



Bladet

August 2009. 28. Årg. Nr. 7.

Thomas Bak

Ikke helt som de andre

**Utvungen samtale med Nævnets
nye næstformand.**

Taxa 4x35,

Nu Med Rabat!



20 %, 40 %, 60 %, 80 %, 100 %?

Mere kritik af Freddy Spliid /

Regnskaberne i BVH-Taxa!

Læs også: www.katbladet.dk

Thomas Bak!

Ikke helt som de andre!

Utvungen samtale med Nævnets nye næstformand.

De fleste kan sikkert huske, at vi i vores juni nummer bragte en artikel om Nævnets nye næstformand, Thomas Bak, under overskriften ”Ny næstformand i Taxinævnet – Valgt af konkurrencestyrelsen?”. Der er noget der siger os, at Thomas Bak ikke nødvendigvis var helt tilfreds med vores artikel.

Men om det nu var af den ene eller den anden grund, så kontaktede Thomas Bak os kort efter udgivelsen af vores juni nummer, for at få en samtale i gang med os, idet han sagde, at vi ikke burde bygge vores mening om ham på et interview i TaxiDanmark, men at vi burde danne os vores egen mening. Og derfor ville han gerne mødes med os.

Efter lidt samtaler frem og tilbage, så blev mødet aftalt til mandag den 17. august.

Vi vil gerne prøve på at indvie jer i, hvordan mødet forløb samt hvad det er for et menneske, der nu har sat sig i næstformandsstolen.

Vi må indrømme, at vi allerede fra begyndelsen var positivt stemt, idet vi her tilsyneladende havde at gøre med en mand, der havde valgt at ”tage tyren ved hornene” og finde ud af, hvad vi var for nogle størrelser, frem for at lade sin mening diktere af, hvad andre fortalte.

Og hvad andre fortalte, det var noget af det første samtalen kom til at dreje sig om. På kontaktudvalgsmødet havde direktøren for et af bestillingskontorerne spurgt ham, om han var blevet valgt af Lufthavnen, til at varetage deres interesser. Og dette oveni, at vi, indirekte, næsten havde beskyldt ham for at være valgt af konkurrencestyrelsen. Det er meget for en ny mand, at få hæftet på sig, uden at han egentlig er kommet i gang med arbejdet. Endvidere havde nogle af de andre Nævnsmedlemmer fortalt ham, at når man ”får en sviner” i KAT-Bladet, så er man godkendt. Så Thomas Bak må siges at være godkendt stort set fra dag et.

Vi fik også at vide, at Nævnet sammen med sekretariatet flytter til Hans Nansens Gård den 1/9-2009.

Thomas Bak begyndte vores møde, med at fortælle, hvor vigtigt han syntes, at det var med en snak parterne imellem. Og han levede jo umiddelbart op til sine egne udtalelser, ved det at han havde kontaktet os. Så må tiden vise, om det med den vigtige kontakt imellem erhvervets udøvere og Nævnet bare var tomme ord, eller om han har tænkt sig at leve op til de forventninger, som han har sået hos nogle.

Thomas Bak fortalte også, at posten som Nævnsmedlem og næstformand i Nævnet, ikke bare var en post han havde fået, fordi der ikke var andre, men at han derimod selv havde ønsket at få posten og fortsætte det arbejde, som han allerede i flere år havde udøvet i Hørsholm-Karlebo kommune, hvor han også havde beskæftiget sig med taxiområdet. Så han forsikrede os, at for ham var dette ikke venstrehandsarbejde, men noget han selv havde valgt. Dette adskiller ham formodentlig fra de fleste andre Nævnsmedlemmer.

Han fortalte også, at Nævnet nu samarbejder hen over midten og at han har et meget fint forhold til Ib Terp. Ib Terp har samlet venstre side i Nævnet og

Thomas Bak har samlet højre side i Nævnet. De samarbejder nu om fælles løsninger; og det var vist også nok sådan, at han var endt som næstformand.

Endvidere kunne han fortælle, at Asger Larsen (Dragør) havde forhalet det nye Nævns startdato med mindst et år, med alle hans forsøg på at sætte nye krav til Nævnets sammensætning.

Som noget meget sjovt udenomssnak kunne Thomas Bak oplyse, at hvem der får hvilken post og plads, afhænger af, hvem der står for ”tur” i partiet; og det er så derfor at Bornholm har 5 medlemmer i Regionsrådet, for hos næsten alle partierne havde Bornholm stået for tur, og så var Bornholmerne utroligt flinke til at stemme på deres lokale kandidat. Sådan lidt udenoms snak, men selvfølgelig må en politiker snakke politik.

Vi fik også fortalt, at man i Hørsholm-Karlebo bl.a. havde ført personlige samtaler med dem der ansøgte om bevilling, ligesom man havde vurderet, hvornår der manglede vogne og om bevillingen derfor burde tilfalde en chauffør der ville køre alene eller en vognmand, der helt sikkert ville sætte 2 mand på. Thomas Bak var dog godt klar over, at sådan kunne man ikke gøre nu.

Thomas Bak ville meget gerne have fri næring, også inden for taxierhvervet, men han understregede, at han sådan set havde to holdninger. Hvis man skulle starte helt forfra i dag, så ville han have fri næring. Men sådan som loven er i dag, så var det ikke en mulighed. Og han var naturligvis forpligtet til at arbejde inden for gældende lovgivning. Han kunne godt tænke sig, at kravene til at blive taxichauffør var ens over hele Danmark og at de ikke varierede fra kommune til kommune. Han ville også meget gerne afskaffe ancienniteten eller give den en mindre vægtning ved tildelingen af bevillinger. Han mente ikke, at det var en kvalitet i sig selv, at have kørt mange år. Han ville derimod gerne give indtjeningen

en højere vægtning (hvilket den har haft tidligere), ligesom han mente, at evt. engagement kunne medtages, herunder f.eks. medlemskab af bestyrelsen.

I Nordsjælland fik de bevillinger på 3-8 år. Det er passé. Nu må de vente lige så længe som alle andre. Thomas Bak ville evt. vægte geografisk bestemte bevillinger højt, det ultimative kunne være, at der var tale om bevillinger der fulgte de ”gamle” kommunegrænser. Han fortalte, at der f.eks. kører 3 oppe i Skibby – Kulhuse området, der er fritaget for tilslutningspligten, hvorfor man forventer af dem, at de ”passer” det, der er deres gamle område.

Thomas Bak oplyste også, at Nævnet ikke ”gider” de mange klager ude fra Lufthavnen. Han mente, at man evt. skulle stramme reglerne, for kørsel i Lufthavnen. En stramning af reglerne kunne f.eks. være, at en vogn med endetal 4, kun måtte køre Lufthavnen den 4., 14. og 24. i måneden. Han var naturligvis også villig til at overveje andre tiltag. Han oplyste endvidere, at man var i besiddelse af beregninger der viste, at Lufthavnen havde behov for 7-800 vogne om dagen, i det dette var nok til at betjene kunderne derude; men i dag er der op til 11-1200 vogne derude, til at betjene kunderne og næsten lige så mange, til at svine kunderne til, når de ikke skal så langt. Han mente også, at det evt. kunne være en mulighed, at udlicitere kørslen, således at der kun var et bestemt selskab, der havde lov til at køre turene fra Lufthavnen. Dette ville naturligvis bevirke, at de 4 selskaber der ikke vandt licitationen, de ville blive meget sure. Omvendt ville det ene selskab, der vandt, formodentlig passe turene pænt og ordentligt.

Vi fortalte ham også om det system, der havde været i ”gamle dage”, hvor der var en korttursrække, som var pligtig til at køre med alle turene, men hvor langtursrækkerne også skulle køre de korte ture, når der ikke var vogne i korttursrækken. Dette havde Thomas Bak ikke hørt om, så det var en for ham ny

idé, som han evt. ville tænke over.

Thomas Bak oplyste også, at man i kontaktudvalget var blevet enige om, at der ikke skulle udleveres bevillinger her og nu. Man var blevet enige om, at man ville starte en dialog parterne imellem, for at drøfte, om man skulle bibeholde de 2300 bevillinger vi har for øjeblikket, eller om man skulle skære ned til 2200 og så vurdere sagen senere. Der indleveres ca. 100 bevillinger om året. Han var ikke nødvendigvis modstander af, at antallet kom længere ned. Men sagen skulle som sagt revurderes om 1 års tid.

Thomas Bak mente også, at der er forholdsvis mere taxikørsel i København (Lufthavn, regering etc.) end i andre større Danske byer (eller udenlandske); og at dette berettigede til et højere vognantal pr. 100.000 indbyggere, end man ellers skulle mene, de normale modeller taget i betragtning.

Thomas Bak var også inde på taksterne, herunder naturligvis billigere takster. Han pointerede, at alle i dag kører til maksimumstaksterne. Han sagde, at firmaet / kommunen kunne godt forhandle sig til rabat, men hr. Jensen fik aldrig rabat. Han havde ikke lagt sig fast på noget bestemt, men var åben over for alle ideer. Hvorvidt det skulle være bestillingskontoret eller den enkelte vognmand der gav rabat, det havde han ikke lagt sig fast på. Men han mente helt sikkert, at systemet burde være mere fleksibelt. Thomas Bak mente, at f.eks. direktøren, kommunalpolitikeren (ham selv) eller andre, evt. ville være villige til at give mere for en vogn ”her og nu” eller til en forudbestilling, mens hr. Jensen næppe ville have lyst til at give for meget. Af samme årsag, var Thomas Bak åben overfor at hæve maksimaltaksterne, hvis det var det der skulle til, for at skabe større konkurrence på priserne. Det vigtigste var, pointerede Thomas Bak, at der kom større konkurrence på priserne.

Thomas Bak mente, at hvis du var utilfreds med din avis, så ville du fravælge den. Og var du utilfreds med købmanden / supermarkedet, så ville du skifte. Og sådan mente han også, at det forholdt sig til taxierne. Han havde en grundlæggende tro på, at folk ”stemte” med fødderne.

Thomas Bak sagde, at Nævnet havde fuldt ud styr på taksterne, selvom det måske ikke altid virkede sådan på os andre. Han nævnte bl.a. at brændstoffet altid udgjorde 8-9 % af taksterne, dog havde de kortvarigt været oppe på 10-11 %, men nu var det normaliseret. Og chaufførlønninger udgjorde altid 69-70 % af taksterne. Så han ville gerne (prøve) at aflive myten om, at Nævnet ikke vidste hvad de selv gjorde.

I samtalens forløb kom Thomas Bak også frem med, at man evt. kunne sende 4 elever af sted med taxi til tandlæge, som et eksempel på, hvilke muligheder der var for at finde nye arbejdsopgaver til taxierne. Han gjorde sig meget umage med at pointere, at han var interesseret i alle nye ideer. Han mente ikke, at han var forudindtaget.

Overordnet set må vi sige, at Thomas Bak var en positiv overraskelse, idet han først og fremmest virkede som om han var oprigtigt interesseret i det stofområde ”der var hans” ligesom han synes at have sat sig grundigt ind i stoffet. Efter vores opfattelse, så ville de fleste Nævnsmedlemmer ikke komme til møderne, hvis Jørgen Kjær ikke bestilte ”lidt at spise”, så det var rart at møde en politiker, der var inde i stoffet og som havde mange ambitioner på erhvervets vegne (og egne). Så må vi se, om Thomas Bak bliver overrasket, når virkelighedens verden ramler sammen med hans verden. Men vi tror nu, at han kan tåle det.

Inden alle vores læsere begynder at spørge os, hvorvidt vi har fået trukket alle vores tænder ud i sommerferien, så vil vi gerne sige, at vi har ganske en-

kelt ikke haft tid til at udarbejde nogle kritiske svar til alt hvad Thomas Bak sagde, ligesom vi nok ikke kunne finde plads til vores egne kommentarer i dette nummer af KAT-Bladet, da bladet jo er godt fyldt op, som i sikkert har bemærket.

Men vi lover højt og helligt, at vi vender tilbage i næste nummer i september / oktober med en kritisk gennemgang af alt hvad Thomas Bak sagde og også det han ikke sagde.

Men indtil da, vil vi byde Thomas Bak samt hele det nye Taxinævn velkommen.

Mere kritik af Freddy Spliid / regnskaberne i BVH-Taxa!

Jeg har med en vis gru og undren læst Freddy Spliids forsøg på at imødekomme min kritik i TaxiDanmark af regnskaberne i det hedengangne BVH-Taxa. Findes der virkelig mennesker med bare et minimum af intelligens og viden, der vil tro på det forvrøvlende sludder, som Freddy Spliid lukker ud og kalder en forklaring. Jeg synes snarere, at Freddy Spliids forklaringer ligner noget helt andet, hvilket jeg dog på ingen måde vil insinuere.

Freddy Spliid mener, at alt er blevet fremlagt overfor vognmændene? Ja, men hvornår? Skete det ikke ca. 2-3 år for sent? Hvorfor har der ikke været informationer i tiden imellem lukningen af BVH-Taxa og den generalforsamling, som der blev indkaldt til, efter at jeg havde tilskrevet revisoren et brev med slet skjulte trusler om at gå til myndighederne? Hvorfor blev det stort set til det sidste foregøglet vognmændene, at der ville være ca. 900.000,-kr. til deling,

når bestyrelsen må eller burde have vidst bedre? Skete dette kun for at skabe ”ro i lejren”, hvilket yderligere understreges af, at Freddy Spliid prøvede på at få vognmændene til at betale et påstået underskud på et møde i februar, hvor der absolut ikke var noget der bare mindede om regnskaber.

Jeg er selv overbevist om, at hvis vi havde betalt dengang, så ville foreningen være blevet lukket uden noget regnskab og uden at vi havde fået bare en lille bitte forklaring på noget som helst! Og spørgsmålet består: ”Hvorfor ville man lukke foreningen så hurtigt uden om de demokratiske processer”? Er der nogen, der har ”lort” på fingrene? Eller vidste man allerede dengang, at der var noget helt galt med regnskaberne? Var det i virkeligheden denne viden, der var bestemmende for Freddy Spliids ønske om at lukke det hele her og nu; men det kunne kun lade sig gøre, hvis man betalte banken! For banken kunne til hver en tid forlange en gennemgribende revision og gennemgang af hvert eneste bilag og kontoudtog! Men blev banken betalt, så!

Vi indbetalte i 2006 ca. 20.000,-kr. hver, til dækning af underskuddet i 2005, således at der ikke skulle betales mere; men således, at vi kun skulle ”dele” overskuddet fra salget af huset, Skovlunde Byvej 12! Med et lille overskud på regnskaberne for første halvdel af 2006, det fik vi i hvert fald at vide dengang (og anden halvdel har aldrig eksisteret), samt et overskud på salget af huset, hvordan kan vi så ende op med et underskud på ca. 500-600.000,-kr? En fornuftig og fyldestgørende forklaring er aldrig givet!

Freddy Spliid hævder i TaxiDanmark, at BVH-Taxas mangeårige bogholder Hanne, på en generalforsamling i 2006 på eget initiativ tilbød at ville færdiggøre og afslutte bogføringen, samt betale skyldige beløb og ”kradse” udeståender ind, hvilket i.flg. Freddy Spliid en enig generalforsamling skulle have

takket ja tak til! Jeg beklager dybt, men jeg erindrer ikke en generalforsamling i 2006, hvor generalforsamlingen skulle have takket ja tak til et sådant tilbud, bestyrelsen måske, men generalforsamlingen nej! Men uanset dette, så fritager det ikke Freddy Spliid for ansvar! Freddy Spliid er både efter foreningens egne vedtægter samt lovgivningsmæssigt den øverst ansvarlige for regnskaberne – og dette ansvar kan han ikke bare løbe fra, selv om han prøver nok så meget!

I artiklen i TaxiDanmark hævder Freddy Spliid endvidere, at bogholderen Hanne (nu ansat som bogholder i TaxiNord), både under nuværende og tidligere bestyrelser har været ansvarlig for bilag samt ind- og udbetalinger samt bogføringen; og at Hanne opbevarede både alle bilag samt bogføringssystemet (og formodentlig også vores kundekartotek), først i Taxa 4x35 regi og senere, efter hun skiftede job, på hendes hjemadresse. Men dette fritager stadigvæk ikke Freddy Spliid for ansvar. Både foreningens vedtægter samt lovgivningen er klare på dette område: Formanden er øverst ansvarlig for regnskaberne og formanden er ansvarlig sammen med bogholderen for førelsen af den daglige kassekladde. Selv en vedtægtsændring kan ikke fritage Freddy Spliid for ansvar! Forhåbentlig er han ikke ligeså sjusket med sine egne regnskaber.

Og glemmer Freddy Spliid ikke i sit forsvar for sig selv i TaxiDanmark, at Taxa 4x35 var så storsindede, at de gav Hanne lov til at bruge noget af sin arbejdstid på at færdiggøre BVH's regnskaber? Og glemmer Freddy Spliid ikke også, at Hanne ikke "skiftede" arbejde, men bare blev væk! Den ene dag arbejdede hun for Taxa 4x35 og den næste (d.1. januar 2007) for TaxiNord! Vores kundekartotek forsvandt vist samme sted hen samtidigt? Så vidt jeg er orienteret, fra sædvanligvis velinformeret kilde, så gjorde Hanne sig ikke den ulejlighed at sige op hos Taxa 4x35, hun blev bare væk! Og er dette ikke grunden til, at hun er uønsket på Rosenlunds Allé nr. 8? Og kunne dette være årsagen til, at mens det

første møde blev holdt på Rosenlunds Allé, så måtte vi holde det næste møde ude i Ballerup? Burde bestyrelsen ikke her (d.1. januar 2007) have været advaret om, at Hanne nok ikke var til at stole på? Og burde regnskaberne ikke allerede her have været færdiggjort? Men hvis Freddy Spliid var ligeglad, hvorfor skulle Hanne så ikke også være ligeglad? Hun havde måske noget at skjule allerede dengang? Men hvorfor undlod man at orientere alle medlemmerne? Hvorfor vedblev man med at stole på Hanne? Kommer Freddy's uløst til selv at lave noget op til overfladen? Eller er det fordi, Freddy er store armbevægelser, store ord og nul indhold?

Man kan ikke lade være med at spørge sig selv, om Freddy Spliid bare prøver at retfærdiggøre sig selv, eller om han også prøver på at "holde hånden over" Hanne? Og i bekræftende fald, hvorfor?

Jeg kunne endvidere godt tænke mig en forklaring på, hvorfor bestyrelsen prøvede på at "trække" sig under generalforsamlingen? De blev godt nok opfordret til at blive, og blev, men det ændrer grundlæggende ikke på deres handling. Bestyrelsen prøvede på at trække sig, formodentlig fordi den blev udsat for kritik, i strid med foreningens vedtægter, idet foreningens vedtægter ikke tillader bestyrelsen at "trække sig" i denne specifikke situation, fordi bestyrelsen er valgt til at lukke foreningen med alt hvad deraf følger! Men Freddy Spliid og resten af bestyrelsen er måske ligeglade med foreningens vedtægter? For foreningens vedtægter tillader dem ikke at "løbe af pladsen", de er valgt til at lukke foreningen og så er det ikke medlemmernes ansvar, at de er flere år om det! Dette hændelsesforløb må være et bevis på, at jeg har ret, når jeg siger, at de ikke er værdige til at blive valgt ind i bestyrelsen for Taxa 4x35. For første gang de møder kritik, så "gør de i bukserne" og løber af pladsen!

Endvidere siger Freddy Spliid i TaxiDanmark, at bestyrelsen tog sig af hussalg, kopimaskinesagen, kontakt til revisor og sagfører samt mange andre praktiske gøremål. Men hvorfor har bestyrelsen så ikke sendt vores fordringer til advokat, til inddrivelse via domstolene? Dette koster jo ikke noget, idet det altid er modparten, der kommer til at betale omkostningerne!

Må jeg endvidere erindre om, at vores gamle revisor Nedergaard, tit og ofte og uforudsigeligt dukkede op på kontoret for selv at finde de bilag, som han ønskede at kontrollere, vi har formodentlig alle set ham dernede! Men efter at Nedergaard døde og vi fik ny revisor og ny formand / bestyrelse, så tror jeg ikke at revisoren har været nede på kontoret for at gennemse de bilag, som revisoren fandt relevante, faktisk tror jeg aldrig, at det er sket! Det er måske derfor, at et forudsagt overskud på 900.000,-kr. er blevet forvandlet til et underskud på 5-600.000,-kr. Og måske derfor ønsker både revisoren og bestyrelsen at ”holde hånden over” Hanne?

Og kunne man ikke også få en forklaring på, hvorfor Freddy Spliid på mødet i februar 2009 sagde, helt klart og entydigt på et direkte stille spørgsmål, at BVH havde forudbetalt revisoren med 50.000,-kr., for færdiggørelsen af regnskaberne; og på generalforsamlingen i juni sagde han, at vi skulle betale revisoren 77.500,-kr. for hans arbejde. Løj Freddy Spliid i februar?

Freddy Spliid påstår endvidere, at han forhandlede en goodwill på 56.000,-kr. hjem til hver enkelt vogn, udbetalt over en 4årig periode, men dette er jo ikke mere, end hvad vognmændene i 7-9-13 Bilen samt Hovedstadens Taxi fik, så det har næppe krævet de helt store anstrengelser. Endvidere har jeg ladet mig fortælle, fra yderst velinformeret kilde, at Taxa 4x35 hele tiden var indstillet på at betale os det samme, som de andre havde fået.

Freddy Spliid siger endvidere i TaxiDanmark, at revisoren fik de sidste bilag til udarbejdelse af regnskaberne den 21. april 2009! Men er dette ikke meget sent, når foreningen besluttede sig for at nedlægge sig selv i 2006? Og reelt eksisterede foreningen kun efter maj 2006 for at realisere sine værdier og fordele overskuddet imellem vognmændene. Hvor mange gange rykkede bestyrelsen / Freddy Spliid / revisoren for bogføringen? Der er lang tid fra midten af 2006 til midten af 2009! Har bestyrelsen ikke med den lange tid der gik, bevist egen skyld og inkompetence? Og burde bestyrelsen ikke have spurgt sig selv, hvorfor Hanne tilbød at arbejde gratis? Kunne det ikke tænkes, at der var noget, hun ville ”dække” over? Eller tror Freddy Spliid, at Hanne arbejdede gratis, fordi han er en stor og karismatisk leder?

Freddy Spliid postulerer i TaxiDanmark, at enhver vognmand kunne have indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling. Men dette passer jo ikke i virkelighedens verden! For efter BVH’s opløsning, er der ingen vognmænd, der har haft adresserne på alle de øvrige vognmænd! Og så længe bestyrelsen sørgede for at opretholde illusionen om, at der var et overskud der skulle deles, så var ingen interesserede i at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling. Og ved det, at Freddy Spliid / bestyrelsen sørgede for, at alle blev fastholdt i illusionen om, at der var en pose penge der skulle deles, så sørgede han samtidigt for, at ingen ønskede at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling.

Freddy Spliid påstår også, at både han og revisoren forklarede på generalforsamlingen, at regnskaberne ikke kunne udarbejdes, før bilagene var udleveret fra Hanne. Men dette er vist en sandhed med modifikationer, idet revisoren ikke sagde ret meget. Måske er dette meget forståeligt, idet han passede på ikke at sige noget, som han senere kunne stilles til ansvar for. Og han har vel problemer nok, når han formodentlig har regnet regnskaberne baglæns!

Freddy Spliid påstår endvidere i TaxiDanmark, at mange aftaler via mails, telefonopkald samt besøg hos bogholderen ikke blev overholdt. Helt ærligt, tror Freddy Spliid at alle medlemmerne i BVH er dybt debile? Var der ikke tid nok, til at sikre sig bilagene fra foreningens beslutning om at lukke i 2006 til den omtalte generalforsamling i 2009? Freddy Spliid har ikke været sin opgave voksen, og dette må være ansvarspådragende!

Freddy Spliid taler konsekvent udenom. Det kan godt være, at Hanne på mødet i februar 2009 lovede at aflevere resten i løbet af en uge. Men her var tingene allerede løbet så meget af sporet, at det må være ansvarspådragende for Freddy Spliid!

Hvorfor havde Freddy Spliid intet gjort, for at kontrollere, hvor langt Hanne var kommet med regnskaberne? Hvorfor har Freddy Spliid / bestyrelsen intet gjort, for at holde vognmændene informeret? Tjente det alt sammen det formål, at dække over bestyrelsens uduelighed?

”Bestyrelsens arbejdsbetingelser med mange uafklarede punkter har været årsag til mange tanker og frustrationer. Forklaringen viste sig at være, at bogholderen (Hanne) havde hævet ”løn” til sig selv på 96.953,-kr. uden nogen aftale, hvilket hun overfor revisoren og bestyrelsen skriftligt har erkendt.” Hvad er det dog for noget vrøvl at komme med? Hvis bestyrelsen havde passet deres arbejde, så havde Hanne aldrig haft muligheden for ”at tage selv” i kassen. For Freddy Spliid sagde selv helt klart og entydigt på generalforsamlingen i juni 2009, at Hanne havde taget selv af kassen i 2009, efter mødet i februar. Så hvis Freddy Spliid havde sørget for, at regnskaberne havde været færdige umiddelbart efter at huset var solgt, så havde Hanne aldrig haft muligheden for ”at tage selv” af kassen! Atter engang viser det sig, at Freddy Spliid (og resten af bestyrelsen) ikke har

levet op til de mest elementære krav til bestyrelsesmedlemmer!

Hvad giver Freddy Spliid lov til, at indberette de penge, som Hanne ”har taget selv” af kassen, som B-indtægt til skattevæsenet, når det reelt er tyveri? Der er altså tale om en kriminel handling! Politiet siger, at man er pligtig til at anmelde den slags sager. Hvorfor ønsker Freddy Spliid / bestyrelsen, at ”holde hånden over” Hanne? Har de selv ”lort” på fingrene?

Freddy Spliid påstår, at der aldrig er udbetalt 99.435,-kr. sort i lønninger, sådan som jeg påstår. Men jeg påstår ikke noget som helst, jeg forholder mig blot til revisorens påtegninger til regnskaberne, hvor der står, at der er udbetalt 99.435,-kr. mere i lønninger, end der er indberettet til SKAT. Og så hjælper det ikke at komme med noget forvrøvlet sludder om, at Taxa 4x35 har været involveret, for det forklarer stadigvæk ikke, hvorfor vi har bogført 99.435,-kr. mere, end der er indberettet til SKAT. Selvom Taxa 4x35 har betalt vedkommendes løn, hvorfor er der så gået 99.435,-kr. ud af vores kasse? For pengene befinder sig jo ikke længere i vores kasse; det er derfor, at bestyrelsen vil have os til at indbetale dem. Men hvis ikke pengene er udbetalt som løn til en unavngiven person, hvor er de så blevet af? Har Hanne evt. også sørget for at få disse penge udbetalt til sig selv? For de mangler jo i vores kasse. Atter engang er Freddy Spliid bedst til at tale uden om. Spørgsmålet er, hvorfor er han så bange for at anmelde tyveriet til politiet?

Man kan ikke lade være med at spørge sig selv, hvor mange af de skyldige debitorer der er reelle? Har Hanne evt. selv oprettet de fleste af dem, for på denne måde at kanalisere penge fra BVH’s kasse og over i egen lomme? For når Hanne skriftligt har erkendt, at hun ”selv har taget” 96.953,-kr., så kan vi være evigt forvissede om, at hun kun har erkendt det, som revisoren umiddelbart har

kunnet bevise! Men hvor meget er der derudover? Atter engang beviser Freddy Spliid / bestyrelsen deres inkompetence og uduelighed!

At Freddy Spliid arbejder ulønnet, er vist en sandhed med modifikationer, idet han fik udbetalt 144.000,-kr. i 2006 ifølge ham selv på generalforsamlingen i juni 2009. Men foreningen / bestillingskontoret eksisterede kun i 5 måneder, men alligevel fik han løn for et helt år. Altså har han skyldt os 7 måneder. Og disse 7 måneder må have været nok til, at han har kunnet sørge for afviklingen af selskabet, idet alle regnskaberne jo var lavet indtil midten af 2006; og derfor blev der kun tilovers at sælge huset og færdiggøre regnskaberne.

På denne baggrund virker det alt for billigt, når Freddy Spliid tilbyder mig eller andre at vi kan deltage i bestyrelsesarbejdet nu uden løn. For Freddy Spliid har jo allerede hævet sin løn for det arbejde der burde have været udført, men som bare ikke er blevet udført! Og så kan han jo sagtens tilbyde andre arbejdet, for det er hans inkompetence og uduelighed, der er skyld i, at der stadigvæk er arbejde at udføre! Og så har han den frækhed, at nægte at politianmelde Hanne!

Giver dette os mulighed for, at politianmelde Freddy, således at han personligt kommer til at dække det beløb, som Hanne har ”stjålet” fra os, idet dette aldrig var sket, hvis bestyrelsen havde passet deres arbejde!

Seneste nyt i sagen:

Ved brev af 12. august 2009, beder Freddy Spliid vognmændene i det hedengangne BVH om at underskrive en samtykkeerklæring, som giver tilladelse til, at Taxa 4x35 udbetaler kr.

4.900,- pr. vogn samlet. Penge som vognmændene ifølge aftale med Taxa 4x35 skulle have udbetalt til oktober for "salget" af BVH-Taxa.

Det eneste der helt sikkert vil ske ved en underskrivelse af samtykkeerklæringen, det er, at det vil fritage Freddy Spliid for ansvar, hvilket formodentlig også er meningen.

Når først banken har fået deres penge, så er der intet der kan forhindre Freddy Spliid / bestyrelsen i at lukke "resterne" af foreningen og lade Hanne beholde hvad hun nu engang måtte have taget, for på denne måde at slippe for at blive draget til ansvar for deres grove forsømmelighed i udøvelsen af deres bestyrelsesarbejde!

Og måske er dette hovedformålet med samtykkeerklæringen?

De fleste opfattede måske også det advokaten / dirigenten sagde på generalforsamlingen, som en opfordring til ikke at anmelde Hanne? Dette er måske også ansvarspådragende for advokaten? En advokat burde helt klart fortælle os, at vi er pligtige til at anmelde kriminelle forhold. Men han var formodentlig kun sendt i byen af DTR for at "redde røven" på bestyrelsen.

Derfor bør ingen underskrive samtykkeerklæringen, for på denne måde at tvinge bestyrelsen til, i sidste ende, evt. at trække vognmændene i retten, hvor vognmændene her kan gøre gældende, at bestyrelsen har udvist grov forsømmelighed og derfor bør stilles til ansvar. Og der er vel en overvejende sandsynlighed for, at en sådan retssag vil fastslå, at vognmændene ikke skal betale, fordi bestyrelsen / Freddy Spliid har udvist grov forsømmelighed. Resten vil så være et mellemværende imellem banken og bestyrelsen?

Taxa 4x35, Nu Med Rabat!

Som de fleste sikkert har erfaret, så har Taxa 4x35 vundet en hel masse ny kørsel i Gladsaxe, Lyngby-Tårnbæk, Gentofte samt Rudersdal kommuner samt på et lidt senere tidspunkt DONG.

For at få denne kørsel, så har Taxa 4x35 været nødsaget til at give rabat. Dette er faldet nogle chauffører for brystet, idet de ikke mener, at de skal være med til at give kunderne rabat, idet de mener at vognmanden alene skal give rabat. Dette har fået Palle Christensen til at udtale, at han ikke har noget kendskab til nogen dom, der omhandler forholdet imellem chauffører og vognmænd og rabatgivningen. Derfor bringer vi her voldgiftskendelsen fra Kolding.

Men det er ikke kun taxas chauffører der er utilfredse med, at Taxa 4x35 har vundet kørslen; der er også nogle storvognmænd fra Dan Taxi, der mener at det er forkert, at Taxa 4x35 har vundet kørslen, bare fordi de giver rabat,

de mener ellers, at de har de mest miljørigtige vogne, og så kan det ikke være rigtigt, at man kun går efter prisen. Så det kan være, at chaufførerne fra Taxa 4x35 skal alliere sig med storvognmændene fra Dan Taxi. Måske var det en ide, hvis John Lindbom laver en chaufførafdeling i DTR, hvor John Lindbom så også kan varetage chaufførernes interesser, ligesom han varetager vognmændenes og bestillingskontorenes interesser.



SEND ARTIKLEN

Beskeden er sendt.

Voldgiftskendelser

Fra og med september 2008 henviser vi til [Shultz lovportaler](#) for domme af senere dato
Tilbage

Afsigelsesdato: 30-05-2003

Journal nr: 20030530

Dommere:
Per Sørensen

Parter:

Arbejdsgiver	Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Krone Taxi Kolding
Lønmodtager	Specialarbejderforbundet i Danmark

Resume:

Mellem et vognmandsfirma i Kolding og Kolding kommune var der indgået en aftale om rabat ved kommunal kørsel. I vognmandsfirmaets overenskomst med Specialarbejderforbundet i Danmark var lønnen fastsat til 48,55 % af det indkørte beløb. Sådanne aftaler var almindelige inden for taxaområdet i hele landet. Klager mente i dette tilfælde, at de af aftalen berørte chauffører blev påført et lønmæssigt tab grundet rabatordningen, som måtte godtgøres ved at regulere lønafregningen forholdsmæssigt i opadgående retning eller på anden måde. Det var frivilligt for alle chauffører om de ville deltage i den pågældende ordning, men henset til det store omfang kommunal kørsel har af den samlede taxikørsel, valgte opmanden at se bort fra denne valgfrihed. Opmanden lagde til grund, at overenskomstens bestemmelser om løn var fastsat under den forudsætning, at der ikke skete nogen ændringer i kørselstaksten. Opmanden fandt, at det måtte have formodningen imod sig, at prisændringer i op- eller nedadgående retning skulle behandles forskelligt under overenskomsten. Rabatordningen med kommunen havde medført en sådan ændring af forudsætningen for aflønningsprocenten for chaufførerne, at disse havde krav på kompensation i form af en regulering af lønafregningsprocenten eller på anden måde når der udførtes kommunal kørsel. Den nærmere udformning af reguleringen blev overladt til parternes forhandling.

Stikord:

I Specialarbejderforbundet i Danmarks taxioverenskomst var lønnen reguleret som en procentsats af det indkørte beløb. Når der med storaftagere af taxikørsel bliver indgået rabataftaler, er arbejdsgiveren forpligtet til at regulere lønsatsen forholdsmæssigt opadgående eller på anden måde at kompensere de af aftalen berørte chauffører for det af aftalen afledte løntab.

Nøgleord:
EJØ

OPMANDSKENDELSE

i

faglig voldgift:

Specialarbejderforbundet i Danmark

mod
Dansk Taxivognmænds Arbejdsgiverforening
for
Krone Taxi, Kolding

Afsagt den 30. maj 2003

Mellem Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD) og Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening (DTA) er der opstået uoverensstemmelse om, hvorvidt Krone Taxi i Kolding har været berettiget til at nedsætte taksten for kommunal kørsel uden samtidig at opregulere aflønningsprocenten for de ansatte chauffører eller på anden måde kompensere disse i anledning af takstnedsættelsen. Da der ikke har kunnet opnås enighed ved forhandling, er spørgsmålet indbragt for denne faglige voldgift, der har bestået af forretningsfører Leif Søllingwraae og forretningsfører Jan Villadsen, udpeget af SiD, Knud Erik Knudsen og Søren Genét, udpeget af DTA, og - som opmand - undertegnede højesteretsdommer Per Sørensen.

PÅSTANDE

Klager, SiD har nedlagt følgende påstande:

Krone Taxi, Kolding, tilpligtes at anerkende, at Krone Taxi ikke er berettiget til, i henhold til gældende overenskomst, at nedsætte taksten for kommunal kørsel, uden samtidig at opregulere aflønningsprocenten, p.t. 48,55, forholdsmæssigt.

Krone Taxi, Kolding, skal efterbetale manglende løn i relation til takstnedsættelsen, med tillæg af sædvanlig procesrente fra de enkelte ydelsers forfaldstidspunkt til betaling sker.

Indklagede, DTA for Krone Taxi, Kolding har påstået frifindelse.

SiD har præciseret, at første led i påstanden skal forstås således, at takstnedsættelsen ikke kun skal medføre en opregulering af aflønningsprocenten forholdsmæssigt, idet der også på anden måde kan ydes chaufførerne kompensation i anledning af takstnedsættelsen.

SAGSFREMSTILLING

Krone Taxi i Kolding er en sammenslutning af vognmænd, der for ca. 3½ år siden blev dannet ved, at en gruppe vognmænd skilte sig ud fra Kolding Taxi. På dette tidspunkt havde Kolding Taxi, der var medlem af Dansk Taxiforbund, overenskomst med SiD, og efter udskillelsen var chaufførerne fortsat omfattet af denne overenskomst indtil dens udløb. Derefter indgik SiD og Krone Taxi, der blev medlem af DTA, en lokaloverenskomst. I overenskomstens § 4 om løn hedder det bl.a.

“§ 4. Løn

Lønnen fastsættes for nærværende overenskomsts underskrivelse til 48,55% af det indkørte beløb incl. søgnehelligdagsbetaling. Nævnte lønafregningsprocent inkluderer indregningen af den takststigning der af Kolding Kommune er meddelt pr. 1/12-2001.

Stk. 2.

Ved efterfølgende takststigninger i overenskomstperioden er der fuld modregning dog således at chaufførens numeriske løn (målt i kr./ører) ikke reduceres.

Stk. 4.

Såfremt der i perioden indføres moms eller gebyr på taxa kørsel (f.eks. gebyr for benyttelse af betalingskort) skal

Udgangspunktet for en beregnet gennemsnitstur er:

Dag- starttakst for en 4 personers vogn + kilometer takst — 3 kilometer + ventetidstakst — 3 minutter.”

FORKLARINGER

Hans Jørgen Aarøe har forklaret, at han har været vognmand i Kolding i 26 år, hvoraf han i 21 år har været formand først for Kolding Taxi og nu for Krone Taxi. I hans tid som formand er det mange gange sket, at sammenslutningen har afgivet tilbud på kørsler for større kunder, for eksempel kommunen, i form af rabat på den kommunalt fastsatte maksimalsats. Det drejer sig navnlig om sygekørsel, skolebuskørsel, lægekørsel mv. Når sammenslutningen har indgået aftale med kommunen om en sådan rabatørsel, går der meddelelse herom til vognmændene, der derpå spørger chaufførerne, om de vil være med på kørslerne, der er omfattet af ordningen. De skal give deres samtykke hertil ved at skrive sig på en JA—liste. Der bliver samtidig fremlagt en NEJ-liste, som de kan skrive sig på. Denne fremgangsmåde har aldrig givet anledning til klager fra chaufførerne eller fra SiD. I 1993 rejste SiD en sag over for Dansk Taxiforbund, hvorunder SiD gjorde gældende, at vognmændene havde brudt overenskomstens § 2 ved ikke at opregulere lønnen i forbindelse med takstændringer i nedadgående retning ved sygekørsel. Ved den lejlighed indgik man den 4. marts 1993 en aftale til en samlet løsning af nogle udestående spørgsmål. Det er hans opfattelse, at sagen dengang ikke havde noget at gøre med den problemstilling, der skal løses under denne sag.

Christian Winther Larsen der er taxavognmand i Aalborg, i en årrække har været næstformand for Dansk Taxiforbund og nu er formand for DTA, har forklaret, at han har drevet vognmandsvirksomhed siden 1969. Det er almindelig praksis blandt vognmandssammenslutningerne over hele landet at indgå aftale om rabatørsler for store kunder, herunder særligt kommunerne. Chaufførerne er klar over, at den enkelte sammenslutning ikke vil få kørsler for store kunder, hvis ikke der indgås rabatordninger. Han har ikke kendskab til noget tilfælde, hvor chaufførerne har gjort indsigelser imod, at en rabatordning ikke er blevet kombineret med en opregulering af chaufførernes procentsats.

PARTERNES ARGUMENTER

SiD har gjort gældende, at Krone Taxis ensidige nedsættelse af beregningsgrundlaget for aflønningen af chaufførerne uden en samtidig forholdsmæssig forhøjelse af aflønningsprocenten er i strid med overenskomstens § 4 og de forudsætninger, der knytter sig til forhandlingsresultatet vedrørende aflønningen. Dette følger ikke mindst af ordlyden i § 4, stk. 2, hvorefter chaufførers numeriske løn ikke reduceres ved efter følgende takststigninger i overenskomstperioden. Det er også sådan, parterne har forstået overenskomsten, hvilket illustreres af den sag af helt samme karakter, som forbundet rejste over for Dansk Taxiforbund i 1993. Dengang løste man spørgsmålet ved forhandling således, at der ved den følgende ændring af nattaksten ikke skulle ske nogen ændring af aflønningsprocenten for nogen af parterne. Det belyses tillige af Arbejdsrettens dom af 19. januar 1995 i sag nr. 94.192 (A.T. 94.192). DTA's argument om, at chaufførerne ikke er tvunget til at påtage sig kørsler, der er omfattet af rabatordningen, er uholdbart, idet de chauffører, der siger nej, reelt bliver udelukket fra et stort arbejdsområde. De gange, SiD er blevet opmærksom på en ordning som den foreliggende, har forbundet da også straks reageret, og DTA har ikke godtgjort, at SiD i noget tilfælde har været bekendt med en lignende ordning uden at reagere.

DTA har gjort gældende, at overenskomstens § 4 er overholdt, idet chaufførerne bliver aflønnet i overensstemmelse med overenskomstens ordlyd — “det indkørte beløb”. Overenskomstens § 4, stk. 2, omfatter ikke en situation som den foreliggende, idet den alene sigter til tilfælde, hvor Kolding Kommune tillader takststigninger. Det må efter Hans Jørgen Aarøes og Christian Winther Larsens forklaringer lægges til grund, at det på taxiområdet i hele landet er en kendt praksis, at der gives rabat ved større kørselsopgaver, og at chaufførernes aflønninger ikke i den anledning bliver reguleret.

OPMANDENS BEMÆRKNINGER

Da der ikke blandt de af parterne udpegede medlemmer af voldgiftsretten har kunnet opnås flertal for en afgørelse, skal denne træffes af opmanden, der udtaler:

Det følger af overenskomstens § 4, stk. 2, at der ved "efterfølgende takststigninger, dvs. stigninger i forhold til den takst, der dannede grundlaget for den aftalte procentsats (48,55), ikke skal ske stigning i beregningsgrundlaget for chaufførernes løn. Der er ikke i overenskomsten direkte taget stilling til den modsatte situation, hvor der som i denne sag sker et fald i taksterne. Angivelsen af den nøjagtige procentsats i § 4, stk. 1, 1. pkt., henvisningen i 2. pkt. til den senest tilladte takststigning, modregningsbestemmelsen i stk. 2, bestemmelsen i stk. 4 om, hvordan der skal forholdes ved indførelse af moms eller gebyr, og stk. 5 om beregningsfaktorer, støtter imidlertid SiD's standpunkt om, at den gældende procentsats er aftalt under den forudsætning, at der ikke sker nogen ændring i beregningsgrundlaget, heller ikke i nedadgående retning. Hertil kommer, at det har formodningen for sig, at der må gælde det samme, hvad enten beregningsgrundlaget ændres i op- eller nedadgående retning. I modsat fald ville chaufførerne komme til at bære en forholdsmæssigt større del af byrden ved en takstnedsættelse end vognmændene.

Den omstændighed, at ordningen i sig selv kan føre til flere kørsler for de chauffører, der har skrevet sig på JA-listen, og dermed til et absolut set bedre indtægtsgrundlag, taler ikke afgørende imod SiD's forståelse af § 4. Dels må indgåelsen af rabataftalen med kommunen antages at have ført til ansættelse af flere chauffører, dels vil en højere faktisk indtægt være en konsekvens af mere arbejde for chaufførerne. Det kan endvidere ikke tillægges særlig vægt, at chaufførerne har haft mulighed for selv at vælge, om de vil deltage i rabatkørslerne. En sådan ordning er ikke udtryk for en reel valgmulighed for chaufførerne, når det tages i betragtning, at en betydelig del — efter det oplyste ca. 50 % — af Krone Taxis kørsler er omfattet af rabataftalen med kommunen.

De foreliggende oplysninger om praksis synes nærmere at vise, at SiD har givet udtryk for samme standpunkt i tidligere tilfælde, hvor forbundet er blevet bekendt med en situation som den, der er tale om i denne sag, end at der skulle foreligge en fast uantastet praksis. Uanset, at det ikke af overenskomsten kan udledes, hvilken konsekvens en takstnedsættelse skal have for beregningen af chaufførernes løn, må der herefter gives SiD medhold i, at Krone Taxis aftale med kommunen om rabatkørslerne har indebåret en sådan ændring af forudsætningerne for aflønningsprocenten, at chaufførerne har krav på kompensation herfor i form af en regulering af lønafregningsprocenten eller på anden måde. Første led i SiD's påstand, således som den er blevet præciseret af forbundet, tages derfor til følge.

Indholdet af en kompensationsordning afhænger af, hvad parterne kan blive enige om, og da spørgsmålet således må overlades til forhandling mellem parterne, kan andet led i SiD's påstand ikke tages til følge.

THI BESTEMMES:

Indklagede, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening for Krone Taxi, Kolding, skal anerkende, at virksomheden ikke er berettiget til at nedsætte taksten for kommunalkørsel uden at kompensere chaufførerne herfor i form af en opregulering af aflønningsprocenten eller på anden måde.

I øvrigt frifindes indklagede.

Hver part skal bære egne omkostninger og betale halvdelen af opmandens honorar og udgifter.

København den 30. maj 2003

Per Sørensen

Landsorganisationen i Danmark

Islands Brygge 32D • 2300 København S
Tlf.: 35 24 60 00 • Fax: 35 24 63 00
E-mail: lo@lo.dk

Adresser LO-sektioner

EnglishSitemap

Søg i LO Domme



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.