



Bladet

Danmarks mest læste taxiblad.

KAT-Bladet nr. 10. 2010.

I ønskes en rigtig glædelig jul!

Hoo, hoo, hoo.



*Løn og arbejdsforhold?
Ikke i Taxibranchen!*

*Liberalisering
af Taximarkedet.*

Lyver Taxa 4x35?

Læs også: www.katbladet.dk

Løn og arbejdsforhold?

Ikke i Taxibranchen!

Man har i den forgangne tid, både hist og pist, kunnet læse at, nu vil politikerne i Taxinævnet for Region Hovedstaden til at gøre noget alvorligt for taxibranchen. Man har bl.a. kunnet læse, at Nævnets formand, Ib Terp, gerne så flere med en højere uddannelse (studentereksamen) eller en erhvervsfaglig uddannelse til at gå ind i branchen, idet disse mennesker vil være mere serviceorienterede og mere motiverede.

Skal vi lige prøve at skære den ud i pap: Jo flere eksaminer, kurser og uddannelser man har taget, jo mere serviceminded og jo mere motiveret er man, for at gå ind i taxibranchen!

Eller skal vi oversætte det til dansk for menigmand: En mand der har taget flere videregående uddannelser eller erhvervsfaglige uddannelser og som kan gå hen og få sig et rigtigt job til 200,- kroner/timen + pensionsordning, han skulle være mere motiveret for at yde god service, når han må ”nedværdige” sig til at tage et job til ca. 107,- kroner/timen uden pensionsordning, end en mand uden uddannelse der ikke har ret mange andre muligheder? Helt ær-

ligt, lyder det fornuftigt?

Vi vil mene, at den mand der ingen uddannelse har, og som derfor er nødsaget til at holde fast i det han har, han vil være langt mere motiveret for at give en god service, end en mand der kan gå hen og skifte til et langt bedre lønnet job den dag i morgen.

Og hvorfor bliver Nævnet ved med at tro på, at flere kurser og mere uddannelse vil få flere ind i branchen? Standarden i branchen er faldet og faldet og det er mulighederne for en anstændig indtjening også. Vi har mistet ca. 25 % af vores ture i de foregående 10 år, men der er ikke blevet skåret tilsvarende i bevillingstallet, så timelønnen er naturligvis røget samme vej. Hvorfor bliver denne flok virkelighedsfjerne politikere i Nævnet ved med at tro, at bare de kræver flere kurser og mere uddannelse, så vil folk komme strømende til taxierhvervet for at få lov til at køre i vognmandens store flotte bil til ca. 107,- kroner/timen? Vi vil påstå, at så længe timelønnen er 107,- kroner/timen og for nedadgående, så får man ingen fornuftige mennesker til at søge ind i branchen.

Timelønnen er altafgørende. Og med de løn og arbejdsforhold vi har her i branchen, så får man aldrig tiltrukket nye fornuftige folk. Det kan godt være, at man kan tjene op til 28-30.000,- kroner om måneden, men så har man formodentlig også en arbejdsuge på

70-80 timer. Vi lægger Nævnets egne statistikker til grund for vores tal, Og Ib Terp tror vel på ”sine” egne statistikker? Og her taler talene deres eget sørgelige sprog: ca. 107,- kroner/timen og ingen pensionsordning, hvor næsten alle andre brancher har en langt højere timeløn plus en fornuftig pensionsordning.

Man må spørge sig selv, hvorvidt Ib Terp overhovedet kender taxibranchen?

Er han klar over, hvor mange chauffører der er blevet snydt for deres feriepenge? Mange af storvognmændene (ikke alle) tilmelder sig en arbejdsgiverorganisation med feriekortordning og når chaufføren (som regel en afløser) glemmer at komme efter sine feriepenge, bl.a. fordi han måske har kørt for 10-15 vognmænd det år, så stryger vognmanden ”gevinsten”. Eller chaufføren brokker sig over, at vognmanden ikke udbetaler mindstelønnen / garantibetalingen, og inden han får trukket vejret en ekstra gang, så er han fyret.

For det er sådan, at det Nævn som Ib Terp er formand for, de forlanger at vognmændene skal kunne henvise til en overenskomst, men de forlanger tilsyneladende ikke at reglerne vedr. mindebetaling / garantiløn bliver overholdt! Hvorfor så overhovedet bede folk om at henvise til en overenskomst, hvis den ikke skal overholdes? Hvis Nævnet forlanger at man kan henvise til en over-

enskomst, så må Nævnet også ulejlige sig med at kontrollere, hvorvidt reglerne overholdes. Og hvis reglerne om mindsteløn / garanti-betaling blev overholdt, så var det ikke nødvendigt for chaufførerne at stille krav om køre-/hviletidsregler, for så ville vognmanden sørge for, at de kun kørte i de timer, hvor de kunne indkøre til deres egen timeløn. Med andre ord, vognmændene ville begynde at passe deres vognmandsforretninger og lave planer for, hvordan chaufførerne skulle dele tiden imellem sig og ikke som nu, hvor de skal ud og køre 12 timers vagter uden at få betaling for 12 timer.

Hvorfor er der ikke en eneste alarmklokke der ringer hos disse virkelighedsfjerne politikere i Nævnet. Når den ene gode chauffør / vognmand efter den anden forlader branchen til fordel for noget andet, så må der være noget galt! Når der er så stor gennemstrømning af arbejdskraft som der er i vores branche, så må der være noget galt! Når Nævnets statistikker viser, at vi, som de formodentlig eneste i Danmark, har en timeløn der falder år efter år, alt imens alle andre får lønforhøjelser på minimum 3 % om året, så er der noget galt!

Og nu vil Nævnet så favorisere folk som har en studenterhue i baglommen! Hvad skulle det hjælpe. Sørg for, at branchen får nogle gode og fornuftige arbejdsforhold og så vil resten komme af sig selv!

Liberalisering af taximarkedet.

Regeringens Vækstforum har holdt møde i Aalborg og et af punkterne på dagsordenen var liberalisering af taximarkedet, eller måske lidt mere korrekt, hvordan skal taximarkedet forandres, for at være klar til de nye tider.

Regeringens Vækstforum består bl.a. af Stats-, Udenrigs-, Finans og Økonomi- og Erhvervsministrene plus førende erhvervsledere, forskere og andre, som skulle have specielle forudsætninger og erfaring med forhold, der har betydning for Danmarks vækstmuligheder og konkurrenceevne. Men hvor er erhvervets egne folk henne? Har de intet at skulle have sagt?

Eller anser politikerne os for at være så dumme, så vi ikke engang ved, hvad der er godt for vores eget erhverv?

Politikerne får den ene gode idé efter den anden, ideer som næsten altid har katastrofale følger for de mennesker som omfattes af politikernes ideer. Men politikerne er, naturligvis, ligeglade, for de sørger altid for, at det de laver, ikke har negative konsekvenser for deres hverdag.

Og nu har regeringens Vækstforum så anbefalet, helt uden-

om erhvervet, at taxibranchen skal liberaliseres.

Hvorvidt der er tale om nye ideer, eller om der bare er tale om en tilbagevenden til tilstandene fra før 1974, hvor man begyndte at regulere erhvervet, det får stå op til den enkelte at vurdere. Men vi mener ikke, at der er fremkommet noget nyt under solen, heller ikke under dette Vækstforum!

Man ønsker at ophæve de geografiske restriktioner. Det vil formodentlig sige, at vogne fra Køge eller Ringsted kan søge hyre i København ligesom det modsatte også vil være tilfældet.

Vi mener, at dette vil være med til at fjerne vognene fra yderområderne, idet vognene vil søge ind til København, hvor der er mest at lave døgnet rundt. Dette vil altså, efter vores mening, gøre det langt sværere eller måske endog umuligt at fremskaffe vogne i yderområderne. Allerede i dag er der problemer. Tidligt om morgenen, når chaufførerne forventer at der er forudbestillinger til lufthavnen, så er der rigeligt med vogne. Men senere, når det formodentlig er lokalture, så er det næsten umuligt at fremskaffe vogne i f. eks. Græsted – Gilleleje eller andre yderområder.

Man ønsker at ophæve antalsbegrænsningen. Dette er vel nærmest en tilbagevenden til tilstandene fra før 1974, hvor man begyndte at regulere erhvervet. Vi er helt sikre på, at dette vil med-

føre, at antallet af taxier, bare i det Storkøbenhavnske område, vil stige til 5-6.000. Næsten alle chauffører ønsker at blive selvstændige vognmænd. Måske er det også dette, som politikerne ønsker, for selvstændige erhvervsdrivende, er de eneste, der gider arbejde til en timeløn langt under tariffen. Der findes ingen overenskomst, hvor timelønnen er 107,- kroner/timen eller mindre. Men selvstændige taxivognmænd, de må gerne køre til de priser. Og efter en liberalisering, så vil det være en kendsgerning. Men det er det selvfølgelig allerede. Dette vil give en langt dårligere udnyttelse af vognparken. Hvis man skar ca. 25 % i vognparken, det antal ture vi har mistet i de sidste 10 år, altså ca. 600 vogne, så ville chaufførerne / vognmændene kunne opretholde en anstændig timeløn samtidigt med at der ville være vogne nok til at tilfredsstille efterspørgslen 95 % af tiden. Alternativet er, at liberalisere erhvervet helt, helt og holdent.

Man ønsker at ophæve maksimalpriserne. Dog med tydelig skiltning både uden på og inden i vognen. Umiddelbart lyder det fornuftigt, men priserne vil formodentlig eksplodere. Vi så det i vores nabolande. Det er langt billigere at køre i taxi i København end i Oslo og Stockholm. Og samtidigt er det blevet langt sværere, indimellem endog umuligt, at fremskaffe en vogn i yderområderne. Ønsker politikerne på denne måde, indirekte, at opfordre befolkningen til spritkørsel? Eller forstår politikerne bare ikke konsekvenser-

ne af deres handlinger? Det er trods alt kun et fåtal, der har været ude i det virkelige liv!

Man ønsker at lette adgangen til at oprette bestillingskontorer. Men selv i den nuværende lov, så skal der bare være 10 biler, for at oprette et bestillingskontor. Dette er bare aldrig blevet håndhævet, af rent politiske årsager. Men selvfølgelig vil alene truslen om at der kan oprettes nye bestillingskontorer, kunne få de gamle til at oppe sig og tilbyde de tilsluttede vognmænd flere og bedre ydelser.

Man ønsker at ophæve tilslutningspligten. Dette har vi argumenteret for i alle de år vi har eksisteret. Vi kan se over på vores nabolande og lære af deres fejltagelser. Priserne er gået op og servicen er blevet ringere. Hvorfor ikke prøve en gylden mellemløsning? Fasthold antalsbegrænsningen og ophæve tilslutningspligten! Spørgsmålet er, om der skal liberaliseres helt eller om man skal vælge en mellemløsning, hvor man beholder antalsbegrænsningen men afskaffer tilslutningspligten.

Ved at fastholde antalsbegrænsningen, så kan man sørge for, at der er det antal vogne på gaden, der er nødvendige for kunde-betjeningen og for at opretholde en fornuftig timeløn for chaufførerne. Ophæves antalsbegrænsningen, så vil timelønnen formodentlig

falde yderligere og servicen vil gå samme vej. Derimod vil en ophævelse af tilslutningspligten, så vognene kan køre udenfor bestillingskontorerne, medføre at bestillingskontorerne kan komme af med de vogne der ikke kan indordne sig og dermed ”holde orden i eget hus” og samtidigt vil bestillingskontorerne blive tvunget til at tilbyde vognmændene en bedre service og en mere attraktiv kørsel samt en lavere pladsleje, for at fastholde / tiltrække vognmændene.

Man ønsker at reducere eller helt at ophæve serviceforpligtelsen. Dvs. at bestillingskontorerne eller vognmændene ikke behøver at holde biler på gaden 24 timer i døgnet. Dette vil være en lille tilnærmelse af taxierne og EP-tilladelserne, idet disse heller ikke har nogen forpligtigelse døgnet rundt. Dette vil naturligvis gå ud over udkants Danmark. Vognene vil samles inde i København.

Nu vil vi ikke sige, at vi ikke selv er skyld i nogle af vores problemer, men vi vil til hver en tid påstå, at de fleste af vores problemer skyldes alt for dårlige løn og arbejdsforhold. Dette tiltrækker alt for dårlige chauffører som slet ikke er servicemindede. Hvis man ophæver tilslutningspligten, så kan man oprette bestillingskontorer, der kun vil have servicemindede chauffører kørende.

F.eks. kom vi for nyligt undervejs med, at et firma i Høje

Tåstrup havde hyret en minibus til at køre deres personale fra firmaet og ned til stationen efter julefrokosten. Dette skete, fordi firmaets ansatte var blevet skældt hæder og ære fra, når taxichaufføren havde erfaret, at de ”kun” skulle til stationen. Men alle disse ture, går nu vores næse forbi. Og vil de også finde andre muligheder end taxi, når deres medarbejdere skal andre steder hen i fremtiden?

Vi har også kendskab til et andet eksempel, hvor en luftkaptajn der boede på Christianshavn, fik skældt hæder og ære fra, hver eneste gang han tog en taxi fra lufthavnen og hjem. Han var naturligvis meget glad, da Metroen åbnede. Men her er endnu en tur, som er gået vores næse forbi. Og hvor mange af disse ture er ikke gået vores næser forbi? Det kan være hundredetusinder af kroner hver evig eneste dag, ene og alene fordi visse chauffører er rådne oppe i deres utroligt små hoveder. Men desværre skyldes det meste af dette, at der er ca. 25 % (ca. 600) for mange vogne i det Storkøbenhavnske område!

Skal vi regne med, at politikerne tager hensyn til os, erhvervets udøvere? Nej, formodentlig ikke, de forfølger deres egne ideer og er 100 % ligeglade med os, den almindelige befolkning!



KURT BIRKEMOSE PETERSEN
VIGERSLEV ALLE 276
2500 VALBY

Vanløse, den 9. november 2010

Vedr.: Klage over Datatilsynet

I afgørelse af 21. oktober 2010 er vi af Datatilsynet blevet opfordret til at svare på Deres brev af 3. september 2008. Afgørelsen foreligger efter at Ombudsmanden er fremkommet med en udtalelse i en af Dem anlagt klagesag vedr. Datatilsynets tidligere afgørelse i sagen.

Taxa 4x35 har pr. 1. marts 2008 indført procedure, der medfører, at Taxa 4x35 på Intet tidspunkt har registreret logfiler, som er mere end 2 måneder gamle. Denne procedure er i kraft pr. d.d. og Taxa 4x35 har ingen intentioner om at nedlægge denne.

Deres tilslutning til bestillingskontoret ophørte den 30. juni 2007. Der er af åbenlyse grunde således ikke videregivet oplysninger vedrørende Dem siden denne dato.

Med venlig hilsen
TAXA 4x35 / BVH Taxa

Karin Monrad Fischer
Jura & Aftaler

Cc: Datatilsynet, Borgergade 28, 5., 1300 København K

Rosenlund Alle 8, 2720 Vanløse * Telefon: 35359001 * Fax: 35309171 * Mail: taxa@taxa4x35.dk

www.taxa4x35.dk

Lyver Taxa 4x35?

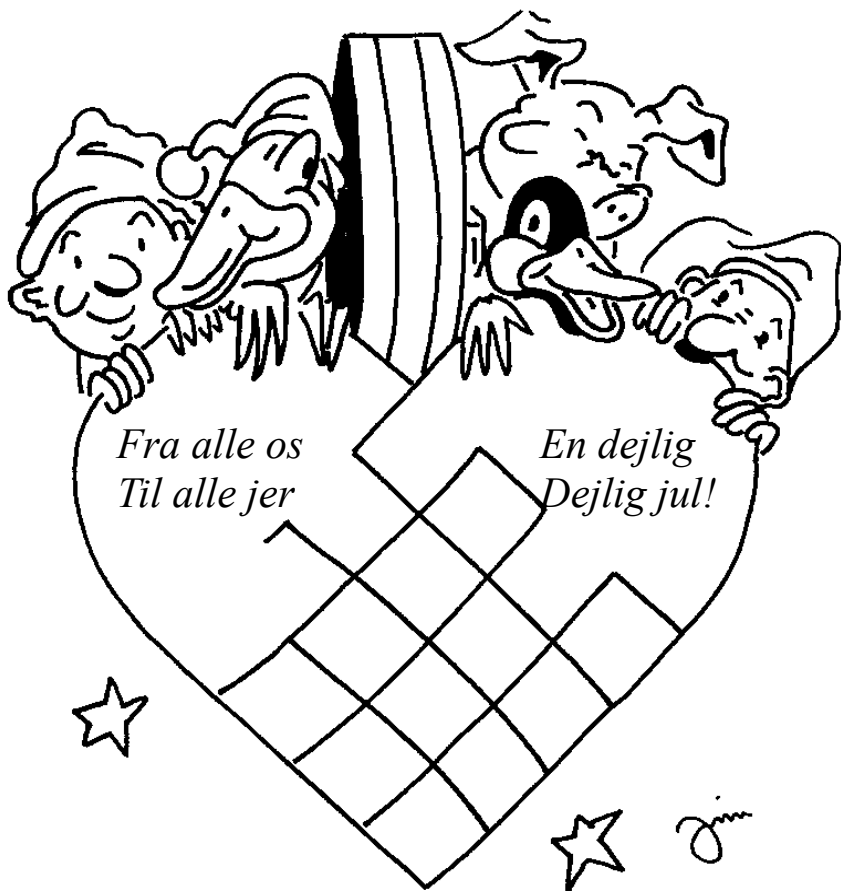
På en forespørgsel fra Datatilsynet, svarer Karin Fischer, dataansvarlig i Taxa 4x35, en tidligere vognmand, at Taxa ikke opbevarer oplysninger om de tilsluttede vogne længere end 2 måneder.

Hvordan det så kan lade sig gøre, at vognmændene kan få Taxa til, elektronisk, at overføre data til Nævnet til brug for endetalsundersøgelserne, det står lidt uklart for normale mennesker. Vognmændene kan også gå ind på nettet, samme sted som der hvor de henter oplysninger om ugens indkørsler, og se data flere år tilbage. Faktisk kan man se oplysninger helt tilbage til den dag man startede i Taxa eller den dag Taxa gik på nettet.

Det er sådan i dag, at bestillingskontorerne kan søge om dispensation til at få lov til at registrere de fleste oplysninger, bl.a. også elektroniske køre bøger. Men der er ikke nogen bestillingskontorer der har søgt. Formodentlig fordi de alligevel registrerer alt i forvejen. De har ikke fået lov, men de gør det.

Taxas svar siger intet om, hvor meget de registrerer og hvor længe de gemmer evt. registreringer. Så man må formode, at sagen ryger tilbage til ombudsmanden. Men en ting synes at stå fast, Taxa 4x35 omgås sandheden lidt lemfældigt.

ALLE HER PÅ REDAKTIONEN



**ØNSKER ALLE VORES TROFASTE
LÆSERE EN RIGTIG GLÆDELIG
JUL OG ET GODT NYTÅR!**

Efter at vi nu i 30 år har været branchens bedste, mest læste og mest markante blad, både på tryk og sidenhen også på nettet, så har vi nu besluttet, kun at udkomme på nettet. Det er vores faste overbevisning, at de fleste af vores læsere har adgang til nettet og derfor stadigvæk vil have glæde af at læse bladet. Vi takker alle vores trofaste abonnenter og ønsker dem en dejlig hvid jul og et godt og indbringende nytår. Vi vil stadigvæk komme 10 gange årligt, blot på nettet. Og det er helt gratis.

For jer der er interesserede, send os en mail, hvorefter vi kvit og frit tilsender jer en mail med bladet, når det kommer på nettet.

Vores mail adresse er: k-a-t@katbladet.dk

Så vi ses på: www.katbladet.dk



Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange
årligt på nettet.

Redaktion

Ansvh. Red. Andris Kirsteins.

Interesserede kan sende os en
mail, hvorefter vi sørger for at
sende jer en mail med bladet,
når bladet er kommet.

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.