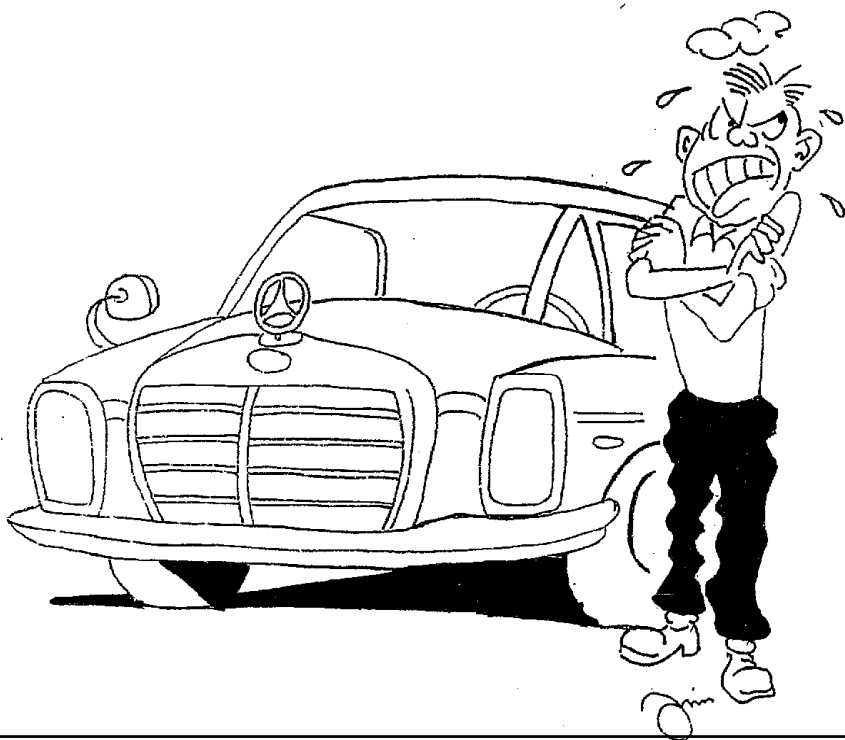




Bladet

Danmarks mest læste taxiblad

KAT-Bladet nr. 5. 2014.



*Nu ryger frikørselsordningen
hvem vil nu købe min frikørte
-8'er?*

Socialdemokraternes Rasmus

Prehn:

(Trafikordfører)

Ny Taxilov vil hjælpe alle.

I Børsen, kunne man den 12. juni 2014 læse, at Socialdemokraternes trafikordfører forsvarede den nye Taxilov og at den ville forbedre forholdene både for folk inde i byerne og folk ude på landet.

Hvis man skal tro på Rasmus Prehn, der formodentlig aldrig har tilbragt en eneste time bag rattet i en taxi, så er den nye Taxilov, som regeringen fremsætter, Gudernes (politikernes) redningsplan for vort erhverv - hverken mere eller mindre!

Har denne selvudråbte menneskehedens frelser, ikke bare et enkelt øjeblik tænkt over, at man allerede med sammenlægningen af kommunerne og sammenlægningen af Region Hovedstaden i én stor region, har ødelagt alle de små taxivirksomheder der betjente yderområderne. Det er politikernes mangel på indsigt og forstand, og evige tro på stor driftsfordelene, der har ødelagt erhvervet for mange små selvstændige erhvervsdrivende. Eller bør man måske sige, at det er politikernes trang til at spille rollen som Guder, der har ødelagt vores erhverv?

Det regeringen foreslår, det rykker taxiloven tilbage til tiden før taxiloven blev "opfundet" i 1974 – der er altså

ikke tale om en fornyelse, men det har de intellektuelt småt begavede politikere heller aldrig været i stand til, der er blot tale om en tilbagerulning til tidligere tider – næsten.

Man kunne som et minimum have forlangt, at man fjernede tilslutningstvungen – for i dag er der ingen konkurrence bestillingskontorerne imellem. Ligeledes burde man give den enkelte vognmand lov til at byde ind på de enkelte ture, ligesom udbyderne (det offentlige), burde tvinges til at udbyde turene enkeltvis, for at give den enkelte vognmand bedre muligheder for at byde ind på de enkelte ture. Men politikerne gør som de plejer – de beskytter de "STORES" interesser, for politikerne er ikke interesserede i dig og mig, men kun i store enheder, som de kan vise frem og "prale" med.

Kommer i også til at tænke på "de gode gamle partidage i Nürnberg"?

Politikerne har aldrig haft noget ønske om at gøre det der er bedst for den enkelte borger eller for den "lille mand"; politikerne tænker kun på de store organisationer, resten er "bare" noget de siger.

Før taxiloven fra 1974, kunne den lokale tømrermester også køre taxi i sin fritid, og det vil regeringen så genindføre! Men hvad så med kontrolapparaterne? Er det realistisk at tro, at Tømrermester "Jensen" vil ofre 20.000,- kroner på at få installeret kontrolapparater i sin bil, eller skal han bare have lov til at køre som det passer ham – det vi kaldte "på stiv stang" før i tiden, måske skal det legaliseres?

Og hvis man vil have den lokale tømrermester til at køre taxi i weekenderne, hvorfor har politikerne så slået den lokale lille vognmand ihjel?

Det er noget af det værste man har gjort, da man tvang alle de små landvognmænd ind i bestillingskontorerne, men det forudsagde vi jo.

Der er tilsyneladende ingen logisk sammenhæng i politikernes tanker – man kunne forledes til at tro, at det er heraf "kaos"-teorien er opstået – kaos er der tilsyneladende, om intet andet.

Så hvorfor indførte man overhovedet taxiloven i 1974 og hvorfor har man været så lang tid om at komme med en revision, en revision som vi blev lovet allerede i år 2000? Og vi har hele tiden argumenteret for, at tvangstilslutningspligten skulle fjernes, jo før jo bedre.

Vi ville også meget gerne vide, hvorfor Rasmus Prehn ikke vil tage noget som helst hensyn til de erfaringer der foreligger fra udlandet? Tror regeringen ikke, at erfaringerne fra Sverige, Holland og Irland kan overføres til Danmark, eller tror regeringen bare, at de har gudestatus og derfor ved bedre end alle andre?

Hvis man vil skabe bedre vilkår for alle, så må man lade bestillingskontorerne konkurrere indbyrdes om vognmændenes samt kundernes gunst – og det gøres bedst, ved at fjerne tvangstilslutningspligten, så de store og ineffektive

ve bestillingskontorer ikke er alene om at dele rovet. Vi kan jo se, at det er det største bestillingskontor i Region Hovedstaden, der har den højeste pladsleje, et klart bevis på, at store enheder ikke er billigere. Det mindste kontor har den billigste pladsleje!

Det at lade udstedelsen af tilladelser overgå fra kommunerne til én central myndighed, det er som at slå huller i luften. Som vi tidligere har påpeget, så så vi de sørgelige følger af virkningerne allerede da man lagde hovedstadskommunerne sammen i Region Hovedstaden - yderområderne bliver forsumt. Må vi foreslå, at man nøjes med at give folk et kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, som så er det eneste man skal have, ligegyldigt om man skal køre i København eller i Odense eller i Sønderborg; ligesom det bør være ligegyldigt, om man kører taxi eller bus eller ...? Hvis man bliver fradømt retten til at køre taxi i Hovedstaden, så skal man heller ikke kunne køre erhvervsmæssig persontransport andre steder i Danmark – for man må da være lige uegnet?

Man skulle have beholdt de små landvognmænd.

Og regeringen vælger også, med fuldt overlæg, at overse Persontransportudvalgets henstillinger og overhøre deres betænkninger – endnu et bevis på, at politikerne anser sig selv som værende Guder, og dermed hævet over alle os andre.

Husk det til næste valg!

Vi må også nok se i øjnene, at der er et forfærdeligt hykleri i vores branche. Nu er alle gået i selvsving over, at man vil afskaffe frikørselsordningen. Det ser ud til, at alle tror, at man vil gå fallit, hvis man afskaffer frikørselsordningen. Men sådan kommer det næppe til at gå. Når man først har kørt 250.000,-km med en bil, så skal der jo ikke betales samme afgift, som for en ny vogn. Til gengæld er der nogle i dag, der udnytter systemet groft – de kører som dissiderede brugt-vognshandlere.

Vi vil her komme med et eksempel, se hosstående kopi, hvor en "Karl Smart" vognmand direkte reklamerer for, at kunder med pengepungen i orden, skal tage med ned til Mercedes fabrikkerne og selv vælge deres kommende vogn, så vil "Karl Smarts" chauffører frikøre vognen, så vognmanden stort set slipper for at have udgifter til en taxi, mens "rigmandens" bil bliver frikørt og pengepugeren kan få sig en "billig" bil.

Hvorfor lytter politikerne til sådanne mennesker? Det er jo dem, der har ødelagt systemet. Storvognmændene har siden 1976, haft mere travlt med at være brugtbilhandlere end taxivognmænd. Og hvor det tidligere var jyllandsopkøbere der overtog de frikørte vogne, så har storvognmændene nu selv oprettet værksteder og salgslokaler til salg af deres frikørte vogne. Og nu, som det sidste nye, så kan kunderne selv tage med storvognmanden ned til Mercedes fabrikkerne og vælge sin bil og så bare vente på, at storvognmanden frikører den valgte vogn.

Den omtalte "Karl Smart", se hosstående kopi, er den sidst tilkommende storvognmand. Hvor de tidligere stor-

vognmænd fik alle deres bevillinger i 70'erne og 80'erne, så har "Karl Smart" først fået sine på et meget senere tidspunkt og med hjælp fra Slangerup kommune. Da Knuds Taxi i Slangerup begyndte at indskrænke p.g.a. sygdom, så overtog "Karl Smart" 5 bevillinger og 5 biler. Slangerup kommune var nødt til at opslå de 5 bevillinger som ledige, der var 3 ansøgere og de 2 blev kasseret og "Karl Smart" fik alle 5 bevillinger p.g.a. sin tid som ministerchauffør og som hobbychauffør hos Knuds Taxi. Efter denne hjælp fra Slangerup kommune, så havde "Karl Smart" set lyset og skyndte sig at oprette bestillingskontorer i Stenløse-, Ølstykke- og andre kommuner i Nordsjælland.

Vi vil også gerne påpege hele hykleriet hos Taxinævnet, og også hos andre. Dette kan bl.a. ses på Nævnets hjemmeside, hvor den sidste indkaldelse til Nævnsmøde er på 37 sider imod normalt maksimum 2-3 sider. Tornerose er tilsyneladende ved at være bange for sit job, idet hun nu er begyndt at vågne lidt op af "100 års" søvnen og prøver på at skrive en redningsplan til sit eget, og Nævnets, job og indtægts muligheder. Hvis Tornerose, med den nyfundne flid, skulle have skrevet bibelen, så var den nok blevet 2-3 gange så tyk.

Vi har hele tiden sagt, at Nævnet er helt overflødig og intet godt har gjort for vores erhverv – men Nævnet er nok af en anden mening.

Nævnet eksisterer i dag kun for at sælge kørebøger, hvilket burde være helt overflødig i dag, hvor man enten kunne bruge printeren eller gøre det elektronisk. Der ville såmænd nok snart være en kvik mand, der ville opfinde et taxa-

meter med køreskiver i, så man ligesom hos bus- og lastvogne, kan se, hvem der har kørt hvornår og hvor længe. På denne måde kunne lille Danmark være foregangsland for resten af Europa, som helt sikkert ville tage imod denne fantastiske opfindelse, så vi kunne komme tættere på den totale harmonisering. Det er formodentlig dette, som politikerne ønskede, da de talte om at harmonisere bus- og godsloven med taxiloven.

For at bevise Nævnets, og egen, berettigelse, så er Tornerose nu begyndt at offentliggøre domme, hvilket kun KAT-Bladet har været kendt for. Det er dejligt at vide, at Nævnet har lært lidt af os, men de har ikke vores skarphed. De domme, som Nævnet tager æren af, er domme, som aldrig burde have været forelagt for Nævnet, men hvor de pågældende burde være frataget deres ret til erhvervsmæssig personbefordring af domstolene i stedet for Nævnet. Det som sker nu ved Byretten, er at chauffører der dømmes for grove overtrædelser af straffeloven, ikke bliver frataget retten til erhvervsmæssig personbefordring, selvom straffeloven giver ret til dette. Det har nu vist sig, at flere af dem der er blevet dømt, de har kunnet køre taxi med fodlænke på, men så, måske 4 år senere, så nægter Nævnet at forny deres førerkort. Hvordan kan dette lade sig gøre? Menneskerettighederne taler helt klart om, at man ikke kan straffes 2 gange for den samme forbrydelse. Og i øvrigt kan den dømte også, efter at Nævnet har frataget ham førerkortet, køre taxi andre steder eller anden form for persontransport.

4x48



Hent selv fra Mercedes fabrikken og lad os frikøre

Kom med ned på Mercedes fabrikken i Stuttgart og hent selv din kommende bil med hjem.

Når du bestiller din næste stjernebil hos os, som vi frikører, kan vi som noget nyt tilbyde, at du sammen med os kommer med ned på Mercedes fabrikken i Stuttgart og henter din kommende bil med hjem.

Se mere om hvordan du bestiller os til at frikøre din næste bil under vores menu frikørte taxi sælges, under fanen: Mercedes efter eget ønske, Lad os frikøre din næste Mercedes.

Vi har via vores Mercedes forhandler aftalt, at der er mulighed for at vi selv henter bilerne hjem fra fabrikken. På den måde er der en erestående mulighed for at du som køber selv kan køre de første kilometer i bilen, inden den bliver monteret med taxaudstyr, folie m.m.

Vi flyver sammen tidligt om morgen ned til fabrikken, ser lidt af fabrikken og har nogle hyggelige timer, derefter kører vi hjem mod Danmark, og er hjemme sent samme dag. Dagen efter afleverer vi bilen hos vores forhandler, som så ordner den, så vi kan passe godt på den i de 2 år som det tager at frikøre bilen.

Prisen for dette arrangement vil ca. være kr. 3.900,00, dette til at dække vores omkostninger.



Lufthavnen mangler penge?

I postyret om den nye taxilov, har man helt glemt Københavns Lufthavn.

I bladet TAXI er følgende tidsplan set:

Maj:

CPH, Dansk Taxi Råd, de fire bestillingskontorer og chaufførerne underskriverhensigtserklæring om at arbejde konstruktivt hen mod det ny system.

Juni:

Udkast til samarbejdsaftale—herunder sanktionskatalog—udsendes.

August:

Samarbejdsaftale underskrives og etablering af infrastruktur—herunder bomme—iværksættes.

November:

Kick-off på nyt system—bestillingskontorerne kan begynde at registrere vogne i systemet, som ønsker at hente kunder i CPH.

Januar 2015:

Nyt system sættes i drift. Der bliver ingen betaling i indkørfasen, indtil systemet er helt tilpasset.

Hvem har givet disse mennesker fuldmagt til at forhandle med Lufthavnen om en holdeplads derude. Ifølge lovgivningen, er det kommunerne der skal sørge for oprettelse af holdepladser i kommuner med mere end 20.000 indbyggere.

Tårnby kommune mener, at der er tale om en privat holdeplads og det mener Lufthavnen også.

I lovgivningen fremgår det helt klart, at man ikke må søge hyre udenfor de af kommunalbestyrelsen anlagte pladser og ingen kan derfor påberåbe sig, at holdepladsen i Lufthavnen er privat.

For at opkræve den afgift som man taler om, har dette sammenrend af alle mulige mærkelige mennesker fundet på, at nedlægge de nuværende holdepladser i terminal 1 og 3. For at kunne opkræve afgift, har man fået den geniale idé, at oprette et depot for ledige vogne på Ellehammersvej i P 9, ved siden af hotel Hilton. Når man har valgt denne placering, er det fordi denne grund, modsat Lufthavnens gamle område, ikke er udlagt til almenvellets brug og der derfor betales såvel dækningsbidrag som ejendomsskat til kommunen. De kloge mener derfor ved denne beslutning, at de ved denne manøvre, kan tillade sig at opkræve et gebyr, i lighed med de andre der holder der.

Hele denne idé må siges at være kugleskør, dels at opkræve afgift i terminal 1 og 3, der er udlagt til at betjene almenvellet og der derfor ikke betales hverken det ene eller det andet. Dels er det helt skørt, at køre fra P 9 til terminal 1, idet kunden nødvendigvis er væk inden vognen når derover og vognen kan derfor, på visse tider af døgnet, vente i flere timer på det næste fly.

Taxivognmand John Nielsen
Mosehøjvej 12 B
2920 Charlottenlund

23-04-2014
CPH ref.: MLL/dvn

Aftale mellem Dansk Taxi Råd (DTR) og Københavns Lufthavne A/S (CPH) om Taxiservicemedarbejderkorps i Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavn har modtaget Deres brev af den 12. april d.å., hvori de anmoder om tilbagebetaling af bidrag til taxi-service korpsen i Københavns Lufthavn.

Først skal jeg bemærke, at Københavns Lufthavn er en privat virksomhed, og kaper-rækkerne til optag af passagerer er ligeledes privat ejendom. Københavns Lufthavn er ikke omfattet af reglerne i taxi-bekendtgørelsens kapitel 5 om holdepladser og kan derfor opstille egne vilkår for optag af passagerer fra pladsen.

Aftalen med DTR kom i sin tid i stand, for at sikre efterlevelse af taxibekendtgørelsens regler, både af hensyn til passagererne og af hensyn til taxi-branchens og lufthavnens renomme.

Aftalen mellem DTR og CPH går - som det vil være Dem bekendt - ud på, at de hyrevogne der er tilsluttet bestillingskontorer i Region Hovedstaden bidrager til delvis dækning af omkostningerne forbundet med det taxi service korps som blev etableret tilbage i 2007. Service medarbejderne skal sikre korrekt optag af passagerer og i øvrigt være passagererne behjælpelig og besvare spørgsmål. Det er således et vilkår for at optage passagerer fra kaper-rækkerne i Københavns Lufthavn, at man er tilsluttet ordningen via DTR.

CPH er ikke bekendt med DTRs administration i forbindelse med opkrævning hos bestillingskontorerne / taxi-selskaberne af de enkelte vognes bidrag, men det er et vilkår fra CPHs side, at vogne der optager passagerer fra kaper-rækkerne i lufthavnen bidrager til taxi-service

ordningen. Hvis en vognmand ikke bidrager til taxi-service ordningen, vil hans vogn være udelukket fra at optage kunder fra kaperrækkerne i lufthavnen.

Til Deres krav om tilbagebetaling af bidrag skal jeg præcisere, at betaling af bidraget er en forudsætning for at kunne optage passagerer fra lufthavnens kaper-rækker. Jeg går ud fra, at Deres vogn/vogne hidtil og fortsat optager passagerer fra lufthavnen. Der kan således ikke blive tale om tilbagebetaling. CPH har en aftale med DTR, og CPH fakturerer DTR iht. det oplyste antal bevillinger. DTR viderefakturerer overfor de enkelte bestillingskontorer i forhold til antallet af tilsluttede vogne.

For så vidt angår Deres spørgsmål om cvr-nr. kan jeg oplyse, at det er Københavns Lufthavne A/S, cvr-nr. 14707204, der modtager indbetalingen fra DTR. For så vidt angår cvr-nr. for det juridiske enhed der indbetaler til CPH, må jeg bede Dem rette henvendelse til DTR.

For så vidt angår kopi af aftalen mellem CPH og DTR, må jeg henvise Dem Taxa 4x35 eller til DTR, idet jeg samtidig kan meddele, at der ikke er udarbejdet et officielt referat fra mødet den 10. april.

Med venlig hilsen



Marie-Louise lotz
Passagerchef

TÅRNBY KOMMUNE

Vej, Park og Ejendomme



John Nielsen
Mosehøjvej 12B
2920 Charlottenlund

Dato
15-05-2014

Deres ref.
Brev af den 13/5-14

Vores ref.
14/14267

Direkte nr.
32471543
Mbr.tf

Taxaholdepladser i lufthavnen

Tak for Din henvendelse

Området omkring Kastrup Lufthavn er privat område, og Ellehammersvej og Lufthavnboulevarden er private veje. Alle forhold omkring taxaers brug af området og vejene er derfor alene en sag mellem Københavns Lufthavne A/S og taxaselskaberne.

Arealet hvor taxaholdepladserne ligger er, af SKAT undtaget for vurdering, hvorfor der ikke opkræves grundskyld eller dækningsafgift.

Venlig hilsen

Peter Günther
Afdelingsleder

Mikkel Broe
Trafikplanlægger

Tårnby Rådhus
Amager Landevej 76
2770 Kastrup

Telefon 3247 1111
Telefax 3247 1299
Bank 6505 3050331007

Mandag-onsdag 10-14.00
Tors. 10-17.30, Fre. 10-13.30
I øvrigt tidsbestilling efter aftale

E-mail adresse:
kommunen@taarnby.dk
Internet: www.taarnby.dk

Taxas Regnskaber?

Nævnet har endnu ikke tilsendt John Nielsen de ønskede regnskaber for bestillingskontoret 4x35 for året 2013 og budgettet for 2014. Taxinævnet har spurgt Taxa 4x35, om de må udlevere de regnskaber som Taxa har fremsendt til Nævnet. Som det fremgår af kopierne, så har Taxa sagt nej til dette. Taxa oplyser, at det er af konkurrencemæssige hensyn. Vi finder det meget besynderligt, at Nævnet begynder at spørge, om de må udlevere bestillingskontorets regnskaber.

Hvorfor spørger Nævnet om dette? Det fremgår helt klart af Forvaltningsloven, at når man er part i en sag, så har man krav på aktindsigt—altså at få udleveret kopi af det materiale der indgår i sagen.

At Taxa ikke vil udlevere regnskaberne, det er ikke af konkurrencemæssige hensyn, men fordi man ikke ønsker, at de tvangstilsluttede skal kunne se, hvad deres penge er blevet misbrugt til. Bl.a. ville det kunne ses, hvor meget der er indbetalt i pladsleje, og dermed ville man kunne udregne, hvor mange der ikke har indbetalt pladsleje.

Vi forstår ikke, hvorfor Nævnet spørger Taxa, hvorvidt de må udlevere materialet, de kunne bare have kigget i deres egne arkiver fra 1986, hvor kommunens sagfører gjorde opmærksom, at selvfølgelig skulle man have aktindsigt.

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Frederiksberg Rådhus – Smallegade 1 – 2000 Frederiksberg

Telefon 3821 2750 man-torsdag 09.00-12.00 - Fax 3821 2749

Eksp.tid: mandag og torsdag 9.00-17.00, tirs., ons., fredag 9.00-13.00

Mail: taxi@frederiksberg.dk - www.taxinaevn.dk

Vognmand John Poul Nielsen
Mosehøjvej 12 B
2920 Charlottenlund

11. juni 2014/ pisc02
J.nr. 5.10 / 144 - 467

I ovennævnte sag har Taxinævnet modtaget en udtalelse af 11. juni 2014 fra Taxa 4x35 om din aktindsigtsanmodning (vedlagt).

Taxinævnet skal hermed anmode om dine bemærkninger til udtalelsen fra Taxa 4x35 om din aktindsigtsanmodning.

Af hensyn til sagsbehandlingsfristen i offentlighedslovens § 36, stk. 2, 2. pkt., skal Taxinævnet anmode om at modtage dine eventuelle bemærkninger senest 7 dage efter modtagelsen af dette brev.

Vær opmærksom på, at Taxinævnet ikke er forpligtet til at afgøre aktindsigtssagen i overensstemmelse med virksomhedens udtalelse eller dine bemærkninger.

Med venlig hilsen



Pia Schmidt

Fuldmægtig



Taxinævnet i Region Hovedstaden

Att. Fuldmægtig Pia Schmidt

Sendt som e-post til ovennævnte

TAXA 4x35
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse

Tlf. 35 35 90 01
www.taxa.dk

Vanløse, den 11. juni 2014

Jeres j.nr. 5.10 / 144 - 464

I e-post af 27. maj 2014 (stilet til Jacob Gulmann) beder Taxinævnet om at få belyst risikoen ved aktindsigt i TAXA 4x35's budget 2014, som TAXA tidligere har fremsendt på Taxinævnets anmodning.

Det skal oplyses, at TAXA 4x35 af konkurrencemæssige årsager ikke ønsker at der gives aktindsigt i det af TAXA's budget for 2014. Som det er typisk forventeligt inden for forenings-/forretningsdrivelse, optræder der estimerede tal i budgettet, som alene kendes af ledelse og bestyrelse i TAXA 4x35. Det vil have en signifikant betydning i forhold til den forretnings- og konkurrencemæssige situation om disse tal offentliggøres.

Et budget er udtryk for selskabets fremadrettede handlinger og det kan i største grad være skadeligt, at skulle offentliggøre selskabets ønskede handlinger forud for at beslutningen gennemføres. Der kan også forekomme situationer, hvor en ellers planlagt handling ikke gennemføres, og en offentliggørelse af dette kan også påføre selskabet stor skade. Netop derfor må et budget betragtes, som forretningskritisk information der ikke er egnet til offentliggørelse.

For registrerede selskaber er der alene krav om offentliggørelse af regnskaber. Budgetter eller anden forretningskritisk information kræves ikke offentliggjort.

Ønsker Taxinævnet yderligere belysning, er vi til rådighed.

Med venlig hilsen
TAXA 4x35

Jacob Gulmann
Adm. direktør

2.3 Bestillingskontoret Valby Bilen

I skrivelser af 9. februar og 10. marts 1986 indgav vognmand Kurt Petersen, der er tilsluttet bestillingskontoret Valby Bilen, anmeldelse mod bestillingskontorets indehaver for overtrædelse af hyrekørselslovgivningen, idet han anførte, at den i bestillingskontorets regnskab for perioden 6/4 - 31/12 1982 indtægtsførte pladsleje var ca. 167.000 kr. for lille.

Efter drøftelse med indehaveren, Kjeld Wiingaard, forelagde nævnet ved skrivelse af 18. marts 1986 (j.nr. 5.50) spørgsmålet for registreret revisor, cand.jur. Johs. Andersen.

Revisor Andersen fremsendte med skrivelse af 7. april d.å. en udførlig redegørelse for pladslejeindtægt og vognantal i den nævnte periode. I forbindelse med fremsendelsen toges et udtrykkeligt diskretionsforbehold, idet revisoren erklærede, at de fremsendte in-

terne regnskabsoplysninger alene var tilstillet nævnet og at der ikke forelå tilladelse til, at nævnet kunne videregive oplysningerne til udenforstående.

Redegørelsen indeholder en månedsvis opgørelse over antallet af tilmeldte vogne og over de bogførte pladslejeindtægter i perioden. I forbindelse hermed oplyses, at det i hele perioden var vanskeligt at skaffe det nødvendige antal telefonvagter, hvorfor nogle af de tilsluttede vognmænd indvilligede i at påtage sig telefonvagtarbejde mod tilsvarende pladslejefrihed i forhold til antal timer som telefonvagt. Af redegørelsen fremgår det, at der var tale om vognmænd repræsenterende 11-14 vogne pr. måned i perioden, herunder fast én vognmand med 8 vogne og én vognmand med 2 vogne. Herudover indeholder redegørelsen nogle regnskabstekniske bemærkninger om periodeafgrænsning.

Redegørelsen må som udgangspunkt forsigtigvis antages at være omfattet af den almindelige tavshedspligt i henhold til straffelovens § 152.

Spørgsmålet er herefter, om nævnet i kraft af tavshedspligten er bundet af det tagne diskretionsforbehold eller om man desuagtet er berettiget, eventuelt ligefrem forpligtet, til at fremsende redegørelsen til Kurt Petersen til udtalelse.

Svaret beror i første række på, hvorvidt han må anses som part i sagen.

Det fremgår ikke af det foreliggende materiale, hvilken konsekvens han ønsker nævnet skal drage, såfremt man måtte finde anmeldelsen berettiget. Det fremgår navnlig ikke, om han i så fald på nuværende sene tidspunkt vil rejse krav om nedsættelse af pladslejen for perioden 6/4 - 31/12 1982 under påberåbelse af standardvedtægtens afsnit B, punkt 4.

Det må imidlertid anses for nærliggende i mangel af holdepunkter for det modsatte at opfatte henvendelsen som en anmodning om næv-

nets stillingtagen til rigtigheden af bestillingskontorets regnskab i den pågældende periode med henblik på i givet fald at etablere grundlag for en nedsættelse af pladslejen i samme periode. Denne forståelse af klagerens henvendelse lægges i det følgende til grund.

Kurt Petersen vil i kraft af sin status som indlejer i den relevante periode uden tvivl være berettiget til - i givet fald - at indbringe spørgsmålet for domstolene.

Efter sædvanlige kriterier må Kurt Petersen følgelig anses som part i sagen.

Såfremt han havde begæret aktindsigt i sagen, ville det herefter i henhold til reglen i offentlighedslovens § 10, stk. 3, være uden betydning, at revisor Andersens redegørelse som udgangspunkt er undergivet tavshedspligt, og nævnet ville være forpligtet til at meddele aktindsigt, medmindre der var nærliggende fare for, at Valby Bilens ejers interesser herved ville lide skade af væsentlig betydning, jfr. offentlighedslovens § 10, stk. 1.

Redegørelsen indeholder efter mit skøn ikke oplysninger, hvis videregivelse til klageren ville kunne skade Valby Bilens indehaver i nævneværdig grad. Jeg lægger herved vægt på, at redegørelsen vedrører forhold, der er over 3 1/2 år gamle, og ikke indeholder oplysninger af betydning for Valby Bilens konkurrenceevne, der i første række afhænger af den gældende pladsleje og serviceniveauet over for de tilsluttede vognmænd.

En begæring fra Kurt Petersen om aktindsigt måtte således efter min opfattelse imødekommes.

Efter det oplyste har han ikke fremsat anmodning om aktindsigt. Som anført ovenfor forudsætter offentlighedsloven fremsættelse af begæring. Lovens regler er derfor ikke direkte anvendelige på spørgsmålet.

Reglerne om partsoffentlighed må imidlertid antages at finde tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor der bør eller ligefrem skal foretages partshøring, jfr. forudsætningen herom i forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 4, der efter forarbejderne er en kodifikation af de senere års ombudsmandspraksis.

Afgørende er således, om der bør eller eventuelt skal finde partshøring sted i sagen.

Herom bemærkes først, at hyrekørselslovgivningen udtrykkeligt tillægger tilsynsmyndigheden den endelige administrative afgørelse af klager fra indlejere over pladslejens størrelse i de bestillingskontorer, der tilhører et enkeltmandsfirma eller et selskab, hvor ikke alle tilsluttede bevillingshavere har indflydelse, jfr. standardvedtægtens afsnit B, punkt 4.

Den således instituerede klageordning forudsætter, hvis den ikke skal være illusorisk, en fra sagens start gennemført kontradiktorsk proces, hvor bestillingskontorets ejer på den ene side og den utilfredse indlejer på den anden gives lejlighed til at gøre sig bekendt med og udtale sig om det af modparten anførte.

Klagen over Valby Bilens regnskab bør derfor rettelig ansues som en for nævnet verserende tvist mellem Valby Bilens indehaver på den ene side og Kurt Petersen på den anden side.

Domspraksis har som nævnt fastslået, at partstvister, der afgøres af et særligt navn, som udøver en domstolslignende virksomhed, indebærer en forpligtelse til at sikre parterne adgang til kontradiktion. Det er almindeligt antaget, at samme forpligtelse foreligger, når partstvisten afgøres af en sædvanlig administrativ myndighed. Ved forvaltningslovens ikrafttræden udvides forpligtelsen yderligere til at gælde i alle forvaltningssager, der ikke er særligt undtagne.

På denne baggrund må jeg konkludere

- at den af revisor Johs. Andersen den 7. april 1986 indsendte redegørelse for bestillingskontoret Valby Bilens pladslejeindtægt og vognantal i perioden 6/4 - 31/12 1982 må antages at være omfattet af den almindelige tavshedspligt, der hviler på offentlige myndigheder,
- at det af revisor Andersen tagne diskretionsforbehold er uden betydning i henseende til reglerne om offentlighed i forvaltningen,
- at materialet er undergivet partsoffentlighed,
- at nævnet ved behandlingen af sager angående pladslejens størrelse i medfør af standardvedtægtens afsnit B, punkt 4, er forpligtet til at sikre parterne adgang til kontradiktion,
- at den af revisor Andersen indsendte redegørelse må antages at være af væsentlig betydning for sagens afgørelse, og
- at nævnet følgelig har pligt til at forelægge redegørelsen for Kurt Petersen til udtalelse.

3. AFVISNING AF DISKRETIIONSFORBEHOLD

Jeg skal afslutningsvis tillade mig at anbefale, at man i de 3 konkrete sager og i fremtidige lignende sager, hvor der måtte blive taget diskretionsforbehold, straks vejleder de pågældende om, at forbeholdet er uden retlig betydning.

København, den 19. juni 1986.
HORTEN & CO.

Per Sjøqvist

----- Original meddelelse -----

Fra: Anne K. Bajwa <Anne.Bajwa@Taxa.dk>

Dato: Tor, 19. jun 2014 15:01

Afvikling af TAXA 4x35 Horsens

TAXA og de tilsluttede vognmænd i TAXA 4x35 Horsens har efter grundig evaluering konstateret, at markedet desværre er ikke til mindre lokale bestillingskontorer.

Derfor overgår syv af i alt 11 TAXA 4x35 Horsens vogne til Horsens Taxa i løbet af denne uge. 2 vogne stopper al kørsel i nærmeste fremtid og 2 fortsætter med at køre året ud.

Det betyder at TAXA 4x35 Horsens afvikles over de næste 6 måneder.

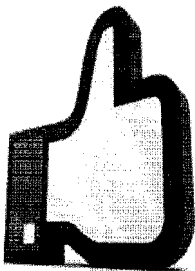
Med venlig hilsen og god vagt

Anne Kilde Bajwa

Vognmandsservice

Direkte +45 3530 9136?Mobil +45 2710 9136?Mail: anne.bajwa@taxa.dk

TAXA 4x35?Rosenlunds Allé 8?2720 Vanløse?www.taxa.dk



FØLG OS PÅ FACEBOOK
og deltag i konkurrencer, quiz'er
eller læs sjove TAXAhistorier





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.

KAT-Bladets redaktion:

Leif Jensen, Pia Jensen, Kurt Petersen & Andris Kirsteins.