



Bladet

Danmarks mest læste taxiblad.

KAT-Bladet nr. 3. 2011.

Ministeriel

korrekt

unifor-

mering



Vogn-
mænd og
mangel på
moral.

Generalfor-
samlinger
hos Taxa?

5 ulovlige
ministerier?

Vil Transportministeren også bestemme
farven på chaufførernes underbukser?

Vognmænd og mangel på moral.

Der er vognmænd og så er der vognmænd.

Forskellen er ganske enkelt horribel.

Der er den lille vognmand, der prøver på at være en god og ordentlig arbejdsgiver for sin(e) ansatte, det lykkes ikke altid, men han tænker på hans ve og vel og prøver på at opføre sig anstændigt.

Og så er der manden med 20+ bevillinger, der koldt og kynisk undlader at betale chaufføren hans overenskomstmæssige mindsteløn, ligesom han på alle andre områder prøver på at lade chaufføren bære alle de omkostninger, der rettelig tilfalder vognmanden.

De fleste vognmænd med mange bevillinger, deler ikke gerne overskuddet med deres chauffører i de gode tider. Men når det er dårlige tider, og også når det er gode tider, så deler de pågældende vognmænd gerne deres udgifter med chaufføren; også selvom udgifterne er chaufføren uvedkommende.

Vi har for nyligt set en opmandskendelse, hvor en

vognmand med mange bevillinger og med sæde i Taxa 4x35's bestyrelse, havde tilbageholdt både en bøde som vognmanden havde fået samt en værkstedsregning i chaufførens løn.

Vognmanden har end ikke haft æresfølelse nok til at træde ud af Taxa 4x35's bestyrelse eller til at give en officiel offentlig undskyldning til chaufføren. Han sørgede i stedet for, for at benytte "retstekniske" specialiteter til at berøve chaufføren hans kompensation. Disse små specialiteter bestod i, at chaufføren ikke havde givet vognmanden den overenskomstmæssige opsigelse; dvs. at chaufføren ikke havde sendt et anbefalet brev til vognmanden med sin opsigelse. På denne baggrund, kunne vognmanden, der havde opført sig som et eksemplarisk "dumt svin", modregne manglende opsigelsesvarsel i de helt groteske og helt urimelige fradrag i chaufførens løn, som han allerede havde foretaget.

Chaufførens "brøler" bestod i, at han ikke havde sendt sin opsigelse som et anbefalet brev, hvilket de fleste chauffører nok ikke tænker over. Vognmandens "svinestreg" bestod i, at han prøvede på at få chaufføren til at betale for en værkstedsregning der var chaufføren uvedkommende ligesom vognmanden ikke ville udbetale chaufføren hans overenskomstmæssige garantibetaling. Alle disse dele er velkendte elementer i taxibranchen, hvor næsten ingen chauffører er organiserede og hvor mindst halvdelen af

”storbogmandene” burde sidde i spjældet, hvis der var retfærdighed til.

I ”gamle” dage, var der noget der hed en garanteret dagløn; den er der ikke mere.

I dag skulle der så være en garanteret mindstebetaling udregnet pr/time over en 14 dages periode. Men denne mindstebetaling er der så ingen der overholder. Langt de fleste ”storbogmænd” har deres chauffører ude at køre på 12 timers vagter, men de udregner deres gennemsnitlige timeløn efter 8 timers vagter eller efter 37 timer/ugentlig.

Man behøves ikke at tilhøre ”mafiaen” for at kunne begå lovovertrædelser og undgå straf. Man kan også være ”storbogmand” i det storkøbenhavnske taxierhverv og dermed undgå alle følger af ens nederdrægtigheder.

Vi har tidligere nævnt, at den gennemsnitlige timeløn for dag-, aften- nat- samt weekendarbejde var på ”hele” 107,-kr/timen. Dette må naturligvis få alle kontanthjælpsmodtagere til at blive ”grønne” af misundelse. Vi glæder os allerede til statistikken for år 2010. Vi vil ikke undre os, om den er endnu værre.

Og hvad er politikernes svar på erhvervets problemer?

Flere kurser. Og endnu flere kurser. Og så skal personer med studentereksamen have fortrinsret frem for andre, når der skal deles bevillinger ud.

Intet af dette har indtil videre givet erhvervet flere kunder, men så må vi jo bare sørge for, at der kommer endnu flere kurser. For når flere kurser ikke virker, så må endnu flere kurser være svaret på vores bønner.

Kun åndsforladte politikere, kan finde på disse løsninger. Man har fjernet al den lukrative kørsel fra vores branche og alligevel forventer man, at vi skal servicere befolkningen 24 timer om dagen 365 dage om året.

Vi har igennem de sidste 10 år mistet 25 % af vores kørsel, men alligevel har det totalt uduelige og inkompetente Nævn bibeholdt det samme antal bevillinger som for 10 år siden. Man mærker helt klart, at ingen af Nævnets medlemmer, er opfostret i det private erhvervsliv. De fleste af dem, ville formodentlig ikke kunne opretholde til livets mest basale nødvendigheder, uden at skatteyderne betalte deres ”tvangsbidrag”!

I disse tider, hvor Nævnet kræver at vognmændene overholder diverse overenskomster, så bør Nævnet også sørge for, at vognmændene kontrolleres, således at der er sikkerhed for, at vogn-

mændene overholder de overenskomster, som de siger at de overholder.

Det synes som værende 100 % idioti, at man forlanger at vognmændene / chaufførerne overholder alle overenskomsterne, men samtidigt gør man intet ved de vognmænd, der helt systematisk overtræder (næsten) alle regler.

Så længe man fører denne politik, så vil erhvervet være for nedadgående.

Der er ingen normalt begavede mennesker i dag, som vil gøre taxierhvervet til deres levevej, med mindre de er helt syge for at komme til at arbejde 12 timer om dagen 365 dage om året. For man kan da sagtens tjene 30.000,- om måneden, hvis man arbejder 70-80 timer om ugen. Når ”de gamle” i erhvervet går på pension, så vil erhvervet kun tiltrække folk af samme ringhed som politikerne.

Men vi har nu også politikerne mistænkt for, at ville nedlægge erhvervet.

5 ”ulovlige” ministerier?

Taxa 4x35 har lige ”vundet” 5 ministerier tilbage. 5 ministerier, som Taxa tidligere har kørt for. Nu har man ”vundet” det tilbage, ved at give rabat og afgive ”ulovlige” løfter til ministerierne. Det ”ulovlige” er efter vores mening, at Taxa lover ministerierne en klasse C vogn, selvom alle andre vogne også er godkendt til erhvervmæssig personbefordring og loven altid har talt om, at turene skal fordeles ligeligt imellem alle de tvangstilsluttede vogne.

Hvordan kan politikerne forlange, at et bestillingskontor, der i øvrigt er (næsten) fuldt lovligt og hvor samtlige tvangstilsluttede vogne er godkendt, skal forfordele ministeriernes ture til ”sorte” vogne eller til Mercedes biler, når alle skal betale det samme i pladsleje? Kan ministeriet også forlange en ”hvid” chauffør? Og er der andre forlangender, som ministerierne kan stille, som ”almindelige” mennesker ikke må? Hvorfor denne forskel på de forskellige krav til bilerne / chaufførerne?

Og hvor langt på literen kører en ministerbil med en 8 cylindret motor? Kan ministerbilerne klassificeres som klasse C? Og hvis ministrene ikke selv kører rundt i klasse C biler, hvordan kan de så tillade sig, at stille kravet til taxierne?


Hvad skal vognmændene gøre? Skal de have skriftlig tilladelse fra ministeriet, hvor der står, hvilken bil de MÅ købe, for at få lov til at køre med kunderne.

Og hvis man deler de 3,3 millioner kroner med antallet af måneder og biler, så bliver det til ”hele” 170,- kr/bil/mdr.

Hvor meget rabat har Taxa 4x35 givet, for at få al denne kørsel? Og hvorfor lægger man sig på maven, når de 5 ministerier ikke kører for mere?

Og hvor er Transportministeriet blevet af? Har de folk ansat, der ikke indgår sådanne ”ulovlige” kontrakter? Eller mener de bare, at det Taxa 4x35 tilbyder er for lidt, hvorfor de foretrækker John Lindboms Taxi Cirkus?

ADGANGS- OG STEMMEKORT



1824

**SAMMENSLUTNINGEN KØBENHAVNS TAXAs
EKSTRA ORDINÆRE GENERALFORSAMLING**

Mandag den 11. april 2011, kl. 17:30, Kulturstationen Vanløse
Frøde Jakobsens Plads 4, 1.sal 2720 Vanløse

Der er kun adgang for medlemmer af Sammenslutningen.

ANTAL STEMME: 1

Fuldmagt på bagsiden. VEND



Bestyrelsen indkalder hermed til

Ekstraordinær generalforsamling
Mandag den 11 april 2011 kl. 19.00

for at debattere og stemme om følgende emne:

Generalforsamlingen giver bestyrelsen beføjelse til at arbejde for en udvidelse af bestillingskontoret taxa 4x35s forretningsområde hvor alle tilsluttede vogne har samme rettigheder og pligter.

Begrundelse:

Konkurrencen i vores erhverv skærpes og vi må ruste os til fremtiden. Vi ser en af vores konkurrenter udbrede sit forretningsområde mere og mere og vil vi ikke løbes over ende, må vi tage kampen op. Endvidere vil en udvidelse forbedre vores muligheder for at deltage i landsdækkende udbud til gavn for os og fremtidige samarbejdspartnere. Truslen fra EP kørslen gør også, at vi må tage kampen op og her mener bestyrelsen, at det bedst gøres hvis vi har flere partnere.

Det er bestyrelsens opfattelse, at eventuelle sammenlægninger, samarbejde, fusioner og/eller etablering af nye afdelinger af vort bestillingskontor, har gode vilkår netop nu. Derfor denne hasteindkaldelse.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen

Generalforsamlingen afholdes: Kultur stationen i Vanløse på Frode Jacobsens plads 4 sal "Heerup Salen" (ved metroen vanløse station). Parkering i P-kælder med indkørsel Lindehøjen hvorfra der er elevator til 4 sal.

Der serveres kaffe, the og vand samt wienerbrød.

Generalforsamlinger hos Taxa?

Taxa 4x35 har nu indkaldt til flere generalforsamlinger, som det ses af de foregående kopier. Hvordan de vil nå to generalforsamlinger der ligger så tæt? Eller er dette mere udtryk for, at Taxas bestyrelse ikke rigtigt har haft styr på ret meget, da de tilsyneladende ”jappede” generalforsamlingen igennem.

Og det er ikke kun indkaldelsestidspunkterne der flagrer i vinden, der er meget andet i indkaldelsen, der ikke er helt let forståeligt.

Som det ses på forrige side, så står der i indkaldelsen, at alle vogne skal have samme rettigheder og pligter. Men hvordan kan man behandle alle ens, når alle ikke får lov til at køre for ministerierne? Har man hermed allerede brudt sine egne regler og lovgivningen?

Eller er der en skjult dagsorden? Prøver denne ”åbne” bestyrelse, at skjule, hvad den rigtige dagsorden er?

Kunne man ikke have givet sig lidt ekstra tid og udarbejdet en indkaldelse, hvoraf det klart og tydeligt fremgår, hvad det drejer sig om.

Vil Transportministeren også bestemme farven på chaufførernes underbukser?

Transportministeren vil nu fremsætte lovforslag, der oprindeligt skulle være trådt i kraft den 1. januar 2011. I dette lovforslag, foreslås det, at Folketinget skal bestemme, hvordan chaufførerne skal gå klædt.

Helt ærligt, har ministeren og Folketinget ikke andet at lave, end at gå op i, hvilken farve underbukser chaufførerne har på. Hvis det står så sløvt til, så bør vi måske overveje at nedlægge Folketinget og lade det ligeså uduelige EU-Parlament bestemme alt; det gør de jo alligevel. De vil jo også gerne bestemme, om vi må spise lige eller krumme agurker. Og nu er vi så nået til folks påklædning.

Det ministeren har fremsat, det er helt ligegyldigt. For EP-tilladelsernes vedkommende, så er det alt for sent. Og at flytte EP-tilladelse fra bus- til taxiloven, det løser jo ingenting. EP-tilladelse er uddelt og kommunerne bestemmer hvor mange EP-tilladelse der skal være. Og kommunerne er dem, der får mest ud af at bevare EP-tilladelse, for de vil spare og spare.

Det hele er en stor narresut!



Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange
årligt.

Redaktion
Ansvh. Red. Andris Kirsteins.

Interesserede kan sende os en
mail, hvorefter vi sørger for at
sende jer en mail med bladet
kvit og frit, når bladet er ud-
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.