



Bladet

April 2009. 28. Årg. Nr. 4.

BVH-Taxa, et forstadie til

Helvede på jord?

Læserbrev og Svar.

Frikendt uden dom!

Ryd

Forsiden!

Læs også: www.katbladet.dk

BVH-Taxa, et forstadie til Helvede på jord?

Onsdag den 25. februar 2009 kl. 18:00 var der indkaldt til møde i den tidligere Forening BVH-Taxa, nuværende Den Økonomiske Forening Skovlunde Byvej 12, mødet skulle vedrøre Foreningens økonomi, eller rettere resterne heraf.

Alle havde forventet, at man bare skulle have at vide, hvor mange penge der blev i overskud til hver enkelt, idet alle tidligere havde fået at vide, at der skulle blive ca. 900.000,-kr. i overskud til deling, når huset var solgt og alt andet afregnet.

Men den virkelighed, som formanden Freddy Spliid præsenterede de fremmødte for, den var radikalt anderledes, end det rosenrøde billede alle havde hørt om tidligere. Der var her nok snarere tale om en march på rødglødende kul, lige lugt ned i Helvedes evige flammer.

For det første var mødet bare et møde og ikke en generalforsamling. Den tidligere BVH forening blev nedlagt i juni 2006 og der har ikke været en eneste generalforsamling lige siden, uanset at foreningens vedtægter foreskriver to generalforsamlinger om året. Og i de 3 år der er gået siden sammenlægningen med Taxa 4x35, der er der heller ikke en eneste levende sjæl, der har set noget der bare kunne ligne et regnskab.

Og hvad var så formålet med mødet?

Jo, formanden Freddy Spliid ville have hver enkelt vognmand til at hoste op med kr.9000,-, for at dække ET PLUDSELIGT OPSTÅET UNDER-

SKUD. Freddy Spliid regnede tilsyneladende ikke med at kunne lokke penge ud af de vognmænd, der var sivet over i andre bestillingskontorer, og derfor skulle de vognmænd der var blevet i Taxa 4x35 ”straffes” med, at de skulle slippe 9000,-kr. hver.

Og hvordan underskuddet var opstået, det fortaber sig i de mørkeste tågebanker der er set nord for Sydpolen! Og er der overhovedet et underskud? For hvordan kan man vide det, uden et regnskab?

Og selvom det snart er 3år siden, at den tidligere BVH forening lukkede, så er der stadigvæk ingen, der har set noget der bare ligner regnskaber, fra den kant af.

Og hvad var Freddy Spliids forklaring på de manglende regnskaber? Revisoren bliver ved med at forlange at se flere og flere bilag! Freddy Spliid fremkom med denne udtalelse, som om revisoren var en rigtig vederstyggelig grim karl, som man kun kunne have den dybeste mistillid til. Men sådan forholder det sig naturligvis ikke. De stikprøver som revisoren foretager, de er obligatoriske for alle revisorer og selskaber / foreninger. Forklaringen kunne snarere være, at bestyrelsen prøver på at skjule noget.

Spørgsmålet er snarere, hvorfor bliver revisoren ved med at forlange nye bilag hele tiden? Har revisoren mistanke om uregelmæssigheder? Kan revisoren ikke få regnskabet til at ”hænge fornuftigt sammen”? Har revisoren mistanke om, at der er forsvundet penge fra foreningens fælles kasse og andre steder hen? Hvorfor var revisoren ikke med på mødet? Hvorfor giver man ikke bare revisoren alle eksisterende bilag? Er Freddy Spliid bange for, at hvis revisoren ser alle bilagene, så vil han også helt klart og tydeligt se, hvad der er foregået?

Regnskaberne kan da ikke være så store og komplicerede, at det tager 3 år at lave dem. Man må her helt klart have i erindring, at Freddy Spliid højt og tydeligt sagde, at der ikke var udbetalt en eneste krone i lønninger efter sammenlægningen! Og så er der reelt kun et halvt års regnskab, nemlig første halvdel af 2006; herefter har der kun været tale om, at vognmændenes tilgodehavender er kommet ind på deres konto og at pengene fra salget af deres fælles hus, Skovlundede Byvej 12, er blevet sat ind på kontoen.

Det kan umuligt tage 3 år, at lave den smule regnskab, med mindre der er så alvorlige fejl, mangler og lignende, at revisoren ikke vil lægge navn til, idet han forventer at han evt. kan retsforfølges. Og så er spørgsmålet: ”Er det den nuværende bestyrelse eller er det både den nuværende bestyrelse og den forrige bestyrelse, der bærer et fælles ansvar? Dette ville forklare, hvorfor alle, både nuværende og tidligere bestyrelsesmedlemmer, var så ivrige efter at få afsluttet sagen, ved at lade vognmændene betale en temmelig stor ekstraregning. For hvis dette var sket, så kunne man betale Nordea og lukke munden på dem permanent! Og så kunne man godt have bestyrelsen mistænkt for, at de blot ville sylte sagen ”til evig tid”! Dvs. indtil alle havde glemt den eller den var forældet! Derfor er det nok uhyre vigtigt, at vognmændene i det tidligere BVH presser på, for at få regnskaberne! For selvom vognmændene måske er dumme, så må de da vide, at det både efter foreningens egne vedtægter samt også efter loven er sådan, at der skal foreligge regnskaber. Rent faktisk kan foreningen ikke nedlægges, uden et afsluttende regnskab! Og foreningens medlemmer samt det offentlige kan kræve bestyrelsen stillet til ansvar for evt. manglende regnskaber!

Men det ville ikke undre, om det lykkedes en bestyrelse ”nok engang” at slippe godt fra at ”pisse” både på medlemmerne og på lovgivningen her i landet samt på god skik indenfor erhvervet!

De dumme ”søforklaringer” var der rigeligt af på mødet. Faktisk var søforklaringerne så mange og så dumme, at man skulle tro, at Freddy Spliid aspirerede til en plads i DTR’s bestyrelse.

Lad os se på nogle af (bort)forklaringerne. Vi vil lade det være helt op til læserne, at give point til de enkelte (sø)forklaringer. Men vi synes, at det kan være svært, at finde en sikker vinder.

Freddy Spliid postulerede på mødet, at han lige med et i januar 2008 var blevet ringet op af banken, fordi kontoen var i overtræk med mere end de bevilgede 500.000,-kr. Og årsagen til, at han intet havde vidst herom var, at foreningen havde fraskrevet sig at få kontoudtog på papir. Men der er andre, der også har fraskrevet sig denne ret, men de får stadigvæk en gang om året, kontoudtoget på papir, nemlig årsafslutningen, hvor man får oplyst tilskrevne renter m.v. Så Freddy Spliid må have modtaget et kontoudtog i både 2007, 2008 og 2009. Derudover kan enhver dykke ned i regnskaberne for 2005 og her konstatere, at kontoen i 2005 var i overtræk med tæt på 1,2millioner kroner og i 2004 med tæt på 700.000,-kroner. Så hvorfor overraskede det Freddy Spliid, at kontoen var så meget i overtræk? Og hvorfor sagde den tidligere kontordame, at kontoen altid havde været i overtræk med maksimum, som var 500.000,-kroner, når regnskaberne for 2004 og 2005 udviser helt andre tal? Og hvorfor tror Freddy Spliid, at vognmændene er så dumme, at de godtager hans forklaring om, at banken ikke har reageret på et overtræk på ca. ½ million kroner i mere end 1½ år, når der ikke har været regelmæssige posteringer på kontoen? Tror Freddy Spliid virkeligt, at vognmændene er dumme nok til at tro på denne historie? Mon ikke det snarere vil vise sig, at op til flere vognmænd vil begynde at stille sig selv spørgsmålet: ”Hvad skal denne utrolige historie dække over”?

En anden undskyldning var, at man var kommet til at fejlpostere en post. Men dette synes lidet sandsynligt, idet man ikke er i stand til at lukke et professionelt bogføringssystem, hvis man fejlposterer; idet systemet så ikke er i stand til at afstemme sig selv og derfor vil man være tvunget til at gå manuelt ind i systemet, for at tvinge det til at lukke, og så vil der hver gang man åbner systemet igen ”poppe” en erindringsmeddelelse op. Endvidere må det fremhæves, at hvis man fejlposterede ½ million kroner, så vil det ikke give et udslag i regnskaberne på en ½ million, men derimod på 1 million. Og hvis man fejlposterede ½ million sådan som den tidligere kontordame postulerede, nemlig som kortfristet gæld i stedet for langfristet gæld, så ville det overhovedet ikke have nogen som helst betydning for regnskabsresultatet. Man kan godt undre sig over, hvorvidt disse mennesker har fået bare noget der mindede om forstand, dengang Gud uddelte den slags, eller om de ved en simpel fejl er blevet sprunget over, da Gud uddelte forstand til alle individer. Men denne (sø)forklaring kræver, at man ikke er i stand til at lægge to tal sammen, for at man skal tro på den.

Alle tilstedeværende på mødet havde tidligere fået oplyst, at der ville være ca. 900.000,-kroner i overskud til deling, men nu var der ganske pludseligt et underskud på 350.000,-kroner + renter, altså over ½ million i underskud. Og den eneste forklaring Freddy Spliid kunne komme med var, ekstraordinære udgifter! Men hvad dækker ekstraordinære udgifter over? For selv samme Freddy Spliid sagde jo, at der ikke var blevet udbetalt en eneste krone i lønninger etc. siden foreningen lukkede. Men hvor er pengene så blevet af? Er der nogen som har fjernet dem? Og hvorfor må vognmændene ikke se et regnskab? For det kan aldrig være revisorens skyld, at bestyrelsen nægter ham indsigt i regnskaberne / bilagene, således at han ikke kan lave regnskaberne. Der må være en god grund til, at bestyrelsen nægter at lade revisoren se alle bilagene, ligesom vognmændene i foreningen tilsyneladende ikke må se bilagene!

Tilbage fra alle de dumme forklaringer står, at der tilsyneladende er forsvundet ca. 1,6 millioner kroner fra foreningens kasse og vognmændene bliver bare spist af med nogle simple dumme forklaringer, som på ingen måde kan holde vand, medens bestyrelsen tilsyneladende griner hele vejen hjem fra mødet. For vognmændene har ingen forklaring fået.

Man fortalte også vognmændene på mødet, at Ballerup kommune ikke vil betale. Men man fortalte ikke vognmændene hvorfor? Man fortalte blot, at Ballerup kommune hele tiden ville se nye bilag og underbilag, og man fik det til at lyde som om Ballerup kommune var nogle store stygge personer, som var skyld i alle foreningens ulykker. Men sådan forholder det sig naturligvis ikke! Bestyrelsen sagde ikke et ord om, at Ballerup kommune havde fået at vide af Skats kontrolmyndigheder, at de under ingen omstændigheder måtte betale, uden de nødvendige bilag; det ville være ulovligt. Og ligeledes fortalte bestyrelsen ikke, at bestillingskontoret / foreningen er pligtige til at opbevare oplysninger, så man til hver en tid kan fremskaffe alle nødvendige bilag og underbilag i en sådan form, som kunderne har fået dem tilsendt første gang. Derfor var bestyrelsens forklaring om nye og gamle bilagsnumre også noget vrøvl, man er pligtig til at opbevare bilagene m.v. i en sådan form, at man altid kan fremskaffe dem i deres originale form.

Og hvorfor ville Freddy Spliid ikke sende foreningens tilgodehavender til retslig inkasso? Hvorfor argumenterede han blot for at udlicitere dem, således at foreningen evt. kun kunne få en lille del af sine tilgodehavender, i stedet for de fleste? Hvis foreningen sendte sine tilgodehavender til retslig inkasso, så ville skyldnerne komme til at betale både deres gæld til foreningen samt samtlige inkassoomkostninger plus procesrenter. Har Freddy Spliid så travlt med at lukke foreningen, fordi han gerne vil skjule et eller andet?

Flere af de tilstedeværende på mødet berettede sidenhen, at Freddy Spliid så nærmest panikslagen ud, da han ikke fik de ønskede underskrifter, der skulle gøre det muligt for ham at tilbageholde de 9000,-kroner som vognmændene i det tidligere BVH-Taxa skulle have fra Taxa 4x35 omkring den 1. april. Her må man vel spørge sig selv, om Freddy Spliid selv havde noget ”i klemme”?

Man bør også hele tiden have i erindring, at alt virkede panikagtigt, som om at der var noget meget galt med foreningens regnskaber og at der var noget der skulle skjules; og at det var derfor, at vognmændene ikke fik de nødvendige oplysninger og at de derfor ikke kunne tage stilling til noget som helst!

Men man må stadigvæk spørge sig selv: ”Hvorfor er der ikke blevet afholdt generalforsamlinger jf. loven og vedtægterne, således at vognmændene kunne holdes orienteret”. Har bestyrelsen ikke styr på noget som helst, eller ønsker man helt bevidst at holde vognmændene i uvidenhed? Og i så tilfælde, hvorfor?

Endvidere må vi konstatere, hvis Freddy Spliids oplysninger om, at der ikke er blevet udbetalt en eneste krone i lønninger efter fusionen er sandt, så må Freddy Spliid og vores tidligere kontordame være blandt verdens flinkeste mennesker, idet de tilsyneladende arbejder gratis! Da vi her på redaktionen tvivler lidt på, at der er så flinke mennesker, så stiller vi os selv spørgsmålet: ”Forsøger de at skjule noget, som ikke tåler dagens lys, eller har de allerede fået, hvad de skulle have”?

Til sidst vil vi lige nævne, at det også kom frem på mødet, at den tidligere forening BVH’s regnskaber og bilag m.v. dels stod nede i Taxa 4x35’s kælder og dels hjemme hos den tidligere kontordame, inklusive kundekartoteket. Store og professionelt drevne firmaer gør meget for at beskytte deres kundekartote-

ker. Der er eksempler på, at når det er kommet til et firmas kendskab, at en medarbejder med adgang til kundekartoteket har fået arbejde hos konkurrenten, så er medarbejderen omgående blevet bortvist fra arbejdspladsen med fuld løn, ene og alene for at beskytte oplysningerne i kundekartoteket. Men hos det tidligere BVH placerer man kundekartoteket hos en tidligere medarbejder der i øvrigt nu arbejder for konkurrenten TaxiNord. Man behøves ikke at have en livlig fantasi, for at forestille sig, hvorfor TaxiNord har fået så let adgang til BVH's tidligere kunder. Enten må Freddy Spliid være total idiot eller også må han aspirere til langvarig psykiatrisk behandling, eller også er der en tredje og langt mere kedelig mulighed, men det er ikke helt normalt, at man handler på denne måde. Freddy Spliid skylder vognmændene i det tidligere BVH en holdbar forklaring.

Og skal vi så lige fortælle, at selv samme Freddy Spliid stiller op til bestyrelsen i Taxa 4x35! Vi vil gerne give "Ærlige" Palle et godt råd: "Lås 4x35's kundekartotek inde under 3 låse og fornægt denne mand enhver adgang til "kagedåsen" i 4x35". For denne mands hidtidige CV ser ikke for godt ud, med mindre man har en drøm om, at det selskab man selv kører i, skal havne på listen over dette års konkurser!



Sendt: 9. april 2009 23:29

Til: k-a-t@katbladet.dk

Emne: Helsingør Taxas vagtplaner set fra chaufførens side

Har læst marts 2009 bladet om de omvendte vagtplaner i Helsingør. Jeg er chauffør i Helsingør Taxa gennem 8 år og jeg var med til at udforme forslaget omkring de "omvendte vagtplaner". Jeg tror at der er noget i har misforstået omkring grunden til dette forslag. Forslaget er helt og aldeles skabt fordi både vognmænd og chauffører ønsker at lave en fornuftig omsætning når bilen er på gaden. Det er imidlertid ikke muligt længere af 2 grunde: 1. Den globale krise, 2. Vi har fået en øget tilgang af nye chauffører (folk der har mistet deres hidtidige job!). Derfor er der nu en masse ledige vogne på de 4 første hverdagsaftener i ugen, hvor der ikke er ret meget at lave. Alle må da kunne se at det er spild af tid at være måske 30 biler på, når 15 biler vil være rigeligt. Derfor synes rigtig mange af os at det er fornuftigt at begrænse antallet af vogne i de timer.

Idéen er at halvt så mange biler logisk set vil omsætte det dobbelte på en vagt, derfor kan antallet af hverdagsaftener halveres - og vi vil alligevel tjene det samme. Som i selv skriver senere i bladet: en anstændig løn kræver 12 timers vagter i 6 dage om ugen. Det er da håbløst. Så er det da bedre at holde lidt mere fri på skift og tjene lidt mere når vi er ude at køre! Vi er da den

eneste branche der tror at der bliver mere i lønningsposen når vi alle sidder derude og venter på kunder. Det er da knaldstot at tro at borgerne kører mere i taxa fordi vi holder dobbelt så mange biler klar. Det er da ikke underligt at vi som branche bliver grinet af når det er det vi tror. På den måde kommer vi aldrig op af hængedyndet! Vi må lære at tilpasse antallet af aktive biler til den kørselsmængde der er. Det er den eneste måde vi kan sikre os selv en anstændig timeløn.

Der var heldigvis en overvældende tilslutning for forslaget. Også blandt mange chauffører var der en meget positiv stemning for det. Når vi alle "rammes" ligeligt så taber vi ikke én krone - men vi vinder lidt mere fritid. Forslaget er som sagt lavet for at tilgodese alle os chauffører, og det virker faktisk fint i praksis.

Jeg morer mig kongeligt over jeres DTR aversion, og jeg deler den for 90% vedkommende. Men jeg er ked af at hele denne historie skrives som om at det er DTR's værk. Det er det ikke! Jeg var med som repræsentant fra chaufførerne og det var mig der formulerede forslaget i arbejdsgruppen. Det er trist at der er gået så meget "lovnidder" i historien, så det nu ser ud til at vi må annullere det. Resultatet bliver så at vi atter kan sidde derude på gaden 30 vogne og vente, vente, vente på at få en tur. Lovgiverne vinder MEN DET ER OS SOM CHAUFFØRER DER TABER! Tænk lige over det!

Med venlig hilsen

F. Henrik Messerschmidt

Chauffør Helsingør Taxa vg. 10-0041

Hr. Henrik Messerschmidt,
Chauffør, Helsingør Taxa.

Emne: Din mail af 9. april 2009 / Helsingør Taxas vagtplaner.

Vi her på redaktionen har med glæde modtaget din mail og vi opfatter det som om du brænder for Helsingør Taxas og chaufførernes ve og vel.

Vi tror ikke, at vi har misopfattet noget, derimod tror vi, at du ikke helt har forstået sagens rette sammenhæng, sådan som vi ser den.

Lad os tage udgangspunkt i den linje, hvori du skriver: "Vi må lære at tilpasse antallet af aktive biler til den kørselsmængde der er. Det er den eneste måde vi kan sikre os selv en anstændig timeløn."

Heri er vi næsten helt enige. Blot bør man slette ordet aktive. Hvis der ikke er kørsel nok til eks. 30 vogne, men kun til 15, så skal man naturligvis ikke sende de 15 vogne i garage, men derimod sørge for, at antallet af bevillinger bliver reduceret med 15, således at vognantallet svarer til

kørselsmængden. Vi er naturligvis ikke helt på det rene med, hvad vognmændene i Helsingør Taxa har bildt chaufførerne ind, men det er ikke chaufførernes problem, hvorvidt der er kørsel nok eller ej, chaufførerne har krav på en mindste betaling pr. time jf. overenskomsten.

Vi ved, at Storkøbenhavns Taxinævn har været efter flere vognmænd, fordi Nævnet troede, at de ikke kunne henvise til, hvilken kollektiv overenskomst de kørte under. Og den lov der gælder i Storkøbenhavn, den gælder naturligvis også i Helsingør. Alle chauffører skal have et ansættelsesbevis. Alle vognmænd skal kunne henvise til en kollektiv overenskomst. Og alle kollektive overenskomster indeholder en klausul om mindsteløn. Der er en lille smule forskel fra overenskomst til overenskomst, men typisk har chaufføren krav på en mindsteløn der ligger på ca. 120,-kr/timen. Og så er det lige meget om der er noget at lave eller ej. Når måneden er gået (eller 14 dages perioden), så skal vognmanden svare chaufføren en løn, der ikke må ligge under denne takst.

Og vi tror, at det er her, at vi går fejl af hinanden.

Det er dybt uanstændigt af vognmændene i Helsingør Taxa, at ansætte chauffører selvom de ved, at der ikke er nok kørsel, til at dække deres garantiløn. Og det er endnu mere uanstændigt, at de så ikke udbetaler garantilønnen, sådan som overenskomsten foreskriver.

Da lovgiverne har vedtaget, at alle skal kunne henvise til en kollektiv overenskomst, så kan vi også roligt gå ud fra, at kommunen vil hjælpe chaufførerne med at få vognmændene til at overholde denne kollektive overenskomst. Ellers er der ikke andet at gøre, end at alle chauffører i Helsingør melder sig ind i fagforeningen og får fagforeningen til at retsforfølge vognmændene. For det er dybt uanstændigt, at vognmændene ansætter chauffører, vel vidende, at der ikke er nok arbejde til at lønne dem anstændigt; og samtidigt nægter de at overholde overenskomsten og betale chaufførerne garantibetalingen.

Endvidere vil vi gerne henvise til, at der er faldet dom i lignende sager, hvor domstolene klart og tydeligt slog fast, at omvendte vagtplaner er ulovlige. Og ligesom det er ulovligt at køre 130km/t hvor der står et skilt med 110km/t, så er det også ulovligt at tvinge taxier fra gaden, når deres bevilling siger, at de må udnytte den 24 timer i døgnet 7 dage om ugen.

Vi mener helt klart, at hvis der ikke er kørsel nok til det antal vogne der er, så må man nødvendigvis skære i vognantallet. Dette kan udmærket ske ved, at vognmændene tvinges til at udbetale chaufførerne garantibetalingen for det antal timer de er på gaden.

Hvis vi vil have ordnede forhold i vores branche, så hjælper det ikke, at vi siger til os selv, at vi må fordele det der er og kun gå på gaden hver anden dag. Der er jo stadigvæk kun den halve kørselsmængde. Og hvis kørselsmængden er faldet til det halve, så er det vel også rimeligt, at antallet af vogne

reduceres til det halve.

Vi mener helt klart, at det er uanstændigt af vognmændene, at de ansætter chauffører, vel vidende, at der ikke er tilstrækkeligt med kørsel, til at dække deres garantibetaling. Og det er endnu mere uanstændigt, at de nægter at udbetale garantibetalingen.

At man har oplevet en tilgang af chauffører, fordi disse mennesker har mistet deres primære erhverv, det er ingen undskyldning. Vores erhverv skulle nødtigt ende som skraldespand for alle andre erhverv. Og dette undgår vi kun, hvis chaufførerne organiserer sig og forlanger at vognmændene overholder overenskomsten. For når chaufførerne er på gaden på fuld tid, så har de også krav på betaling for den fulde tid.

Vi beklager, hvis vores artikel er blevet opfattet som om, det var DTR der stod bag, det var ikke meningen med artiklen. Vi mener blot, at DTR har givet en utroligt dårlig og direkte løgnagtig rådgivning til Helsingør Taxa.

Hvis der ikke er kørsel til det antal vogne der er i Helsingør Taxa, så må i arbejde for, at kommunalbestyrelsen nedsætter antallet af bevillinger i kommunen, således at kørselsmængden kommer til at svare til antallet af biler. I skal ikke som chauffører lade jer spise af med diverse søforklaringer om, at i skal indgå i en ulovlig vagtplan, hvor i kun skal køre hver anden dag.

Hvis kørselsmængden er faldet til det halve, så må i også reducere vognantallet til det halve. I skal ikke finde jer i, at vognmændene vil reducere jeres erhverv til en skraldespand, blot for at få frikørt deres biler.

Vi hører naturligvis gerne fra dig, hvis vores svar ikke er fyldestgørende efter din mening.

Med venlig hilsen

A. Kirsteins / KAT-Bladets redaktion.

Jeg har i dag i medfør af retsplejelovens § 721, stk. 1, nr. 3, besluttet at opgive påtale mod Dem for overtrædelse af færdselslovens § 118, stk. 1, jf. § 4, stk. 1, ved den 29. januar 2006 ca. kl. 1005 at have ført personbil HX 98.494 ad Lufthavnsboulevard mod øst i Kastrup med mindst 60 km/t, selv om det ved færdselstavle var angivet, at hastigheden ikke måtte overstige 40 km/t., idet sagens gennemførelse vil medføre en uforholdsmæssig lang behandlingstid, som ikke står i rimeligt forhold til sagens betydning og den straf, som i givet fald kan forventes idømt.

Årsagen hertil er, at sagen, af flere årsager, efterhånden er blevet 3 år gammel og, at sagen ved retsmødet den 26. januar 2009 blev sluttet til politiets overvejelse af tiltalespørgsmålet, idet den dommer, der tidligere havde behandlet sagen ikke længere var tjenestegørende i Københavns Byret. Såfremt sagen skulle fortsætte, ville det kræve, at den skulle – gå om – starte forfra ved en ny dommer.

Opmærksomheden henledes på, at Deres eventuelle krav om erstatning i anledning af retsforfølgningen, skal fremsættes over for anklagemyndigheden inden 2 måneder efter, at De har fået meddelelse om afgørelsen, jf. retsplejelovens § 1018 e, stk. 1.

Min afgørelse kan, eventuelt efter klage, ændres af den overordnede anklagemyndighed inden udløbet af 2 måneder fra i dag.

Reglerne herom fremgår af retsplejelovens § 724, stk. 2, der vedlægges.


Rolf Elyng Clausen
Politikommisær

Frikendt uden dom!

Som det kan ses af foranstående, så har det taget meget tæt på 3 år, at få en sag om hastighedsovertrædelse igennem det Københavnske retssystem.

Sagen drejer sig om en vognmand fra Amager-Øbro Taxi, der blev taget af politiet for at køre for stærkt på den gamle indenrigsvej i hårnålesvinget ud for terminal 1.

Hastighedskontrollen var foretaget med et gammeldags stopur på en strækning af 421 meter selvom reglerne foreskriver at det skal være mindst 500 meter. Vognmanden var indstillet til en bøde på 2000 kroner og et klip i kørekortet.

Men vognmanden ville ikke betale. Og ved undersøgelser af forholdene omkring hastighedsreguleringen i Lufthavnen, der kom det frem, at hastighedsreguleringen var indført på baggrund af urigtige oplysninger overfor myndighederne. Man havde oplyst, at Lufthavnen var vejmyndighed, selv på det stykke der tilhørte Tårnby kommune.

Politiets vægtigste argument i sagen var den store mængde af fodgængertrafik der hele tiden krydsede frem og tilbage samt at man ved at sætte hastighedsgrænsen til 40km/t undgik i fremtiden at

skulle skilte ved vejarbejder og ombygninger, idet man nu havde en fast lav hastighed. Både Vejdirektoratet og Trafikministeriet godkendte i 1996 på baggrund af disse forvrølede oplysninger hastighedsgrænsen. Vi kan hermed konkludere, at vi må have indført 40km/t i hele Danmark, således at man i fremtiden ikke behøver at sætte skilte op ved vejarbejder o. lign.

I juni måned 2006, syv dage før der trådte en ny bekendtgørelse om vejafmærkning i kraft, der bad Lufthavnen politiet om at opheve den gældende fartbegrænsning, idet den nye bekendtgørelse ville gøre hele lufthavnsområdet ulovligt, idet området slet ikke kunne opfylde kravene i den nye bekendtgørelse vedrørende hastighedsbegrænsninger.

Det er fantastisk, at vognmanden først efter 3 år og 5 retsmøder får ret, fordi han var stædig nok til at fastholde sin uskyld samt politiets inkompetence. Det virker som om myndighederne prøver på at køre folk trætte, ved at blive ved og ved. Og de fleste ville have opgivet. Men det kan ikke altid betale sig. Man kan vinde over myndighederne engang imellem.

Hvis der er nogen der ligger inde med uafsluttede sager vedr. hastighedsovertrædelser i lufthavnen, så er KAT-Bladet gerne behjælpelige med sagen.

Ryd forsiden!

Vi skrev i sidste nummer om ”Helsingør-Nordens festlige hjørne” samt ”Danmarks Tåbeligste Rådgivning”, og vi havde da forventet at vi havde læst i DTR’s medlemsblad ”Taxi”, hvorfor det gik så grueligt galt med deres rådgivning af vognmændene i Helsingør. Men vi har ledt både i deres medlemsblad samt på deres hjemmeside, men vi har ikke været i stand til at finde bare en enkelt linje der vedrører sagen i Helsingør.

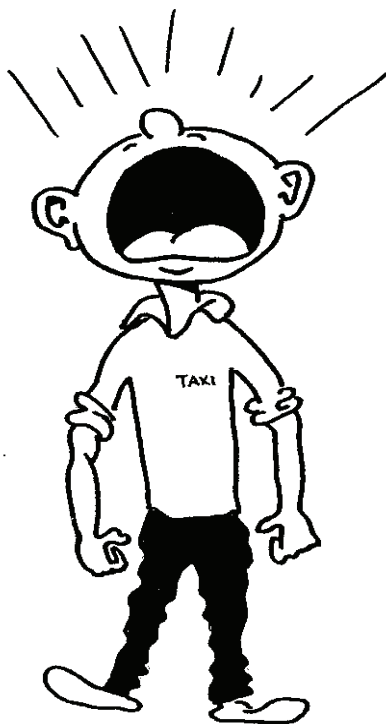
Det er vel ikke sådan, at når DTR / John Lindbom rådgiver sine medlemmer helt hen i vejret, så prøver de på at skjule det, ved bevidst at fortie hændelsesforløbet og det der kom ud af det?

Vi har erfaret, at Helsingør kommune har erklæret ”den omvendte vagtplan” for ulovlig. Og vi venter nu på, at der er nogle selvstændige vognmænd der anlægger sag imod DTR / Helsingør Taxa og forlanger erstatning for den tid, de ikke kunne være på gaden.

Vi forventer ikke ligefrem at DTR rydder forsiden, for at give en undskyldning for den ekstremt dårlige eller direkte løgnagtige rådgivning man har givet vognmændene i Helsingør Taxa. Men DTR nægtede at udtale sig til TaxiDanmark under henvisning til, at

de selv udgav et blad. Men hvis de selv udgiver et blad, så må de vel også skrive lidt relevant stof i bladet. Ellers behøver de da ikke ulejlig sig med at udgive et blad.

Undskyld!





Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange
årligt.

Redaktion
Ansvh. Red. Andris Kirsteins.

Bladet tilsendes abonnenter, faglige
organisationer samt relevante myn-
digheder.

Abonnement 125 kr./året.

KAT tryk og lay-out.

KAT—Bladet.

Postadresse: KAT-Bladet, Viemosevej 123, 2730, Herlev.

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.