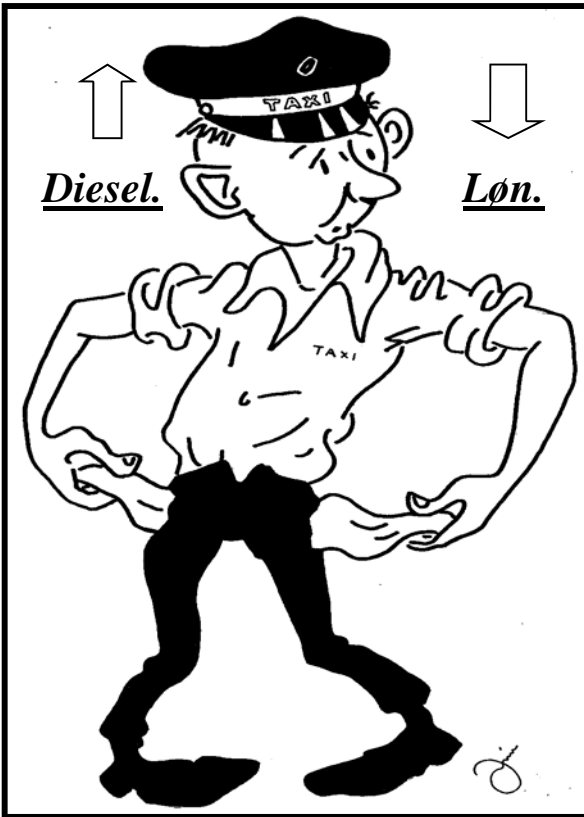




Bladet

Juni 2008. 28. Årg. Nr. 6.



*Ved Ritt
og Bondam,
hvad de
gør?*

*Sorte
taxigebyrer.*

*Bøde
vanvid!*

*Ildsjælen Mogens Jensen
stedt til hvile.*

Ildsjælen Mogens Jensen stedt til hvile.

Mandag d. 2. juni 2008 blev vores erhvervs største ildsjæl, og forkæmper for både chaufførernes og vognmændenes samt centralpersonalets rettigheder, stedt til hvile.

Ingen har, så vidt vi erindrer, kæmpet en mere indædt kamp imod uretfærdighed og urimelige vilkår for udøverne af vores erhverv, end Mogens Jensen.

Mandag d. 2. juni 2008 blev Mogens Jensen så endeligt stedt til hvile. Vi har sjældent set så flot en samling af blomster til en begravelse, som der var denne smukke og vidunderlige sommerdag, hvor naturen tilsyneladende havde gjort sit ypperste, for at Mogens Jensen skulle få en afsked med denne verden, som kun er få forundt.

Der er næppe mange af os, der kan gøre os håb om, at der møder godt over 100 mennesker op til vores bisættelse. Men dette var, hvad der skete, da Mogens Jensen blev sendt ud på sin definitivt sidste tur.

Og alle de fremmødte, havde åbenbart bestemt sig for, at de ville give Mogens en sidste hyldest, i form af en flot buket blomster.

Så hele midtergangen fremstod som en overvældende og overdådig kaskade af blomster, som så smukt passede til lejligheden.

Ikke alene var der mødt familie og venner op, men der mødte også utroligt mange op fra vores branche. Ikke kun tidligere kollegaer, men både chauffører, vognmænd og repræsentanter for centralpersonalet. Faktisk kom der en del flere, end familien havde regnet med.

Mogens 's søn, Amin Jensen, holdt talen over sin far, og der var tale om en meget flot tale, hvor ingen i familien blev forbigået eller negligeret. Selv folk der havde kendt Mogens i utroligt mange år, blev overrasket over nogle af de ting, som der blev fortalt om.

Ingen kunne have holdt en flottere tale end Amin gjorde. Men så er han heller ikke ueffen udi talens kunst.

Alle var inviteret hjem til Amin Jensen, for at mindes Mogens for sidste gang. Han havde regnet med, at der kom 30 – 40 mennesker. Men der kom mindst dobbelt så mange. Så han blev næsten spist ud af huset. Som nogen bemærkede, så kom han nok til at spise ude de næste par dage.

Ingen kunne have forestillet sig en smukkere afsked med Mogens Jensen, end den der rent faktisk fandt sted. Og os der var til stede, vi vil huske den til evig tid.



Mogens Jensens

Bisættelse.

På familiens og foreningens vegne:

Tak for venlig deltagelse.

Sorte taxigebyrer.

Man kunne på internettet, på Jyllands Posten (JP), den 22. maj 2008 kl. 13:54 læse, at taxichauffører og vognmænd i Århus var nogle slemme platugler og storforbrydere. De brugte godt nok en lidt anden formulering, men meningen var ikke til at misforstå. I Århus snød taxaerne skattevæsenet, så det drev af dem.

Og vi forstod godt den skjulte meddelelse: De er såmænd ikke bedre i resten af landet.

JP havde kørt 6, skriver seks, gange med taxi i Århus og havde haft cykel med (formoder vi) alle seks gange. Og da de havde fået en kvittering for turen, så havde der ikke været påført en cykel. Konklusionen hos JP er, at taxiførere snyder skattevæsenet for enorme summer hvert år. Ifølge JP's artikel, så var kontorchef Tage Kristensen fra Skats hovedcenter overrasket over fænomenet.

Man kunne imellem linjerne på JP's artikel forstå, at Taxamotor var mere hæderlige end Århus Taxa, for her havde to ud af to givet en kvittering med korrekt tillæg for cykel, medens konkurrenten Århus Taxa, kun havde haft en korrekt udfyldt kvittering ud af fire.

Men må vi spørge, hvem plejer JP at ringe til, når de skal bruge en taxi? Favoriserer de den ene frem for den anden?

Har journalisterne på JP prøvet at slå plat og krone med en mønt? Kan man ikke godt ramme seks gange plat ud af seks mulige? Beviser dette noget som helst? Hvis man ønsker at bevise noget som helst, så må man køre titusinde ture!

Naturligvis skal betalingen for cyklen fremgå af kvitteringen, men kan det ikke være rent held eller uheld, når man tilfældigt rammer to ”ærlige” Taxamotor vogne ud af to mulige. Og ligeledes kan det vel være det samme, når man rammer tre ”uhæderlige” vogne ud af fire hos Århus Taxa.

Må vi i øvrigt gøre opmærksom på, at det fremgår ikke af artiklen, hvorvidt journalisterne fra JP havde betalt for at få cykel med, eller om de bare ville have skrevet udgiften til en cykel på, fordi de ville ”platte” deres arbejdsgiver (JP) for pengene til en øl efter fyraften. Kan de bevise, at de har haft en cykel med og at de har betalt for den? Evt. med en gyldig kvittering?

Hvor mange cykler kører vi med i vores branche?

Vi mener, at vi skal være endog meget heldige, for at nå op på en om ugen hver!

Det vil sige, at JP vil have skattevæsenet til at bruge millioner af kroner, på at finde ud af, hvorvidt et par chauffører evt. har haft en cykel med, som de har fået penge for at medbringe. Vi går ud fra, at chaufføren ikke skal betale skat, hvis han blot har taget cyklen med uden gebyr. For ifølge Jørgen Kjær i Taxinævnet, så skal vi yde service overfor kunderne, og service er gratis.

Hvis man vil dette meget grove snyderi til livs, så må man produktudvikle en elektronisk føler, der fuldautomatisk kan registrere når cykelstativerne bliver sat i holderne og når chaufføren efterfølgende putter betalingen ned i sin pung. For hvis han ikke får penge for cyklen, så skal han da heller ikke beskattes af det. Helt ideelt ville det være, hvis Jørgen Kjær og John Lindbom kunne få indført disse retningslinjer i det næste EU-taksameterdirektiv; så havde Danmark endeligt sat et klart og tydeligt fingeraftryk på den store verden.

Må vi gøre opmærksom på, at de multinationale benzinselskaber sender hundreder af millioner af kroner ud af landet hver evig eneste måned; helt uden for skattevæsenets kontrol!

Mener JP helt ærligt, at samfundet skal bruge titusindvis af arbejdstimer på, at jage den ”lille” mand, der måske og måske ikke, undlader at opgive betalingen for en cykel en sjælden gang imellem,

samtidigt med, at man ser igennem fingre med, at de multinationale olieselskaber lader hundreder af millioner af kroner gå udenom skattevæsenet hver eneste måned?

Kan JP virkelig ikke finde på noget mere væsentligt at skrive om? Der findes eksempelvis mennesker i vores erhverv, der ønsker at indføre censur og indskrænke ytringsfriheden.

Ved Ritt og Bondam, hvad de gør?

Ritt Bondam og Klaus Bjerregaard, eller er det Ritt Bjerregaard og Klaus Bondam, vil så gerne være miljøbevidste og korrekte. De vil lukke flere gader i København af for gennemkørende trafik, bl.a. Nørrebrogade og Amagerbrogade, og mange andre foranstaltninger. Herunder vil de også mindske antallet af ulykker, ved at forbyde store lastbiler adgang til København. Mange af de store veje i København, der tidligere var dobbeltsporede i begge retninger, er nu lavet om til en enkelt vejbane i hver retning. Vi kan nøjes med at nævne Frederikssundsvej fra Brønshøj Torv til Husum Torv. Den samlede mængde af biler i København er faldet. Men når man indskrænker antallet af vejbaner der er til rådighed for den kørende trafik, så må det naturligvis give problemer. Men disse problemer vil man så løse, ved at lukke nogle flere veje; og derved vil der være

endnu færre vejbaner til rådighed for bilisterne. Må vi spørge, er det ”Klods Hans” der styrer teknisk forvaltning inde i København?

Man kan bl.a. i Jyllands Posten den 25. maj 2008 læse, at disse to personer, med opbakning fra deres respektive grupper, ønsker at indføre en øvre grænse for lastbilers maksimumsvægt i Københavns kommune.

For at undgå, at cyklister kommer til skade, når lastbiler svinger til højre, så vil Ritt og Bondam forbyde lastbiler over 18 tons.

Men disse to mennesker, ved som sædvanligt ikke, hvad de taler om!

Ritt og Bondam har naturligvis ikke et eneste øjeblik, overvejet hvorvidt der skal køres den samme mængde varer ind i København, som der skulle før de fik deres ”geniale” idé. Og hvis der skal køres den samme mængde varer ind, så vil det naturligvis kræve flere lastbiler, hvis de er mindre.

I samme artikel, siger trafikforsker cand.polyt. Per Homann Jespersen, at det kan få den stik modsatte effekt, at gå fra 24 tons til en vægtgrænse på 18 tons, fordi mængden af varer, der skal leveres i indre by, er den samme. Han siger: ”Hvis man forbyder de store

lastbiler, skaber man endnu større problemer for miljø og trafik-sikkerhed, fordi der nu skal to-tre mindre lastbiler ind i byen for hver af de store, man fjerner. Det giver måske to-tre gange så mange diesel-partikler og to-tre gange så mange færdselsulykker.”

Et forbud imod de største lastbiler, vil ifølge Københavns kommune, øge trafik-sikkerheden i centrum.

Denne konklusion, bliver ikke støttet af Sven Krarup Nielsen, chefkonsulent og formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.

Og hvad er så forskellen på den i dag mest almindelige lastvogn, og den, som Ritt / Bondam vil have indført:

En 18 tons lastvogn er 10 m. lang, 2,55 m. bred, og 3,80 m. høj, ifølge JP.

En 24 tons lastvogn er 10 m. lang, 2,55 m. bred, og 3,80 m. høj, ifølge JP.

En 24 tons lastvogn har dog to bagaksler, hvor en 18 tons lastvogn kun har en. Men denne forskel kommer vel næppe de svage trafikanter til gode?

Så beviser dette ikke endnu engang, at Ritt og Bondam,

ikke ved hvad de selv gør?

Og når Ritt og Bondam har truffet en beslutning, så følger deres respektive grupper med; for de er ikke andet end vedhæng til frontfigurerne, der er vist ingen selvstændigt tænkende individer der.

Så hvis Københavns kommune gennemfører disse personers forslag, så kommer der flere ulykker, mere støj, mere forurening, flere dieselpartikler og mere CO2 ifølge eksperterne, som Jyllands Posten har talt med.

Og det er de samme uvidende, uduelige og uforstandige politikere, som vil presse diverse omkostningskrævende foranstaltninger ned over vores erhverv, til ingen verdens nytte. Vi skal bare nævne Toyota Prius, hvor alene fremstillingen af bilens batteri, har haft uoverskuelige konsekvenser for hundredetusinder af hektarer jord i Canada. Denne katastrofe er så grel, at Canadiske miljøorganisationer har kaldt det for en af de værste miljøkatastrofer i menneskehedens historie.

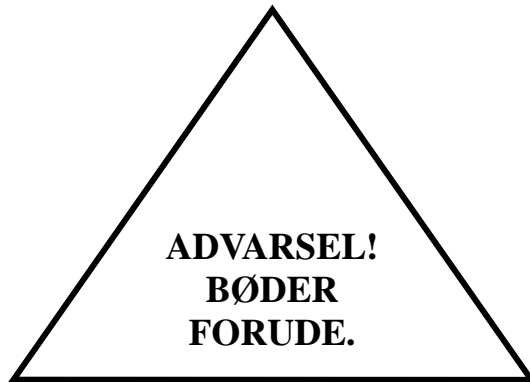
Og dette støtter Ritt og Bondam!

Og disse mennesker vil bestemme over os!

Hvem er de idioter, der stemmer på dem?

Vi ved, at Ritt er god til at sørge for sig selv, det har hun været lige siden Anker Jørgensen smed hende ud af sin regering, og måske også før den tid.

Men hvad er Bondam god til? For noget må han da være god til! Vi leder ufortrødent videre efter svaret på dette komplicerede spørgsmål.



Bødevanvid!

Her har vi endnu et godt eksempel på, at det kan betale sig at gå til domstolene når man får en bøde, der er åbenlyst uretfærdig; og får man ikke ret første gang, så kan det betale sig at gå videre i systemet. Og dette eksempel er vanvittigt.

Eksemplet bliver endnu mere vanvittigt af, at det flere gange i Københavns Byret er slået fast, at man kan ikke, som i denne sag, dømmes flere gange for den samme forseelse i den samme kørebog.

Men på trods af, at Byretten burde vide bedre, så fulgte de som sædvanligt anklagemyndigheden. Men sagen endte heldigvis i Landsretten.

Der er tale om en taxivognmand fra Frederikssund, som anklagemyndigheden ønskede idømt en bøde på 5000,-kr. for at skrive med skråskrift i kørebogen og for at undlade at skrive nuller foran kilometerangivelsen.

Vognmanden ankede sagen til Landsretten. Dette blev anklagemyndigheden tilsyneladende så sure over, at de ville have bøden sat op til 34.000,-kr, hvorfor vides egentlig ikke.

Heldigvis vidste Landsretten bedre og vognmanden fik bøden nedsat til 1000,-kr.

Hvis anklagemyndigheden havde fået ret, så måtte konsekvensen være, at man skulle starte på en ny kørebog hver eneste dag, da man kun kan blive dømt for forseelser i den sidste bog. Så

ville Jørgen Kjær kunne begynde en produktion af kørebøger med kun en side i.

Om anklagemyndighedens krav om en bøde på tæt på 1000,-kr. pr. side, er et udtryk for magtliderlighed eller pengebegær, det skal vi lade være usagt, men et udtryk for retfærdighed i det Danske samfund er det ikke.

Det kan ikke være rigtigt, at man kan slå et andet menneske til ”lirekassemand” og slippe næsten straffrit, mens chauffører, uanset om det er taxi- bus- eller lastbilchauffører, skal miste deres erhverv og levebrød, blot de skriver forkert i kørebogen eller på køreskiven. Småting, som ingen betydning har for køresikkerheden.

Hvorfor er det kun chauffører, der skal forfølges på denne helt uanstændige måde?

KAT-Bladet

ønsker alle sine læsere

en rigtig god sommer.



C-9002

*Mens vi venter på
vores takstforhøjelse.*



Bladet

*KAT-Bladet udkommer 10
gange årligt.*

Redaktion

Ansvh. Red. Andris Kir-
steins.

Bladet tilsendes abonnenter,
faglige organisationer samt rele-
vante myndigheder.

Abonnement 125 kr./året.

KAT—Bladet.

Postadresse: Käthe Gren, Aarestrupsvej 11, st.th., 2500, Valby.

e-mail adresse: k-a-t@katbladet.dk

Hjemmeside: www.katbladet.dk

Faglig konsulent: Kurt Petersen.

Alle kan tegne abonnement for 125,-kr. årligt.

KAT-Bladets redaktion:

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