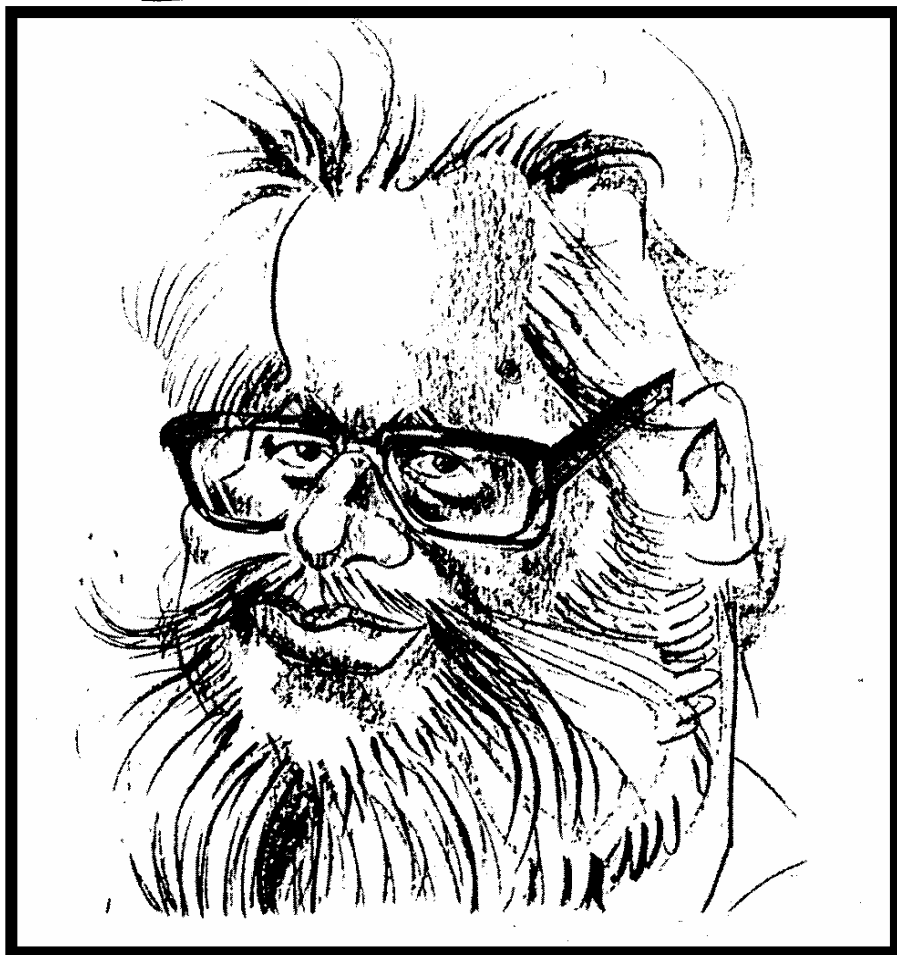




Bladet

Maj 2008. 28. Årg. Nr. 5.



Ildsjælen Mogens Jensen er død.

Ildsjælen Mogens Jensen er død!

Vores erhvervs største og mest uselviske ildsjæl, Mogens Jensen, er død efter længere tids sygdom, 71 år gammel. Mogens Jensen fik sidste år et slagtilfælde og kom sig aldrig over dette.

Mogens Jensen var med til at starte Københavns Aktive Taxiforening d. 17. november 1980 og han var ansvarshavende redaktør for foreningens blad, KAT-Bladet, fra første færd. Mogens Jensen kæmpede med stor og næsten uopslidelig ildhu for vognmændenes og chaufførernes rettigheder al den tid han var i taxi-branchen og hans helbred tillod det.

Allerede inden han begyndte at kæmpe for retfærdighed i vores branche, da kæmpede han for retfærdighed i den beboerforening hvor han boede ude i Albertslund. Også her deltog han aktivt i foreningslivet og var hovedansvarlig for beboerbladet.

Mogens Jensen havde vores branches bedste intelligens, hvilket mange af hans modstandere måtte sande, bl.a. da han var i TV. Ingen har kæmpet en mere indædt kamp imod pamperi og tyranni og for retfærdighed og rimelige vilkår for alle i branchen, end Mogens Jensen.

Mogens Jensens ildhu for de undertrykte og de uretfærdigt behandlede i vores branche, har formodentlig kostet ham dyrt helbredsmæssigt. Men han ville det ikke anderledes. Retfærdighed betød så meget for ham, at han gerne tilsidesatte sit eget helbred og velbefindende, for at fremme retfærdigheden i vores branche.

Branchen vil næppe igen nogensinde opleve en ildsjæl som Mogens Jensen og hans kampgejst vil blive dybt savnet.

Vi vil meget gerne mindes et citat, som stod hans hjerte nær:

”Bliv ikke overrasket når du opdager, at det offentlige undertrykker de små og fornægter dem deres ret og rettigheder. Enhver embedsmand er beskyttet af embedsmanden over ham, og begge er beskyttet af endnu højere rangerende embedsmænd”.

Ecclesiastes (Prædikernes bog) kap 5 stk. 8.

Mogens, alle os som kendte dig, vi vil savne dig.

Æret være hans minde.

Bisættelsen finder sted fra

Søndermarkens Krematorium mandag d.2.juni kl.15.00.

Med bukser eller med kjole?

Man kunne d. 24. maj 2008 læse følgende artikel i BT (på nettet): ”Lyssignaler skifter køn”.

De radikales gruppeformand i Københavns Borgerrepræsentation, Manu Sareen, har et flertal bag sig, når han vil udskifte nogle af de røde og grønne mænd i lyssignalerne med røde og grønne kvinder. Han står her bagved et rent sexistisk forslag, der ikke tager hensyn til, at mænd (skotter / kilt) udmærket godt kan gå i kjole eller at kvinder godt kan gå i (cowboy) bukser.

Talskvinden for ”Selskab for Ligestilling”, Hanne Bille, var da heller ikke specielt begejstret for forslaget. Og vi her på redaktionen, er heller ikke helt vilde med det.

Hvorfor finder de radikale det som værende vigtigt, at man på lyssignalerne kan se, hvorvidt figuren er iført kjole / eller bukser; det er trods alt kun en stiliseret figur.

Ville det ikke være vigtigere at kæmpe for ”lige løn for lige arbejde”? Har sygeplejersker SOSU’er etc. kæmpet forgæves? Vil de radikale spise kvinderne af med nogle nye symboler på lyssignalerne, der i bund og grund er oldnordiske og fastholder kvinderne i

nogle oldnordiske forestillinger om kønsrollerne?

Ville det ikke være bedre, at bruge sine evner (hvis man har nogle), på at give kvinderne ”lige løn for lige arbejde”?

Vores erhverv, er vist et af de få, der kan prale af, at her har kvinder og mænd ”lige løn for lige arbejde”! Desværre er den ”lige løn” lig med sulteløn, men vi diskriminerer ikke.

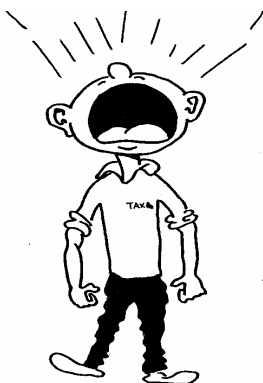
Eller er det stillede forslag simpelt hen et udtryk for, hvor langt politikernes evner rækker?

Politikerne kan skelne imellem en figur der har bukser på og en der har kjole på. Men virkelighedens alvorlige problemer, dem kan de ikke genkende!

Er dette et udtryk for politikernes manglende begavelse, eller vælgernes dumhed?

Åh nej!

***Igen et forslag
fra
De Radikale!***



Lyskurver

Med

Kjoler.

Hurra – Vores problemer bliver løst!

Indenfor det seneste år, er dieselpriiserne steget med 34 %. Dette kunne vi med rette forvente ville få betydning for vores takster, eller som vi altid har argumenteret for, ville få den konsekvens, at der blev skåret i antallet af tilladelser! Men har John Lindbom og co. så indkaldt alle til krisemøde? Nej! De sidder stadigvæk gemt væk i en krog og overvejer hvad de kan gøre for sig selv!

Men:

I en flot opsat artikel i TaxiDanmark maj 2008, kan man læse:

”Paralleltakst betød 10 procent i brændstofbesparelse”.

Er det dette, der skal redde erhvervets skrantende indtjening? Vi har altid troet, at det drejede sig om at få så mange kunder ind i vognen som muligt, for derved at få så mange kroner ind på taxameteret som muligt.

Men vi har åbenbart misforstået et eller andet! Det drejer sig om at spare! Og ved at indføre paralleltakst, som de har gjort i

Århus, så sparer alle vognmændene åbenbart 10 procent på brændstofregningen. Længere nede i artiklen står der godt nok at: ”flere oplyser, at de har sparet 5-10 procent.” Men efter den gevaldigt stort opsatte overskrift, så får man næsten på fornemmelsen, at alle sparer 10 procent, og at vi derfor kan sætte taksterne ned med tilsvarende 10 %. Eller måske vil politikerne bare bruge denne sag med parallel-takster til, nok engang, at snyde erhvervets udøvere for en rimelig kompensation for faktiske udgiftsforhøjelser.

Men en besparelse på 5-10 % i antallet af forbrugte liter brændstof er ingenting sammenlignet med en forhøjelse af priserne på samme på 34 %! Selv i Århus, må de kunne regne den ud!

Nå, vi kender også overskrifternes værdi.

Men efter at have læst artiklen, så sidder vi stadigvæk med en fornemmelse af, at taxinævnets medlemmer i Århus tror, at vognmandens indtjening er steget med 5-10 %. Men dette er jo ingenlunde rigtigt.

Vi vil først se en beediget erklæring fra skattevæsenet i Århus på, at alle vognmænd har sparet 5-10 % på brændstofforbruget i 2008 i forhold til 2007. Og det tror vi ganske enkelt ikke på.

Der er sikkert nogle, der har sparet på brændstofforbruget,

men det er nok kun dem der har lidt mere fornuftige chauffører. For nogle af de helt unge chauffører drejer det sig bare om at komme ud at køre i denne mægtige Mercedes 320 med de mange hestekræfter og det endnu voldsommere drejningsmoment. Og når de sidder i bilen, så skal den "bare fyres af", som det vist hedder. Man skulle jo gerne hen og holde forrest ved det næste røde lys for at bevise, hvor hjernedød man er.

Men hvad så med vognmændene, de må da bestemt spare!

Ja, vi tør ikke helt udelukke, at der skulle være en enkelt vognmand eller to, der måske har sparet lidt på brændstoffet, men vi tillader os at tvivle. Vi ved med sikkerhed, at vi ikke vil være i stand til at spare, ligegyldigt hvor mange paralleltakster de indfører. For vi kører pænt og økonomisk allerede nu. Vi skal trods alt selv betale for brændstoffet og for værkstedsbesøgene etc. Så vi gør vores yderste for at "glide" igennem trafikken og følge de grønne bølger der, hvor der måtte være sådanne. Men det kan godt være svært, specielt hvis Bondam får gennemført, at alle lyskurverne skal stå på rødt, for at forøge forureningen i København. Men vi gør virkeligt vores bedste på nuværende tidspunkt og kan ikke spare noget ved indførelsen af paralleltakster.

Og sådan må det også være i Århus. Når vognmanden selv

er ude at køre, så er der næppe nogen besparelse ved indførelsen af paralleltakster. De er vel mennesker, ligesom os andre?

Men hvis de sparede, hvor meget ville 10 % så betyde?

Hvis vi tager udgangspunkt i tallene fra 2006 og 2007, så bruger en taxi med en omsætning på 1.000.000 kr. for ca. 80.000 kr. brændstof. Så en besparelse på 10 % vil altså give vognmanden en "ekstraintægt" på ca. 8000 kr. Og da han ikke bruger pengene til brændstof, så skal de naturligvis beskattes, så der bliver kun ca. 4000 kr. tilbage til vognmanden.

Og der er nok ikke nogen enligt kørende vognmand der har en indkørsel på 1.000.000 kr. Hvis han er rigtigt flittig, så har han vel omkring det halve, dvs. han opnår en besparelse på ca. 2000 kr./år efter skat. Og det er så dette "kolossale" beløb, som TaxiDanmark og politikerne / nævnsmedlemmerne i Århus er ved at falde i svime over! 2000 kr. på årsbasis, og dette kun hvis vi taler om 10 % 's besparelse, ved 5 % bliver det kun til 1000 kr. Rugbrødet er steget med mere end det på årsbasis! Basisfødevarerne er steget med 13,4 % det seneste år!

Og for de tungnemme, vil vi gerne gentage det:" Dieselpri-
serne er steget med 34 % det sidste år"!

Og som vi nævnte før, en enligt kørende vognmand sparer slet ingenting, fordi han kører pænt og ordentligt i forvejen. Det er sikkert også lettere for dem i Århus, for de har ikke Bondam til at lave røde lyskurver for miljøets skyld derovre. Må vi gøre opmærksom på, at vi er villige til at eksportere ham!

Så det er formodentlig kun de vognmænd, der har fornuftige chauffører kørende, der sparer de omtalte 5-10 % på brændstoffet. Men har vognmanden en rigtig fornuftig chauffør kørende, så sparer han ingenting. For en rigtig fornuftig chauffør, han kører som om han var vognmand.

Men politikerne vil næsten med 100 % 's sikkerhed bruge denne påståede kolossale besparelse som argument for ikke at hæve vores takster alt for meget næste gang, for de tænker kun på deres egne budgetter, eller sådan er det i hvert fald i København.

Og dette fører os frem til den anden ting der bekymrer os. Hvis politikerne i København beslutter sig for at indføre paralleltakster, så vil de helt sikkert prøve at regne den ud sådan, at de ture det offentlige kører, de bliver billigere, dvs. at erhvervets udøvere nok engang skal "snydes".

Og som vi tidligere har nævnt, så er John Lindbom, "Smarte Lars" og co. krøbet i skjul i et mørkt hjørne, hvor de formo-

dentlig sidder og prøver på at regne ud, hvordan de på en ny og lusket måde, kan berige sig selv og deres egne interesser på!

Og medens vi har konstateret, at de ikke er særligt gode til at varetage vort erhvervs interesser, så er vi overbeviste om, at de er næsten utrættelige i deres kamp for egne interesser (tit og ofte på bekostning af alle os andre)!

En personlig oplevelse med det offentlige!

Vores politikere opfordrer os i tide og utide til at benytte det offentlige transportsystem. Vi taler her naturligvis om politikere der har ministerbil eller borgmesterbil til deres frie disposition.

Så forleden dag ville jeg afprøve deres opfordring og se, hvordan det var at tage det offentlige.

Jeg skulle aflevere min privatbil ude i Gladsaxe i nærheden af Gladsaxe Trafikplads mindre end et minut væk fra et busstoppested. Herfra skulle jeg tage bussen til Husum S-station og derefter S-toget til Valby station, hvor jeg havde mindre end 3 minutters gang.

Alt synes således at være i den skønneste orden.

Men.

Den bus der burde være kommet, den udeblev vistnok. For mig så det i hvert fald ud til, at jeg først kom med den næste bus. Og S-togene, de havde signal problemer i Frederikssund eller Ølstykke eller et andet sted.

Resultatet var, at en tur, der med bil højest burde have taget 15 minutter (20 i myldretiden), nu med det offentlige transportsystem tog mig 50 minutter.

50 minutter!

Og alligevel kan Klaus Bondam ikke forstå, at folk foretrækker privatbilen frem for det offentlige.

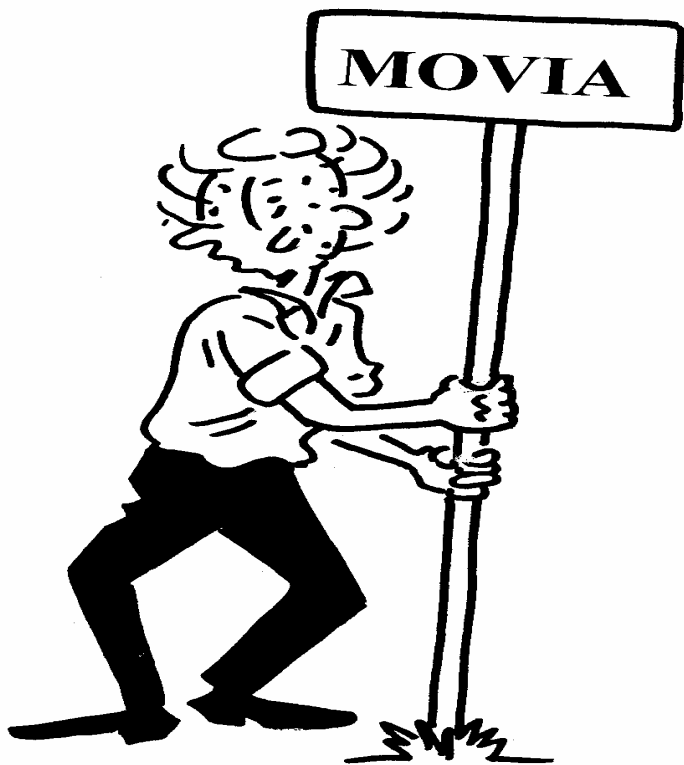
Det kunne skyldes, at politikere som Klaus Bondam, de har ministerbiler / borgmesterbiler betalt af skatteyderne. Og Klaus Bondams borgmesterbil, den koster sådan cirka 3 gange så meget, som det beløb, Lars Løkke Rasmussen har kørt i taxa for.

Jeg kan godt forstå, at folk tager privatbilen, dagen mangler simpelthen timer, hvis man skal tage det offentlige frem og tilbage og samtidigt skal hente børn eller handle ind. For prismæssigt er det

offentlige billigst. Men tidsmæssigt!

Jeg kunne have gået strækningen hurtigere.

Men Klaus Bondam forstår vel stadigvæk ingenting?



*Det sku være så godt
Og så er det faktisk skidt!*

Kontrol er godt!

Vi har læst i DTR's medlemsblad, at der nu er forslag fremme om forsøg med elektroniske trafikbøger.

Det fremgår af artiklen, at man i en forsøgsperiode også skal bevare den manuelle trafikbog. Det fremgår også af artiklen, at bestillingskontorerne kan få lov til at føre elektroniske trafikbøger efter ansøgning hos Færdselsstyrelsen, men samtidigt skal man have samtlige vognmænds og chaufførers tilladelse til at registrere dem. Endvidere skal politi, skat og taxinævnet kunne bede om udskrifter fra centralernes anlæg.

Det er fantastisk, at man nu vil til at give tilladelse til at registrere vognenes omsætning og bevægelser, når centralerne i årevis har udleveret samtlige oplysninger, hvis myndighederne har bedt om det. Der har været flere eksempler på, at der er blevet udleveret oplysninger til politi og andre. Og på trods af, at der har været klaget til datatilsynet, så er praksis stadigvæk ikke ændret, selvom praksis må siges at være klart ulovlig.

I dag registrerer centralerne stort set alt. Hvert tredje minut registreres bilens position. Alle tures starttidspunkt og startposition

samt slutdestination og tidspunkt registreres ligesom beløbet registreres.

Det fremgår af datalovgivningen, at man kun må registrere det der er nødvendigt for driften af bestillingskontoret. Det er nødvendigt at registrere kredit og kontokørsel, for at kunne fakturere det. Det er derfor uforståeligt, at man registrerer alt og opbevarer det til evig tid, når loven ikke indeholder denne mulighed.

Som det er i dag i bl.a. 4x35, så opbevares oplysningerne til evig tid og slettes først ved fremvisning af gyldig dødsattest.

Vi er sikre på, at det bliver sådan som vi hele tiden har troet: Vi får lov til at beholde både trafikbogen og få indført elektronisk registrering, således at der bliver dobbelt kontrol. Og hvor er så fremskridtet?



Hr. Dommer:

***Jeg troede,
At alt var
Registreret.***



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, Kurt Petersen & Andris Kirsteins.