

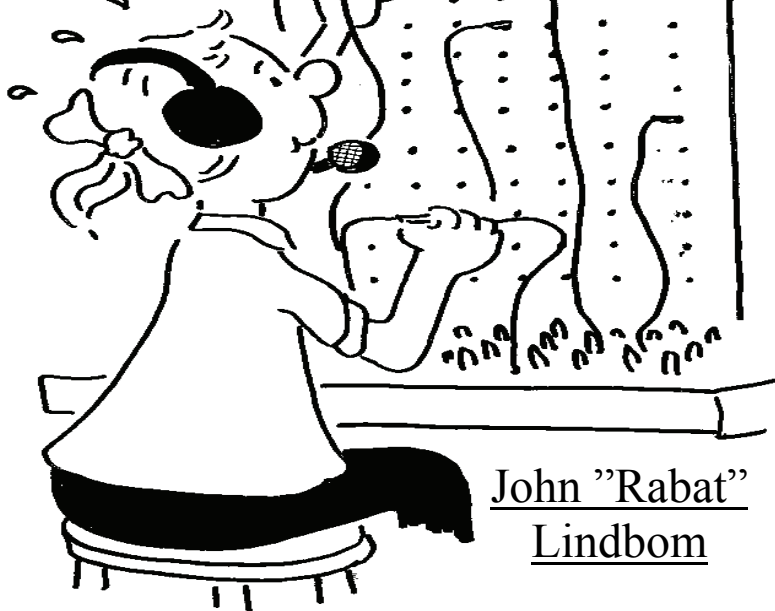
Bladet

Danmarks mest læste taxiblad.

29. Årg. 2010. nr. 8.

Uniformer skaber folk!

Ny sund
fornuft i
4x35?



John "Rabat"
Lindbom



John Lindbom og stavnsbåndet(s ophævelse)?

Læs også: www.katbladet.dk

John "Rabat" Lindbom.

Man kunne på lederplads i DanTaxi nr. 21, august 2010 læse, at John Lindbom beklagede sig over, at være "tvunget" til at give rabat.

John Lindbom kommer med en sludder for en sladder og får det til at lyde som om, han kun vil give rabat, fordi alle andre gør det.

Nu ved vi ikke, hvorvidt John Lindbom evt. havde indtaget 5-6 flasker rødvin inden han skrev lederen eller om han evt. blev afhentet til tvangsindlæggelse umiddelbart efter, eller om hans hukommelse bare "spiller ham et puds". Men en ting er sikker, John Lindbom går i en større bue uden om sandheden, end katten om den varme grød.

Kan John Lindbom virkelig ikke huske, hvem der startede på rabatgivingen?

Skal vi genopfriske hans hukommelse?

Det var såmænd den samme John Lindbom, som nu på lederplads giver udtryk for, at han egentlig er lidt ked af at give rabat. Men hvorfor startede han så rabatkrigen?

Er John Lindboms hukommelse virkelig så dårlig, eller er han bare bange for at "tage æren" for at være den første der gav rabat og som værende den der startede rabatkrigen?

Hvorfor kalder John Lindbom ikke bare en spade for en spade og siger helt ærligt, at taxierhvervet er et offentligt reguleret erhverv, hvor både antal biler

samt priser reguleres af det offentlige, og derfor har det aldrig været nødvendigt, at give rabat. Det offentlige har i forvejen sat taksterne så lavt, så det er svært at leve af erhvervet.

Må vi nok engang erindre John Lindbom og andre om, at vores gennemsnitlige timeløn udregnet efter de officielle statistikker i 2007 var ca. 121,-kr./timen, mens den var sunket til ca. 107,-kr./timen i 2009. Dette skyldes bl.a. John Lindboms iver efter at give rabatter til højre og til venstre.

John Lindbom skriver også i lederen, som om han er meget ked af at skulle give rabatter på denne måde, som det faktisk er tilfældet at "hans" selskab gør, nemlig på taxameterprisen. John Lindbom henviser til, at der er meget stor opbakning på generalforsamlingen, til at give rabatterne på denne måde. Men er dette en undskyldning, for at gøre noget, der ikke er i overensstemmelse med lovgivningen og domstolenes fortolkning heraf?

Selvfølgelig ikke!

John Lindbom skulle som formand for DTR (Dansk Taxi Rod) være den første til at følge lovgivningen og domstolenes fortolkning heraf!

John Lindbom må ligesom os andre vide, at en opmandskendelse afsagt vest for Storebælt også gælder øst for Storebælt; og hvis han er så klog som han selv tror, så må han også vide, at opmandssystemet er ældre og internationalt langt mere anerkendt end de nationale domstole. Derfor burde han også være den første til at følge afgørelser herfra, hvilket må indebære, at når vognmændene lægger rabatten ind i taxameterprisen, så skal chaufførerne kompenseres herfor, idet de ikke skal være med til at give rabat til kunderne. Vognmændenes / bestillingskontorernes rabat til kunderne er chaufførerne uvedkommende.

Men selvfølgelig er der stor opbakning på generalforsamlingen til, at lægge rabatten ind i taxameterprisen, for på denne måde kan de pengegriske og pengepugende vognmænd få chaufførerne til at betale langt størsteparten af rabatten. Vi har omtalt problematikken tidligere, men både Nævnet, DTR samt selskabernes pampere stikker hovedet i busken og lader som om, at alt vest for Storebælt er et land og alt øst for Storebælt er et andet land, som ikke er underlagt fælles love.

Når nu John Lindbom er formand for DTR, hvorfor fortæller han så ikke bare vognmændene i DanTaxi, at det ikke er tilladt at lægge rabatten ind i taxameterprisen, medmindre man samtidigt kompenserer chaufførerne. Men John Lindbom mener formodentlig, i lighed med mange andre, at chaufførerne skal være lykkelige over at få lov til at køre i en af vognmandens ”fine” store biler, lønnen kan han altid ligge hjemme under dynen og drømme om.

Må vi i øvrigt spørge om, hvor mange gange John Lindboms chauffører har fået ”posefyld”, således at deres gennemsnitlige timeløn for en lønningsperiode har været på det af overenskomsten foreskrevne?

Det lyder meget fint, når John Lindbom skriver, at det står enhver chauffør frit for, om vedkommende vil køre turene til rabatpris eller ej. Hvorfor skriver han ikke samtidigt, at vognmændene naturligvis vil kompensere chaufførerne for deres tab, idet det er vognmændene og vognmændene alene, som skal give rabatten til kunderne; chaufførernes løn skal udregnes efter den normalpris som turene ville have afstedkommet og ikke rabatprisen. Men selvfølgelig, John Lindbom og co. mener ikke, at en kendelse afsagt vest for Storebælt gælder øst for Storebælt.

Inden John Lindbom begynder at ”pive” over, hvem som har afsted-

kommet rabatgivningen, så burde han måske søge i sin egen hukommelse, for han er faktisk selv ophavsmanden til rabatgivningen. Men det er måske ikke så populært for øjeblikket og så kan man jo passende feje sandheden ind under gulvtæppet.

Måske burde John Lindbom tage navneforandring til John Alzheimers, så ville præsentationen og forklaringen komme i samme sætning.



**Rabat Hr.?
Det er næste række!**

John Lindbom og

stavnsbåndet(s ophævelse)?

Der er en vognmand, lad os kalde ham X, faktisk er der flere, men vi prøver at holde os til vognmand X.

Vognmand X indgik i sin tid en kontrakt med Codan Taxi, nu Dan Taxi, om at begynde at køre i Codan Taxi. Codan Taxi, John Lindbom, var dengang meget behjælpelige både med hensyn til at skifte bestillingskontor som med montering af bilen. Desværre var X, og flere med ham, ikke helt opmærksomme på, at der var indføjet en lille klausul i teksten, der gjorde det umuligt at forlade Codan Taxi i en vis årrække. For vognmand X drejede det sig om uopsigelighed fra 2007 til udgangen af 2010. Og når der står udgangen af 2010, så betyder det reelt, at X først kan sige op med 3 måneders varsel til udgangen af et regnskabsår, dvs. udgangen af 2011, fordi kontrakten er uopsigelig til udgangen af 2010.

Der er så andre, der er bundet i længere tid. Så vidt vi er orienterede, så er der nogle der er bundet indtil udgangen af 2016.

Nu forstår man, hvorfor John Lindbom / Codan Taxi / Dan Taxi var så flinke, da de ønskede at skifte – reelt blev de stavnsbundet i en længere periode, helt i modstrid med lovgivningens intentioner og bogstav.

Nu ville X naturligvis have hjælp, og hvor går en vognmand hen, når han ønsker hjælp? Han går naturligvis til Dansk Taxi Råd, for de repræsenterer jo

alle vognmændene ud over det ganske land – troede X. Men han blev klogere.

X gik altså til John Lindbom / DTR, for at få hjælp til at stævne John Lindbom / Dan Taxi. Men nu viste problemerne sig. Som sædvanligt kunne John Lindbom ikke finde ud af, hvilken kasket han havde på, selvom vi altid har haft ham mistænkt for at have den kasket på, hvor der står: ”Hvad der er godt for John er også godt for Lindbom”.

Så det der skulle være vognmændenes organisation, men som vi altid har hævdet var en paraplyorganisation for bestillingskontorerne (læs John Lindbom og co.), viste sig nu med sit sande ansigt: Man ønskede ikke at hjælpe vognmanden, man stillede sig altså på bestillingskontorets side (igen). Og dette selvom ministeriet i sin tid slog fast, at standardvedtægterne for bestillingskontorerne er ufravigelige og her blev der specielt sat streg under opsigelsesvarslet.

Hvordan kan det være, at vi ikke undrer os? John Lindbom ville altså ikke hjælpe X med at anlægge sag imod John Lindbom og dette selvom X betaler både kontingentet til DTR via sin pladsleje ligesom han betaler John Lindboms løn via sin pladsleje. Men det ville naturligvis være en alvorlig streg i Johns regning, hvis John skulle tabe til John, for så ville alle kunne se, at han ikke er så (magt) fuldkommen, som han selv tror.

Nu må X, og flere med ham, konstatere, at de føler sig snydt af John Lindbom / Dan Taxi som reelt har stavnsbundet dem og de bliver svigtet af John Lindbom / DTR som reelt giver John Lindbom medhold i, at John Lindbom har ret.

Måske burde man sende John Lindbom og co. ind forbi Vesterbrogade / Hovedbanegården, her står der en statue, som nogle taknemlige mennesker

rejste for mange år siden, så vidt vi husker, så var det som tak for stavnsbåndets ophævelse. Men nu kan man roligt rive statuen ned og smide den på lossepladsen, for John Lindbom / DTR har genindført stavnsbåndet, ikke for bønderne men for taxivognmændene!

Her kan man se, hvor galt det kan gå, når en enkelt mand får for meget magt og for mange kasketter på hovedet. Han risikerer at blive så rundtosset, at han kun kan koncentrere sig om sig selv og glemmer de opgaver han oprindeligt var valgt til at varetage.

Måske var det på tide, at skifte John Lindbom ud som topfigur i DTR, meget værre kan det vel ikke blive?

Efterfølgende kan i se ministeriets svar på en forespørgsel i 1980, hvor ministeriet slår fast, at standardvedtægten, hvor opsigelsesvarslet i bestillingskontorerne indgår, er ufravigelige. Årsagen til dette brev var, at vognmændene i Valby Bilen var utilfredse med de opsigelsesvarsler der kom i den første standardvedtægt der kom i 1979.

Skrivelsen blev fremlagt i Østre Landsret, idet John Lindbom, efter at have købt Valby Bilen i 1986, hvor John Lindbom også troede at han havde købt vognmændene. Alt dette kom frem, fordi den tidligere ejer af Valby Bilen havde indgået en aftale med vognmændene om forkøbsret til Valby Bilen samt at de kunne udtræde af bestillingskontoret, hvis de var utilfredse.

Det er os helt uforståeligt, at John Lindbom ikke kan huske dette, da han selv var involveret. Men måske husker han kun det, han ønsker at huske.

Ministeriet for offentlige arbejder

(Trafikministeriet)

Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.,
Tlf. (01) 126242 . Telex 22275 mas dk. . giro 3002764

Hr. advokat V. Winther Olsen.
Sallingvej 57,
2720 Vanløse.

den 28 februar 1980.

Journal nr. M. 2-2-18-3.

(Bøden anført i besvarelsen).

Brev nr.M. 8

LD/EL.

Under henvisning til den i Deres skrivelse af 20. december 1979 rettede kritik mod standardvedtægten for bestillingskontorer i bilag 4 til bekendtgørelse nr. 401 af 14. september 1979 om hyrekørsel skal man meddele følgende:

For så vidt angår kritikken af, at standardvedtægten findes i et bilag til hyrekørselsbekendtgørelsen bemærkes, at dette er en del af selve bekendtgørelsen jfr. henvisningen til bilaget i bekendtgørelsens § 18, stk. 3.

Med hensyn til hjemmelsspørgsmålet taler hyrekørselslovens § 6, stk. 1, nok om "...nærmere regler om den kørsel der udføres i henhold til bevilling herunder om bestillingskontorer ...", men på hyrekørselsområdet gælder det først og fremmest om at sikre publikum den bedst mulige betjening, og dette kan bl. a. kun ske, hvis bestillingskontorerne kan fungere. Dette forudsætter bl. a., at man sikrer det bedst mulige samarbejde mellem bestillingskontorets ledelse og de tilsluttede bevillingshavere, herunder at disse beskyttes mest muligt mod vilkårlige dispositioner fra ledelsens side. Netop hensynet hertil - at beskytte de enkelte vognmænd - har været det bærende hensyn ved udarbejdelsen af standardvedtægten.

For så vidt angår spørgsmålet om at "gribe ind i bestående kontraktsforhold" og "ramme vognmænd der har erhvervet bevilling uden pålæg om at skulle underkaste sig disse forskrifter" følger det af hyrekørselslovens § 12, stk. 2, at administrative regler givet i henhold til lovens § 6, stk.

1, også omfatter eksisterende kontorer og bevillinger.

Erfaringen har vist, at det er nødvendigt at give regler, der sikrer den enkelte tilsluttede bevillingshaver mod vilkårlige dispositioner fra bestillingskontorets ledelses side. Standardvedtægten indeholder derfor i afsnit A en række obligatoriske bestemmelser, der ikke kan fraviges. Det er bl. a. udtrykkeligt bestemt, at en bevillingshaver kun kan udelukkes fra et bestillingskontor i tilfælde, hvor han ikke rettidigt har berigtiget sine betalingsforpligtelser. En sådan beskyttelse er nødvendig med den gældende lovgivning, der pålægger bevillingshaverne pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor. Det ville være helt uacceptabelt om ledelsen blot i tilfælde af uoverensstemmelser - i hvert fald i kommuner med ét eller ganske få bestillingskontorer - kunne udelukke en vognmand. Selv i det storkøbenhavnske område, hvor der er mange bestillingskontorer, er der set eksempler på, at den omstændighed, at man ikke med de hidtil gældende regler har kunnet hindre ledelsen heri, har ført til vilkårlige eksklusioner med deraf følgende alvorlige konsekvenser for den pågældende vognmand.

På den anden side har man måttet erkende, at der er behov for at give bestillingskontorets ledelse visse midler i hænde til at opretholde den disciplin, der er nødvendig til gennemførelse af den ønskede publikumsbetjening. Det er på denne baggrund, det i standardvedtægten beskrevne bødesystem skal ses. I øvrigt vil man understrege, at bøden tilfalder bestillingskontoret og ikke ledelsen, og at bødeindtægten således skal fremgå af kontorets regnskab, der danner grundlag for den endelige afregning af pladslejen.

For at hindre misbrug fra ledelsens side har man indsat voldgiftsbestemmelsen i standardvedtægtens pkt. 6. Voldgiftsbestemmelsen er indsat for at beskytte den enkelte tilsluttede vognmand, men denne kan naturligvis i det konkrete tilfælde give afkald på at benytte sig af voldgift og i stedet gå til domstolene. Man vil ikke herfra have noget at indvende mod, at den pågældende bestemmelse i standardvedtægten affattes således, at det fremgår, at den enkelte vognmand i det konkrete tilfælde kan give afkald på at benytte adgangen til at få sagen afgjort ved voldgift, idet han istedet ønsker sagen prøvet ved domstolene.

For så vidt angår kritikken af standardvedtægtens pkt. 7, hvorefter udmeldelse kun kan ske med et eller andet

varsel til ophør ved regnskabsårets udgang, skyldes denne bestemmelse den omstændighed, at man herfra fandt det rimelig, at ledelsen af et bestillingskontor i områder med flere bestillingskontorer ved budgetlægningen fik en vis sikkerhed for, hvor mange tilsluttede vogne kontoret kunne regne med i løbet af regnskabsåret. I tilfælde hvor et bestillingskontor ikke finder det nødvendigt at have denne sikkerhed i forbindelse med budgetlægningen, vil man naturligvis herfra være indforstået med, at bestemmelsen skal kunne fraviges ved aftale mellem bestillingskontoret og den enkelte vognmand, og at standardvedtægten affattes i overensstemmelse hermed.

Man havde herfra i forbindelse med den nye hyrekørselsbekendtgørelse helst set, at alle bestillingskontorer skulle være i fælles eje. Ministeriet har imidlertid ikke ment at kunne ændre ved det forhold, der blev accepteret af justitsministeriet, som hyrekørselsområdet tidligere hørte under, da den generelle pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor i 1974 blev lovfæstet: at bestillingskontorer kan ejes af enkeltpersoner eller foreninger, som ikke alle tilsluttede vognmænd er medlemmer af. - Sælges imidlertid et sådant kontor, er forholdet efter de nye regler det, at den tidligere godkendelse bortfalder, hvilket vil sige at den nye indehaver skal have en godkendelse af kommunalbestyrelsen/det Storkøbenhavnske hyrevognsnævns, i henhold til bekendtgørelsens § 18, stk. 1. En godkendelse til oprettelse og drift af et bestillingskontor er personlig og kan derfor ikke overføres til andre. Det er således op til bevillingshaverne i områder med flere bestillingskontorer selv at afgøre om de vil tilslutte sig dette ny kontor. De er med andre ord frit stillet med hensyn til om de vil gå med over eller ej. Hvor "privatejede kontorer" findes i kommuner med kun ét bestillingskontor, har man herfra i vejledningen til hyrekørselslovgivningen anmodet kommunalbestyrelserne om at arbejde hen imod, at disse kontorer ved først givne lejlighed gøres til de tilsluttede bevillingshaveres fælles eje.

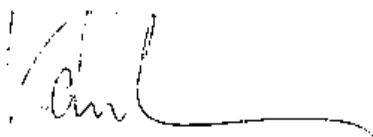
Med hensyn til det anførte om at de tilsluttede vognmænd er tvunget til at "underkaste sig kontorejerens ene-vældige magt til f. eks. at bevilge sig selv større gage..." er dette ikke rigtigt, jfr. standardvedtægten, afsnit B pkt. 4. Efter denne bestemmelse kan vognmænd, der er tilsluttet et "privatejet kontor" - i modsætning til tidligere - indbringe kontorets beslutninger om størrelsen af drifts-

bidraget for kommunalbestyrelsen/Storkøbenhavns hyrevogns-nævn, som, hvad gagen til kontorets ejer angår, skal påse, at den står i et rimeligt forhold til den arbejdsindsats, kontorets ejer rent faktisk yder.

Med de fortolkninger man her har anført for så vidt angår pkt. 6 og 7 må man fastholde den i hyrekørselsbekendtgørelsen indeholdte standardvedtægt for bestillingskontorer, således som den er formuleret i bilag 4.

P. M. V.

E.B



Kajsa Frederiksen

Kopi til: Storkøbenhavns hyrevognsnævn
Nr. direktør Werner Olsen, Dansk TAXI Forbund.

Uniformer skaber folk!

I forbindelse med diskussionen vedr. EP-tilladelse, har ministeren fået en god ide. Han vil nu flytte beklædningsreglementet fra taxiselskabernes interne reglement og over i lovgivningen. Vi formoder, at ministeren har brugt hele sin sommerferie på at udtænke dette geniale forslag.

Bestillingskontorerne har hele tiden haft et internt reglement, der foreskrev en pæn, velsoigneret og nobel påklædning. Dette er dog aldrig blevet efterlevet. Hvis man kørte for en af de store vognmænd, så kunne man stort set møde på arbejde i bare tæer og åbne sandaler samt netundertrøje—og dette er desværre ikke en joke, tag bare en spadseretur igennem de Københavnske gader en sommerdag, så vil i selv kunne se dem.

Det var John Lindbom der fremkom med forslag til at flytte EP-tilladelse fra busloven og over i taxiloven, dog uden nævneværdig effekt. Nu har ministeren så taget en af John Lindbom gamle kæpheste op og vil have os alle tvangsuniformeret. Dette giver naturligvis ikke bedre chauffører, men det får ministeren til at fremstå som en mand, der kan få en ide en gang imellem. Ministeren mener åbenbart, at en dårlig ide er bedre end ingen ide. Men til 107,-kroner/timen, så kan det ikke blive til ARMANI uniformer.

Når forslaget rammer folketingsalen, så er der formodentlig nogen der får en eller flere nye ideer. Vi kan allerede her foreslå tvungen efteruddannelse af bestillingskontorsledere. Der er mere end et bestillingskontor, der har haft ledere, der end ikke kendte loven. Vi nævner hverken Dan Taxi eller 4x35 ved navn, men

i har lov at gætte. Byens største bestillingskontor har f.eks. skiftet leder flere gange indenfor få år.



**Hvilken uniform
skal vi have på
i dag?**

Ny sund fornuft i 4x35?

4x35 holdt stormøde og her kom det frem, at den nok så berømte serviceaftale har kostet forretningen mange, mange penge.

Tilsyneladende er der ved at komme større åbenhed i Taxa, idet der i sidste nummer af Taxanyt var en hel side med serviceaftalen. Serviceaftalen har kostet ca. det samme som anlægget, altså ca. 60 millioner til hver.

På mødet gennemgik de alle de forskellige anlæg, som kunne komme på tale i stedet for det nuværende anlæg. Formanden kunne oplyse, at anlægget ikke var blevet opgraderet i de sidste 4-5 år. Bestyrelsen mente ikke, at det var værd at ofre mere på anlægget. Man har nu nedsat nogle grupper, der skal se på, hvilke krav der kan stilles til det nye anlæg, dette kunne tyde på, at der fremover bliver taget mere hensyn til den sunde fornuft, end til formandens eller direktørens ønske om at komme til Canada.

Konklusionen på mødet må være, at der var så meget kritik af det nuværende anlæg, så der er ingen udvej om et nyt og mere tidssvarende anlæg.

Formanden var inde på, at man evt. kunne sælge anlægget; og her vil vi så foreslå 4x35, at de henvender sig på Teknisk Museum, for et fair tilbud.

Formanden sagde, at der ville komme flere møder som dette, og vi håber så, at ledelsen også i fremtiden vil lytte til de mennesker, der sidder med de daglige problemer.

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.

Illustrationer: Jim Petersen.

Alle kan tegne abonnement for 125,-kr. årligt.

KAT-Bladets redaktion:

Grete Gren, Leif Jensen, Pia Jensen, Jørgen Jacobsen & Andris Kirsteins.