



Bladet

Marts 2009. 28. Årg. Nr. 3.

DTR dolker deres egne (i ryggen)!

**Helsingør—Nordens
Festlige Hjørne!**

Danmarks Tåbeligste Rådgivning!

*Glemmer du,
så husker KAT-Bladet!*

Dumt Tanketomt Rablende!

Miljø—Nok Engang!

Seriøst Forførerisk!

Læs også: www.katbladet.dk

DTR dolker deres egne (i ryggen)!

Man kunne i marts nummeret af TaxiDanmark læse, hvorledes et medlem af bestyrelsen i Silkeborg Taxi skulle ekskluderes fra sin post, fordi han samtidigt drev konkurrerende virksomhed. Vi mener nu heller ikke, at det er særligt smart, at en vognmand i et bestillingskontor driver konkurrerende virksomhed, samtidigt med, at han er medlem af bestyrelsen. Men dette er ikke problemet, problemet er snarere, at DTR tilsyneladende hjalp til, da man prøvede på at få vognmanden ekskluderet fra sin post i bestyrelsen.

Tilsyneladende hjalp DTR til, da der blev udformet nye vedtægter for Silkeborg Taxi, der skulle udelukke en vognmand fra sin post i bestyrelsen. Og vognmanden kunne ikke finde nogen hjælp, før end vedtægterne skulle godkendes af Silkeborg Kommune. Men her ”stod Silkeborg Kommune af”, de nægtede, og skrev at de aldrig ville tillade vedtægter, der udelukkede en vognmand fra indflydelse i Silkeborg Taxi.

I forbindelse med alt dette, ville TaxiDanmark gerne have haft en kommentar fra Trine Wollenberg, direktør i DTR, men hun har tilsyneladende fået mundkurv på af sin chef, John Lindbom, der er mest kendt for at bøje love og regler, så de passer i ”hans kram”.

Så det kunne se ud som om, at et medlemskab af DTR, ikke er et medlemskab af DTR, idet DTR tilsyneladende kun hjælper bestillingskontorerne / de økonomiske foreninger, men aldrig den enkelte vognmand.

Og dette bringer os direkte videre til den næste historie: ”Helsingør – Nordens festlige hjørne”.

Helsingør – Nordens Festlige Hjørne!

I Helsingør, Nordens Festlige Hjørne, der foregår der et sandt festspil for øjeblikket, et festspil der muligvis vil kunne slå det verdenskendte skuespil ”Hamlet” med en hel hestelængde.

Skuespillet handler naturligvis om taxibranchen.

Handlingens formål er, at bryde flest mulige love og domstolsafgørelser og ”pisse” mest muligt på lovgiverne uden at blive ramt af repressalier.

De medvirkende er:

Helsingør kommune, som indtil videre ikke er skrevet ind i stykket, men ”lurer” i kulissen.

Helsingør Taxa, som ønsker at lave deres egne regler, helt uden om lovgiverne inde på Christiansborg, naturligvis velvilligt assisteret af DTR.

DTR, Dansk Taxi Rod, der altid beredvilligt stiller op, når ledelsen i et bestillingskontor (økonomisk forening) skal knægte en eller flere af de tvangstilsluttede vognmænd med penge der også er tvangsudskrevet hos vognmændene (se artikler andetsteds).

Den Bette Trine, Trine Wollenberg, direktør i DTR, der beredvilligt forsøgte at assistere ledelsen i Helsingør Taxa med at knægte de utilpassede vognmænd, men desværre havde hun problemer med at kende de forskellige ting fra hinanden og fik derfor blandet nogle papirer ind i sagen, som vist slet ikke eksisterer, i hvert fald ikke sådan, som hun fremstiller dem.

Et stykke hvidt papir. Papiret skulle angiveligt være udgået fra Færdselsstyrelsen, men ingen kunne finde det, da det virkelig gjaldt; hverken Færdselsstyrelsen, DTR eller Den Bette Trine. Først efter flere dage dukkede det op, efter at historien havde været bragt i TaxiDanmark.

Færdselsstyrelsen, offentlig myndighed med overordnet tilsyn med bl.a. taxibranchen, er endnu ikke skrevet ind i stykket, men ”lurer” i kulissen. De har måske nøglen til papiret.

John Lindbom, Ulven fra Codan, DTR’s almægtige frontfigur. Hans rolle er indtil videre ukendt, men han er altid manden der trækker i de usynlige tråde, for at sørge for, at magten forbliver hos DTR og ikke falder i de utilpassede vognmænds hænder.

Nogle utilpassede vognmænd. Nogle suspekterte størrelser i menneskeskikkelse der kører taxa og som forlanger at alle de øvrige medvirkende overholder Danmarks Riges Love, således som de er vedtaget af Folketinget og fortolket af De Danske Domstole.

De anonyme, en broget flok uden egen mening, som let manipuleres af ledelsen.

Første akt:

Alle er forsamlede, vild forvirring og stor diskussion. Ledelsen i Helsingør Taxa ønsker at indføre en såkaldt ”omvendt vagtordning”, så ledelsen kan tvinge vogne væk fra gaden på 2 ud af 4 hverdage. Dette bekommer ikke alle vel, idet der er vognmænd der har chauffører på deres biler og derfor føler sig forpligtiget til, at forsvare deres interesser. Ligeledes er der flere der mener, at en sådan

ordning er ulovlig.

Ledelsen ønsker nu at sætte trumf på.

Den Bette Trine, direktør i DTR, frembuser meget fast i mødet med, at hun var i besiddelse af et notat, der lovliggjorde, at Helsingør Taxa kunne indføre omvendte vagtplaner.

Dette og så ledelsens holdning gjorde udslaget. 6 utilpassede stemte imod. Ledelsen og de anonyme uden egen mening og tankegang stemte for, i alt 18 for.

Anden akt:

Taxier i Helsingør må nu kun køre 2 ud af de 4 første aftener i ugen, hvis man tager ledelsens omvendte vagtplan alvorligt.

Der har allerede fundet flere brud på reglerne sted ligesom flere vogne har fået lukket for radioforbindelsen.

Nogle af de utilpassede har henvendt sig til Helsingør kommune, for at få dem til at tage stilling til, hvorvidt de foretagne skridt er lovlige eller ej.

De utilpassede har nu også henvendt sig til Færdselsstyrelsen, for at få at vide, hvorvidt det tiltag som Helsingør Taxa har lavet, er lovligt eller ej.

De utilpassede mener, at loven kun giver mulighed for, at lave vagtplaner, der sikrer kommunens indbyggere en god og ordentlig betjening, ikke omvendt.

Ledelsen derimod, henholder sig til en generalforsamlingsbeslutning, hvor man har vedtaget noget der er ulovligt. Og derfor er det ulovlige blevet lovligt.

Tredje akt:

Tredje akt er endnu ikke skrevet, men der er mange spændende ingredienser:

Hvordan vil Helsingør kommune reagere?

Bliver der ufred i Helsingør Taxa?

Den Bette Trine har fundet det hvide papir, som hun ikke kunne finde! Men det ser slet ikke sådan ud, som Den Bette Trine huskede det! Måske har hun slet ikke set det før?

Færdselsstyrelsen har også fundet det føromtalt notat, ligesom de har fundet dommen fra 1989 fra Bov kommune, hvor Vestre Landsret slog fast, at omvendt vagtordning var forbudt!

Ønsker Helsingør kommune / Helsingør Taxa at ophæve kommunens tilsynspligt?

Hvorfor vil John Lindbom, DTR's Store Stygge Ulv, have noget godkendt, som tidligere er blevet underkendt? For det er vel ham, der trækker i de usynlige tråde?

Og hvorfor nægter Den Bette Trine at udtale sig til TaxiDanmark? Hvad er det for noget med, at DTR's bestyrelse har vedtaget, at man ikke udtaler

sig, fordi man selv udgiver et fagblad? Er DTR's blad et fagblad, et medlemsblad eller bare et propagandaskrift?

Det kan blive en spændende tredje akt.

Fjerde akt:

Her bliver alt endevendt, for at nå en dramatisk slutning. Måske vil de utilpassede vække Holger Danske fra hans søvn, for at han endnu engang kan redde de undertrykte fra undertrykkerne, men han sover fast.

Det kommer her frem, at notatet som alle ledte efter, ikke indeholder det, som Den Bette Trine påstod! Ligeledes kommer Vestre Landsrets dom for dagen og undergraver ledelsens autoritet i Helsingør Taxa samt DTR's troværdighed (har de haft nogen, så længe mennesket kan huske tilbage?).

Ligeledes vil det sikkert komme frem, at Den Bette Trine ikke får lov til at lege alene i sandkassen i fremtiden, idet hendes far, den Store Stygge Ulv, ikke er helt tilfreds, idet folk nu måske tror, at han står bag det, som man må betegne som misinformationen af Helsingør Taxas medlemmer! Vi kan godt forstå, at ingen i DTR må udtale sig uden godkendelse.

Det kommer også frem, at Færdselsstyrelsen er bekendt med en sag fra 1989 fra Bov kommune, hvor 2 vognmænd blev frikendt for manglende tilslutning til et nyoprettet bestillingskontor på trods af lovens krav om tvangstilslutning, fordi kommunen havde indført den tvungne vagtordning i bestillingskontorets vedtægter.

Det vil helt sikkert også komme frem, at det var en af Den Bette Trines forgængere i embedet, den navnkundige Verner Olsen, der med hjælp fra løgne-

ren Bo Tarp inde fra Trafikministeriet, havde udarbejdet de vedtægter, som Landsretten ikke tog hensyn til, ved domsafsigelsen.

Der vil helt sikkert blive stillet spørgsmålstejn ved, hvorvidt kommunen / taxinævnet stadigvæk skal have tilsynspligt med bestillingskontorerne.

Vi vil næsten helt sikkert også få løsningen på, hvor meget hver enkelt vognmand får i erstatning, fordi hans ”radio” forbindelse blev afbrudt?

Og hvor mange af de utilpassede vognmænd vil køre ud på den aften, hvor de ”ikke må køre”, bare for at konstatere, at de ikke kan få nogen ture og så bare køre hjem igen. Daglønnen er sikret, det sørger erstatningen for; og det er ledelsen og de hjernedøde der skal betale!

Der er mange spændende ingredienser og masser af tid til at skrive en spændende slutning på ”skuespillet” i Helsingør Taxa; og Holger Danske kan være den store ubekendte, der får ”gryden” til at koge over, hvis han kan vækkes af sin hundrede års søvn!

Fjerde akt kan gå hen og blive en rigtig gyser.

Tæppefald.

Nu står bare tilbage: Kan vi bevise, måske bare for os selv, at begivenhederne i Helsingør Taxa hænger sammen med begivenhederne i Silkeborg? At DTR aldrig er på vognmandens side, men altid på bestillingskontorets! Men at det altid er vognmanden der skal betale! Også til sin egen undergang!

Og så må vi lige rose os selv, selvom det ikke er pænt, men vi har en intern mail der beviser, at vi kendte både notatet og Vestre Landsrets dom senest

den 16. marts 2009, altså måske hele 4 dage tidligere end TaxiDanmark og dets kilder.



Danmarks Tåbeligste Rådgivning!

Hvis i har læst de to foregående historier og synes at de virker tåbelige, så vil vi lige runde det hele af med en tredje historie, der gør at DTR simpelt hen må være en af de mest tåbelige organisationer mennesket har opfundet.

Vi skal tilbage til 1989, hvor DTF's hedengangne direktør, Werner Olsen, sammen med fuldmægtig og senere kontorchef i trafikministeriet, Bo Tarp, rådgav Bov kommune og lavede udkast til de ulovlige vedtægter, som Bov kommune trak ned over hovedet på alle vognmændene i kommunen. Werner Olsen havde i begyndelsen af firserne rådgivet kommunen, så der blev udstedt to ekstra bevillinger så man kom op på 10; og dermed klappede fælden med tvangstilslutning til og oprettelse af et bestillingskontor i kommunen. **Werner Olsen hjalp samtidigt med at lave vedtægter til den økonomiske forening, således at vognmændene, der tidligere havde været medlemmer af CAT, nu kunne blive medlemmer af Dansk Taxi Forbund, nu DTR.** Vedtægterne for det nye bestillingskontor havde fordelt timerne således at hver enkelt vogn kun kunne være på vagt 8 timer/døgnet og ikke kunne få radioture udenfor dette af bestillingskontoret fastsatte tidsrum. En pendant til de vedtægter, som Helsingør Taxa fik vedtaget og som Trine Wollenberg på vegne af DTR argumenterede for var lovlige.

Trine Wollenberg må have fået en forfærdelig dårlig rådgivning hjemme hos Dansk Taxi Rod, idet hun tilsyneladende ikke kendte til Vestre Landsrets dom i sagen i Bov. Her blev Bov kommune dømt til at betale en halv bondegård i erstatning, kr.560.000,- i 1989 priser, fordi man inddrog to vognmænds bevillinger fordi de ikke ville tilslutte sig bestillingskontoret med de ulovlige vedtægter

med den ”omvendte” vagtplan. Bov kommune protesterede, fordi Trafikministeriet havde stadfæstet deres kendelse, men dette var Vestre Landsret ligeglade med. Desværre var begge vognmænd døde, da de vandt erstatningssagen.

Nu er det så spændende at se, om vognmændene i Helsingør Taxa også når at dø, inden de vinder deres erstatningssag, hvis de altså tør anlægge en sådan. Vi vil da gerne foreslå dem, at de anlægger erstatningssag imod DTR for dårlig rådgivning. Og direkte urigtig rådgivning må siges at være dårlig rådgivning.

Moralen i alt dette kunne være: Lyt aldrig til et ”godt” råd fra DTR!



STORKØBENHAVNS TAXINÆVN

Birkedommervej 43 - 2400 København NV.
Telefon 3819 3820 - Telefax 3815 8585
mandag - torsdag 9.30 - 14.30 fredag 9.30 - 13.30
E-mail: taxi@kff.kk.dk www.taxinaevn.dk

13. marts 2009/ JK
J.nr. 5.10 / 2109 - 173

Vedr.: Taxinævnets afgørelse af 17-2-2009 om pladslejefrihed og kontingent til DTR i Taxa 4x35.

Med henvisning til Deres brev af 28-2-2009 kan det oplyses, at udgifter til pladslejefrihed for nyttilsluttede vognmænd ikke afholdes af Taxa 4x35 men derimod af ejerforeningen SKT, jf. hertil side 3 afsnit 4 i vores afgørelse 17-2-2009 hvoraf det fremgår, at Taxa 4x35 i brev af 21-11-2008 har oplyst følgende herom:

"Det skal indledningsvis beklages, at det fejlagtigt er meddelt Nævnet i brev af 22/9 2008 fra TAXA 4x35 til Nævnet, at der er givet tre måneders pladslejefrihed for nyttilsluttede vognmænd i 2007. Det korrekte er, at der for de i 2007 nyttilsluttede vognmænd vil blive ydet bindingsvederlag for de følgende år under givne konditioner, samt at dette vederlag ydes af SKT."

Det følger endvidere af det øvrige indhold i vores afgørelse, at andre økonomiske tilskud til nyttilsluttede vognmænd i bestillingskontoret heller ikke må belaste indlejervognmændene økonomisk i bestillingskontoret.

Deres bemærkninger om bestillingskontorets brancheudgifter til DTR giver heller ikke anledning til at ændre beslutningen om bestillingskontorets udgifter til DTR i afgørelsen af 17-2-2009 herfra, jf. endvidere hertil at De ikke er optaget som medlem af DTR, og at de økonomiske fordele for bestillingskontoret af SKT's medlemskab af DTR skønnes at være større end bestillingskontorets udgifter hertil.

Endvidere bemærkes, at al fordeling af kørsel, hvor kunden skal afhentes et bestemt sted, skal foregå gennem bestillingskontoret, og at dette også gælder kontokørsel. Indlejer-vognmænd, der deltager i kontokørsel, har derfor også pligt til at betale herfor, og udgifterne hertil vil enten fremgå af et særskilt regnskab om kontokørsel eller af bestillingskontorets regnskab.

Kopi er sendt til Taxa 4x35.

Med venlig hilsen



Jørgen Kjær

Glemmer du, så husker KAT-Bladet!

Der er en af de utilpassede vognmænd fra 4x35, der har fået medhold i en klage vedr. de indlejede vognmænds medvirken til betaling af den rabat, som bestillingskontoret giver nyttilsluttede vognmænd.

Nævnet har besluttet, at det ikke er lovligt for bestillingskontoret at lade de indlejede vognmænd være med til at betale for de evt. rabatter som bestillingskontoret giver nyttilsluttede vognmænd. Taxa 4x35 har fået pålæg om, at de senest den 1. april skal udrede en forholdsmæssig andel af kr. 503.763, som 4x35 uberettiget har afholdt udgifter for på bestillingskontorets regnskaber for pladslejevrihed og montering m.m., som 4x35 har afholdt til vognmænd, der er kommet fra andre bestillingskontorer. 4x35 fik ikke medhold i, at de kunne modregne de indkomne pladslejeindtægter.

Det fremgår af Nævnets afgørelse, at de alle sammen inde i Nævnet må være lettere forkalkede, idet de ikke kan erindre, at der tidligere skulle være forekommet tilfælde, hvor et bestillingskontor skulle have givet pladslejevrihed til nyttilsluttede vognmænd. Da vi her på bladet kan erindre op til mange tilfælde, hvor både vi og andre har omtalt denne pladslejevrihed på skrift, så stiller vi os helt uforstående overfor Jørgen Kjærs manglende viden eller hans, måske, pludselige hukommelsestab. Men han har også kun siddet der i 16-17 år.

Nævnet har samtidigt besluttet at tilskuddet til DTR godt må komme fra bestillingskontoret, fordi DTR gør så mange gode ting for vognmændene og arbejder for vognmændenes (læs John Lindboms) fælles interesser. Vi vil her gerne henvise til 3 artikler her i bladet, ”DTR dolker deres egne (i ryggen)!”,

”Helsingør - Nordens festlige hjørne!” og ”Danmarks Tåbeligste Rådgivning!”. Efter læsning af de tre artikler, så er det svært at se, hvad DTR gør for vognmændene, der er så godt. Det eneste gode de gør, er at fylde deres egne lommer med kollegaernes penge, men det er vel også godt i politikernes øjne?

Dumt Tanketomt Rablende!

Vi fortalte i vores sidste nummer om Palles hjælpepakke, hvor formanden for 4x35 / DTR Hovedstaden ønskede Taxinævnets accept af, at storvognmændene skulle have lov til at sætte deres bevillinger på ”stand by” i op til 12 måneder. I TaxiDanmark marts 2009 kan man så læse, at der er en vognmand (inde) der har fået en ekstra bevilling, selvom hun har 12 i forvejen og på denne måde kommer op på 13 bevillinger i alt. Og Taxinævnet har stadigvæk svært ved at forstå, hvorfor der ikke kommer ”nyt blod” til branchen, når en stor del af alle nye bevillinger går til storvognmændene. Det er lettere at opnå et professorat inde på universitetet end at få en bevilling. Og en professor får en anstændig løn; en taxichauffør overlever ved at køre 12 timer om dagen 6 dage om ugen og evt. lidt ekstra i weekenden, hvis han vil på ferie til sommer.

Dvs. at en ”storvognmand” skulle kunne søge om en ny bevilling og få den på grund af sin anciennitet. Når han så havde fået sin nye bevilling, så skulle han med hjælp fra Palle / DTR kunne søge om at få sine ”overflødige” bevillinger sat på stand by, og så ville han evt. først udnytte dem når tiderne bliver bedre. Samtidigt ville han forhindre en chauffør i at få sin drøm om en bevilling opfyldt. Dog er Nævnet af juridiske årsager foreløbigt imod at sætte bevillinger på ”stand by”.

Selv Taxinævnet burde nu kunne forstå, at der er noget galt med hele systemet. Det kan ikke være rimeligt, at en storvognmand kan søge om og få en bevilling, samtidigt med at en storvognmand kan søge om og muligvis få lov til at sætte op til flere af sine bevillinger på ”stand by”, hvis det stod til DTR-Hovedstaden!

Men det er en kendsgerning, at Palle har kæmpet for dette forslag. Og det er en kendsgerning, at der er vognmænd, der har fået bevilling, på trods af at de havde indtil flere bevillinger i forvejen. Og hvis man fulgte Palles forslag, så kunne disse vognmænd bare sætte deres bevillinger på ”stand by”. Vi har foreslået det før og foreslår det gerne igen: Når der indleveres 2 bevillinger, så burde der kun udleveres 1 bevilling indtil der var fjernet 500 bevillinger fra gaden, og i de næste 5 år eller deromkring, burde der kun udleveres bevillinger til chauffører og ingen til vognmænd der har flere bevillinger i forvejen.

Vores spørgsmål vil helt naturligt lyde: ”Hvor mange vognmænd med flere bevillinger udbetaler mindstelønnen til sine chauffører, når der ikke er noget at lave, sådan som overenskomsten foreskriver. Og hvorfor gør Jørgen Kjær, Taxinævnet, ikke noget, selvom Nævnet er tilsynsmyndighed?

Og det er ikke noget lyspunkt, som Palle Christensen skriver inde i Taxanyt nr. 3 marts 2009, at gamle chauffører atter er begyndt at vende tilbage til erhvervet, så vognmændene atter kan få fyldt de tomme chaufførsæder ud. Det er et tegn på dyb krise, når mennesker må fornedre sig så meget, at de vender tilbage til et erhverv, hvor timelønnen ligger et eller andet sted imellem dybt uanstændigt og en grov overtrædelse af menneskerettighederne.

Jørgen Kjær / Taxinævnet burde som tilsynsmyndighed kæmpe hårdt for, at alle selvstændige skulle kunne udbetale en anstændig løn til sine ansatte.

Og dette kunne let gøres ved at lade bevillingstallet falde til omkring 1700 eller mindre. Men det gør Nævnet ikke. Alle ”storvognmændene” burde tvinges til at udbetale ”garantibetalingen” til deres chauffører, for på denne måde at nedsætte antallet af bevillinger i det Storkøbenhavnske område. Jørgen Kjær kunne let finde alle nødvendige oplysninger i bestillingskontorenes anlæg. Oplysningerne er godt nok registreret ulovligt, men de eksisterer.

Men Jørgen Kjær og Nævnet, de sidder bare og spiser smørrebrød.

Miljø – Nok Engang!

Man kunne den 13.marts 2009 på Taxidrivens.dk læse, at Danmarks Naturfredningsforening (DN) og Det Økologiske Råd (DØR) ikke var tilfredse med regeringens udspil til en ny lov vedr. mere miljøvenlige taxier.

DN og DØR mente at regeringen tager et skridt i den rigtige retning, men er alt for uambitøse. De påstod, at taxierne har tradition for at skulle være store biler med store motorer, hvilket gjorde dem til nogle af de mest forurenende biler i Danmark.

Dette mener vi, er i direkte modstrid med sandheden.

Da taxierne er blandt de nyeste og mest moderne biler i den Danske vognpark, så har de naturligvis også den nyeste og mest moderne teknologi der er til rådighed. Dermed er taxierne blandt de mindst forurenende biler i deres klasse. Det er nu engang svært at få en chauffør i Garder-højde + 4 velvoksne passagerer på 110 kg/stk. ind i en FIAT 500, specielt hvis de skal have 4 store kufferter med. DN og DØR ønsker tilsyneladende ikke at tage hensyn til virkelighedens verden, de lever tilsyneladende i deres egen drømmeverden.

DN og DØR mener, at man allerede i dag kan få pænt store biler i energiklasse A eller B, og at man derfor allerede nu skulle stille krav om energiklasse B og energiklasse A om 3 år.

DN og DØR nævner Mercedes C, Volvo S80 og Audi A4 som energiklasse B biler. Energifklasse B kræver, at de kan køre 15,4 km/l på benzin og 17,3 km/l på diesel.

Men ligesom de pågældende biler ikke kan påstås at være specielt store, så kniber det også for dem at komme op på energimærke B kravene. Mercedes C benzin 13,5 km/l. Volvo S80 benzin 10,8 km/l, i 3,2 automatic 9.7 km/l. Audi A4 benzin 14,1 km/l. Mercedes C diesel 17,5 km/l. Volvo S80 diesel 17,5 km/l. Audi A4 diesel 19,6 km/l. Og alle de opgivne data er for manuelt gearede biler. Og man kan ikke lade chauffører køre rundt i manuelt gearede biler i dag. Det kunne man godt i 1917, men ikke i dag. I dag er det kun drengerøve der kører med manuelt gear, fordi de har brug for en potensforlænger. Alle fornuftige chauffører forlanger et automatgear.

I energiklasse A nævnes biler som Ford C-MAX (ikke at forveksle med den langt større Ford S-MAX), Peugeot 308 samt VW Golf. Ingen af dem kan vel siges at opfylde behovene for moderne mennesker. DN og DØR henter måske deres inspiration i Kina eller Thailand, hvor en VW Golf ville være et stort fremskridt. Men i Danmark ville den være et meget stort tilbageskridt.

Vi bør her måske lige bemærke, at i.flg. TaxiDanmark marts 2009, så kører den nye generation Mercedes E-Klasse 18,9 km/l. Dette stemmer med oplysninger fra Mercedes egen hjemmeside, der også angiver 18,9 km/l for en E-Klasse med automatgear.

Desuden omtaler DN og DØR de såkaldte SCR-katalysatorer, de mener, at de også burde være et krav til taxierne. De overser helt, at bl.a. Mercedes 300 TDI Blue Efficiency er en af de biler, der allerede har denne katalysator.

Og som en nok så klogt bemærker på Taxidrivets.dk, så er der 5600 taxier i Danmark og 2.068.493 privatbiler i Danmark, så det kan få enhver til at tænke.

Hvis hver taxi kører i gennemsnit 100.000 km/året og hver privatbil kører i gennemsnit 10.000 km/året, så er det bare med at regne. Taxierne kører altså i alt 560.000.000 km/året medens privatbilerne kører i alt 20.684.930.000 km/året. Så hvis man omlagde afgiften på biler i Danmark, så den modsvarede de Tyske afgifter (sådan som man lovede, da vi stemte os ind i EF), så kunne vi lynhurtigt få udskiftet den ældgamle danske vognpark med en nyere og mere tidssvarende, som ville forurene langt mindre. Efter hurtig hovedregning, så ser man, at det ville give minimum 40 gange mere besparelse på forureningen, end ved at forfølge taxierne. Men da mange danske privatbiler er meget gamle, så er det ikke urealistisk at tro på, at det ville give en besparelse på miljøområdet, der ligger nærmere 100 gange mere end det som DN og DØR foreslår!

Men visse grupper har bare brug for en ”prügelknabe”, og vores erhverv er åbenbart et let offer. For sandheden og kendsgerningerne interesserer tilsyneladende ikke disse mennesker.

Seriøst Forførerisk!

På nettet kunne man den 12 marts 2009 læse, at SF kræver skærpede

straffe til trafik synderne.

Partiet er ellers mest kendt for at kræve strafnedsættelser til mordere og voldsforbrydere, samt at morderes og voldsforbryderes forhold generelt skal forbedres. Men partiet mener nu, at trafiksynderes forseelser skal straffes hårdere end hidtil.

Bl.a. skal det koste et klip i kørekortet at køre bare 5 – 10 km/t for hurtigt (20 %), ligesom tale i mobiltelefon samt kørsel uden sele skal straffes hårdere. Men indtil videre har der ikke været forlydender om, hvorvidt partiet ønsker skærpede straffe til mordere og voldsforbrydere.

Dvs. at en taxichauffør der kører uden sele og taler i mobiltelefon og kører 60 km/t hvor der er 50 km/t, han skal fratages sit arbejde og brændes på et offentligt bål, men morderen / voldsforbryderen der begår 3 mord eller voldsforbrydelser, han skal have kortere straf og længere ferier på Hawaii betalt af skatteyderne samt flere overvågede udgange (var der ikke en der stak af i sidste uge, under en udgang?), man fornemmer helt sikkert, hvor dette parti henter sine stemmer.

Vi går ikke ind for dødsførsel o. lign., men man skal ikke gå amok i sin jagt på ærlige samfundsborgere der kommer til at begå en lovovertrædelse. Man burde hellere jage voldsforbryderne og morderne. Det ville være en god ide, at få flere uniformerede betjente på gaden til at patruljere gaderne og dermed også få folk generelt til at være flinkere til at overholde loven.

Men visse partier jager kun billige stemmer, hjernedøde stemmer.



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.