

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. +45 3374 6080
-
INFO@DANSKERHVERV.DK

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

**Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.,
registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven – Jeres
journalnummer TS2030000-9**

Dansk Erhverv har gennemgået ovenstående høring og har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent



Trafikstyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

sendt pr. mail: lc@trafikstyrelsen.dk

København, den 19. december 2011

Høring vedr. forslag til ændring af lov om taxikørsel m.v.

Dansk Taxi Råd skal ved nærværende fremkomme med vore bemærkninger til ovennævnte forslag vedr. ændring af lov om taxikørsel m.v.

Vi skal indledningsvis anføre, at man ved nærværende forslag stort set fremsætter et forslag med samme indhold, som blev fremsat af den tidligere VK-regering i foråret 2011. Et forslag, som af alle partier i Folketinget ved fremsættelsen, blev betegnet som værende ikke tilstrækkeligt for at sikre et ordentlig grundlag og incitament til at drive en taxiforretning. Som det er alle bekendt, kom der en ændring til det oprindelige forslag, der blev vedtaget pr. 1. juni med i ikrafttrædelse 1. september 2011. Det er således denne ændring, som man allerede nu foreslår rullet tilbage, hvilket Dansk Taxi Råd finder meget beklageligt, idet det havde været formålstjeneligt at se effekterne af lovændringen, før man endnu engang vælger at lave tingene om.

Som Dansk Taxi Råd anførte i vores hørings svar af 24. august 2010 finder vi ikke, at en ligestilling på miljø- og energiklassekrav og på uddannelseskrav mellem OST-tilladelser og taxitilladelser i tilstrækkelig grad sikrer lige konkurrence mellem de to tilladelsesformer og dermed vil den glidning, hvor incitamentet til at drive en taxiforretning forsvinder, fortsætte. Dansk Taxi Råd savner forsat, at forslaget anerkender, at taxierhvervet har en 24 timers serviceforpligtelse over for borgerne i Danmark sammenkoblet med, at en væsentlig del af grundlaget af taxiforretningen er beroende på offentlig kørsel.

Dertil skal anføres, at man i nærværende forslag ligeledes foreslår, at OST-tilladelser fritages for både registreringsafgift samt brændstofforbrugsafgift, der ligeledes giver en konkurrenceforvridning til taxierne, der betaler både en særlig taxaifgift samt brændstofforbrugsafgift.

Det anføres i bemærkningerne til lovforslaget, at ændringen af taxiloven pr. 1. september 2011 ifølge KL og Danske Regioner vil fordyre de offentlige kørsler betydeligt. Dette er et synspunkt som KL og Danske Regioner har fremført ved flere lejligheder, men som man indtil videre har undladt at dokumentere. Erfaringer fra flere kommuner, bl.a. Varde Kommune viser også, at der ikke er belæg for påstandene om fordyrelse af offentlige kørsler i taxiregi.

Det anføres endvidere, at formålet med lovændringen er at undgå hel eller delvis lukning af eksisterende busvirksomheder. Det er i den forbindelse værd at bemærke, at der ved lovændringen pr. 1. juni d.å. blev sikret en behørig overgangsordning for de vognmænd med



eksisterende EP-tilladelser. Det er ligeledes værd at bemærke, at der er tale om ca. 80 busvognmandsforrentninger, som ikke er afskåret fra at byde på kørslen for trafikskaberne fremover, men blot skal gøre det med bustilladelser beroende på køretøjer til over 8 passagerer.

I vort høringssvar af 24. august 2010 fremførte vi et forslag om, at en tilladelse til offentlig servicetrafik betinges af, at der til tilladelsen alene kan anvendes et køretøj indrettet til befordring af mindst to kørestole. Et forslag, som sammen med 4 øvrige punkter også blev fremlagt som en fælles løsning fra Danske Busvognmænd, DI Transport, 3F og Dansk Taxi Råd i foråret 2011.

Dansk Taxi Råd skal opfordre til, at man ser på branchens fælles forslag og i givet fald, at man fastholder at slette betingelsen om, at man alene kan få en OST-tilladelse med en taxitilladelse, da lader dette afløse af et indretningskrav til køretøjet som OST-tilladelsen kører på.

Det skal afslutningsvis anføres, at der fra flere sider er blevet forslået, at der nedsættes et persontransportudvalg, der skal analysere og samordne de regler, der gælder for udførelse af erhvervmæssig persontransport. Det er et forslag som Dansk Taxi Råd støtter og som vi gerne deltager i. Taxibranchen kan dog ikke alene vente på et sådan udredningsarbejde, der er også behov for løsninger her og nu.

Såfremt nærværende giver anledning til spørgsmål, er Trafikstyrelsen naturligvis velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Dansk Taxi Råd

Trine Wollenberg

direktør

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S



Sendt pr mail: lc@trafikstyrelsen.dk

Dato 19. december 2011
Deres ref.
Vores ref. k-lr

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v., registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven (Ændrede betingelser for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik, fritagelse for afgift for af biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik)

Trafikstyrelsen har udsendt forslag om ændring af taxiloven i høring. Danske Busvognmænd har i den anledning følgende bemærkninger:

Ophævelse af betingelsen om taxitilladelse

Danske Busvognmænd støtter lovforslagets formål om at ophæve betingelsen om, at man skal være indehaver af en taxitilladelse for at opnå tilladelse til offentlig servicetrafik.

Reguleringen indenfor transporterhvervet bør have som udgangspunkt, at der skal være lige adgang til at drive virksomhed på baggrund af de forskellige, relevante tilladelser forudsat, at de faglige, økonomiske og vandelsmæssige kvalifikationer er i orden.

Vi er i den forbindelse enige i – og vil gerne fremhæve - Regeringens synspunkter i lovens bemærkninger:

- At den nuværende lovgivning indebærer mindre konkurrence og mindre innovation i erhvervet. Dette vil medføre højere omkostninger for kommuner og regioner.
- At indsnævring af adgangen til at drive befordringsvirksomhed, der blev gennemført ved lov nr. 633 af 14/6 2011 ikke løser eventuelle problemer med taxibetjeningen i landdistrikterne.

Lige afgiftsmæssige vilkår for køretøjerne

Danske Busvognmænd støtter ændringerne af afgiftslovene således, at køretøjer der benyttes på baggrund af tilladelser til offentlig servicetrafik afgiftsmæssigt ligestilles med køretøjer, der benyttes på baggrund af EP-tilladelser med begrænset anvendelse.

Vi bemærker i den forbindelse, at der med de EP-tilladelser med begrænset anvendelse, der refereres til menes de nuværende tilladelser, der er udstedt op til lovændringen den 1. juni 2011 En tilladelsesform der gradvist udfases i takt med, at de erstattes af tilladelser til offentlig servicetrafik efter den nye lovgivning.

Energiklasse- og uddannelseskrav bevares

Vi har med tilfredshed noteret os, at krav til energi- og miljømæssige krav for biler, der på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik og uddannelsesmæssige krav til førere af de nævnte køretøjer bevares.

Også på dette punkt skal konkurrence-, miljø- og sikkerhedsmæssige hensyn være opfyldt indenfor alle tilladelsesformer.

Behov for analyse

I bemærkningerne til forslaget fremgår, at Regeringen har til hensigt at gennemføre en analyse af mulighederne for en samordning af reglerne for erhvervsmæssig persontransport i personbiler, som også tager sigte på at skabe et mere velfungerende marked og herunder sikre gode rammer for personbefordring i landdistrikter.

Vi er i Danske Busvognmænd enige i, at den nuværende lovgivning er baseret på et for spinkelt videns- og erfaringsgrundlag og, at dette derfor bør udvides og forbedres.

Efter vores opfattelse bør der derfor nedsættes et persontransportudvalg bestående af de relevante myndigheder og organisationer, der kan tage hele persontransportområdet op til revision.

Behovet for sådan et udvalg illustreres godt af det forslag branchen – herunder Danske Busvognmænd, Dansk Taxi Råd, 3F og DI Transport – fremlagde for beslutningstagerne i april 2011 i forbindelse med vedtagelsen af den eksisterende lovgivning.

Her pegede branchen på en samlet løsningsmodel for området, hvori der var taget hensyn til en balance mellem konkurrence og forsyningsikkerhed på den ene side og hensyn til en tilfredsstillende taxibetjening på den anden side. Forslaget bestod af en samlet pakke på fem punkter, der samlet skulle sikre rammerne om persontransporterhvervet i personbiler:

1. Tilladelser til offentlig servicetrafik udstedes kun til vogne med lift og to kørestolspladser.
2. Der skal ikke være nogen antalsbegrænsning i kommunalt regi.
3. Tilladelser til offentlig servicetrafik kan benyttes til både almindelig og speciel rutekørsel jf. lov om trafikkselskaber.
4. Der skal være en fornuftig overgangsordning for de tilladelser og køretøjer, der allerede er udstedt/anskaffet. F.eks. afskrivningsperioden (ex. 6 år) eller en anden passende fremtidig dato.
5. Tilladelser til offentlig servicetrafik skal udstedes med hjemmel i lov om buskørsel.

Vi vil allerede nu opfordre til, at Regeringen i forbindelse med den forestående ændring af lov om taxikørsel tager denne model i betragtning. Alternativet er naturligvis, at den og andre forslag og idéer bringes op i det ovenfor beskrevne persontransportudvalg.

Idet vi hermed takker for lejligheden til at fremkomme med vore synspunkter står vi naturligvis fremover til rådighed, hvis der er spørgsmål eller kommentarer til ovenstående.



Med venlig hilsen

Steen Bundgaard
- *Adm. direktør*

Lis Caspersen

Fra: Kirsten Jørgensen, KJ <kj@regioner.dk>
Sendt: 19. december 2011 12:50
Til: Lis Caspersen
Cc: Anders Andersen, AA; Johan Nielsen, JON.
Emne: SV: HØRING over forslag til ændring af lov om taxikørsel, registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven - TS2030000-00009

Til Lis Caspersen

Danske Regioner har modtaget forslag til ændring af lov om taxikørsel, registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven i høring.

Danske Regioner konstaterer med tilfredshed, at der med lovforslaget lægges op til en tilbagerulning af den forudgående ændring af lov om taxikørsel, hvorefter der skete en begrænsning på udstedelsen af tilladelser til EP-tilladelser/tilladelser til offentlig servicetrafik og følgelig en begrænsning på mulighederne for konkurrenceudsættelse af den siddende patientbefordring i regionerne.

Danske Regioner har således ikke bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Kirsten Jørgensen
Chefrådgiver
Sundheds- og Socialpolitisk Kontor

Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35 29 81 89
M 29 17 09 16
E kj@regioner.dk

Officiel post bedes sendt til
regioner@regioner.dk

www.regioner.dk

Fra: Lis Caspersen [<mailto:lc@trafikstyrelsen.dk>]
Sendt: 2. december 2011 16:20
Til: autig@autig.dk; bil@di.dk; Ejner Larsen (post@cat-taxi.dk); daf@daf.dk; dn@dn.dk; info@dbfu.dk; hoeringsager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; mail@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; dh@handicap.dk; Danske Regioner; mail@dta-taxi.dk; dbi@bilimp.dk; dch@dch.dk; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; transport@di.dk; 3f@3f.dk; Foreningen EP-Danmark (ebbeke@webspeed.dk); Brancheforeningen for Limousine Vognmænd (niels@limousinen.dk); kl@kl.dk; lo@lo.dk; noahtrafik@noah.dk; politi@politi.dk; taxi@okf.kk.dk; Trafikselskaberne i Danmark (mail@trafikselskaberneidanmark.dk); Økonomisk Forening for Persontransport (thorsagertaxi@mail.dk)
Emne: HØRING over forslag til ændring af lov om taxikørsel, registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven.

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Mail: lc@trafikstyrelsen.dk

Vanløse 14. december 2011

Høringsvar sagsnr. TS2030000-00009

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening DTA har modtaget forslag til ændring af taxiloven – lov nr. 633 af 15. juni 2011 i høring og har hertil følgende bemærkninger:

DTA finder ikke, der er grundlag for at iværksætte ændringer i den eksisterende lov, allerede 3 måneder efter den er trådt i kraft og endnu inden, det har været muligt at se virkninger af de ændringer, der trådte i kraft 1. september, og hvor "Tilladelser til Offentlig Servicetrafik" blev flyttet over i taxiloven.

Der er ikke belæg for Kommunernes Landsforenings og Danske Regioners påstande om, at den nugældende lovgivning vil betyde en fordyrelse af de offentlige kørsler.

Der er i den sammenhæng ikke medregnet den offentlige udgift til drift af trafikselskaberne, hvortil kommuner og regioner betaler.

Der eksisterer efter DTA's opfattelse ikke en mangel på køretøjer, indrettet til højst 9 personer inklusive føreren eller almindeligt indrettede taxier, som nødvendiggør en ændring af den eksisterende lovgivning. Såfremt kommunerne mener de kan registrere en sådan mangel eller oplever et yderligere behov, har den enkelte kommune mulighed for at udstede yderligere taxibevillinger. De køretøjer, man herved får ekstra på gaden, vil endvidere have forpligtelse til at servicere andre brugere end trafikselskaberne på alle tidspunkter af døgnet.

Derimod vil vi fra DTA's side godt kunne se et muligt behov udvidelse af antallet af køretøjer indrettet til højst 9 personer inklusive føreren, hvortil der er krav om, at de skal være indrettet, så de kan medtage minimum to kørestole. Disse køretøjer er der ikke et udtalt behov for til dækning af den almindelige taxikørsel.

Når der argumenteres for, at busvognmænd og iværksættere som f.eks. taxichauffører må lukke og indskrænke som følge af, at Tilladelse til Offentlig Servicetrafik betinger tilladelse til taxikørsel, så skyldes det alene, at disse grupper tidligere er blevet begunstiget ved at kunne konkurrere med taxivognmænd på ulige vilkår, idet disse jo ikke, i modsætning til taxivognmændene, har haft en serviceforpligtelse med tilslutningsforpligtelse og døgndækning.

Denne ulige konkurrence har betydet, at adskillige taxivognmænd har måttet indskrænke og er på nippet til at måtte opgive deres forretning med den konsekvens, at mange taxichauffører bliver arbejdsløse samt, at flere udkantsområder og mindre provinsbyer i Danmark bliver uden taxidækning. Tendensen er allerede synlig flere steder.

Etableringen og udvidelsen af de offentligt subsidierede trafikelskaber har, efter DTA's opfattelse, ikke betydet en billigere eller bedre offentlig kørsel. Det har alene betydet, at de reelle udgifter nu er meget ugenomsigtige i form af tilskud til drift af trafikelskaberne. En udgift der skal tillægges de timepriser, der skal betales til EP vognmændene for at gøre dem sammenlignelige med taxivognmændenes priser. Samtidig undlader man at gøre brug af den kompetence til planlægning og gennemførelse af kørsel, som ligger i taxiselskaberne og som i mange år har været garanteret for et højt serviceniveau og som er indeholdt i den timepris der bydes ind med fra taxiselskaberne.

Der er samfundsmæssigt og miljømæssigt stor forskel på, om man anvender kædekørsel, hvor flere biler kører samme ruter med forskellige passagerer, eller om man gør brug af samkørsel. Sidstnævnte har taxiselskaberne stor erfaring med. Man har blandt andet udviklet stor kompetence ved at sikre en økonomisk optimal skolekørsel rundt om i landet. En kørsel som samtidig er miljømæssigt optimeret ved, at der køres et så begrænset antal kilometer som muligt.

Taxierhvervet er lige som andre erhverv ramt hårdt af finanskrisen og har ikke mulighed for at opdyrke nye markeder og forretningsområder. Taxierhvervet er samtidig i forvejen meget konjunkturfølsomt, både hvad angår private kunder og virksomhedskunder.

Ikke mindst er taxierhvervet samtidig, via den offentlige regulering, bundet op på en serviceforpligtelse, der alt andet lige medfører øgede grundomkostninger for taxivognmændene til vagtordninger og chaufførdækning af serviceforpligtelsen på alle døgnets timer.

Når erhvervet så nu samtidig i stigende omfang udsættes for ulige konkurrence i forhold til den offentlige kørsel, er en omfattende taxidød uundgåelig.

Af lovforslaget og bemærkninger hertil fremgår endvidere, at man påtænker ændringer i afgiftsreglerne, der yderligere vil begunstige indehaverne af tilladelser til offentlig servicetrafik på bekostning af taxibevillingerne.

DTA opfordrer derfor til, at der fra politisk side tages stilling til, om man fortsat ønsker at bevare en velfungerende og veldrevet taxibranche i Danmark, der fungerer som et væsentligt supplement og alternativ til den offentlige kollektive trafik, eller om man fra politisk side alternativt ønsker, at der skal være store områder og mange tidspunkter, hvor der ikke er findes taxier, der kan supplere den offentlige kollektive trafik.

På den baggrund opfordrer vi fra Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforenings side til, at man her og nu undlader at lave ændringer i taxiloven, men ser, hvordan den nugældende lovgivning rent faktisk kommer til at fungere.

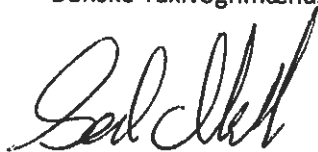
Samtidig opfordrer vi til, at man fra politisk side iværksætter et trafikpolitisk udredningsarbejde, hvor der ses på en længere sigtet planlægning af den kollektive trafik, hvor taxi indgår som supplement og alternativ til den offentlige kollektive trafik, i stedet for at lave nye kortsigtede ændringer, som vil få utilsigtede virkninger, der kun vanskeligt kan genoprettes.

De i forvejen vanskeligt stillede udkantsområder, vil ikke blive bedre stillet ved, at man fjerner eller undergraver den kollektive trafik ved at aflive taxibranchen.

I håb om, at vores bekymringer om virkningen af de påtænkte lovforslag vil blive taget alvorligt skal vi fra DTA's side hermed tilbyde at deltage i et udredningsarbejde om den kollektive trafik i Danmark.

Venlig hilsen

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening



Gert Mark
Formand



Jens Vegge Bjørck
Direktør

Trafikstyrelsen

Danish Transport Federation

Edvard Thomsens Vej 14**2300 København S****(via e-mail til lc@trafikstyrelsen.dk)**

Vedr.: Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel mv., registreringsafgiftsloven og brændstofafgiftsloven. J.nr. TS2030000-00009.

DI Transport takker for det fremsendte høringsmateriale, der består i udkast til ændring af ovennævnte love, og omfatter ændrede betingelser for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik, fritagelse for afgift af biler, der udfører kørsel for på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik.

DI Transport var stærkt betænkelig over den ændring i taxiloven, der medførte at man skal være indehaver af en taxitilladelse for at opnå tilladelse til offentlig servicetrafik. Betænkeligheden fremgår blandt andet af vores brev af 31. maj 2011 til Folketingets Trafikudvalg. Vi kan således tilslutte os det foreliggende forslag, der betyder at kredsen af virksomheder, der kan byde på kørselsopgaver for det offentlige, bringes tilbage til situationen før 1. september 2011.

I bemærkningerne til lovforslaget peges på, at forslaget vil betyde en lettere markedsadgang for "iværksættere". Vi skal i den forbindelse understrege det vigtige i, at lovgivningens krav til materiel, miljøforhold og uddannelse mv. fastholdes gennem konsekvent tilsyn og kontrol fra de respektive myndigheder.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår endvidere, at Regeringen har til hensigt at gennemføre "en analyse af mulighederne for en samordning af reglerne for erhvervs-mæssig persontransport i personbiler, der også tager sigte på at skabe et mere velfungerende marked og herunder sikre gode rammer for personbefordring i landdistrikter".

Vi finder en sådan udredning påkrævet, ikke mindst fordi det foreliggende forslag reelt ikke forholder sig til de grundlæggende udfordringer i markedet for offentlig servicetrafik. Vi kan således klart tilslutte os ideen om en analyse, der dog efter vores opfattelse bør indeholde et bredere perspektiv. Vi skal i den forbindelse anbefale, at der nedsættes et persontransportudvalg bestående af relevante myndigheder, relevante organisationer og interessenter med henblik på at gennemføre en samlet revision af persontransport-

Postadresse/Postal address1787 København V (+45) 3377 3377
Danmarktransport@di.dk
transport.di.dk**Besøgsadresser/Visiting addresses**H.C. Andersens Boulevard 18 Sundkrogskaj 20
København V København Ø

lovgivningen (herunder taxiloven, busloven, serviceloven og relevante dele af sundhedslovgivningen).

DI Transport står naturligvis til rådighed for den videre proces.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Per Henriksen', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Per Henriksen

DI Transport
33 77 46 72

Trafikstyrelsen
lc@trafikstyrelsen

J.nr.: Transport - AA/aj
Deres sagsnr.: TS2030000-00009

15. december 2011

Høringssvar på forslag til lovændring af lov om taxikørsel

3F Transportgruppen har følgende bemærkninger til ovenstående lovændring:

Vi er positive over for, at kredsen, for hvem der kan byde på kørselsopgaver for trafikselskaberne, udvides, så vognmænd eller selskaber uden taxibevilgning kan fortsætte deres forretning ved kommende udbud.

Vi er derimod meget bekymrede over, at OST-tilladelserne forbliver i taxiloven og ikke reguleres tilbage i busloven. Taxiloven regulerer ikke, hvilke overenskomster, som skal følges, som busloven gør.

Det vil betyde en unfair konkurrence over for de vognmænd, som er medlem af en arbejdsgiverforening og som skal følge denne overenskomst.

De fleste andre, som ikke er omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst, vil aftale provisionsbaseret løn med chaufføren og derved løndumpe på de bud, der gives over for trafikselskaberne.

Dette problem kunne løses ved, at der i taxiloven bliver skrevet, at der skal aflønnes efter en kollektiv landsdækkende overenskomst.

Venlig hilsen

Allan Andersen
3F Transportgruppen

FAGLIGT FÆLLES FORBUND
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
tlf. +45 70 300 300
fax +45 70 300 301
e-mail: 3f@3f.dk
www.3f.dk

Lis Caspersen

Fra: jan.aage.hansen@3f.dk
Sendt: 20. december 2011 00:32
Til: Lis Caspersen
Emne: Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v., registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v., registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

3F skal hermed afgive et supplerende høringssvar til det allerede fremsendte.

Den nuværende lovgivning giver meget forskellige vilkår for de forskellige tilladelsestyper inden for al persontrafik.

3F vil derfor støtte et forslag om at gennemføre en analyse af mulighederne for en samordning af lovgivningen for erhvervsmæssig persontransport, som også tager sigte på at skabe et mere velfungerende marked under kontrollerede vilkår. Der skal være konkurrence på lige vilkår, der også omfatter energi, miljø, sikkerhed, løn- og arbejdsvilkår og uddannelse til udøverne af persontrafikken.

Vi skal derfor foreslå, at der nedsættes et persontransportudvalg bestående af de relevante myndigheder og organisationer, der tager hele lovgivningen på persontransportområdet op til en grundig revision og fornyelse, så lovgivningen kan blive tidssvarende for alle tilladelsestyper, så al form for persontransport kan udføres så hensigtsmæssigt som muligt.

3F bidrager gerne i arbejdet med at revidere lovgivningen i et persontransportudvalg og stiller os naturligvis til rådighed, såfremt der er behov for yderligere uddybning af vores høringssvar og dette supplerende høringssvar.

Med venlig hilsen

Jan Aage Hansen
Forhandlingssekretær



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V

tlf. +45 70 300 300
dir. +45 88 92 03 21
mob. +45 20 28 73 64

Trafikstyrelsen
ATT.: Lis Caspersen
lc@trafikstyrelsen.dk
Sagsnr. TS2030000-00009



Den 19. december 2011

KL's høringssvar vedr. forslag til ændring af lov om taxikørsel m.v., registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven (Ændring af betingelser for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik, fritagelse for afgift af biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik)

Jnr 10.08.08 K04
Sagsid 000231998

Ref MSN
msn@kl.dk
Dir 3370 3483

Trafikstyrelsen har d. 2. december 2011 fremsendt forslag til ændring af lov om taxikørsel m.v.

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

KL har ingen faglige bemærkninger til lovforslaget. KL ser positivt på, at der skal gennemføres en analyse af mulighederne for en samordning af reglerne for erhvervsmæssig persontransport i personbiler, som også tager sigte på at skabe et mere velfungerende marked og herunder sikre gode rammer for personbefordring i landdistrikter. KL, som er en central aktør på dette område, vil gerne inddrages i arbejdet med en kommende analyse.

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/1

Der tages forbehold for politisk behandling af sagen i KL.

Med venlig hilsen
Mette Sørensen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mette Sørensen', written in a cursive style.

Konsulent