. Dette system ville endvidere have den fordel, at de biler der kører meget fast kørsel ville blive tilgodeset, så de i højere grad blev ligestillet med deres kollegaer uden fast kørsel.

Hvorfor skal politikere og embedsmænd altid have alting at vide 500 gange, før de forstår dem? Kan man ikke oprette et kursus, hvor de kan lære at forstå den virkelige verden? Hvorfor skal de altid gøre noget så helt umuligt, når det faktisk kan gøres så enkelt!



Taxierne og miljøet!

Vi i vores erhverv, betragter normalvis os selv som et forfulgt folkefærd; om det er sandt eller ej, det har ingen betydning. Og nu bliver vi så forfulgt igen. Nogle nyudklækkede (ikke alle) politikere, der ikke har noget fornuftigt at foretage sig, de bruger nu taxierne som "Prügelknabe" for at profilere sig selv. Og omgående springer formiddagssprøjten B.T. op fra sin Tornerosesøvn for at kysse politikerne bagi med en artikel, der efter deres egen mening viser, at udøverne af vores erhverv er en samling gamle stokkonservative miljøsvin uden evnen til at tænke nyt og miljørigtigt.

Men hvad er det i virkeligheden at B.T. beviser med sin artikel? Beviser de ret meget andet, end at den pågældende journalist ikke har forstået, hvordan denne verden hænger sammen? Har B.T. bevist ret meget andet, end at deres artikel er dybt useriøs og at B.T. er en avis der ikke er i stand til at gå i dybden med et alvorligt emne? Tænker B.T. på andet, end hurtige overskrifter? Har B.T. overvejet, bare én gang, at gå i dybden med stoffet?

Det sagen i al sin enkelhed drejer sig om er, at Københavns kommune vil have, at de 16 millioner kroner som kommunen kører for om året, de bliver kørt i mere miljørigtige taxier! Men der er ingen, der spørger sig selv om, hvad er mere miljørigtige taxier? Man

går ud fra som givet, at en lavere udledning af CO2 er ensbetydende med en mere miljøvenlig bil! Men er dette rigtigt?

Er CO2 udledningen under kørslen, den eneste påvirkning af miljøet som bilerne bidrager med? Nej! Naturligvis ikke! De bidrager også med miljøpåvirkning både under fremstillingsprocessen og under skrotningsprocessen! Men dette nævner de Københavnske politikere ikke med et eneste ord! Kan dette skyldes, at der ikke er nogen stemmer i det til næste valg? Har hele denne proces med at ”hyle imod månen”, i virkeligheden kun til formål at få vælgerne til at stemme på den ”mest miljøvenlige” politiker til næste valg? Også selvom de valg disse politikere træffer, ikke nødvendigvis er særligt miljøvenlige? Politikerne ønsker blot at flytte forureningen et andet sted hen – derhen hvor bilerne produceres / skrottes, den samlede miljøforurening er de ligeglade med!

Og B.T. ”labber” det hele i sig, og glemmer derved journalistens fornemste opgave: At stille kritiske spørgsmål til alt!

Der findes en amerikansk undersøgelse, foretaget af et uafhængigt institut der hverken har fået penge af forbundsregeringen eller den amerikanske bilindustri og som kommer med nogle konklusioner, der er radikalt anderledes end dem som de Københavnske politikere giver udtryk for. Denne uafhængige institution har regnet

på miljøbelastningen fra bilen kommer på tegnebrættet og til den er skrottet! Og her er resultatet helt forskelligt fra de resultater, som de Københavnske politikere tager udgangspunkt i.

Toyota Prius viser sig her ikke at være en miljøvenlig bil, idet det kun er super luksus biler som Maybach (en bil til over 6 millioner kroner herhjemme) og lignende, der er større miljøsyndere end Toyota Prius. Toyota Prius har godt nok en meget lav udledning af CO₂, men til gengæld er den ekstremt miljøbelastende at producere og skrotte! Formodentlig til alles overraskelse, så er biler som Jeep, Toyota RAV4 samt Land Rover / Range Rover langt mere miljøvenlige end Toyota Prius og lignende. Årsagen er, at Toyota Prius anvender en hel masse ny teknologi, som er meget miljøbelastende at producere og skrotte samt at dens holdbarhed er meget ringe, hvorimod nogle af de andre biler, anvender gammel simpel og meget velkendt teknologi som holder længe. Og netop af disse grunde så er de biler, som visse politikere i København ønsker, langt skadeligere for miljøet end de biler, som af politikerne normalt betegnes som miljøsynderne!

Hvad med gas bilerne? De var miljørigtige! De var upraktiske, bl.a. fordi der ikke var noget bagageplads i dem, men de var miljøvenlige. Hvem lagde så mange afgifter på dem, så ingen havde lyst til at køre hyrevogn i dem? De samme politikere (politiske par-

tier), som i dag taler om miljøbeskyttelse!

Hvor meget vægt kan man tillægge Bondams ord, når han selv kører rundt i en bil der kun går 11,6 km/l (SAAB 9-5)? Er det ikke rendyrket hykleri? Minder det ikke alt for meget om dengang, daværende statsminister Poul Schlüter sagde, at nu skulle familien Danmark spænde livremmen ind, hvorefter alle Folketingets partier (minus Fremskridtspartiet) stemte ja, til en lønforhøjelse på ca. 80.000,- kr./året til Tingets medlemmer! Og det er i bedste fald hykleri!

Mercedes er 100 % fokuseret på taximarkedet. Mercedes E klasse er bygget til taxikørsel. Førerpladsen er tæt på optimal Sikkerheden for alle passagerer (inkl. fører) er helt i top! Der er andre bilmærker der praler med deres sikkerhed, men ingen er bedre. Mercedes arbejder konstant med at forbedre sikkerheden, bl.a. har de et udrykningsteam (de samarbejder med politiet i Bayern, så vidt erindres), som rykker ud til alle større ulykker i området, hvori en Mercedes er impliceret, kun for at måle og regere for at finde nye og bedre løsninger for at højne sikkerheden! Det er en af årsagerne til, at chaufførerne foretrækker Mercedes og at vognmænd der skifter til andre mærker, sandsynligvis vil miste chauffører. Det er ikke uden grund, at vognmænd der har chauffør(er) på deres bil(er), vender tilbage til Mercedes. Man kan sikkert godt få chaufførerne til at køre

BMW, men her kommer prisen på service og vedligeholdelse samt frikørselsgarantien ind i billedet.

Jeg har også personligt kendskab til en tidligere vognmand (han gik på røven og han var meget flittig), som var så uforstandig at købe en Citroen. En stor og meget dejlig bil at køre i, når den kørte. Og her var problemet, når den gik i stykker, så kunne han vente i 7 lange og 7 brede på at komme til på værkstedet, de havde absolut ingen forståelse for, at han drev en forretning. Regnet ud over bilens levetid (250.000 km.), så kom han af med mere i reparation og vedligeholdelse (tæt på 250.000,-kr.), end bilen havde kostet – og her taler vi kun om udgifter ud over ”normal” service og vedligeholdelse. Man skal vist helst have 2-3 rige arvetanter, for at køre rundt i den.

Ikke engang velrenommerede VW kan matche priserne og servicen på en Mercedes, de har prøvet, men den gik ikke. Med servicekontrakt hos Mercedes selv, koster en Mercedes E-klasse 220 st. c ca. 60.000,- kr./250.000 km. + dæk og heri indgår at Mercedes garanterer at man er ude at køre igen indenfor 24 timer (gælder ikke alvorlige ulykker etc.), ellers betaler de ”liggepenge”. Hvilke andre mærker tør komme med sådanne garantier? Vist ingen af de 10 mærker som B.T. nævner!

Økonomien i bilerne består ikke kun af indkøbspris, men derimod også af renterne + værditabet + service & vedligeholdelse + brændstof + udgifter til ”liggepenge”. Og her ser Mercedes ud til at være en sikker vinder.

Endvidere vil chaufførerne gerne have en bil, hvor der er plads nok til, at føreren af bilen kan sidde behageligt. Personligt kan jeg f.eks. ikke sidde behageligt i en Mercedes C-klasse eller i en Volvo st. c. og samtidigt have plads til passagerer bagved; og jeg er kun 181 cm. høj.

Der er naturligvis enligt kørende vognmænd som kører andre mærker end Mercedes og det går også fint, men enligt kørende vognmænd behandler nok deres bil langt pænere end chaufførerne gør. Medens jeg kørte alene har jeg haft en MB 320 E st. c oppe på ca. 14 km./l; men det er der næppe nogen chaufførbetjent bil der kan matche!

Hvorfor ønsker de Københavnske politikere at køre i disse bestemte biler her & nu? Hvorfor kan det ikke vente 1-2 år? Når vi nu ved, at MB kommer med modeller der matcher kravene om 1-2 år. Hvorfor dette hastværk? Menneskeheden har postet hundreder af millioner tons CO2 ud i atmosfæren, hvilken betydning har det i denne sammenhæng at vente et par dage? Eller kunne politikerne

ikke bare hver eneste gang de ringede efter en taxi, når det nu er så vigtigt for dem (Bondam ringer nok ikke, han kører i kommunens SAAB 9-5), udtrykkeligt bede om at få en Ford Mondeo på diesel eller hvad de nu mener matchede deres drømme? Stort set alle de Københavnske taxiselskaber har da nogle af de af B.T. nævnte biler kørende! Så de kan jo bare ringe og udbede sig om en specifik bil. Men det er måske slet ikke dette, der er det virkelige formål med at ”hyle imod månen”? Det hele er måske blot et spil for galleriet, også kaldet skuespil for folket, for at fiske stemmer og mandater til næste valg?

Hvis man interesserer sig så meget for miljøet, må vi så spørge til busserne inde i København. Hvorfor sender man en 15 tons tung bus af sted ind imellem med kun 1 eller 2 passagerer i? Sådant en bus kører måske kun 1-2 km./l. Der kan altså køre imellem 7-14 taxier rundt, før de forurener lige så meget som én rutebil!

Hvis man virkelig ønsker at spare på CO2 udslippet til gavn for miljøet, så burde man måske nedlægge busbanerne! For efter at man f.eks. har lavet busbane over Knippels Bro, så holder alle de almindelige biler i lange, lange køer for at komme over – og det forurener. Og hvor meget tid sparer busserne i forhold til dengang der ikke var busbaner? Og hvor meget CO2 kunne man spare, hvis man lod alle bilerne køre i busbanerne over Knippels Bro? Man

ville måske kunne spare 100 gange så meget, som ved at lade taxierne benytte busbanerne. Og hvad kunne det ikke blive til, hvis man ordnede vejnettet / infrastrukturen i København (havnetunnel, omfartsvej m.m.). Men de Københavnske politikere er bare så stok konservative, så de får Neandertaleren til at ligne et fremtidsprojekt.

Må vi derudover påpege, at sammenhængen imellem CO2 udledningen og jordens klima ikke er videnskabeligt påvist. I en artikel i Weekendavisen påpeges det, at Højesteret i London har forbudt fremvisningen af Al Gores film ”Den ubekvemme sandhed” til engelske børn / skolebørn, medmindre der gøres udtrykkeligt opmærksom på 9 specifikke punkter i filmen, hvis sandhedsværdi aldrig er blevet påvist / hvis påstande er udokumenterede! Endvidere har den Danske forsker Henrik Svensmark, fra Dansk Rumforsknings Institut, sammen med Nigel Calder skrevet bogen ”Klima og kosmos” (The chilling Stars), hvori sammenhængen imellem den kosmiske stråling og solens overfladeaktivitet og temperaturen på jorden dokumenteres. Han støttes, blandt mange andre, af den israelske astrofysiker Nir Shaviv, der ligesom Svensmark påpeger at jordens temperatursvingninger i hele jordens eksistens kan kædes sammen med den kosmiske stråling og solens overfladeaktivitet. Disse teorier skal nu understøttes eksperimentelt ved partikelacceleratorcentret CERN.

De Københavnske politikere kan altså ikke lægge videnskabelig forskning til grund for deres meninger. Dette sidestiller dem med tidligere tiders præster / politikere, der havde bestemt sig for, at jorden var flad. Og de tolererede ingen modsigelse. Videnskabsfolk der prøvede at påvise noget andet, blev smidt på bålet. Ligesom i dag, bålet er blot erstattet af den politiske skammekrog.

Er vore dages miljøforkæmpere ikke bare en ny slags ypperstepræster / afladshandlere? De har ikke selv nogen religion og søger derfor efter noget der kan fylde deres liv – og derfor er miljøet blevet deres religion! Vore dages miljøforkæmpere opfører sig i hvert fald ligesom præsterne / politikerne i den allermørkeste middelalder. Deres ord er hellig og ufejlbarlig tale til forsvar for den nye religion; og alt hvad der bliver sagt imod dem, bliver betragtet som blasfemi!

Endvidere vil vi gerne påpege, at KAT-bladet bl.a. i sin november udgave i 1992 var inde på problematikken omkring luftforureningen i København. Men forureningen begyndte først at interessere politikerne den dag, de opdagede, at der var stemmer i det – for det eneste der interesserer dem, er den taburet de sidder på!

KAT-bladet derimod, vi har altid været tre skridt foran alle andre!

Pirattaxier!

Pirat Taxier: En tur fra Nørreport til Kgs. Nytorv: 100-200,-kr. En tur fra Københavns City til Husum: 500,-kr. Det står så galt til, at pirattaxierne har dannet deres egen ”kaperrække” ved siden af de lovlige taxier bl.a. inde ved Boltens Gård og inde på Rådhuspladsen, oven i købet i anden position. Politiet ser hvad der sker, men gør intet, har de fået ordre højere oppe fra?

Efter sikre forlydender fra vores branches ”jungletrommer”, så har efterspørgslen på taxier / pirattaxier været så stor i weekenderne i december måned, at der ikke alene har været et rekordstort antal danske pirattaxier på gaden, men de er blevet suppleret i rigelige mængder af pirattaxier indregistreret i Sverige eller Polen. Mange af chaufførerne på de udenlandske pirattaxier er, stadigvæk i følge ”jungletrommerne”, gamle chauffører fra de lovlige danske taxier, der om man så må sige – har skiftet erhverv, de er nu blevet piratchauffører og har bosat sig i Sverige. De kører ud og laver en hel ugeløn skattefrit på disse to dage og så modtager de formentlig overførselsindkomst resten af ugen; eller også kører de som taxichauffører ”lovligt” resten af ugen, som en slags ”jobtræning” i by kendskab.

Jørgen Kjær har altid så travlt med at tale om god skik og brug indenfor taxierhvervet, må vi nu spørge tilbage: ”Hvornår er det blevet god skik og brug for offentligt ansatte embedsmænd, at sætte sig på sin flade og stirre intetsigende ud i luften og intet, absolut intet, foretage sig for at løse dette for statskassen så alvorlige problem?” Hvis vi stadigvæk tager vores udgangspunkt i erhvervets ”jungletrommer”, så omsætter disse pirattaxier måske for helt op til 800 millioner – 1,6 milliard kroner helt sort og helt udenom statskassen. Og samtidigt kan vi være 100 % sikre på, at forsikringsforholdene og lign. for disse biler til at udføre erhvervsmæssig personbefordring, ikke er i orden!

KAT-bladet foreslog allerede i sit marts nummer 2007, i artiklen ” 100 ekstrabevillinger til pensionisterne.”, at man skulle sætte starttaksterne op til 100,-kr, om ikke andet, så for fredag / lørdag nat. Nu må det så være bevist, at folk er villige til at betale dette og mere til.

Er det så vanskeligt at stoppe dem? Eller er det sådan, at Jørgen Kjærs intelligens ikke rækker længere end til at forfølge ærlige chauffører der kører på lovligt indregistrerede hyrevogne og som har glemt et komma eller et nul i kørebogen, til gengæld ser det ud til, at piratchaufførerne nærmest har fået ”frit lejde”. Er der noget der skal gå frygteligt galt, før politikerne og vort erhvervs selvglade

pampere gør noget ved problemet? Politikerne har jo tilsyneladende kun respekt for det, der står på forsiden af Ekstra Bladet, og det kun, hvis de selv er ekstremt negativt omtalt. Måske som en kollega sagde: ”Vi kan kun håbe på, at en af passagererne i en pirattaxi bliver skudt, så får politikerne (og passagererne) måske øjnene op for problemet”.

Problemet med pirattaxierne er ikke, at de kører nogle ture fredag / lørdag nat, folk tager kun en pirattaxi, når der ikke er en ”rigtig” taxi. Problemet er, at vi risikerer at vores erhverv bliver drænet for ærlige chauffører i løbet af nogen tid. For hvem vil køre taxi ”ærligt” til ca. 114,-kr. i timen i gennemsnit, når man kan gå ud og køre pirattaxi til 500-1000,-kr./timen kul ravende sort, og så kan man platte de offentlige kasser resten af tiden oven i hatten! Det eneste positive ved pirattaxiernes fremmarch er, at det er storvognmændene der bliver de første til at miste deres chauffører, den enligt kørende kan jo kun miste sig selv.

Har politikerne og vort erhvervs pampere en skjult dagsorden? Ønsker disse mennesker at ødelægge vort erhverv så godt og grundigt, så vi ender med at få en fuldstændig liberalisering af erhvervet, ligesom i Sverige? Og når dette sker, så vil der måske komme op til 8000-10.000 vogne på gaden i det Storkøbenhavnske område, og ikke en vil være chaufførbetjent. Så vil ”Smarte Lars”

fra TaxiNord have fået sin drøm opfyldt, så vil der være kommet lidt mere end 50 ekstra vogne på gaden!

*Efter at artiklen har været bragt i TaxiDanmark og vi har hørt nogle kommentarer, bl.a. et "læserbrev" (som kan ses på vores hjemmeside), så er vi ikke helt sikre på, hvorvidt alle har forstået essensen af problematikken. **Os der kører ærligt og hæderligt, vi er til grin!** Vi bliver forfulgt for selv de mest bagatelagtige lige-gyldigheder. Et manglende nul foran starttidspunktet eller andre ligegyldigheder. Pirattaxierne derimod, de kan gøre lige hvad der passer dem. De voldtager eller tæver deres kunder, tager ågerkarlepriser for turene og danner "kaperrække" ved siden af de "lovlige" taxier lige for næsen af politiet. Men de synes fredet i klasse "A" med stjerne. Vores priser er trykket helt i bund af et nepotistisk og ligegyldigt Taxinævn, der gør hvad de kan for at genere os med ligegyldig kontrol for kontrollens egen skyld. Det synes derimod ikke at interessere Taxinævnet nævneværdigt, at der kører pirattaxier rundt i byen, det er noget som branchen skal gøre noget ved. Man kan vel ikke forlange, at Carlsberg skal gøre noget ved den ulovlige parallel import af sodavand fra udlandet, det er myndighedernes opgave. Ligeledes må det være myndighedernes opgave, at fjerne pirattaxierne fra de Københavnske gader og stræder, ikke vores! Og så gennemkontrolleret som vores erhverv er, så er det ikke et urime-*

ligt forlangende, at de kontrolfanatiske myndigheder skal løse problemet omgående – ikke i morgen, men i dag! Det er helt uholdbart, at vi skal køre rundt og tjene ¼ eller mindre end pirattaxierne i timen og samtidigt er vi tvunget til, via skattebilletten, at lønne en samling totalt uduelige og inkompetente politikere til at kontrollere os selv – og så evner de ikke engang at stoppe pirattaxierne. Noget må vi da kunne forlange for vores skatte kroner.

Fødevarerpriserne 6,8 % op!

Man har for nyligt kunnet læse, at Danmarks Statistik udtaler, at prisen på fødevarer og ikke alkoholiske drikke var steget med 6,8 % det sidste år. Og man kunne så d. 19. januar på Internettet læse, at ifølge pristjek foretaget af dagbladet Politiken, så var hvedemel steget med 74 %, smør med 55 %, havregryn med 28 % og letmælk med 25 % siden juni måned.

Og er der mon nogen der kan huske, hvor meget vi fik i stigning på taxameterpriserne sidst? 3,1 %! Hele fantastiske 3,1 %! Og dette var allerede ved stigningen udhulet af de 50 ekstra bevillinger som ”Smarte” Lars ude fra TaxiNord forlangte og fik på gaden.

Disse 50 ekstra bevillinger tjente intet andet formål, end at fylde pladsleje i bestillingskontorenes evigt slunkne kasser. Konjunkturerne var på vej nedad, hvilket enhver kunne overbevise sig selv om, ved at se på udbuddet af fast ejendom. Og alligevel forlangte ”Smarte” Lars på vegne af DTR 50 ekstra vogne på gaden. Men de fleste bestillingskontorspampere tjener heller ikke deres løn ved at køre taxi, de tjener den ved at lege brugtbilhandlere. Det interesserer dem ikke, hvorvidt chaufførerne / vognmændene kan leve af det eller ej – bare de har nogle frikørte hyrevogne de kan sælge. Vi har før foreslået at frikørslen skulle lægges over på det indkørte beløb / subsidiært kontrolkilometrene. (Se artikel andetsteds).

Må vi have lov til at spørge, hvor chaufførerne / vognmændene kan købe deres dagligvarer billigere end andre mennesker? Er dagligvarerne ikke steget ligeså meget for os, som for alle andre? Og hvis de er, hvorfor fik vi så kun 3,1 % i takststigning sidst? Og hvorfor udhulede ”Smarte” Lars denne stigning, så den ingen værdi havde?

Har taxifolk ikke ret til at opretholde et anstændigt liv? Hvorfor prøver vores egne ledere at gøre det mere og mere surt, at være i vores erhverv? Er det nødvendigt, at alle chaufførerne forsvinder til anden side, før det går op for ”Smarte” Lars & co., hvor slemt det står til?

Er disse, vort erhvervs fremmeste tåber, ikke i stand til at læse en daglig avis, så de kan følge med i, hvad det koster at leve her i landet? Eller interesserer det dem bare ikke, så længe frikørselsordningen eksisterer?

Vi her på redaktionen, er villige til at vædde vores gamle hat på, at de officielle statistikker som Jørgen Kjær og Nævnet er ved at indsamle for øjeblikket, de vil ikke vise en stigning i indkørsel/time på 6,8 % eller mere, sammenlignet med sidste år og det må ellers være et minimumskrav, hvis ikke man skal gå på en ufrivillig skrap diæt. For når fødevarerne stiger med 6,8 % og vores timeløn ikke stiger tilsvarende, så må der blive mindre til et eller andet! Og vi vil ikke undre os, hvis de viser direkte nedgang på grund af ”Smarte” Lars totalt tåbelige initiativ.

Vi er efterhånden en af de ganske få faggrupper her i landet, der har så ringe en gennemsnitlig timeløn, når man samtidigt tager i betragtning, at man forventer at vi altid er der, dag og nat, hverdag og helligdag. Og ved siden af den ringe timeløn har vi så glæden (eller manglen på glæde) ved ikke at have nogen pensionsordning.

Umiddelbart er det ikke muligt for os her på redaktionen, at komme i tanke om andre faggrupper med samme ringe gennemsnit-

lige timeløn som os, som heller ikke har nogen pensionsordning. Og det er ikke fordi vognmændene er specielt fornærede. Nej, det skyldes det faktum, at det er kommunalpolitikkerne i Nævnet der bestemmer vores takster og antal vogne, samtidigt med at de hører til blandt vores største kunder. Derfor tænker de tit på sig selv og aldrig på os. Gamle Pio ville formodentlig rotere i sin grav, hvis han vidste, hvordan Ib Terp behandlede det arbejdende folk i dag.

Vi har før foreslået, at man fjernede 500 bevillinger i det Storkøbenhavnske område, dette ville formodentlig give et løft i vores timeindkørsel / -løn på omkring 20 – 25 %; og så ville man med rette kunne forvente at der blev indarbejdet en pensionsordning i overenskomsterne, for så var der plads til det. Som det ser ud i dag, så er fortjenesten simpelt hen for ringe. Og ved at fjerne 500 bevillinger fra gaden, kunne man også gøre sig håb om at effektivisere de vogne der blev tilbage!

Det er ganske enkelt helt uantageligt, at der stadigvæk findes faggrupper som os i det danske samfund, som ved arbejdslivets ophør står uden nogen som helst form for pensionsdækning ud over den almindelige folkepension; og det er dog folketingspolitikkerne der har besluttet, at det skal være sådan. Vi må have samme ret til en pensionsordning som alle andre, de fleste af os har dog arbejdet hele livet uden at ligge det offentlige til last og så er det ikke rimeligt, at

politikere som Ib Terp ”pisser” på os den ene gang efter den anden; vi er trods alt med til at betale hans løn.

Men det værste er dog, at man den ene gang efter den anden skal se, hvordan en vaskeægte pamper som ”Smarte” Lars fra TaxiNord, på vegne af DTR såvel som på egne vegne, fremkommer med forslag der er til direkte skade for erhvervets udøvere. Den mand er dog noget af det værste vi har oplevet. Normalt er vi på ”nakken” af John Lindbom, men at sammenligne John Lindbom med ”Smarte” Lars, det er næsten som at sammenligne en søndagskolelærer fra kvækersamfundet med Djævelen selv; og det er John Lindbom der er søndagsskolelæreren.

***Der er noget der er kortsluttet for Taxinævnet.
Men hvad?
A: Fødevarerpriserne.
B: Taxameterpriserne.
C: Hjernecellerne.
Sæt kryds.***



RKI

KREDIT INFORMATION

2512576
© Copyright

Dato 23.01.08

SKYLDNER



KREDITOR/AFSENDER

TAXA 4x35
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse
Tlf. 35 35 90 01

Fødselsdato	
Telefonnr.	
Firma CVR-nr.	

RKI kundenr.	8372000
Referencenr.	60445

På trods af tidligere rykkere har De ikke overholdt de aftalte betalingsfrister, og dette er nu sidste chance. Beløbet skal være os I HÆNDE SENEST 10 DAGE FRA DATO. Sker det ikke, bliver fordringen omgående overgivet til inkasso, hvilket medfører yderligere omkostninger for Dem, og De bliver indberettet til RKI-registret som en dårlig betaler. Er De ikke enig i den opgørelse, vi har lavet, så kontakt os omgående.

TAXA 4x35
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse
Tlf. 35 35 90 01

Kreditor underskrift og stempel

Salgedato/periode	Købekontrakt/ faktura nr.	Beløb incl. renter pr. dags dato	Rentesats pr. md./år
21/12-07	301303	4930,00	2,0
SALDO TIL INKASSO		4930,00	

Hvis De ikke kan betale det beløb, De skylder os, og De gerne vil undgå unødvendige omkostninger til inkasso, opfordrer vi Dem til at gøre følgende: **Skriv betalingstidspunkt eller ønsket afdragsordning i betalingsordningen, underskriv den og send den til os, så vi har den inden 10 dage fra dato. Vor accept af betalingsordningen forbeholdes.**

BETALINGSORDNING

Jeg erkender hermed at skyldte det forfaldne beløb til kreditor, men ser mig i øjeblikket ikke i stand til at betale. Jeg tilbyder derfor,

- at betale hele gælden senest den _____ dato eller
- at afdrage gælden månedlig med kr. _____ pr. afdrag, første gang den _____ dato og fremover senest den _____ dag i hver måned.

Gælden forrentes fremover med en rente på _____ % om året. Renten beregnes månedsvis/kvartalsvis bagud af den til enhver tid skyldige hovedstol, idet indkomne beløb først afskrives på omkostninger og påløbne renter.

Jeg erklærer ved min underskrift at være indforstået med, at såfremt ét afdrag udebliver mere end 4 dage over forfaldstid, er hele restskylden med renter og eventuelle omkostninger forfalden til betaling, medmindre lov om kreditaftaler pgt. 29 finder anvendelse. Det samme gælder, hvis jeg afgår ved døden, erklæres konkurs, anmelder betalingsstandsning, søger akkord, eller der foretages udlæg eller arrest hos mig.

I tilfælde af at aftalen ikke overholdes, kan sagen overgives til inkasso hos advokat. Hermed påleber inkassoomkostninger efter de til enhver tid gældende regler. Denne betalingsaftale kan samtidig danne grundlag for tvangsfuldbyrdelse jf. Fetsplejelovens pgtl. 478, og jeg betaler de omkostninger der måtte komme i forbindelse hermed.

2512576

Taxa som inkasso bureau?

Taxas nyeste tiltag i et forsøg på at udvide forretningen og skabe øget omsætning, er at starte et inkassobureau. Inkassobureauet har foreløbigt fået John Lindbom / Codan Taxi som deres formodentlig første kunde. Vognmænd der skylder Codan Taxi penge, bliver tilsyneladende sendt videre til inkasso i Inkassobureauet 4x35, med adresse på Rosenlunds Allé 8, Vanløse.

Vi spørger nu os selv, om den godkendte daglige leder af Taxa, direktør Steen Dahl, har ansat den juridiske rådgiver, Karin Fischer, for at hun skal forestå både 4x35's kontrakter med kunderne samt Inkassobureauet 4x35's kontrakter til inddrivelse af vognmændenes gæld til fremmede bestillingskontorer. Efterhånden som der bliver sat flere og flere vogne på gaden, og indtjeningen pr. bil derfor forventes at falde, så ligger der et enormt uopdyrket marked her. Næste skridt bliver muligvis, at Inkassobureauet 4x35 begynder at inddrive restancer for skattevæsenet. Her er mulighederne uudtømmelige.

Vi har en svag mistanke om, at Taxa 4x35 allerede har betalt vognmandens gæld, og at de derfor blot prøver på at inddrive de penge de har udestående. Vi forventer at sagen ender i retten og evt. interesserede kan derfor få en underholdende dag i retten.

Åbenhed i DTR?

Efter hvad vi kan læse os til i DTR's nye blad, Taxi, så har DTR's afdeling i det nordligste Jylland, besluttet sig for et helt nyt forsøg set med DTR's øjne. De vil forsøgsvis prøve at holde 2 "åbne" møder, hvor også den "almindelige" vognmand har adgang. De nævner dog intet om stemmeret til de menige medlemmer, men det kan naturligvis være en ren forglemmelse. DTR har været en lille lukket forening for de få pampere med de rette forbindelser i så mange år, så det kan være svært for disse mennesker, at forestille sig, at de menige medlemmer også skal have stemmeret. I DTR's øjne er det rigeligt, at de menige medlemmer har retten (og pligten) til at betale tvangsmedlemsskab. I deres øjne er stemmeretten forbeholdt de "ægte" partimedlemmer.

Vi ved ikke, hvem der har fået ideen til de 2 åbne møder, men vi er spændt på, hvordan det kommer til at forløbe. Men vi tillader os dog at tvivle på, at DTR skulle udvikle sig til en rigtig forening, hvor et medlem har en stemme. De følger snarere fagforeningssystemet, en pimper en stemme! Vi regner dog helt sikkert med, at tendensen med de åbne møder ikke breder sig til København. Hverken John Lindbom eller "Smarte" Lars trives godt i fuldt dagslys, de trives bedst i totalt mørke og...?

Ordinær generalforsamling!

K A T indkalder hermed til sin

årlige ordinære generalforsamling

onsdag d. 12. marts 2008.

Kl. 19:00 i K A T 's lokaler.

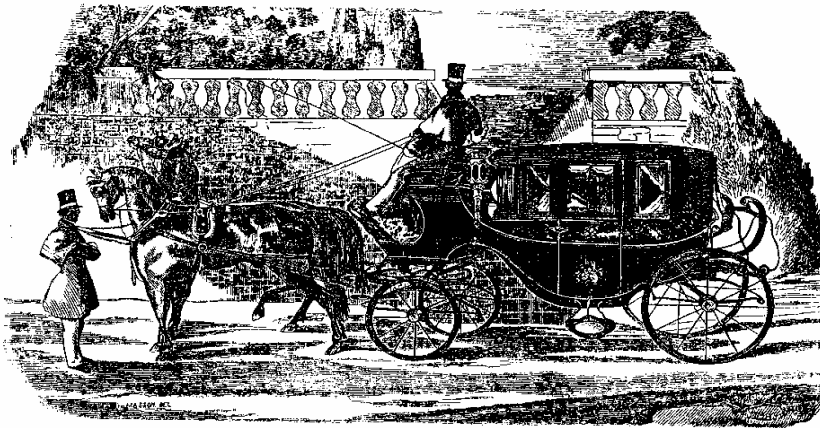
Foreningen serverer et mindre

traktement i denne forbindelse.

En forudsætning for at møde op, er betalt kontingent.

Vel mødt.

Bestyrelsen.



***To af de nye "Taxi" modeller,
som er forhåndsgodkendt
af politikerne i Storkøbenhavn.
Spildprodukterne ventes indsamlet
til gødning af de store arealer,
som politikerne opdyrker med
champignons inde imellem
øregangene.***





Bladet

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

Redaktion

Ansuh. 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.