



# Bladet

Danmarks mest læste taxiblad.

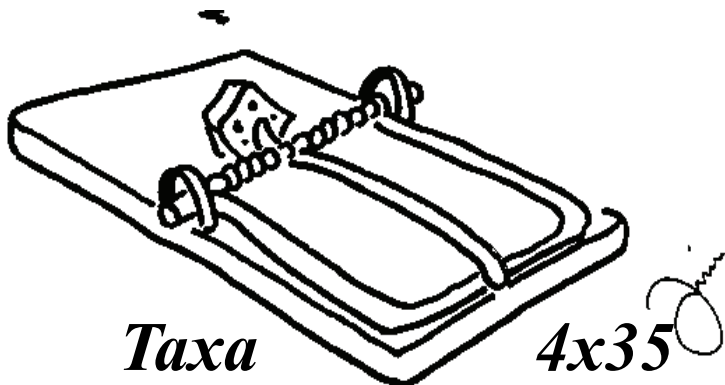
KAT-Bladet nr. 4. 2011.

Salg af

Busbaner

Bevillinger?

igen, igen.



***Taxa 4x35 Danmark.***

*Bekendtgørelse.*

***Rygters Varme Smedje.***

# *Er de ansvarlige uansvarlige?*

## *Eller er de bare utilregnelige?*

Man kan den ene gang efter den anden læse om, hvordan ledelserne eller direktørerne eks. udelukker vognmænd / chauffører fra bestillingskontoret / radioturene. Dette sker i de fleste tilfælde, selvom det burde være soleklart for enhver, at det strider imod lovgivningen samt retspraksis. Men alligevel føler mange bestyrelsesmedlemmer sig højt hævet over loven og almindelig sund fornuft, og selvom de bliver advaret, så udelukker de alligevel. Måske, fordi det ikke har nogen umiddelbar indvirkning på dem selv eller på deres økonomi.

I april udgaven af TaxiDanmark kunne man læse, at en chauffør fra Fredericia Taxa havde vundet over Fredericia Taxa og Taxa Fyn, efter at han var blevet udelukket, tilsyneladende af vores tidligere ”gode” ven, Peter Kjærgaard, manden som vi plejer at kalde for dr. Goebbels. Retten fandt udelukkelsen uberettiget, hvorfor chaufføren var berettiget til erstatning.

Men hvem skal nu betale?

Dr. Goebbels? Formanden for Fredericia Taxa? Bestyrelsen for Taxa Fyn? Eller ALLE vognmændene?

Rigtigt gættet, det bliver alle vognmændene, der kommer til at betale. Men er dette rimeligt? Især hvis de er blevet advaret, så synes det som værende helt forkert. I langt de fleste tilfælde, så ved bestyrelserne udmærket godt, at det er forbudt at udelukke chauffører / vognmænd, det har domstolene slået fast den ene gang efter den anden.

Vi ved godt, at det ikke er sådan, men burde det ikke være sådan, at den der træffer afgørelsen også er den der skal betale, når domstolene træffer

afgørelse om erstatning til uberettiget udelukkede? Hvorfor skal vognmænd, der hele tiden har været imod udelukkelsen, betale for disse magtmenneskers perverse tilbøjeligheder eller deres personlige afsky overfor visse af deres kollegaer? Burde de ikke selv betale?

Og det er jo ikke den eneste sag, der har været. I København har der været flere sager. Men der kan også komme nye lignende sager, hvor f.eks. en ledelse udelukker en på generalforsamlingen valgt lokalformand / bestyrelsesmedlem. Ligger dette inden for deres kompetence? Eller er det kun generalforsamlingen der kan ekskludere et medlem, der er valgt på generalforsamlingen? Og hvordan har medlemsdemokratiet det, hvis bestyrelsen kan udelukke en, der er valgt af generalforsamlingen? Der er trods alt mange foreninger, hvor medlemmerne bliver godkendt på en generalforsamling – og så kan de heller ikke smides ud, uden at det er en ny generalforsamling der gør det og hvor de så har chancen for at forsvare sig.

Dette kunne så bringe os videre til en anden sag. Formanden for Taxinævnet i Region Hovedstaden, Ib Terp, har flere gange efterlyst en mulighed for at udelukke chauffører i en kortere eller længere tidsperiode udenom domstolene. Men dette er naturligvis helt uacceptabelt i et retssamfund. Alle har krav på, at få deres sag prøvet ved domstolene, eller som vi normalt siger det: Man er uskyldig indtil det modsatte er bevist. Hvis nogen helt tilfældige uduelige og inkompetente politikere får lov til at fratage alm. mennesker deres levebrød uden om domstolene, så går Danmark fra at være en retsstat og over til at være en bananrepublik!

Nu er problemet med politikerne måske ikke så stort, endnu. Men problemet med bestillingskontorspamperne, som gerne vil lege Guder, det er helt reelt. Der har igennem tiderne været rigtig mange sager vedr. ulovlig udelukkelse

af chauffører / vognmænd. Og pamperne har tabt hver gang. Men det er den alm. vognmand der betaler.

Vi spørger bare: Er dette rimeligt?

## **Salg af bevillinger?**

Her har vi så nok en sag, som Dansk Taxi R(å/o)d, læs John Lindbom og storvognmændene, går ind for.

DTR ønsker ikke taximarkedet fuldt ud liberaliseret, de ønsker det nuværende system bevaret. Der er dog nogle enkelte, som ønsker tilslutningspligten ophævet, men det er vist nok mest af alt, for at slippe af med en bestemt besværlig vognmand, som stiller alt for mange ubehagelige spørgsmål.

DTR vil gerne bevare det nuværende system, men dog med muligheden for at sælge sine bevillinger.

Men er det rimeligt, at vognmænd, der aldrig selv har givet penge for deres bevillinger, skal have lov til at sælge dem?

Kunne statskassen ikke lige så godt forære dem et par millioner kroner skattefrit?

Det er helt urimeligt, at (stor)vognmænd, der har levet af at udnytte deres chauffører i hele deres karriere, ved at give dem helt uanstændige løn og arbejdsforhold, skal kunne fylde deres lommer med skatteydernes penge nok engang.

Storvognmændene har underbetalt deres chauffører i årevis og

nægtet dem en anstændig timeløn og også pensionsordning, ligesom de af samme grund har ”tvunget” chaufførerne til at køre vagter på 12 – 16 timer, for at opretholde en anstændig indtjening.

Og nu vil DTR / John Lindbom og co. så have lov til at sælge de bevillinger, som de selv har fået gratis! Denne holdning er ganske enkelt moralsk forkastelig. Storvognmændene har spundet guld på deres gratis bevillinger. De har solgt deres frikørte Mercedeser til samme pris som de har givet for dem, måske endda med ”lidt under bordet”, og nu vil de så have penge for at aflevere bevillingerne. Mere vil altid have mere og derfor bliver John Lindbom og co. aldrig trætte af at lede efter måder, hvorpå de kan fylde egne lommer med andres penge.

Hvis man liberaliserede taximarkedet fuldstændigt, så kunne man måske godt, efterhånden som de nuværende bevillinger indleveres, lade det offentlige sælge bevillingerne, efterhånden som de genudleveres; og så kunne de vognmænd, der havde betalt for at få en bevilling, sælge deres bevilling, når de ønskede at stoppe. Men at give nuværende bevillingshavere tilladelse til at sælge deres bevillinger på bekostning af statskassen, det er helt uacceptabelt. Disse mennesker har levet af at holde deres chauffører under noget, som nogen ville betegne som slavelignende forhold. Hvor i Kongeriget finder man nogen, der vil arbejde på alle tider af døgnet 7 dage om ugen til en gennemsnitsløn på 112,64 kr/timen (2010) og ingen pensionsordning?

Skulle en chauffør forlange at få udbetalt minimumslønnen, så får han/hun en fyreseddel på stedet. Vi beskrev i sidste nummer, hvordan en storvognmand, medlem af 4x35's bestyrelse, opførte sig ganske uanstændigt overfor sin(e) chauffør(er). Storvognmænd som eks. John Lindbom, har ødelagt langt mere for erhvervet end de har gavnet, idet de har været villige til at ansætte en

hvilken som helst idiot, bare vedkommende kørte en hel masse kilometre, så vognmandens bil kunne blive frikørt og vognmanden på denne måde kunne sælge den igen, for på denne måde at fylde sin bankkonto, samtidigt med, at han nærmest holdt sine chauffører som ”slaver”. På de løn og arbejdsbetingelser som chaufførerne i taxibranchen er underlagt, så kan man dårligt kalde deres forhold for andet end slavelignende forhold.

Vi kan godt frygte, at det eneste der kan bringe anstændige betingelser tilbage i branchen, det er en total liberalisering, for på denne måde, at komme storvognmændenes ”hærgen” til livs.

Men at give de nuværende bevillingshavere tilladelse til at sælge deres bevillinger, som de aldrig selv har betalt så meget som en enkelt krone for, det er amoralsk. Folk der har 5-10-20 eller ? bevillinger, som de har fået gratis, de skal ikke, nok engang, have lov til at snyde satskassen for samfundets rimelige del.

Fremtidige bevillinger på et totalt frit marked, kan evt. godt handles på det frie marked, hvis bevillingshaverne selv har betalt for bevillingen. Men nuværende bevillingshavere, der ikke selv har betalt for bevillingen, de skal heller ikke kunne sælge den, hvorved statskassen går glib af sin rimelige andel. Og storvognmændene skal slet ikke kunne gøre det, idet de har givet deres chauffører nogenlunde samme ”gode” betingelser, som slaveejerne i sydstatene i USA før borgerkrigen.

Kunne vi ikke bare denne ene gang, få det offentlige til at gøre det rigtige? Det er helt uacceptabelt, at storvognmænd, der altid har givet deres chauffører slavelignende arbejdsforhold, skal have lov til at score millioner af kroner, ved at sælge de bevillinger de selv har fået gratis. Men dette er vel DTR /

John Lindbom og co. i en nøddeskal.

## **Busbaner igen, igen!**

For 117. gang, har taxier i busbanerne været oppe og runde Københavns Borgerrepræsentation og er blevet nedstemt. Vi er lige ved at sige heldigvis!

Hvorfor?

Busbanerne i København / Danmark er slet ikke egnede til formålet. I udlandet er det gerne sådan, at når en bus kører i busbanen og når frem til et stoppested, så trækker den ind til stoppestedet, således at busbanen er fri for bagved kommende busser eller taxier. Men sådan er det ikke i Danmark. I Danmark stopper busserne i busbanen og blokerer på den måde for al bagved kommende trafik, det være sig busser eller evt. taxier. Og hvor er fordelene ved at benytte busbanen, hvis man skal stoppe op ved alle busstoppestederne og vente på, at buspassagererne stiger af og på?

Man kan evt. tage en tur til Hvidovre, Gl. Køge Landevej, hvor to tidligere vognbaner i hver retning nu er blevet indskrænket til en i hver retning plus en busbane i hver retning. Samtidigt har man nedlagt vigepladserne, hvor busserne tidligere kørte ind til stoppestedet, således, at busserne nu holder og blokerer busbanen for bagfra kommende trafik; det være sig busser eller evt. taxier. Busbanen er på denne måde effektivt blevet gjort ubrugelig for taxierne. Samtidigt har man opnået det helt fantastiske, i politikernes formørkede syn, at man generer alle trafikanterne, ved at trafikken nu afvikles langt langsommere ligesom forureningen er blevet væsentligt højere. At kæmpe imod politikernes snæversyn

og manglende viden, det er et Sisyfos projekt. Når John Lindbom siger, at nu lytter politikerne, så taler han imod bedre vidende – politikerne lytter ikke til nogen overhovedet og da slet ikke til folk der har mere forstand end de selv har.

Vi har tidligere været inde på, at hvis Københavns kommune vil opnå en miljø gevinst, så ville det være en god idé, at fjerne busbanen over f.eks. Knippelsbro, således at al trafik kunne afvikles mere gnidningsløst. For hvor meget sparer busserne? 30 sekunder? Samtidigt holder alle andre i kø og forurener! Hvis man derimod åbnede en ekstra vognbane for alle, så ville busserne måske nok komme 30 sekunder senere frem, men alle andre ville vinde, inklusive miljøet!

Ved at gøre busbaner til en kernesag, så flytter Dansk Taxi R(å/o) d fokus fra vigtigere ting, såsom chaufførernes løn og arbejdsforhold. For når man bruger tid og indflydelse på busbanerne, så risikerer man at miste energi og overblik til at kæmpe for det væsentlige. Men er dette ikke DTR i en nøddeskal?

DTR siger, at de vil samle erhvervet og kæmpe for det fælles bedste. Men netop John Lindbom har, om nogen, splittet erhvervet – og John Lindbom er, om nogen, synonym med DTR af i dag.

Desværre var der ingen der havde mod og mandshjerte nok til at stille op imod John Lindbom, selvom vi godt kunne forestille os en egnet kandidat fra det østlige Danmark.

Men Taxier i busbanerne, ene og alene for at få lov til at holde bagved en 15 tons tung bus med en 10 liters dieselmotor, der holder ind ved et stoppested og lægger sin enlige passager af eller på – det er spild af kræfter. DTR og Københavns Borgerrepræsentation burde koncentrere sig om mere væsentlige

ting – de Københavnske taxichauffører havde ifølge Nævnets egen statistik en gennemsnitsløn i 2010 på 112,64 kr/timen og ingen pensionsordning. Og dette er vel at mærke gennemsnittet for dag-, aften-, nat-, weekend- og helligdags arbejde. Man vil næppe kunne få en polsk landbrugsmedhjælper, til at arbejde ”sort” til den timeløn. Det er ganske enkelt uanstændigt, at DTR tillader disse forhold. Men måske kæmper DTR ikke for erhvervet, men kun for ”sturvognmændene”! Det er trods alt mange år siden, at John Lindbom på egen krop følte, hvordan de enligt kørende vognmænd havde det.

Derfor kæmper John Lindbom / DTR for busbanerne og ikke for løn og arbejdsforhold!

## *Rygters Varme Smedje!*

**Rygters Varme Smedje** erfarer, at der skulle være en gruppe af sturvognmænd i forsikringsselskabet TRAFIK, der prøver på at tage magten i selskabet, for at få adgang til selskabets bugnende pengekasse.

Det er som bekendt økonomisk dårlige tider og mange (stor-) vognmænd kan ikke få deres biler besat på alle vagterne, specielt ikke på aften- / nattevagterne på hverdagene. Derfor er der tilsyneladende et ”kvikt” hoved, der har fået den gode ide, at når en bil bliver skadet, så skal man have liggepenge for alle de dage den ligger stille. Dette skal forstås på den måde, at hvis vognmanden skal vente i 5 dage, før værkstedet har tid, så skal han også have liggepenge for disse 5 dage.

Det er selvfølgelig galimatias at tro, at fremmede forsikringssel-

skaber vil gå med til at betale liggepenge for disse dage. Er en reparation fastsat til 3 dage, så vil de helt sikkert kun udbetale liggepenge for 3 dage. Det vil derfor med sikkerhed blive forsikringsselskabet TRAFIK, der kommer til at betale, hvis den pågældende kreds af vognmænd får held med deres forehavende og får magten i TRAFIK.

Men hvem kommer så til at betale? Det gør såmænd TRAFIK's forsikringstager. Sådant er det i alle forsikringsselskaber – forsikringstagerne betaler alle udgifter + lidt overskud til aktionærene. Forskellen på et gensidigt forsikringsselskab som TRAFIK og alle de andre er, at TRAFIK ikke skal akkumulere et overskud til aktionærene, idet aktionærene og forsikringstagerne er de samme.

Men hvori består da ”fidusen”?

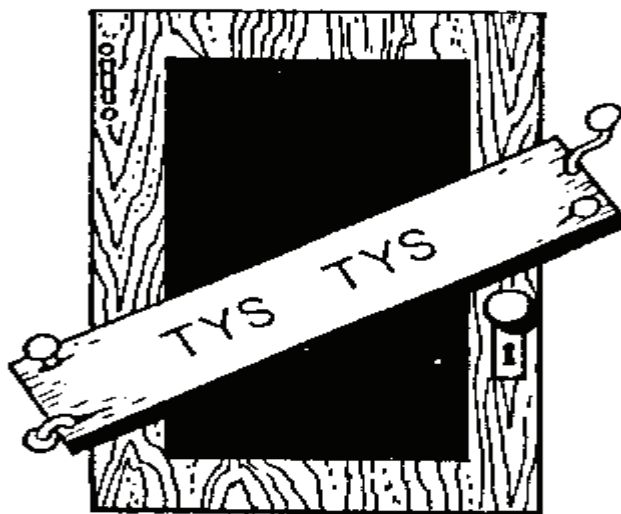
Jo, TRAFIK har også en hel del enligt kørende vognmænd som forsikringstager og de kommer aldrig til at udnytte denne mulighed, for de får deres biler repareret på et autoriseret / almindeligt værksted. Storvognmændene derimod – ja – der er flere af dem, der har deres eget værksted, hvorfor de selv bestemmer, hvornår bilen skal repareres. Og hvis vognmanden kan se, at en af hans biler evt. ikke er besat hele ugen, ja, så kommer den nok til at vente på at blive repareret til næste uge, for så kan han få en uges liggepenge. Og storvognmændene kan altid flytte rundt på arbejdskraften, så de får mest muligt ud af det. Og det bliver de små vognmænd i TRAFIK, der risikerer at komme til at betale.

Og i sidste instans, så er det John Lindbom og forsikringsselskabet *if*, der kommer til at profitere på dette. For når først TRAFIK er ødelagt, så har vognmændene ingen steder at gå hen, og så bestemmer *if* prisen, for ingen andre vil have de vognmænd der bor i Storkøbenhavn.

Der var mange vognmænd i Foreningen KAT, der i sin tid kom til at sande dette, da de var gået over i Nordlyset. Hvis TRAFIK bliver ødelagt, så vil vognmændene være overladt til andres nåde og unåde!

Men vi her i den varme smedje, vi vil tage det roligt og knappe en ekstra en op og rode i gløderne.

Med venlig hilsen: *Rygters Varme Smedje.*



TYS TYS  
BAG LUKKEDE DØRE  
DET ER KUN HEMMELIGT  
TIL KAT FÅR FAT  
I HISTORIEN

## Bekendtgørelse!

**Byens Bedste Taxicentral sender attraktiv kørsel i  
udbud til interesserede vognmænd.**

*Udvælgelsen af vognene foregår ved hjælp af lodtrækning. Hver vognmand kan kun komme i betragtning til kørsel til en vogn, men kan dog deltage i lodtrækningen med alle sine bevillinger. Der er tale om særdeles attraktiv kørsel for det offentlige til faste gode priser.*

*Vi kan endvidere oplyse, at det mest attraktive er, at taxameteret "kun" starter på en krone, hvorefter man selv skal lægge resten af den faste pris på som tillæg.*

*Vi går ud fra, at alle husker at opgive tillægget til SKAT, idet taxameteret jo ikke bliver aflæst med tillæg. Der er aldrig "skæve" kilometre på disse ture.*

**Husk at melde jer til i god tid, der er rift om guldet.**

Med venlig hilsen

**Bjørne Bandens Taxicentral.**

Kilde: **Rygters Varme Smedje.**

# TAXA 4x35

Dato 13-04-2011  
Tid 17:01  
Vogn 1-0924 Fører 900684

Best nr 180074628  
Tur 21066

Navn [REDACTED] 280  
Start [REDACTED]  
Stop KBH Hovedbanen

TID	TAKST	KN	DKK
16:35			
17:01	FP	12,1	1,00

Ventetid for KIV 0  
Ventetid i alt 26

Taxameter 1,00

Total (DKK) 1,00  
Total (Euro) 0,13

KONTO NR 87504  
Ekstra kopi

ONLINE BESTILLING  
WWW.TAXA.NU

## *Taxa 4x35 Danmark.*

Nu har Taxa 4x35, på en ekstraordinær generalforsamling vedtaget, at 4x35 skal drive bestillingskontor over hele Danmark.

Man har åbenbart opdaget, at John Lindboms DanTaxi har overhalet 4x35 indenom og er blevet Danmarks største Taxivirksomhed. For ikke at få alt for mange mindreværdskomplekser, så prøver man nu, måske 5-10 år for sent, at udvide ved at søge nye græsgange i Jylland og andre steder, hvor man regner med, at vognmændene ikke ved, hvad der er for og bag på en hest.

Taxa 4x35 tror åbenbart, at vognmændene i Jylland helt godvilligt, vil give Taxa 4x35 et indskud på 35.000,-kr, når de kan komme ind hos John Lindbom for et engangsbeløb på 8.000,-kr!

Og det er så på det sidste kommet frem, at man kan komme ind hos Randers Taxa, for 4.600,-kr/måned.

Ligegyldigt hvad bestyrelsen hos 4x35 tror, så er de altså ikke 100 % idioter ovre i Jylland, de fleste af dem kan faktisk godt regne—de kan i hvert fald regne den ud.

Mange har i mange år talt om stordriftsfordelene i vores

branche, men selv tidligere sekretariatschef Jørgen Kjær indrømmede inden sin afgang, at det aldrig havde været sådan i vores branche.

Så det kan godt være, at 4x35 får et par med ”på vognen”, men hvor længe holder de.

Man kan have sine tvivl om, hvorvidt 4x35's hvervekampagne i det jyske gør ret meget andet, end at stive bestyrelsens ego af, således at de ikke skal græde sig i søvn hver aften. Og måske får de også lov til at sidde en periode mere, indtil medlemmerne opdager, at John Lindbom allerede har taget alt, hvad der er værd at tage.

Det var ”kun” formanden, et bestyrelsesmedlem samt direktøren der var i Jylland, hvilket efterlader os med et stort spørgsmål: Hvorfor var økonomidirektøren ikke med? Ved han noget, som helst ikke skal komme længere end til Rosenlunds Allé?

Spørgsmålet er måske, at Taxa 4x35 har indset, at det går ned af bakke, idet man har mistet ca. 75 vogne på et år plus at de ikke længere ligger nr. 1 på hitlisten jf. Nævnets statistik. Så nu vil man til at opkøbe det halve Jylland.

Var dette meningen med Taxiloven fra 1974? Bevillingerne kan ikke sælges, men bestillingskontorerne kan handles, så de nu samles i store koncerner. Og hvad kan det ikke ende med?



# 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](mailto:k-a-t@katbladet.dk)

Hjemmeside: [www.katbladet.dk](http://www.katbladet.dk)

Faglig konsulent: Kurt Petersen.

Illustrationer: Jim Petersen.

KAT-Bladets redaktion:

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