



Bladet

Februar 2009. 28. Årg. Nr.2.

*”Smarte” Lars vil have dine
fingeraftryk!*

*Overtræder
”Smarte” Lars /
TaxiNord
overenskomsten?*

*Palles
hjælpe-
pakke!*

*Taxierne ødelægger
klimaet!*

Emne: Vores geniale politikere.

Læs også: www.katbladet.dk

Taxierne ødelægger klimaet!

Mandag d. 26. januar kunne man i ErhvervsBladet.dk under overskriften: ”Taxaselskaber vender klimaet ryggen.” læse om, hvor klimaforagtede et folkefærd vi er i vores branche. Uden skam og med stor forståelse for selvpromoveringen, var ord, bogstaver og hele sætninger ved at falde over hinanden, for at vaske egne hænder rene, medens man tilsvinede en hel branche.

Man fristes til at sige: Nok engang.

Skal vi starte med at gengive første afsnit i artiklen, for at i kan få en forståelse af den, i vores øjne, afgrundsdybe foragt for seriøs journalistik, som der her lægges op til.

Osende og dieselslugende taxaer bliver ved med at køre rundt i København, selv om virksomheder står på i kø for at lave særaftaler om klimavenlig taxakørsel.

Allerede de første ord: ”Osende og dieselslugende”, bør få enhver læser med en intelligens over rødbederne, til at være på vagt. Er taxierne ikke typegodkendt i Danmark? Har taxierne ikke partikelfilter på? Hvorfor har Folketinget ikke påbudt partikelfiltre på alle nyindregistrerede biler? Får vognmændene stats-

tilskud, for at købe ekstra forurenende biler? Journalisten viser her, at vedkommende er af klart socialistisk observans; for hvis firmaerne virkelig stod i kø for at få lov til at køre med miljøvenlige taxier, så ville de dumme pengegriske vognmænd hurtigt skifte deres biler ud. Og også chaufførerne ville presse på, idet firmakørsel betragtes som noget af det mest attraktive der er.

Men firmaerne står ikke i kø! Dong Energy, Københavns Kommune samt et par ministerier udgør ikke en særlig lang kø. Hvis disse firmaer virkelig var så forhåbende på at køre i mere miljøvenlige taxier, så ville de formentlig ringe til et selskab, hvor de kunne få lov til at bestille f.eks. en Ford Mondeo der kan køre 16,9 km/l. Og hvis firmaet var så forhåbet på at vise deres samfundssind, så ville de naturligvis vente, indtil vognen kom frem. Men her har vi måske problemet: Codan / Jeanette Fangel Løgstrup (kommunikationsdirektør i Codan) vil gerne fremstå som forsvarere af klimaet, men de vil ikke betale for det, f.eks. ved at skulle vente i mere end 5-10 minutter på en taxi. Disse, åh så hellige mennesker, de vil have, at det er andre der betaler for deres politiske korrekthed. Men det har også altid været lettest, at have den politisk korrekte mening og lade andre bære byrderne. Og vi ved alle, at forsikringsselskaberne, de har aldrig betalt noget som helst!

Så når kommunikationsdirektør i Codan, Jeanette Fangel Løgstrup, påstår, at man ikke kan få en ”grøn” taxi i Storkøbenhavn, så vil vi påstå, at det er løgn. Der kører op til mange vogne rundt, der kører mere end 16km/l; og så må de siges at være grønne. Men Jeanette Fangel Løgstrup og hendes åndsfæller, de ”gider” nok ikke vente på, at der kommer en ”grøn” bil frem. Og derfor står de i stedet frem i pressen, for at vise, hvor ”gode” de er; ligesom farisæerne.

Vi har tidligere gjort opmærksom på det, men vi gør det gerne igen,

biobrændstof er ikke nødvendigvis miljøvenligt. Enhver kan tanke Bio95 på en tankstation, men dette skal tit transporteres den halve klode rundt, inden det når de danske forbrugere, og så tager det maden ud af munden på verdens sultende befolkning. Og hvad er bedst, at forurene en lille smule men dog lade menneskene i den tredje verden få mad på bordet, eller at undlade at forurene og samtidigt lade folk i den tredje verden dø af sult? Samtidigt må vi gøre opmærksom på, at det stads som miljøborgmester Bondams SAAB kørte på, det fås slet ikke i Danmark, hvorfor man skal over broen til Sverige, for at tanke, og hvor miljøvenligt er det? Og vi har også tidligere beskrevet, hvordan biler som eks. Toyota Prius forurener så meget i fremstillingsprocessen, at det er mere miljøvenligt at køre rundt i en Hummer.

Men kendsgerninger og sund fornuft, har aldrig været noget der anfægtede miljøfanatikernes opfattelse af denne verden, ligesom inkquisitionen ikke ville anerkende, at jorden var rund og ikke flad!

Jeanette Fangel Løgstrup efterlyser A-klasse biler, men det kan hun naturligvis ikke få. Vi antager, at selv ansatte i Codan, vil nægte at sidde 4 mennesker i en FIAT 500 med armene ud af vinduet for at holde på de 4 store kufferter der ligger på bilens tag, hele vejen til lufthavnen. Vi mener, at damen her helt har mistet jordforbindelsen.

Vi mener bestemt, at bilfabrikanterne gør hvad de kan, for at fremstille miljøvenlige biler, og dette vil naturligvis også kunne mærkes på vores branche. Men man skal hele tiden huske på, at vognmændene driver en forretning, og denne forretning skal løbe rundt, for ingen ønsker at drive en underskudsforretning. Og det er dette, der er årsagen til, at vognmændene kører i de biler, som de nu engang kører i. For der er mange enligt kørende vognmænd, der kører i helt andre

biler, end de chaufførbetjente biler.

Vores branche kunne ligeså godt forlange, at forsikringsselskaberne forsikrede alle taxier i Danmark til 500,-kr/mdr. alt inklusive. Dette er jo et helt urealistisk forlangende. Men det er Jeanette Fangel Løgstrups udgydelser i ErhvervsBladet.dk så også.

Hvis vi må sige det pænt, så mener vi, at begge parter lukker så meget mundlort ud, at de kan gøde det halve af Sibirien.

Men er dette ikke normal standard, for de mennesker, der altid skal angribe vores erhverv, for at promovere sig selv?

”Smarte” Lars vil have dine fingeraftryk!

På DR Nyheder kunne man den 21. februar på nettet læse, at ”Smarte” Lars / TaxiNord nu vil have de ansattes fingeraftryk. Postulatet er, at det vil lette lønadministrationen, når medarbejderne får skannet deres fingeraftryk når de møder, for så bliver de automatisk registreret, hvor man før i tiden skulle sidde og tælle timesedler manuelt.

Selv den svagest begavede tumpe kan regne ud, at dette er noget forfærdeligt sludder. Hvorfor kan medarbejderne ikke lige så godt logge sig på systemet med et individuelt medarbejder nummer? Eller med deres personnummer, som arbejdsgiveren har i forvejen? Eller med et plastikkort? Hvorfor vil ”Smarte”

Lars med Djævelens vold og magt have sine medarbejderes fingeraftryk? For det er helt unødvendigt for en sikker drift af forretningen!

Og så vidt vi ved, så taler datalovgivningen om, at man kun må registrere det der er nødvendigt, for driften af forretningen. Så her går ”Smarte” Lars / TaxiNord et skridt for langt!

Og hvad gør fagforeningen i den anledning?

Samlingen af gamle, uduelige vrøvlehoveder inde i fagbevægelsen, de har ikke tænkt sig at gøre noget som helst! De siger, at så længe medarbejderne er tilfredse, så vil de intet gøre. Har man nogensinde i fagbevægelsen hørt om krisetider? Har man læst landets aviser? Hvor der hver eller hver anden dag står skrevet, at nu er der blevet fyret så og så mange det ene sted og så og så mange det andet sted? Dette kunne måske være årsagen til, at medarbejderne i TaxiNord siger, at de er tilfredse. Her burde fagbevægelsen træde i karakter og hive arbejdsgiveren i retten! Hvis ikke fagbevægelsen skal passe på medarbejderne, hvem skal så? Arbejdsgiveren? Det er da en helt ny tankegang hos fagbevægelsen. Der må da være bare en inde i fagbevægelsen der ved, at man må ikke registrere mere end hvad der er nødvendigt til driften af forretningen. Og fingeraftryk er ikke nødvendige. Det er jo ikke Nationalbanken vi her taler om.

Og alle med bare en lille smule historisk kendskab ved, at alt hvad der har kunnet misbruges, også er blevet misbrugt. Det er jo ikke et sødt og rart menneske vi her taler om, vi taler om ”Smarte” Lars, manden der i sin tid som formand for DTR Hovedstaden gang på gang krævede at få flere og flere taxier på gaden, til stor skade for chaufførernes indtjening, med det resultat, at de i dag har svært ved at slæbe bare noget der minder om en sulteløn hjem.

Det er denne finger, når jeg starter.
Og denne finger, når jeg får en kunde.
Og den tredje, når jeg stopper.
Og den fjerde gemmer jeg til "Smarte" Lars.



Overtræder ”Smarte” Lars / TaxiNord overenskomsten?

Medens ”Smarte” Lars det ene sted har travlt med at fremstå som en god og progressiv mand, der vil alle det bedste, så kan man andet steds på nettet læse, hvordan chaufførerne beklager sig over, at de ikke længere kan holde en anstændig timeløn og at de derfor vil have fast løn.

Men hvorfor dog det? Det nuværende system er bedre!

Vi ved med sikkerhed, at det kan umuligt være ude i ”Smarte” Lars’ forretning, TaxiNord, at man ikke kan holde timelønnen. For TaxiNord har en overenskomst der garanterer chaufførerne en mindsteløn på sådan cirka og lige omkring 120,-kr/timen. Så enhver chauffør, kan bare, når måneden er gået, tælle antallet af de timer op, som han/hun har kørt; og derefter regne ud, hvorvidt han/hun har holdt en gennemsnitlig timeløn på det i overenskomsten foreskrevne. Man bør dog nok lige huske at trække en halv til hel time fra om dagen til frokost. Men når dette så er gjort, så er vognmanden pligtig til at udbetale en evt. difference, således at chaufføren oppebærer de ca. 120,-kr/timen + feriepenge som overenskomsten foreskriver. Nægter vognmanden, så kan chaufføren enten gå til sin fagforening (for han/hun er vel medlem), eller også kan han/hun gå ind til Taxinævnet til Jørgen Kjær og beklage sig over, at den pågældende ikke vil overholde gældende overenskomst sådan som taxilovgivningen foreskriver! Og så er vi da helt overbeviste om, at Jørgen Kjær enten vil få vognmanden til at følge overenskomsten, sådan som loven foreskriver, eller også vil foranstalte at vognmanden

får sin bevilling inddraget; både fordi han ikke overholder overenskomsten og fordi han ikke følger god skik inden for erhvervet!

Og så vidt vi er orienterede, så har stort set alle overenskomster på området indføjet en paragraf om garantibetaling. Der kan være en undtagelse, men de fleste har.

Ved den overenskomst som man har nu i de fleste selskaber, så får man det bedste fra to verdener: Når provisionslønnen overstiger garantibetalingen, så får man provisionslønnen, og når provisionslønnen er mindre end garantibetalingen, så skal man have garantibetalingen.

Så selvom chaufførerne kun kan indkøre 100,-kr/timen, så skal de stadigvæk have den i overenskomsten foreskrevne garantibetaling, også selvom garantibetalingen overstiger den indkørsel de kan præstere pr. time.

Det har de vist ikke forstået inde i STFF. Måske burde vi her på redaktionen splejse, så vi kunne forære dem et aftenskolekursus i forståelsen af det Danske sprog.

Problemet er selvfølgelig, at der vist ikke er nogen der overholder overenskomsten. Og da der ikke er særlig mange, der er medlemmer af en fagforening, så er der heller ikke nogen til at tilse, at overenskomsten overholdes.

Men som sagt, hvis chaufførerne er utilfredse med deres løn, så må de banke i bordet og tvinge deres vognmand til at overholde overenskomsten. Jørgen Kjær vil altid være glad for at kunne hjælpe en chauffør til at opnå sin overenskomstmæssigt sikrede ret!

Hr. Kurt Petersen / KAT-Bladets redaktion.

Emne: Vores geniale politikere.

Det er faldet mig for øre, at du ikke forstår, hvor geniale vores politikere er, når de tænker store tanker for at få samfundet til at fungere bedre og mere gnidningsløst, os alle til gode.

Jeg vil meget gerne bidrage med at højne din forståelse for de store tanker, som vores politikere tænker, hvis det er mig muligt.

Jeg har også altid selv haft svært ved at følge politikernes tanker, når de tænkte virkeligt stort. Men efter politireformen, kommunesammenlægningerne og udliciteringen af ambulancekørslen, så er jeg begyndt at forstå.

Politikerne tænker så stort, så vi andre slet ikke evner at følge deres tanker. Men det bliver politikerne jo ikke mindre geniale af!

Du tror naturligvis, at politikerne kun tænker fra sag til sag; men sådan er det ikke. De tænker i store geniale helhedsløsninger, hvor den ene geniale plan griber ind i den anden for at danne et endnu mere ufatteligt genialt helhedsbillede.

Det var udliciteringen af ambulancekørslen, der fik ”brikkerne” til at falde på plads, inde i mit hoved. Pludseligt kunne jeg se helheden i politikernes visioner.

Lad mig forklare: Som vi alle ved, så bestræber politikerne sig på, at vi

alle tjener lige meget, har lige meget fritid og den samme gode livskvalitet og at vi alle lever lige længe. Samtidigt prøver de på at tilfredsstille meget forskelligartede vælgergrubbers ønsker, ønsker der er så langt fra hinanden, så vi almindeligt dødelige slet ikke kan forestille os, at de kunne kombineres. Men når politikerne tænker ”store” tanker, så kan alt lade sig gøre.

Som nu eksempelvis ambulancekørsel og taxikørsel. Man skulle ikke tro, at disse to ting havde noget med hinanden at gøre. Men her tager vi alle sammen fejl. Vores politikere har en overordnet plan.

Det er den overordnede strategiske målsætning for taxierhvervet, at ingen kunder skal vente mere end 5-10 minutter, rent undtagelsesvis kan 15 minutter tillades, men det vil omgående blive påtalt overfor det pågældende selskab. Faktisk er der eksempler på, at der har været en meget vigtig politiker som stod og ventede på en taxi i det allerinderste af København en fredag eller lørdag aften, og da det tog ham mere end 5-10 minutter at få en taxi, så luftede han omgående sin utilfredshed ved at fremkomme med tanker om at sætte flere bevillinger på gaden, for han skulle da nødtigt udsættes for denne hændelse en gang til. Denne overordnede målsætning om, at alle kunder skal kunne forvente at få en taxi indenfor 5-10 minutter, den er vist stadigvæk gældende. Og at taxierne har kørepligt, det gælder selvfølgelig også.

Samtidigt er den overordnede strategiske målsætning for ambulancekørsel i Danmark, at ambulancen skal kunne være fremme inden for 15 minutter overalt i landet.

Man kan altså få en taxi hurtigere, end en ambulance.

Målsætningen om 15 minutters fremkørselstid kan naturligvis ikke

overholdes efter at man har udliciteret ambulancekørslen. Men dette har vist heller aldrig været meningen.

Dette viser politikernes genialitet, tingene hænger sammen.

Så vidt jeg har forstået, så skal alarmcentralen, når den hører at der er tale om 3-4 alvorligt tilskadekomne ved en trafikulykke på Lolland, omgående fortælle den der ringer, at han venligst bedes ringe til Lollands Taxi, så vil de være der indenfor 5-10 minutter (og de har kørepligt) og så vil de forestå transporten til hospitalet (er det ikke Næstved der er nærmest efter hospitalssammenlægningerne, eller er der et nærmere?).

Og på denne geniale måde, vil politikerne sørge for, at begge målsætninger kan opfyldes, samtidigt med at man sparer penge på ambulancekørslen. Man kan måske sige, at den ene hånd vasker (blodet af) den anden.

Der er desværre bare sket det, at i mellemtiden er både kommunesammenlægningen og politireformen kommet i vejen. Virkningen heraf var ikke indkalkuleret i resten af den geniale plan.

Politireformen har jo som bekendt bevirket, at politiet ikke rykker ud til ret meget, før de har tænkt over tingene og overvejet dem grundigt, måske til i morgen tidlig. Men politiet har jo heller ikke kørepligt, modsat taxierne, så ligegyldigt om en enlig mor med 3 små børn bliver voldtaget og gennembanket i timen, så sidder politiet bare hjemme på stationen og gennemtænker situationen. Der er godt nok også langt fra Næstved politistation og helt ned til Nakskov. Voldtægtsmanden kan jo i teorien have nået at myrde sit offer, inden politiet når frem. Og så er det jo slet ikke ordenspolitiet der skal have med sagen at gøre, så sorterer det under drabsafdelingen; så er det nok klogere at blive siddende og tæn-

ke over tingene, måske forsvinder problemet af sig selv.

Og kommunesammenlægningen har haft den bieffekt, at mange bestillingskontorer er blevet nedlagt, sammenlagt og centraliseret, så nu er det også svært at fremskaffe taxier i yderområderne. Dette havde politikerne godt nok ikke kalkuleret med.

Det er ikke altid, at politikernes højre hjernehalvdel ved, hvad den venstre hjernehalvdel tænker, det er en bivirkning af deres lange sommerferie – det tager som regel ¾ til 1/1 år at vække hjernen til dåd igen.

Men så bliver man lige med et i stand til at opfylde et andet af politikernes mål, at vi skal leve lige længe. Taxierne kan ikke køre de ture ambulancerne skulle have kørt, og ambulancerne kan heller ikke selv køre dem indenfor den fastsatte tid på grund af politikernes spareiver og manglende evner til at prioritere. Så vi må nok se i øjnene, at der er nogen som vil, om man så må sige, ”skride i svinget”, i hvert fald hvis de bor langt ude på landet. Men da folk ude på landet får mere frisk luft etc., så har de en kedelig tendens til at leve længere end Københavnerne, og det kan der så ”rettes op på” nu. Jo flere der dør inden ambulancen kommer frem, jo mere ”lige” bliver statistikken for landboernes og byboernes gennemsnitslevealder.

Men den overordnede strategiske politiske målsætning forbliver den samme: Det skal være lettere at få fat i en taxi fredag eller lørdag nat inde i København, end at få fat i en ambulance når der sker et uheld.

PS.: Jeg har ad omveje hørt, at politikerne vil foretage en ny runde sammenlægninger indenfor hospitalsområdet. Om nogle år vil de forsøge at sammenlægge alle Danske hospitaler under Rigshospitalet inde i København. Dette

skulle give nogle kolossale besparelser, pga. stordriftsfordelene, disse fordele skulle gerne udmøntes i budgetterne allerede i år 4545.

PPS.: Politikernes overordnede strategiske målsætning om, at alle skal have en lige og fair løn, gælder naturligvis ikke for politikerne. For taxichaufførernes vedkommende skulle den blive gennemført i år 3535.

M.v.h.

En chauffør der har set lyset.

Redaktionen takker for modtagelsen af ovenstående brev (afsenders navn er os bekendt), når vi engang har læst det 1000 eller 2000 gange, så vil vi sikkert også forstå.

Palles hjælpepakke!

Med henvisning til det sidste kontaktudvalgsmøde den 5. februar, vil vi gerne pege på, at DTR Hovedstaden, repræsenteret ved Palle Christensen, fremlagde den strålende ide, at storvognmændene skulle have muligheden for at deponere deres bevillinger i en periode på 9-12 måneder. Palle, og resten af DTR Hovedstaden, mener at det er en god idé, at storvognmændene kan få lov til at deponere deres bevillinger i 9-12 måneder. Dette ville have den umiddelbare effekt, at det ville fjerne en del vogne fra gaden, således at der ville være mere at lave til de tiloversblevne vogne.

For os lyder det mere som om, at storvognmændene vil finde en metode, så de kan beholde deres bevillinger til bedre tider og så de kan slippe for udgifterne i disse økonomiske magre tider.

Men hvis Palle virkeligt synes, at det er så strålende en idé, så burde Palle, Taxa 4x35, måske overveje, om ikke de skulle støtte storvognmændene med en ordentlig pose penge og betale dem for de bevillinger de deponerer. Taxa 4x35 støtter jo i forvejen fremmede minibusser med 2 millioner kroner om året (i 2007) for det kørsel, som ingen almindelige vogne ville køre med, fordi det var til en gevaldig underpris. Og kan man putte 2 millioner kroner i røven på fremmede, så kan man vel også give sine egne det samme beløb.

Palle nævner selv i Taxanyt, at hvis der bliver skåret 50%, som han har læst at vi har foreslået, så bliver det umuligt for erhvervet at passe sine kunder. Vi tror nu, at det vil gå lidt anderledes. Hvis man skar 25—30 % eller måske 50%, så ville der være rigeligt at lave til de tiloversblevne vogne og det ville såmænd også nok vise sig, at vi ville nå at køre med de fleste kunder. Men til gengæld ville der nok ikke være så mange til at betale Palles løn og han ville nok heller ikke have så mange stemmer i DTR.

Vi ser nu frem til, at både Palle og DTR møder op i Folketinget og beder om en hjælpepakke til vores erhverv. For vi kan da heller ikke se nogen ende på elendigheden.

Problemet ville måske løse sig selv, hvis Palle og Jørgen Kjær hjalp de chauffører der kører for storvognmændene. Vi har nemlig læst andetsteds, at chaufførerne er meget utilfredse med deres timeløn for øjeblikket. Og vi er da overbeviste om, at hvis deres vognmænd blev tvunget til at udbetale dem garantibetalingen, så ville problemet løse sig selv.



Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange årligt.

Redaktion

Ansvh. Red. Andris Kirsteins.

Bladet tilsendes abonnenter, faglige organisationer samt relevante myndigheder.

Abonnement 125 kr./året.

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.