



Bladet

Danmarks mest læste taxiblad.

KAT-Bladet nr. 9. 2010.

Tåbernes, tåbe!

Er du lille,

så skal du flås!

Er du stor,

Så kan du gå!

DIREKTØR TOMBOLA!

EP-tilladelser, igen.

Læs også: www.katbladet.dk

Tåbernes tåbe!

Nævnet forstår ingenting og er helt og fuldstændigt ligeglade med erhvervets udøvere – og de forstår slet ikke, at taxiprisindekset ikke er det papir værd, det er skrevet på. De er, formodentlig, for dumme eller dovne til at læse og forstå deres egne statistikker.

Vi har ”snuset” lidt til det sidste referat fra mødet i kontaktudvalget den 22. september 2010, og det var mildt sagt uhyggelig læsning. Det er, for at sige det pænt, ikke vort lands største og kvikkeste hjerner, der sidder i dette udvalg. Vi fremhævede allerede ved Ib Terps tiltræden som formand for Nævnet, at her var en mand, som havde tilbragt stort set hele sit voksne liv i den offentlige sektor uden erfaring fra det private erhvervsliv. Altså en mand, der aldrig nogen sinde havde reproduceret sin egen løn; han var hele livet blevet betalt af skatteyderne for at snakke og snakke uden mål og med.

Og det gør han stadigvæk!

I referatet fra mødet kan man læse, at Ib Terp oplyste, at når han kører i taxi, så er det altid det samme han hører fra chaufføren, nemlig at de ønsker udde-
ling af flere tilladelser. Og så henviser han til tallene fra centralerne for perioden juni til september 2010, der viser en fremgang. Kan man lave en troværdig statistik på 3 måneder? Når vi nu ved, at antallet af ture er gået ned i 10 år i træk, muligvis mere.

Hvor dum har man lov til at være?

Er det aldrig faldet Ib Terp ind, at mange chauffører tror, at når de bli-

ver vognmænd, så kan de putte hele indkørslen direkte ned i inderlommen! Men sådan er virkelighedens verden ikke! De skal betale skat, pladsleje, forsikring m.m. En enligt kørende vognmand tjener vel det samme som en chauffør – han har måske lidt større frihed, hvis han kan administrere den, men hans løn er i bund og grund den samme som chaufførens. Der er også mange chauffører der tror, at når bare de bliver vognmænd, så kan de lave ”sorte” penge. Men dette er ikke realistisk mere, vi er det mest gennemkontrollerede erhverv i Kongeriget. Mange chauffører har helt urealistiske forventninger. Og man kan vel ikke uddele tilladelser, ene og alene fordi der er nogle chauffører der gerne vil have dem, ikke når vi taler om et 100 % offentligt kontrolleret erhverv.

Er denne mand for dum eller doven til at læse og forstå Nævnets egne statistikker?

Den gennemsnitlige timeløn for chauffører var i 2009 ca. 107,- kroner / timen; og dette inkluderer dag, aften, nat, hverdag, weekend og helligdagsarbejde, og så er der absolut ingen pensionsordning inkluderet, hvis chaufførerne vil have en pensionsordning, så dykker deres timeløn yderligere, for de kommer selv til at betale pensionsordningen. Men den slags forstår en offentligt ansat bureaukrat ikke. Ingen, absolut ingen andre vil finde sig i disse uhyrlige arbejdsforhold. Og alligevel fremturer denne offentligt ansatte bureaukrat med postulater om, at der skal flere bevillinger på gaden. Manden burde i bedste fald spærres inde et eller andet sted, hvor der ikke er håndtag på indersiden af døren.

Ingen kan leve en anstændig tilværelse af dette erhverv, medmindre man er villig til at køre 60 – 70 – 80 timer ugentlig. Nævnet burde tvangsfodres med deres egne statistikker 3 gange dagligt, men de forstår dem formodentlig ikke. Folk på offentlig overførselsindkomst forstår ikke ret meget!

Ib Terp fremturer med, at de sidste tal fra centralerne viser en fremgang fra juni til september 2010. Hvorfor fortæller han ikke, at Nævnets egne statistikker viser, at der har været et fald på ca. 25 % i antallet af ture i de sidste 10 år? Er det politisk ukorrekt at sige det? Når vi lever i et offentligt reguleret erhverv, så burde politikerne også sørge for, at erhvervets udøvere kan leve af erhvervet!

Men Ib Terp og co. er 100 % ligeglade, de møder formodentlig kun til Nævnsmøderne for at få noget smørrebrød etc., uden det, så ville fremmødet nok være væsentligt mindre end det er, og det er meget ringe i forvejen. Vi tror, at der er flere nævnsmedlemmer, der formodentlig ikke engang ved, hvor Nævnet har til huse i dag. For med den mødeprocent som visse medlemmer lægger for dagen, så burde de smides i spjældet for foragt for folkestyret og det offentlige ombud de har påtaget sig!

Når man taler om taxiprisindekset, så er det mere eller mindre ligegyldigt om det kun dækker taxierhvervet eller hele transporterhvervet. Man kan ikke tale om taxiprisindekset, uden samtidigt at tale om, hvor mange ture der er forsvundet fra erhvervet. Ligegyldigt hvordan man udregner taxiprisindekset, så vil det ikke have megen relevans, hvis tur antallet samtidigt falder med 25 %!

For når tur antallet falder med 25 %, så vil chaufførernes løn falde tilsvarende. Og det er netop hvad der er sket de sidste 10 år. Pristallet tager højde for benzin m.m. Men det tager ikke højde for et faldende antal ture og dermed et faldende provenu. Chaufførernes løn er faldet drastisk i de sidste mange, mange år, sammenlignet med andre samfundsgruppers løn. Taxichaufførernes gennemsnitsløn burde ligge tættere på 200,- kroner / timen, når man tager i betragtning, at dette dækker både dag, aften, nat, weekend samt helligdage.

Men Ib Terp og hans lige, er 100 % ligeglade. De er en skamplet på

folkestyret.

Dette er et godt eksempel på, hvorfor Ib Terp skulle gå på pension hurtigst muligt, for det han har, eller burde have, inde imellem øregangene, er åbenbart gået på pension for mange år siden!

Nedlæg dog dette uduelige Nævn hurtigst muligt, de har aldrig gjort erhvervet noget godt!

Er du lille,

så skal du flås!

Er du stor,

så kan du gå!

Man kunne i DTR's blad Taxi, okt. 2010, læse, at en ganske almindelig taxichauffør i april 2008 var blevet stoppet af politiet på landevejen imellem Viborg og Holstebro.

Politiet havde den frækhed, at stoppe ham, selvom han havde kunder i vognen. De ville se alle bilens papirer samt hans kørekort og førerkort. Desværre havde chaufføren kun et midlertidigt førerkort, der var udløbet.

Chaufføren indrømmer selv, at det var dumt af ham, at han glemte at få

det rigtige førerkort, men han havde jo aldrig været til fare for nogen, idet han havde erhvervskørekortet; og her garanterede hans læge, at han var sund og rask. Vi kan i øvrigt anbefale at læse historien i DTR's blad på side 12-13.

Politiet, anklagemyndigheden samt domstolen, takserede et manglende førerkort, ikke erhvervskørekort, til en bøde på 21.000,-kroner.

21.000,-kroner!

Hvis de tjener det samme i provinsen, som vi gør i Region Hovedstaden, så kan man dividere 107,- kr./timen (minus skat) op i beløbet, det vil sige, at den stakkels chauffør skal køre helt gratis og helt uden løn etc. i ca. 420 timer eller sådan ca. 12 uger.

Vi vil ikke postulere, at det er rigtigt at køre uden førerkort, men førerkortet er trods alt kun indført, for at en samling fuldstændigt ligegyldige skrankepaver kan få et offentligt job, hvor de kan sidde og udstede førerkortene, så de dumme chauffører kan betale deres løn, som i øvrigt er væsentligt over 107,- kr./timen. Det er erhvervskørekortet, som fortæller, hvorvidt man er egnet som chauffør eller ej; førerkortet fortæller udelukkende, hvorvidt man er godkendt til at køre i det pågældende område eller ej. Førerkortet har absolut ingen færdselssikkerhedsmæssig betydning, det er kun erhvervskørekortet der har betydning for færdselssikkerheden – og erhvervskørekortet var i orden.

Så 21.000,- kroner i bøde for manglende førerkort?

Det er det rene vanvid!

Vi ved ikke hvorfor, men vi kommer lige til at tænke på kødskandalen.

Her ompakker en del store grossistvirksomheder Hollandsk kød til Dansk kød og andre fifler lidt med datomærkningen, så gammelt kød bliver nyt. Atter andre ”høvler” lidt af kødet, når det er blevet ”grønt af mug” og genindpakker det med en ny dato ligesom nogle virksomheder ”genanvender” kødet lidt rigeligt mange gange.

Summa summarum er, at der indtil videre er to mennesker der er døde og disse ”forbrydervirksomheder” har bragt hundredetusinder, måske millioner af menneskeliv og/eller deres helbred i farezonen. Dette bliver straffet med en bøde, der ikke engang kan ses på de pågældende virksomheders regnskaber.

Menneskeliv og menneskers helbred betyder intet i vores retssystem, men en lille chauffør, der laver en lille bitte fejl uden reel betydning, han skal straffes så hårdt, at hans liv bliver ødelagt.

Hvor mange i fødevarerkontrollen er blevet fængslet og anklaget for ikke at have udført deres job korrekt, så 2 mennesker døde og måske millioner var i farezonen? Hvor mange i kødbranchen er blevet fængslet og anklaget for medvirken til mord, fordi de helt bevidst omgik reglerne og derved, indirekte, var skyld i 2 menneskers død.

Svaret er ingen.

Ingen offentligt ansatte bliver nogensinde draget til ansvar for deres handlinger. Offentligt ansatte kan lave lige så mange dumheder de vil og bringe lige så mange menneskeliv i fare som de lyster, der sker aldrig noget.

Ingen i kødbranchen er blevet draget til ansvar. En bøde kan vel ikke erstatte 2 menneskeliv? Kødbranchen fortsætter med at bringe vores liv og hel-

bred i fare; og de får lov til det, for de tjener valuta hjem til Danmark, og så betyder 2 menneskeliv intet!

Men er du en lille chauffør, der bare ikke har kunnet finde ud af, at få dine papirer i orden, også selvom du aldrig nogensinde har været til fare for nogen, ja, så skal du kanøfles.

Bureaukratiske fejl straffes i dag langt hårdere end mord, forsætligt eller uforsætligt. De store spillere i kødbranchen går (næsten) fri, mens den lille spiller i taxibranchen, hans liv skal ødelægges, for ham er der ingen stemmer i til næste valg.

Hurra for retsstaten! Den er død for mange, mange år siden!

3.4. Lov om taxikørsel og bekendtgørelse om taxikørsel mv. (hyrekørselslovgivning)

I dette afsnit fastsættes retningslinjer for anklagemyndighedens bødepåstand i visse sager om overtrædelse af hyrekørselslovgivningen.

I Rigsadvokatens vejledning om bødetakster i politisager fra 1991 (bødekatologet) var der fastsat retningslinjer for anklagemyndighedens bødepåstand ved visse overtrædelser af hyrekørselslovgivningen. Disse bødetakster varierede fra 200 – 2.000 kr. Der har desuden i nogle politikredse været fastsat lokale retningslinjer for bødestraffen på andre dele af området. På den baggrund er der fundet behov for fastsættelse af landsdækkende retningslinjer for anklagemyndighedens bødepåstand ved nednævnte overtrædelser af hyrekørselslovgivningen.

De vejledende bødepåstande nedenfor udgør i forhold til bødepåstandene, der var omfattet af bødekatologet, en forhøjelse med knap 47 procent, jf. afsnit 2.1., idet de mindste bøder på hidtil 200 kr. og 300 kr. dog nu er fastsat til 500 kr. Retningslinjerne nedenfor, som ikke tidligere var omfattet af bødekatologet, bygger på de nævnte lokale bødetakster, der har været anvendt i bødeforelæg, udeblivelsesdomme mv., idet der dog er sket en forhøjelse, der efter Rigsadvokatens opfattelse bringer bødeniveauet i overensstemmelse med løn- og prisudviklingen samt overtrædelsens karakter.

Anklagemyndigheden skal således som udgangspunkt anvende nedenstående bødepåstande for følgende overtrædelser:

1. Lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999 af lov om taxikørsel mv. med senere ændringer:

1. Lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999 af lov om taxikørsel mv. med senere ændringer:

§ 16, stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 1.

udførelse af hyrekørsel uden tilladelse chauffør **1.500 kr.**

2. Bekendtgørelse nr. 220 af 31. marts 2000 om taxikørsel mv. med senere ændringer:

§ 37, jf. § 33, stk. 1.

ikke medbragt førerkort chauffør **500 kr.**

3. Bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier mv. med senere ændringer:

§ 18, jf. § 6, stk. 8.

brudt plombering chauffør **1.500 kr.**

RM 5/2009
Afsnit 3.4. Side 2

§ 18, jf. § 10, stk. 1 og stk. 4.

manglende/forkert anbragt
taglygte eller tilladelsesnummerplade chauffør **500 kr.**

§ 18, jf. § 13.

forkert ført eller
ej ajourført trafikbog mv. chauffør

1 til 10 forhold	1.000 kr.
11 til 20 forhold	2.000 kr.
over 20 forhold	3.500 kr.

§ 18, jf. § 16.

befordring af flere end godkendt til chauffør **1.500 kr.**

4. Vognmanden kan ved en række af de ovennævnte overtrædelser være medansvarlig for overtrædelser. Kan der føres bevis for, at vognmanden har handlet forsærligt eller uagtsomt, kan der tillige rejses tiltale mod vognmanden. Bødestraften bør i disse tilfælde fastsættes enten på samme niveau som for chaufføren, jf. ovenfor, eller højere, eventuelt indtil det dobbelte, hvis der er grundlag herfor.



**Kan du så forstå det?
21.000 til statskassen.**

DIREKTØR TOMBOLA!

Efter flere forgæves forsøg, prøver Taxa 4x35 nok en gang at få deres store DIREKTØR TOMBOLA til at give dem dette århundredes svar på Moses.

Efter at Taxa 4x35 flere gange har brugt deres store DIREKTØR TOMBOLA til at finde mere eller mindre uduelige direktører, så mener de nu, at have fundet den rette formel, så nu drejer de tombolaen den modsatte vej, og får derved den helt rigtige direktør. Dette har aldrig virket før, men netop derfor kommer det til at virke denne gang.

Taxa 4x35 har fået ny direktør pr. 1. december 2010. Dette er selvfølgelig meget glædeligt, idet Taxa reelt har været uden direktør i et stykke tid. Dog kan man være lidt betænkelig ved den metode, som man har brugt til at udvælge direktøren.

Efter at man havde ”fyret” Steen Dahl Andersen som direktør, så lod man regnskabschefen Kim Marsengo være midlertidig fungerende direktør.

Kim Marsengo var en mand som man kendte og kunne stole på. Mens han var ansvarlig for økonomien, så var Taxas regnskaber gået fra minus til plus.

Der var her tale om en mand, som man kunne stole på. Han passede måske ikke ind i den profil, som et eller andet analysefirma opstillede, men han havde vist resultater. Taxas bestyrelse var dog ikke tilfredse med at se resultater, de ønskede, at han passede ind i det skema, som deres head hunter bureau havde brugt alle de andre gange, hvor de havde fundet direktører til Taxa, som var mere eller mindre uduelige.

Man indsatte altså Kim Marsengo som midlertidig direktør og lod ham tage ”prøven”, selvom man udmærket godt vidste, hvad manden stod for. Er dette fair? Hvis man ikke ønskede manden som direktør, burde man så ikke bare have fortalt ham det? Nu foreholdt man ham, at han evt. havde en chance, for at få jobbet. Men reelt havde man besluttet sig for, at det skulle være TOMBOLAET der afgjorde valget af den næste direktør!

Og hvem har man nu fået i stedet?

Man har fået en vis Hr. Niels Kaae, som tidligere har været ansat i et IT-firma, med adresse på Højbro Plads 21, 1. sal. På anden sal residerer Erik Skov Pedersen, Sofa Erik, bedre kendt som Henriette Kjærs mand, en person som Taxas nye direktør i dobbelt forstand har set op til.

Man kunne nu spørge sig selv om, hvor stort et underskud skal en ansøger til direktørjobbet i Taxa have præsteret, for Taxa finder ham kvalificeret? Niels Kaae har trods alt præsteret et eller andet skidt for sit tidligere IT-firma i Bangladesh. Måske er det derfor, at han er/var arbejdsløs.

Burde vognmændene i Taxa 4x35 ikke spørge sig selv, hvorfor de altid skal ansætte en ”taber”, en person, som har mistet sit job, på grund af at vedkommende ikke kunne styre det han var ansat til at styre? Hvor mange penge, er vogn-

mændene i 4x35 villige til at ”poste” i selskabet, ene og alene for at dække over administrations rådets tåbeligheder? Ville det ikke være langt mere intelligent, at fyre administrationsrådet, som aldrig har gjort noget godt for Taxa, ud over at hæve deres egen lønningscheck. Det var trods alt også disse to udefra kommende herrer, der ansatte de andre tidligere helt umulige og inkompetente direktører.

Kim Marsengo har bevist sit værd, ved at få regnskaberne i Taxa 4x35 til at gå fra dårligt til godt. Niels Kaae har bevist sit værd, ved at blive fyret fra sit IT-job, formodentlig fordi han sørgede for et underskud i firmaet på grund af dets eventyr i Bangladesh.

Vil vognmændene i Taxa 4x35 endnu engang dække et underskud, der er opstået fordi, man ansætter direktøren efter hvorvidt hans nummer kommer ud i den store DIREKTØR TOMBOLA. Ville det ikke være mere ansvarligt, at ansætte folk på grund af deres positive præstationer.

Men selvfølgelig, hvis man fortsætter på denne måde, så er John Lindboms / Dan Taxis overtagelse af Taxa 4x35 indenfor rækkevidde!

EP-tilladelser, igen.

Vi har tidligere skrevet om EP-tilladelserne, som skulle flyttes fra bus loven og over i taxi loven, ligesom man ville indføre uniformer i selve loven. Dette kan vi alt sammen takke John Lindbom for, som har været foregangsmand i dette cirkus.

Først skulle alle skynde sig med at komme med kommentarer, så man kunne blive færdige og så loven kunne træde i kraft den 1. januar 2011.

Men nu er vedtagelsen af loven udskudt på ubestemt tid.

Vi gætter på, at man vil vente indtil alle der vil have det, har fået en EP-tilladelse. For efter lovændringen er det jo kommunerne der kommer til at bestemme hvor mange EP-tilladelser der skal uddeles. Men det er stadigvæk Færdselsstyrelsen der skal godkende og tilbagekalde tilladelserne.

Det kan selvfølgelig også godt være, at der er en eller anden inde i ministeriet der har fået en god ide, og som synes at der skal mere drastiske skridt til. Vi fik trods alt lovning på, i år 2000, at man ville revidere hele taxi loven.

Det kan være, at de endelig har indset, at tilslutningspligten skal afskaffes. Om ikke andet, så for at bevare landvognmændene. For landtaxierne kan ikke overleve, med mindre tilslutningspligten ophæves. Det kan også være, at man har fundet ud af, at hvis man ikke fjerner tilslutningspligten, så bliver alle snart dirigeret fra Jernbane Alle. John Lindbom prøver trods alt på at ”stjæle” hvad han kan. Uden tanke på medlemmernes interesser.



KAT-Bladets redaktion har besluttet, at vi grundet prisstigninger på bl.a. porto, kun vil udkomme på nettet, fra 1. januar 2011. Vi mener, at langt størsteparten af vores læsere, kan læse bladet på nettet eller evt. kender en, der kan være dem behjælpelig med at få adgang til bladet.

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.