



Bladet

Danmarks mest læste taxiblad

KAT-Bladet nr. 9. 2011.

Overholder 4x35
Taxilovgivningen?

Taxa Jylland.

Nu behøver studenterhuen
ikke at trykke mere!

El biler og mareridt?

El biler og mareridt?

Taxa 4x35 og Københavns kommune arbejder gladelig videre med deres projekter om el-biler og begge er formodentlig drevet fremad af en samling lalleglade politikere der har et politisk agenda som de forfølger med skyklapper for øjnene og uden hensyn til virkeligheden eller videnskaben. Det er desværre sådan, at når først politikerne har sat sig et mål, så lader de sig ikke længere påvirke af realiteterne men maser bare på, indtil målet er nået; uanset omkostningerne for alle andre. Politikerne ser gerne deres ideer som en form for prestigeprojekter, som de kan vise frem for alle andre, for dermed at godtgøre hvor vigtige de i virkeligheden er og hvor meget de har kunnet gennemtrumfe. Desværre ser det ud til, at Taxa 4x35 hopper på politikernes vogn.

Man kunne nu tro, at når politikerne så gerne vil have taxibranchen til at gå over til el-biler, så ville politikerne også sørge for finansieringen af hele projektet eller lade evt. DONG sørge for det. Men sådan er det ikke. Hele betalingen og risikoen bliver overladt til vognmændene, hvilket 4x35 tilsyneladende vil udbrede til, at alle vognene skal være solidariske med de vognmænd der satser på el-bilerne, således at disse ikke kommer til at lide økonomiske tab, uanset udfaldet af deres satsning – hvis det går godt, så stryger de

fortjenesten og hvis det går skidt, så hjælper kollegaerne med betalingen.

4x35 har godt nok fået et tilskud på 600.000,- kroner til projektet, men dette dækker formodentlig kun omkostningerne til EA Energianalyse, compensationen til de første 30 el-biler som 4x35 vil have på gaden skal helt sikkert betales af kollegaerne. Vi vil i hvert fald anse det for helt usandsynligt, at der ikke opstår en bunke problemer med de 30 el-biler.

Hertil bør vi måske, i parentes, bemærke, at man i forbindelse med el-bilprojektet samt 4x35 opkøb af jyske bestillingskontorer har ansat mange ekstra ”direktører”, der hver især formodentlig får en årsløn der svarer til 2-3 vognmænds årsløn. Dette billiggør næppe driften, men det vil vel fremgå af årsrapporten, hvor meget disse ”gode venner” af Niels Kaae har sparet Taxa for – eller også kan hver enkelt vognmand se på sin egen bundlinje, hvor meget ekstra han har tjent.

Men tilbage til el-bilerne. På Jyllands Postens hjemmeside den 21. og 22. september samt den 10. oktober kan man læse, at der er problemer i samarbejdet mellem DONG Energy og Better Place Global, idet DONG tilsyneladende ikke vil give Better Place Danmark en kapital indsprøjtning på 370 millioner kroner. Sel-

skabet har indtil videre kun en batteriskiftestation i Gladsaxe og har allerede brugt alle sine penge. Politikerne som er så vilde efter at få projektet gennemført, de bidrager, som sædvanligt, med nul og niks. Men muligvis bliver Better Place Danmark reddet af GE, idet disse to er ved at indgå en samarbejdsaftale.

Men uanset hvad, hvem kommer til at betale for hele forsøget? Vognmændene!

Dette er efter vores bedste overbevisning ikke ret og rimeligt. Det taxierne har brug for, er driftssikre biler der kun skal tankes ved vagtens afslutning, således at næste mand kan køre sin vagt uden at skulle tanke midtvejs. Og det kan ikke være rimeligt, at en chauffør skal køre gratis hele vejen til Gladsaxe for at skifte batteri, hvis han har skiftested på Amager! I dette tilfælde må vognmanden naturligvis kompensere chaufføren ved at udbetale timeløn for den ½-1 time dette måtte tage.

I det hele taget kan man undre sig over, at det er taxi-erhvervet der skal være forsøgskanin på el-bil området. Hvorfor stiller man ikke krav om, at de bevillingshavere, de tidligere EP-tilladelser, der får den ”lukrative” kørsel, at de skal anvende el-biler? Denne kørsel er i langt højere grad egnet til forsøget, idet disse biler kører faste ture på faste strækninger på faste tidspunkter og

derfor kan de langt bedre indpasse et batteriskift i deres plan; ligeledes betaler disse deres chauffører timeløn og da de har al den ”gode” kørsel som taxierhvervet er blevet frataget i de sidste år, så ville det være mere rimeligt, om de blev brugt som forsøgskaniner!

Men Taxas direktør ved bedre, for det er ikke hans penge han spiller hasard med – det er vognmændenes!

Yderligere kan vi oplyse, at man den 1. november på nettet kunne læse, at Rudersdal kommune trak sig ud af et samarbejde med Better Place Danmark. Rudersdal kommune skulle efter planerne have anskaffet sig el-biler til hjemmeplejen, dette forudsatte dog, at Better Place Danmark oprettede en batteriskiftestation i kommunen. Kommunen mener nu, at Better Place Danmark ikke opfylder deres del af aftalen og trækker sig derfor.

Burde Taxa 4x35, på denne baggrund, genoverveje deres stillingtagen til deres projekt?

Vi ved alle, at når først politikerne har taget stilling til en sag, så ændrer de ikke holdning. Politikere er de sidste mennesker på denne jord til at indrømme, at de har taget fejl, at de har fejlbedømt situationen eller at de har taget deres beslutning på et alt for løst grundlag. Med andre ord: Politikerne arbejder med skyklapper på i et totalt mørkelagt rum.

Derfor kommer der også, af og til, oplysninger frem, der burde få politikerne til at ændre mening, men dette sker dog yderst sjældent.

Vi, og andre, omtalte for år tilbage, at et amerikansk universitet havde påvist, at det var lige så miljøbelastende at køre i en Toyota Prius som i en stor Hummer.

Den 16. juni i år kunne man så på ingeniøren på internettet læse, at den norske forsker Anders Hammer Strømman, sammen med Guillaume Majeau-Bettez og Troy R. Hawkins har offentliggjort en artikel i tidsskriftet "Environmental Science and Technology", hvoraf det fremgår, at en el-bil bidrager ligeså meget til CO₂ forureningen som en benzinbil. Dette gør rent faktisk, at de københavnske diesel taxier forurener mindre end evt. el-biler vil gøre, hvis man regner CO₂ påvirkningen fra "vugge til grav".

Dette vil politikerne naturligvis aldrig nogen sinde anerkende som værende relevant.

Endvidere kunne man på ingeniøren på internettet den 2. november i år læse om et forskningsprojekt på DTU (Danmarks Tekniske Universitet), hvor man kom ammoniak i tanken i stedet for benzin/diesel. Dette krævede, at ca. 10 % blev omdannet til brint inden det blev sendt ind i forbrændingsmotoren samt en mindre mo-

difikation af forbrændingsmotoren, men dette tegnede meget lovende. Bl.a. skulle det have den fordel, at det var langt billigere end eks. el og langt simplere at have med at gøre end eks. brint.

Læs: <http://ing.dk/artikel/123632-ammoniakbilen-vinder-paa-oekonomi-og-teknik>

Hvad kan vi så konkludere af dette?

At alle har travlt med at være politisk korrekte. Politikerne, for at blive genvalgt og Texas direktør, Niels Kaae, for at fremme egen karriere?

Og os andre? For os er det blot et langt mareridt!

Nu behøver studenterhuen ikke at trykke mere!

Efter pres fra ligebehandlingsnævnet er både Taxinævnet og DTR's repræsentanter blæst omkuld og har accepteret, at man godt kan blive taxivognmand uden at have en studentereksamen.

Men hvorfor er det kun vognmændene der skal have studentereksamen? Ville det ikke være en idé, om man startede med at

højne standarden for chaufførerne? Det er trods alt chaufførerne der bliver vognmænd.

Men hvorfor tror nogen mennesker overhovedet, at man bliver en bedre vognmand, bare fordi man har en studentereksamen? Det kunne vel være omvendt? At den mand der ikke har nogen studentereksamen eller nogen anden uddannelse, han vil have tendens til at værne mere om sit erhverv, fordi han ikke har andet at falde tilbage på.

Det er ved at være en meget dårlig vane i samfundet som helhed, at man skal have en studentereksamen eller en universitetsgrad for at vaske gulv. Vi kan ikke uddanne alle til atomvidenskabsmænd, bare fordi nogle åndsforladte politikere og organisationsfolk tror, at så højner man standarden i taxierhvervet.

Vi har hele tiden fundet det yderst mærkværdigt, at DTR har fået Nævnet med på ideen om, at det giver højere standard i branchen, hvis man forlanger en uddannelse. Ib Terp og Thomas Bak har været endog meget begejstrede for forslaget, men dette siger måske mere om disse personers åndelige evner end om forslagets lødighed.

Der er nogen få vognmænd der sidder på mange, mange bevillinger—og disse mennesker virker som en stopklods for en for-

nuftig udvikling i erhvervet. Vi trækkes stadigvæk med en forældet lov, der skulle have været ændret for mange år siden. Vi har altid argumenteret for, at ingen burde have mere end 5 bevillinger, og ud fra dette, så mener vi, at dem med de mange bevillinger, de burde ikke have én eneste bevilling mere—faktisk burde man finde ud af at inddrage deres bevillinger, for at gøre plads til nyt blod i erhvervet. Man kunne måske uddele 1 bevilling hver gang man inddrog 4, indtil man er nede på 12-1400 tilladelser og kun udstede til chauffører.

Hver gang der er en storvognmand der dør, så dispenserer man og lader et eller andet familiemedlem arve tilladelserne. På denne måde forhindrer man, at der sker en naturlig udskiftning.

Enhver burde kunne se, at der er noget helt galt med selve systemet, for man kan blive overlæge, landsretssagfører eller psykiater langt hurtigere end taxivognmand. Og derfor skal systemet nu ændres, men vores tiltro til Ib Terp og Thomas Bak er ikke for stor, stod det til disse herrer, så skete der nok ikke noget positivt i dette århundrede.

Nu håber vi, med den nye Trafikminister, at han kan se, at der skal ske ændringer, for Arne Melchior lovede os en revision af taxiloven allerede i år 2000, så nu er tiden vel moden.

Overholder 4x35 Taxilovgivningen?

Taxa 4x35 har, tilsyneladende, indgået en hemmelig aftale med nogle ministerier m.m. Aftalen afskærer omkring 2/3 af Taxas biler, fra at køre turene. Men den rabat der gives, den gives på fakturaen, dvs. at alle Taxas vognmænd får lov til at deltage i rabatgivningen; også de vogne der ikke kan køre turene. Det er dog sådan, at hvis de vogne der godt må køre turene ikke når frem til tiden, så må resten godt agere skraldespand. Og skulle det ske, at der slet ikke kommer nogen vogn, så skal Taxa betale en bod, som alle får lov at deltage i.

Loven taler om, at alle skal deltage i turene på lige fod, men det er åbenbart ikke kommet Taxas ledelse for øre.

Taxa har glemt at fortælle deres vognmænd, at de giver 10 % rabat på fakturaen samt at de har lovet at købe CO2 kvoter på kundernes vegne for den kørsel der udføres for den enkelte kunde, hvilket alle skal være med til at betale. Dette kan umuligt være god skik og brug indenfor branchen? Dette er normalt noget som Ib Terp og Thomas Bak går meget op i, men vi tvivler på, at de gør noget ved det, da det er bestillingskontorspamperne, der overtræder reglerne. Havde det været en lille vognmand eller chauffør, så? Men pamperne, de holder hånden over hinanden.

Taxa har dags dato ikke oplyst om alt dette, men vi har opsnuset det og har læst kontrakten.

Taxa Jylland.

I sidste nummer af Taxanyt ønskede man tillykke til taxivognmændene i Kolding. Der er ikke kommet noget officielt frem om, hvorvidt man har købt taxicentralerne i Kolding eller man bare har indgået en aftale om drift af callcenter.

Taxas ansøgning om drift af nye taxicentraler i Horsens og Århus, har vi heller ikke hørt meget til. Det må ellers være lige op over, hvis det skal træde i kraft den 1. januar.

Vi har fra pålidelig kilde fået oplyst, at Taxa har prøvet på at købe Methas Taxi til 250.000,- kroner pr. bevilling. Taxa ønsker tilsyneladende at købe alt i Jylland som John Lindbom endnu ikke har sat sig på. Taxa har også været på Djursland i deres opkøbsrunde.

Dette viser endnu engang, at loven er noget volapyk, når man igen og igen kan sælge bestillingskontoret. Og ingen har endnu fortalt os, hvordan det kan gavne vognene i København.



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
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.