



Bladet

Danmarks mest læste taxiblad

KAT-Bladet 2015 nr. 2.



Ny direktør søges—de sidste par stykker, har fået
en størrelse 45 i buksebagen.

Taxi Uber alles?

Hvis politikerne vil ødelægge taxibranchen, hvorfor indrømmer de det så ikke bare, i stedet for at snakke frem og tilbage og stemme imod hinanden, så intet bliver vedtaget i Folketinget og alt bare bliver trukket i langdrag.

På et møde hos 3F den 2. marts 2016, kunne alle politikerne blive enige om, at Uber kørte ulovligt og at selve konceptet var ulovligt. Derfor er det sjovt, at politikerne ikke gør noget ved det ulovlige koncept. Tilsyneladende prøver de kun at trække tiden i langdrag, indtil Uber er blevet så store, at politikerne føler, at de roligt kan sige: Nu er vi nødsaget til at lovliggøre Uber, når nu så mange bruger det. Det svarer til, at man tager til Tyskland og køber en lastbil fyldt med afgiftsfri øl og spiritus, og derefter solgte de pågældende varer i Danmark uden afgifter og uden at svare skat af fortjenesten. Det ville sikkert blive stoppet omgående, fordi statskassen ville gå glip af mange penge. Men taxierhvervet er der ikke mange stemmer og / eller penge i. For politikerne er taxierhvervet venstre-håndsarbejde. Politikerne har lovet os en ny taxilov i de sidste mange, mange år, men intet er sket; og nu lader man så diverse selvstændige vognmænd, der kører under Uber, begå lovbrud hver eneste dag uden konsekvenser. Danmark er blevet en banan-republik, landets love er sat ud af kraft.

Efter dette møde, så har der været afstemning om Ubers lovlighed i Folketinget, hvor der var stillet 3 forslag og alle 3 blev forkastet. Og efterfølgende har Justitsministeren udtalt, at man må vente, indtil der falder dom. Og senere har Søren Pind oplyst, at

en evt. dom, hvis den går regeringen imod, vil blive appelleret til Landsretten. Så der er nok lange udsigter.

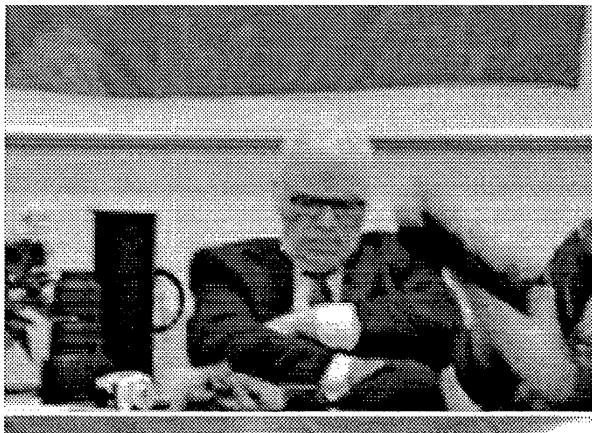
På mødet hos 3F skulle der også have været diskuteret ændringerne til den kommende nye taxilov. Specielt var storvognmændene meget interesseret i, hvorvidt man ville få lov til at drive forretningen i selskabsform. Der var mødt mange af de gamle storvognmænd op, det var de, fordi de har en helt speciel interesse i en sådan udvikling, for skulle det blive tilladt, så vil storvognmændene lave hver enkelt tilladelse om til et selskab som de efterfølgende vil sælge. På den måde, vil de kunne sælge de tilladelser, som de i sin tid har fået ”gratis” af det offentlige. Specielt vores gamle ven, John Lindbom skulle være meget interesseret i denne lille fidus, men da mødet blev ved med at dreje sig om Uber, så svandt John Lindboms interesse så meget, at han faldt i en dyb søvn. Rygterne vil vide, at det tog flere mænd flere dage at ”ruske” liv i John ”mange kasket” Lindbom igen. Hans interesse for erhvervets problemer, var åbenbart ikke nok til at fange hans interesse og holde ham vågen.

Hvis man vil have, at det skal kunne drives i selskabsform, så må man nødvendigvis ophæve antalsbegrænsningen, så det ikke bliver til den rene sortbørshandel med tilladelserne, sådan som det var i 70’erne, fordi man ikke længere fra 1974 kunne drive sin virksomhed i selskabsform. Og der fik de så fra 1974 til 1979 til at afvikle deres selskaber, og her var der så mange der blev vognmand fra den ene dag til den anden. Specielt havde Taxamotor mange der var specialiseret i dette og der er stadigvæk mange i dag, der fik deres tilladelser dengang. Hvordan har man tænkt sig, at det skulle drives? Skal man så give markedspris for tilladelserne? Og skal storvognmændene så, igen, kunne stryge en pæn fortjeneste på det offentliges regning? Men til gengæld er der aldrig nogen der vil miste deres tilladelser på den måde, for man vil hurtigt sælge det ”gamle” firma til et nyt, og det vil være de ”gamle” der mister den tilladelse

de ikke længere har—for man kan ikke tilbagekalde noget med tilbagevirkende kraft. Det er ikke gennemtænkt! Når man taler om Uber, så taler man hele tiden om den nye taxilov og om universaltilladelser, som om det kunne frelse hele branchen. Politikerne ved ikke hvad de snakker om, så de tror også bare, at en ny lov og ”universaltilladelser” vil fremskaffe vogne i yderdistrikterne. Men det er de samme politikere, der har afskaffet vognene i yderdistrikterne. Det gjorde de, da de ikke ændrede taxiloven da man lavede kommunesammenlægningerne for år tilbage, og det protesterede John Lindbom ikke imod, da det tvang flere vognmænd ind i bestillingskontorerne og dermed flere penge til John Lindbom og co., via bestillingskontorerne.

Tornerose og hendes Facebook veninde, Trine Wollenberg, de taler om et 2 strenget system, hvor taxierne kører efter det gamle system og Uber efter det gamle fra dengang der var Lillebiler, hvor Lillebilerne ikke måtte samle kunder op på gaden men skulle køre tilbage til deres holdeplads. Hvordan skal sådan et system virke i dag, hvor alle har en mobiltelefon og har adgang til an app eller til nettet hele tiden? Dette virker som noget, der er udtænkt et sted med en flot udsigt over Roskilde Fjord. Ændringen af taxiloven er ikke fremsat til Folketingsbeslutning endnu og vi må forudsætte, at det ikke bliver fremsat førend alt det med Uber har været igennem hele domstolsprocessen og måske skal EU også spørges. Så det kan have lange udsigter.

Og indtil alt dette er på plads, så er det ”lovligt” at overtræde taxiloven i Danmark, så vi vil fortsat opfordre alle taxauffører der bliver skrevet, at de påberåber sig samme rettigheder som Uber vognmændene. Det kan ikke være rigtigt, at folk der overholder loven, de kan straffes, mens folk der bevidst bryder loven, de går fri, med politikernes velsignelse.



John Lindboms interesse for taxierhvervet ses helt tydeligt.

Klip fra Facebook.



Folketinget, Christiansborg
1240 København K.
Tlf.: +45 3337 5500
Mail: folketinget@ft.dk

L 72 Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

(Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence m.v.)

At

Samling: 2015-16

Status: 1. beh./Henvist til udvalg

Om lovforslaget

Sagsgang

Fremsat 20-11-2015

1. behandlet / henvist til udvalg 17-12-2015

Ministerområde

Transport- og Bygningsministeriet

Resumé

Lovforslaget lægger bl.a. op til, at indehaveren af en tilladelse til at udføre gods- og buskørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark.

Hvad angår taxiloven, omfattes limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik også af kravet om at følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster.

L72 af 20/11-2015.

Det på foregående side viste lovforslag, som blev fremsat den 20. november 2015, er aldrig kommet videre end til udvalgsbehandling.

Lovforslaget er fremsat for at forhindre social dumping inden for bus-, gods- og taxikørsel.

Vi citerer følgende:

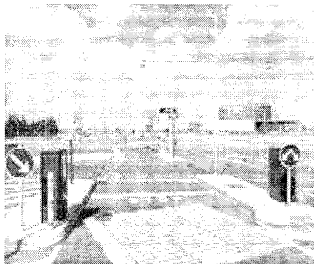
”Lovforslaget lægger bl.a. op til, at indehaveren af en tilladelse til at udføre gods- og buskørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark.

Hvad angår taxiloven, omfattes limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik også af kravet om at følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster.”

Transportministeren er ikke enig med forslagsstillerne, han ønsker at arbejdsmarkedets parter selv finder en løsning på forholdene. Han mener ikke, at det er Folketinget der skal træffe den slags beslutninger.

Klippet fra TaxiDanmark.

TAXA 4x35 vandt første bonusudbetaling på 125.000 kroner fra CPH



Den første TMS-bonusudbetaling fra Københavns Lufthavn på 125.000 kroner er uddelt til TAXA 4x35. Bonusen er ifølge TAXA 4x35 interne nyhedsbrev vundet, fordi TAXA 4x35 har leveret en fantastisk service og performer langt over de aftalte niveauer.

TAXA 4x35 har bl.a. leveret 98,89 procent af de bestilte ture, hvor 97,57 procent er ankommet rettidigt.

Loven gælder ikke for Københavns Lufthavn!

Den lov, som først gælder fra den første juli, den har Københavns Lufthavn allerede overtrådt. Men John Lindbom og de andre bestillingskontorspampere, kunne ikke vente på lovgivningen men indgik selv en aftale med Lufthavnen. Ifølge loven, så må Lufthavnen kun tage penge svarende til de omkostninger systemet indebærer—se efterfølgende. Men hvem betaler bonusen til Taxa 4x35, hvis Lufthavnen kun tager til omkostningerne? Vi vil vædde på, at Lufthavnen ikke tager penge op af egen lomme.

Så loven brydes atter engang—denne gang, inden den er trådt i kraft.

Lov om ændring af lov om luftfart

(Fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betaling)

VI MARGRETHE DEN ANDEN, af Guds Nåde Danmarks Dronning, gør vitterligt:

Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006, § 6 i lov nr. 736 af 25. juni 2014 og § 9 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 57 indsættes:

»§ 57 a. Flyvepladser, der er åbne for offentligheden, jf. § 55, stk. 1, skal give fri adgang for transport af personer til og fra flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil, jf. dog stk. 2, medmindre adgangen hertil er begrænset af regler i denne lov vedrørende forebyggelse af forstyrrelser mod luftfartens sikkerhed eller regler fastsat i medfør af denne lov herom.

Stk. 2. Flyvepladser med offentlig adgang kan efter transport- og bygningsministerens godkendelse etablere trafikledelsesordninger med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyvepladsernes adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

Stk. 3. Flyvepladser med offentlig adgang kan opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervsæssig personbefordring, og som er omfattet af en godkendt trafikledelsesordning efter stk. 2. De omfattede virksomheders samlede betalinger må ikke overstige flyvepladsernes samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling. Flyvepladsernes mulighed for at opkræve betaling omfatter ikke sygetransport og offentlig servicetrafik.

Stk. 4. Ordninger efter stk. 2 og betalinger efter stk. 3 skal være proportionale, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Flyvepladser offentliggør oplysninger om godkendte trafikledelsesordninger, når disse enten er med betaling eller kræver tilmelding, inden der kan opnås adgang til flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler.

Stk. 5. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere regler om godkendelse af de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder regler om, hvilke trafikledelsesordninger der kræver transport- og bygningsministerens godkendelse. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere nærmere regler om de omkostninger, som er nævnt i stk. 3, 2. pkt., samt regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for behandlingen af ansøgninger om godkendelse af trafikledelsesordninger.

Stk. 6. Transport- og bygningsministeren fastsætter regler om tilsyn med de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder tilsyn med de omfattede virksomheders samlede betalinger og flyvepladsernes samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordninger med betaling efter stk. 3. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for tilsynet samt regler om tilbagebetaling af opkrævede betalinger.«

2. I § 149, stk. 5, indsættes efter »§ 38,«: »§ 57 a, stk. 1 og 2,«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2016.

Stk. 2. Loven finder ikke anvendelse på aftaler om trafikledelse, der er indgået før lovens ikrafttræden. Loven finder dog anvendelse på sådanne aftaler om trafikledelse fra det tidspunkt, hvor de kan opsiges til ophør af begge parter, og tidligst den 1. juli 2017.

Stk. 3. Flyvepladser, der har indgået aftaler om trafikledelse som nævnt i stk. 2, skal indsende ansøgning om godkendelse heraf til transport- og bygningsministeren senest 12 måneder efter ikrafttrædelsen af denne lov.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.


Givet på Marselisborg Slot, den 29. december 2015

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

MARGRETHE R.

/ Hans Christian Schmidt

RAPPORT til videre foranstaltning ved selskab

| | | | |
|--|----------------|--|-----------------------|
| Dato: 17-3-2016 | Kl.: 08.06 | Afstand til chauffør: 0-2 meter x 2-5 meter | Rapport nr.: 703-2016 |
| Bevillings-nr.:1-0924 | Selskab.: 4x35 | | Reg. nr.: AW 98 981 |
| Hvor fandt forseelsen sted: Københavns Lufthavn, Terminal 2. | | | |
| Forseelse: Nr.: 10 – Ulovligt ophold. | | | |
| Hændelsesforløb: Taxi opholder sig ulovligt på Københavns Lufthavns arealer, herunder parkering ved Terminal 2. | | | |
|  | | | |
| Da servicemedarbejderen beder chaufføren om at forlade området, bliver chaufføren meget flabet og siger at det skal han ikke blande sig i og spørger om han er politiet. | | | |
| Kopi sendt til: Taxinævnet. | | | |
| Noteret af tjenestenummer: 57107 | | | |
| Skrevet af tjenestenummer: 69 | | | |
| Vidne: | | | |
| Evt. bemærkninger: | | | |

Efterlevelse af servicekonceptet

CPH indrporterer manglende overholdelse til Selskabet. CPH er dog berettiget til at indberette grove eller gentagne forseelser til Taxinævnet.

Selskaberne forpligtiger sig til at følge op overfor manglende overholdelse af Servicekonceptet og udstede sanktioner i overensstemmelse med nedenstående tabel umiddelbart efter at Selskabet har modtaget indberetningen.

Sanktionen skal udmøntes ved at Selskabet ikke sender pågældende Vogn eller Chauffør til CPH i den angivne periode.

| Nummer | Adfærds type | Sanktions- niveau | Modtager af sanktion | Sanktions-længde |
|--------|--|-------------------|----------------------|------------------|
| 1 | Chaufføren vil ikke hjælpe med bagage | Mild | Vogn | 1 dag |
| 2 | Taxien er beskidt | Mild | Vogn | 1 dag |
| 3 | Chaufføren opfylder ikke reglerne angående profilbeklædning | Mild | Vogn | 1 dag |
| 4 | Chauffør tiltaler kunde eller andre på en upassende måde (herunder skænderi, aggressiv adfærd, højroset mv.) | Mellem | Vogn | 1 uge |
| 5 | Kørselsvægring | Mellem | Vogn | 1 uge |
| 6 | Ulovlig hyresøgning | Mellem | Vogn | 1 uge |
| 7 | Chaufføren følger ikke Taxi Service's anvisninger | Mellem | Vogn | 1 uge |
| 8 | Chaufføren forhindrer passage af andre køretøjer, eller opholder sig ulovligt på Københavns Lufthavns A/S ejendom. | Mellem | Vogn | 1 uge |
| 9 | Chauffør insisterer på First-In First-Out og anerkender ikke kundens ret til frit at vælge hvilken vogn og selskab de ønsker at benytte. | Mellem | Vogn | 1 uge |
| 10 | Taxi opholder sig ulovligt på CPH's arealer, herunder ophold/standsning på Ellehammersvej | Mellem | Vogn | 1 uge |
| 11 | Chaufføren beskadiger forsætligt Lufthavnens ejendom. | Uacceptabel | Chauffør | Permanent |
| 12 | Chaufføren udøver fysisk eller psykisk vold mod kunde, medarbejder eller tredjemand. | Uacceptabel | Chauffør | Permanent |

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

Fra: john.nielsen.chl@mail.dk

Til: taxi@frederiksberg.dk

Dato: Man, 21. mar 2016 13:32

Emne: Fwd: Udelukkelse fra TMS-ture

Taxinævnet i region hovedstaden

Undertegned påklager hermed den i kopi vedlagte rapport fra lufthavnen nr 703-2016 og skal anmode om partshøring med opsætning virkning fra dd der anmodes samtidig om navn på lufthavnens medarbejder uden ophold bekræft at der ikke lukkes for tildelling af ture mens sagen verserer

Med venlig hilsen

Johf Nielsen

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

Fra: Annette Jensen <Annette.Jensen@Taxa.dk>

Til: 'john.nielsen.chl@mail.dk' <john.nielsen.chl@mail.dk>

Dato: Man, 21. mar 2016 10:50

Emne: Udelukkelse fra TMS-ture

Kære vognmand,

Vi har modtaget vedhæftede rapport fra CPH Lufthavn på vogn 0924 . Rapporten drejer sig om forseelsen 10 – ulovligt ophold.

Fører 001225, førernummer John Poul Nielsen, var tilmeldt vognen på tidspunktet for forseelsen.

Se vedlagte rapport.

Med henvisning til TAXAs aftale med CPH Lufthavn om efterlevelse af servicekoncept vil føreren ikke modtage ture til CPH-depot **1 uge** fra dags dato.

Med venlig hilsen

Annette Jensen

Servicechef

TAXA Servicecenter

Direkte +45 3530 9143 | Mobil +45 5050 4110 | Mail annette.jensen@taxa.dk

Hemmelig aftale!

Der er nu indgået en meget, meget hemmelig aftale imellem Taxa 4x35 og Københavns Lufthavn. Selvom alle er underlagt aftalen, så er der ingen der må få aftalen at se eller bare få at vide, hvad aftalen går ud på. Vognmændene er tvangstilsluttede men risikerer at blive udelukket fra kørsel, som de skal betale til via deres tvangsbidrag til bestillingskontoret.

Rapporten udskrives af en ansat i Lufthavnen og sendes derefter til bestillingskontoret og til Taxinævnet. Bestillingskontoret bestemmer herefter selv, hvilken straf den indberettede pådømmes. Dette sker, uden at vognmanden / chaufføren bliver hørt eller har muligheden for at blive hørt. Vi gætter på, at en enligt kørende vognmand, der ikke er i ”kridthuset” bliver straffet langt hårdere end en vogn fra en storvognmand.

Med vores kendskab til retssager om tilbagekaldelse af førerkort, for bl.a. indberetninger fra Lufthavnen, som Nævnet ser meget strengt på, kan vi derfor forvente, at John Nielsen derfor i nær fremtid vil miste sit førerkort. Vi må så håbe, at det er Dommer Elmer der skal dømme i sagen, så kan han fortælle Nævnet, hvor skabet skal stå. Det helt forrykte i dette system er, at bestillingskontorerne selv bestemmer, hvilken straf vognmændene / chaufførerne skal have, helt uden om domstolene. Efter at Jacob Gulmann og Torneroseer blevet fyret / forflyttet, så bliver det spændende at se, hvem der nu skal fastsætte straffene.



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.