



Bladet

Maj 2009. 28. Årg. Nr. 5.

Skatteminister Kristian Jensen og John Lindbom kæmper om bundplaceringen!

En Århus Historie!

En Molbo Historie!

Taxas bestyrelse gled i Profilindpakningen!

Onsdag den 20. maj 2009.



af

Læs også: www.katbladet.dk

Onsdag den 20. maj 2009.

Onsdag den 20. maj, en helt ligegyldig normal dag. Og så dog ikke. Da der er tale om onsdag før Kristi Himmelfart, så virker dagen som en slags ”fredag” i vores branche, specielt hvis man kører om natten. Og den lille episode jeg vil fortælle om, den fandt sted natten mellem onsdag og torsdag. Strengt taget var det Kristi Himmelfartsdag, men for natfolket skifter datoen / dagen ikke, før vagten er afsluttet og man har fået sin søvn, deraf overskriften.

Episoden udspiller sig meget tidligt Kristi Himmelfarts morgen, sådan ca. 1 times tid før værtshusene lukker og de fleste biler vender næsen hjemad imod garagens trykke rammer. Det burde have været en god dag (nat), for traditionelt er der næsten ikke nogen afløsere ude at køre lige før eller på de ”skæve” helligdage, men god ville jeg ikke kalde den, snarere katastrofal! For et eller to år siden, ville man have haft det dobbelte ”på klokken”, men det havde på dette tidspunkt lange udsigter.

Efter mere end 30 år som ”rat & pedal-” arbejder, så er de fleste kanter slebet af mig og jeg tager tingene lidt ”oppefra og ned”, for man kan alligevel ikke fremtrylle kunder, som ikke er der!

Der var stort set heller ingen kunder denne aften og alt for mange vogne til at køre dem. Jeg kom stille og roligt trillende ind ad Godthåbsvej og stoppede for rødt lys ved Falkoner Allé. Jeg indrømmer gerne, at jeg vist havde bredt mig lidt rigeligt, men jeg var helt alene.

Så kom der en taxi bagfra, han havde tilsyneladende en vis uvilje til at bringe sin vogn til standsning, efter mere end 30 år bag rattet, så er man blevet

rimeligt god til at kende forskel på de gode og på idioterne. Ham her var helt sikkert fra den sidste kategori. Han fik dog standset bilen og holdt sig også bag ved mig, selvom jeg havde på fornemmelsen, at han ville overhale ved først kommende lejlighed. Måske blev han kun bagved mig, fordi der strengt taget ikke var plads på min venstre side, fordi jeg bredte mig lidt rigeligt.

Lyskurven skiftede til grønt og jeg kørte hurtigt frem, men som det gamle ”r.vhul” jeg er, så accelererede jeg kun op til de 50 km/t og dette var helt klart for langsomt for den psykopatiske klaphat som kørte den bagvedkørende taxi. Den psykopatiske klaphat i sin store Mercedes (formoder jeg) gav fuld gas og overhalede. Men som det vil være de fleste bekendt, så er der på Rolighedsvej ud for Dr. Abildgaards Allé (v/ kirken) et helleanlæg midt på vejen. Klaphatten kunne ikke komme ind i højre vognbane og den rigtige vej rundt om ”hellen”, så han valgte (naturligvis) at køre venstre om for at komme først til rødt lys ved Bülowvej.

Men nu vil i forstå, hvorfor jeg kalder ham for en psykopatisk klaphat, for efter at være bremsset for rødt lys, så gav han omgående gas og kørte over for klokkeklart rødt lys og da jeg kom trillende ned til Bülowvej, hvor der nu blev grønt, da var han halvvejs nede ved H. C. Ørsteds Vej.

I krydset Rosenørns Allé og H. C. Ørsted Vej stoppede klaphatten godt nok for rødt lys og blev også holdende et meget kort stykke tid. Men tidsrummet må have været for langt for ham for lige med et, mens der stadigvæk var helt klart rødt lys, så gav klaphatten fuld gas og kørte frem. Men midt ude i krydset klodsede han bremserne og trykkede hornet i bund (jeg kører næsten altid med vinduet lidt åbent). Husk nu på, at der stadigvæk var rødt i hans kørselsretning. En cyklist havde åbenbart gjort det, cyklister oftest gør, han var (formoder jeg) kørt over for

sent gult og kom nu på tværs af klaphatten. Der skete tilsyneladende ikke noget, jeg så ingen lig- og cykelrester da jeg passerede krydset, så den psykopatiske klaphat gav fuld gas og forsvandt ind imod city. Hvad klaphatten senere har forårsaget af ”grimme” episoder, det ved jeg af gode grunde ikke. Og hvem han var, det ved jeg heller ikke og får det heller aldrig at vide, jeg ved kun, at han kørte i byens største central. Jeg håber, at der var tale om en afløser, men da det var natten mellem onsdag og torsdag (Kristi Himmelfatsdag), så kunne man godt frygte, at der var tale om en ”fast” chauffør. Og så forstår man godt de kunder der slutter turen med at sige: ”Tusind tak chauffør, tak fordi de kørte så pænt, for sidst vi kørte, der troede vi, at vi skulle dø.”

Vi i vores branche, må spørge os selv, om kunder der har været ude at køre med en sådan klaphat, om de vil vælge taxi som transportmiddel næste gang.

Men samtidigt må vi spørge os selv, om der er udefra kommende ting der påvirker chaufførerne, således at de føler sig ”presset” til at køre mere svinsk, end de ellers ville have gjort? Eller er der bare nogen, som aldrig burde have haft hverken kørekort eller erhvervskørekort?

Det sidste kan vi ikke gøre noget ved, her må vi vente indtil det bliver muligt for politiet administrativt at inddrage kørekortet og tvinge bilisterne igennem en psykiatrisk test, eller indtil det ved lov bliver påbudt alle at gennemgå en psykiatrisk test, for at evaluere folk og se, hvorvidt de er voksne og ansvarsbevidste nok, til at være i besiddelse af et kørekort.

Men så er der de øvrige faktorer?

Hvorfor bliver chaufførerne helt desperate, når de nærmer sig vagtens afslutning? Er det fordi de er gået på arbejde for at tjene penge, helst en anstændig

mængde pr. time, og når de så nærmer sig vagtens afslutning, så kan de se, at de ikke har nået tilnærmelsesvis det, som de havde sat næsen op efter? Kunne det tænkes, at når chaufførerne har kørt næsten en hel vagt og de helt klart kan se, at de ikke når deres mål for indtjeningen den dag, så er der nogle af dem der bliver desperate og i deres desperation prøver de på at køre hurtigere og hurtigere og mere og mere råddent, i et sidste desperat forsøg på at nå deres mål? Og vi ved alle, at dette alligevel ikke hjælper, for når der er alt for mange bevillinger i det Storkøbenhavnske område, så vil det naturligvis ikke kunne lade sig gøre, at holde en anstændig timeløn!

Bevillingsantallet i det Storkøbenhavnske område burde reduceres med ca. 33%! På den måde ville vi komme ned på det antal bevillinger pr. 100.000 indbyggere, som de har i Århus, New York eller andre storbyer!

Men Taxinævnet i sin nuværende form, tænker aldrig på erhvervets udøvere, men kun på, at ingen kunder må vente længere end 10 minutter på en vogn; det er en hel del kortere, end man skal vente på en ambulance! Eller på politiet!

Det offentlige har fjernet mere og mere kørsel fra vores erhverv og har på denne måde, indirekte, tvunget chaufførerne til at køre mere og mere råddent, fordi de ikke samtidigt har reduceret i bevillingstallet. Men det offentlige har aldrig nogen sinde taget ansvaret for deres egne beskidte handlinger! De nøjes med at svine alle andre til!

Hvis det offentlige vil have en mere ansvarsbevidst branche, så må de starte med at skære i bevillingstallet for det Storkøbenhavnske område, så kørselsmængden kommer til at passe til vognantallet! Jeg er overbevist om, at hvis chaufførernes løn kommer op på niveau med andre sammenlignelige gruppers løn

på de tilsvarende tidspunkter, så vil chaufførerne også begynde at udvise en mere ansvarsbevidst hensyntagen og kørsel når de er på arbejde. Men bevillingstallet skal ned, inden man kan gøre sig håb om noget som helst!

Og for god ordens skyld vil jeg tilføje, at ikke alt er negativt, der er også positive tiltag.

Jeg synes at have bemærket i det sidste års tid eller så, at når jeg kører ind ad Store Kongensgade fredag nat, og dette foregår som sagt med en hastighed på 50 km/t, så bliver jeg stort set aldrig overhalet af kollegaerne. Selvom der er god plads fra Østerport Station og fremad, så læger de sig gerne ind bagved og bliver der. Hvorvidt vi er blevet mere kollegiale i disse nedgangstider eller der er andre ting der spiller ind, det skal jeg lade være usagt, men alt er ikke sort i sort.

Skatteminister Kristian Jensen og John

Lindbom kæmper om bundplaceringen!

Vi har været på DTR's hjemmeside og her fundet en artikel om, at skatteminister Kristian Jensen afviser at hæve bundgrænsen i den ny lov om registreringsafgifter på hyrevogne.

Hvorvidt bundgrænsen bør hæves eller ej, må være et spørgsmål til diskussion, men sådan som vi har forstået det, så har Skatteministeren ikke så meget som villet overveje blot et eneste af DTR's forslag, herunder en evt. forhøjelse af bundgrænsen ved køb af de allermest miljørigtige biler.

Skatteminister Kristian Jensen har højt, flot og arrogant sagt, at vognmændene bare kunne købe mindre biler som f.eks. Skoda, VW eller Ford. Her viser Skatteminister Kristian Jensen, at han slet ikke har nogen forbindelse til virkelighedens verden. For en vognmand drejer det sig ikke blot om indkøbspris, men også om gensalgsværdi, værkstedspris, antal liggedage/timer, pålidelighed, servicekontrakter etc. For for vognmænd med chauffører, drejer det sig om at holde chaufførerne beskæftiget hele tiden, således at de ikke skal udbetale chaufførerne ”liggepenge” når vognen er på værksted, for dette er der bestemt ikke råd til, med den indtjening der er i erhvervet. Selv når chaufførerne er ude at køre på en dagvagt, så er det svært at ”holde skindet på næsen”. Og derfor udviser Kristian Jensen en magtens arrogance, som ikke er klædelig for nogen, politiker eller embedsmand!

Dette vil vi så gerne sammenholde med en artikel i BT den 6.maj2009 der hed: ”Skatteminister erkender brud på Grundloven”. Læserne skal her hele tiden have i baghovedet, hvad der sker med en chauffør / vognmand, der kommer til at skrive forkert i kørebogen. Vi vil lige hente et enkelt citat fra BT’s artikel: ”Ved en beklagelig fejl får vi ikke noteret os en advarsel om, at hjemlen skal være på plads, inden vi kan håndhæve loven, siger Kristian Jensen med henvisning til, at Justitsministeriet på forhånd havde advaret Skatteministeriet.”.

Skal vi lige oversætte det til et let forståeligt dansk: ”Ved en beklagelig fejl får vi ikke noteret os en advarsel om, **at loven skal være vedtaget i Folketinget og underskrevet af Dronningen, inden vi kan håndhæve loven.**”.

Her har vi en af landets højest rangerende offentlige personer, der undskylder sit **Grundlovsbrud** med, at han ikke var klar over, at alle love i Danmark først skal vedtages i Folketinget og derefter underskrives af Dronningen, inden de

er gyldige. Er denne mand overhovedet egnet til sit embede? At Kristian Jensen ikke vil forhandle med DTR, det forstår vi godt, han vil formodentlig kun forhandle med sig selv og evt. Fandens Oldemor, resten kan rende ham noget så grusomt et ganske bestemt sted!

Dette må gøre Skatteminister Kristian Jensen til Folketingets Jubelidiot nr. 1.

KAT-Bladet har tidligere gjort opmærksom på, at politikerne ikke altid respekterede grundloven: Først skal loven vedtages af Folketinget og derefter skal den underskrives af Dronningen og først herefter er den gældende.

Uden at kende detaljerne i DTR's forslag til en afgiftsreduktion af de mest miljøvenlige modeller, så synes vi, at det lyder fornuftigt, selvfølgelig er der sund fornuft i at give vognmændene et miljøincitament. Vi mener også, at alt udstyr der er direkte sikkerhedsudstyr, det bør friholdes for afgifter både for hyrevogne og for privatbiler. Både blokeringsfri bremses, airbags etc. bør friholdes for afgifter.

Men så kan vi desværre heller ikke give DTR / John Lindbom ret i mere, nogen kunne jo mistænke os for at arbejde for ham.

DTR's / John Lindboms jammer om, at de mest gængse taxier bliver 40.000,- kr. dyrere end i dag, det har vi intet til overs for. For når John Lindbom taler om de mest gængse taxier, så taler han typisk om store Mercedes 320'ere, 4-hjulstrækkere og S-Klasse Mercedeser.

Hvis i kigger i hosstående skema, så skal man op i en bil til ca. 560-570.000,-kr., for at den med den nye afgiftslov vil få en prisstigning på ca.

40.000,-kr.

Vi ved godt, at vores skema ikke er helt korrekt, jf. bilen med en pris på 270.000,-kr. som ifølge vores skema ender med en pris på ca. 401.875,-kr., men som i virkeligheden endte med en pris på 400.847,-kr. (den havde da også en startpris på 270.815,20kr.). Men vi er ikke i besiddelse af skattevæsenets udregningsmodeller og derfor vil der være nogen små forskelle, som vi dog ikke mener, betyder særligt meget for det endelige resultat. Nogle af afvigelserne kan skyldes, at noget udstyr på bilerne ikke er afgiftsberigtigende og det tager vi ikke højde for.

Hvis i kaster endnu et blik på vores skema, så ser i straks, at en bil der i dag koster ca. 460.000 – 490.000,-kr., vil forblive på den samme pris efter den ny registreringsafgiftslov som før.

Hvorvidt bundgrænsen burde hæves fra 230.000,-kr. til et højere beløb, det må være til diskussion, men beløbet burde naturligvis reguleres efter pristallet for personvogne, så det ikke ad åre forringes.

Men når John Lindbom jamrer over den nye lov, så jamrer han på egne og andre storvognmænds vegne; vognmænd der altid har købt de største og mest forurenende biler med de fleste hestekræfter, som sandsynligvis får chaufførerne til at køre som psykopatiske klaphatte (se artikel andetsteds i bladet). Når John Lindbom jamrer, så jamrer han på egne og på de andre storvognmænds vegne; og disse mennesker har ikke i årtier drevet en hyrevogsvirksomhed men derimod en brugtbilhandel. John Lindbom og co. er brugtbilhandlere; og derfor lyder hans jammer temmelig hul. Var det ikke på tide, at DTR fik en ledelse, der tænkte på vores branche som en persontransportbranche og ikke som brugtbilhandel?

Og nu vil vi så lade det være op til læserne at vurdere, hvorvidt det er Skatteminister Kristian Jensen eller DTR's John Lindbom, der indtager den intellektuelle og moralske bundplacering, for på det stadie, hvor de befinder sig, der får de næppe konkurrence af andre end kakerlakkerne og rotterne.

| pris | 20% samlet pris | 70% samlet pris | 70% samlet pris | difference |
|--------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|
| 230000 | 341875 | 0 | 287500 | -54375 |
| 240000 | 356875 | 7000 | 308750 | -48125 |
| 250000 | 371875 | 14000 | 330000 | -41875 |
| 260000 | 386875 | 21000 | 351250 | -35625 |
| 270000 | 401875 | 28000 | 372500 | -29375 |
| 280000 | 416875 | 35000 | 393750 | -23125 |
| 290000 | 431875 | 42000 | 415000 | -16875 |
| 300000 | 446875 | 49000 | 436250 | -10625 |
| 310000 | 461875 | 56000 | 457500 | -4375 |
| 320000 | 476875 | 63000 | 478750 | 1875 |
| 330000 | 491875 | 70000 | 500000 | 8125 |
| 340000 | 506875 | 77000 | 521250 | 14375 |
| 350000 | 521875 | 84000 | 542500 | 20625 |
| 360000 | 536875 | 91000 | 563750 | 26875 |
| 370000 | 551875 | 98000 | 585000 | 33125 |
| 380000 | 566875 | 105000 | 606250 | 39375 |
| | gammel | ny | | difference |
| | inkl. moms | inkl. moms | | |

En Århus-historie!

Vi har fået en rigtig god historie fra en kollega i Århus og den handler (naturligvis) om DTR—og det er en rigtig Århus historie. Desværre handler den om både dig og mig. Det er en lille hverdagshistorie, der viser hvordan de ”store” snyder de ”små”!

Der er tre vognmænd i Århus Taxa der er blevet idømt en bod, fordi deres chauffører brugte nej-knappen for meget. Dette var de pågældende vognmænd utilfredse med og udtog stævning imod den økonomiske forening.

Dette medførte naturligvis at parterne skulle mødes i retten med hver deres advokat. De tre vognmænd måtte naturligvis selv finde en advokat og selv betale ham, ligesom de har betalt modpartens advokat via deres kontingent til DTR. Men selvom de betaler kontingent til DTR, så var det dem umuligt at få bistand til at føre deres sag imod den økonomiske forening bag Århus Taxa. Men den økonomiske forening derimod, de fik al den bistand de ville have, betalt med vognmændenes penge.

Sagen endte med, at de tre vognmænd vandt sagen og Århus Taxa skal betale erstatning til de pågældende. Dommeren så i sagens præmisser helt bort fra, at man i foreningens vedtægter havde indført objektivt ansvar, et ansvar der ikke findes i taxilovgivningen. Dommeren lagde bl.a. vægt på i sin begrundelse, at Århus Taxa ikke havde sendt påkravet til vognmændene anbefalet men alene som et almindeligt brev; og at dette ikke var i overensstemmelse med foreningens vedtægter.

(Objektivt ansvar = vognmandens ansvar for chaufførens handlinger).

En Molbo-historie!

DTR har vedtaget en ny kontingent model, som vi kort vil opridse her.

Enligt kørende vognmænd og små bestillingskontorer med 1-50 medlemmer, de skal betale 2050,-kr. pr. hoved og 700,-kr. pr. vogn.

Fra 51-100 betaler man 900,-kr. pr. hoved og 100,-kr. pr. vogn.

Fra 101-300 biler, der skal man betale 300,-kr. pr. hoved og nul i vognkontingent.

Og fra 301 og opefter skal man betale 200,-kr. pr. hoved og ligeledes intet vognkontingent.

John Lindbom synes ifølge DTR's medlemsblad, at der her er tale om et fremtidssikret og fair løsning, idet gabet imellem de store og de små var blevet for stor.

Hertil ser vi os nødsaget til at spørge: "Er der da ikke nogen i taxibranchen, der kan tænke selvstændigt, eller som bare kan de mest simple regnearter"? Dette ligner mest landevejsrøveri ved højlys dag.

Dette nye forslag er da kun lavet for at tilgodese de store vognmænd og de store bestillingskontorer inde i København, for dette er da noget af det mest udemokratiske der er her i landet.

For hvad får vognmændene for deres kontingent?

Når de ryger i totterne på deres bestillingskontor (f.eks. Århus Taxa), så skal de alligevel betale deres egen advokat, samtidigt med at deres kontingent til DTR bliver brugt til at betale modpartens advokat.

Og hvis de vil have kvalificeret rådgivning, så får de nogen råd, der er mere vildledende end vejledende (Helsingør Taxa).

Og al magt er samlet hos de store og betalingen foretages stadigvæk af de små.

Hvor er retfærdigheden? Hvordan kan denne model være fair? Tror i på, at denne model er fremtidssikret?

Men John Lindbom, han griner hele vejen hjem, for han fik det han kom efter. Han sikrede sit bestillingskontor, sine storvognmænd og sig selv, ikke at forglemme.



Taxas bestyrelse gled i profilindpakningen!

Som det vil være læserne bekendt, så blev Taxa 4x35's bestyrelse væltet ved et mistillidsvotum på den ordinære generalforsamling.

Alt på generalforsamlingen forløb i god ro og orden, indtil bestyrelsen begyndte at tale om profilindpakning. Taxas bestyrelse havde, imod en tidligere beslutning, bestemt, at alle vogne i Taxa 4x35 skulle profilindpakkes. Og derfor kunne man ikke få sin vogn monteret efter den 1. marts, hvis den ikke var profilindpakket.

Faktisk var det sådan, at Taxa 4x35's bestyrelse / administrationsrådet havde fået lavet vedtægterne om, således at det nu fremgår af bestillingskontorets vedtægter, at alle biler tilsluttet 4x35 skal være profilindpakket. Men hvordan kan administrationsrådet lave vedtægterne for bestillingskontoret om, når generalforsamlingen tidligere har besluttet, at det skal være frivilligt, hvorvidt man vil have sin vogn profilindpakket eller ej?

Men generalforsamlingens beslutninger gælder naturligvis kun i den økonomiske forening. I bestillingskontoret kan administrationsrådet gøre som de vil.

Når nu Taxa 4x35 skal vælge en ny bestyrelse, så kunne de ved samme lejlighed tænke over, om ikke det ville være en fornuftig ide, at smide administrationsrådet ud, for administrationsrådet er da noget af det mest ligegyldige, der findes i vores branche. De koster en bondegård og de har magten, til at tilsidesætte generalforsamlingens beslutninger. Det bør være sådan, at generalforsamlingen er den øverste myndighed.





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.