



Arbejdsgiverforening for persontransport
Rosenlunds Allé

2720 Vanløse
CVR 26978203

Tlf. 38 71 80 00
E-mail: mail@atax.dk

Transport-, Bygnings- og
Boligministeriet
e-mail: trm@trm.dk
cc. et@trm.dk, bgk@trm.dk

Vanløse 11. august 2017
J.nr. 2016-080

Høring over udkast til forslag til taxilov

Vi vil først og fremmest sige tak for det tilsendte udkast til forslag til taxilov, som vi herved har fået mulighed for at komme med vores kommentarer til.

Det vedlagte udkast til lovforslag griber meget dybt ind i vores medlemsvirksomheders eksistensgrundlag, hvorfor vi har fundet det nødvendigt at gå meget tæt ind i de enkelte bestemmelser og dels kommentere dem, dels stille nogle forståelsesmæssige spørgsmål.

Såfremt lovforslaget gennemføres i sin nuværende form, vil det medføre en radikal ændring af den bestående taxibranche og hele området for persontransport i de såkaldte M1 køretøjer.

Det udsendte lovforslag risikerer at medføre en koncentration af branchen på få hænder og vil ikke være med til at lette adgangen til erhvervet, som bl.a. var den oprindelige intention med en lovændring.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi fra ATAX' side gerne så, at når man laver én tilladelse, der skal kunne anvendes til hele M1 persontransportområdet, så bør man vælge at stille samme krav til indretning og registrering for alle udstedte tilladelser. Det ville de facto sikre, at man har én tilladelse, der kan køre al erhvervsmæssig persontransport udover limousine.

Måske ville det også være hensigtsmæssigt at sidestille de gamle tilladelser og de nye tilladelser. I hvert tilfælde er der et behov for en afklaring af de forskelle, der fremadrettet ellers skal være.

Vil trafikselskaberne fortsat kunne gøre brug af åben flex i direkte konkurrence med private taxier og med offentligt tilskud til kunden.

Vil der fortsat være taxiholdepladser i den enkelte byer, som kommunerne vil være forpligtet til at oprette og opretholde, og må de både bruges af lokale taxier med gamle tilladelser og af tilkørende nye tilladelser med hjemsted i fjerne kommuner.

Der rejser sig mange spørgsmål.

Vores kommentarer og spørgsmål til det konkrete lovforslag er som følger nedenfor:

§ 1

Vi er meget bekymrede over den beskrivelse der er til § 1 på side 37 i bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser, og som omhandler en definition af fortjeneste.

I andet afsnit står, at de med kørslen forbundne omkostninger inkluderer lønomkostninger, og det er først, når betalingen overstiger disse omkostninger, at der er tale om en fortjeneste og dermed tale om erhvervsmæssig persontransport.

Det mener, vi er en yderst problematisk beskrivelse, som eksempelvis vil gøre det lovligt at etablere samkørsel, hvor chaufføren aflønnes uden dette herved betragtes som erhvervsmæssig persontransport. Det er vores utvetydige opfattelse, at så snart chaufføren opnår nogen som helst økonomisk kompensation, udover de konkrete driftsomkostninger eksempelvis brændstof, for at sidde bag rattet og medbringe passagerer, så er der tale om erhvervsmæssig persontransport.

§ 2

Stk. 2. Vi tillader os at tage det for givet, at såfremt ministeren til de i bestemmelsen nævnte arrangementer giver tilladelse til anvendelse af udenlandsk registrerede biler, så vil de pågældende biler være konkret godkendt i den begrænsende periode, kørslen skal foregå.

Vi tillader os ligeledes at forvente, at ministeren vil stille krav om, at arbejdet udføres på danske overenskomstmæssige vilkår, så der ikke konkurreres på ulige vilkår med danske tilladelsesindehavere.

§ 3

Persontransportbranchen har gennem en årrække været præget af lykkeriddere og konkursryttere, især i forbindelse med tilladelser til offentlig servicetrafik med gentagne konkurser, som har indebåret udgifter for LG og tab for samfundet.

Vi vil på den baggrund anbefale, at der stilles et større krav til egenkapital på eksempelvis 80.000 kr. til den første og kr. 40.000 til efterfølgende tilladelser.

Samtidig vil vi anbefale, at man ikke kan have forfalden gæld til det offentlige på det tidspunkt, hvor man får udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Vi finder det positivt, at tilladelsesindehaver skal være registreret bruger af bilen.

Vi anbefaler fra ATAX' side, at samtlige tilladelser, og ikke kun for biler der anvendes til taxikørsel, skal være knyttet til en konkret bil. Bilens tilladelsesnummer bør ligeledes fremgå for samtlige tilladelser og ikke kun for taxitilladelser.

I dag oplever vi, at flytning af tilladelser mellem forskellige biler, anvendes til konkurrenceforvridende adfærd, og hvor kontrol af en tilladelse ikke er mulig.

Vi anbefaler, at man i lighed med andre områder stiller krav om, at virksomhedens CVR NR er påmalet bilen.

§ 4

En gadgetur er i den nugældende lov en aftale mellem kunden og tilladelsesindehaveren. Hvordan er tilladelsesindehaverens og dennes chaufførs aftaleretlige situation i lovforslaget?

Skal § 4 forstås således at én given tilladelse godt kan bruges til flere forskellige slags kørsel. I så fald vil en kombination af tilmeldinger og bud der inkluderes § 6 betyde, at en vognmand, der har eget § 6 kørselskontor kan byde uden for eget område og i samarbejde med andre.

Under bemærkningerne til § 4 fremgår, at forholdet mellem kørselskontor og vognmand ikke reguleres i denne lov, idet det alene er et aftaleretligt forhold parterne imellem, reguleret af kontrakten.

Der skal ikke herske tvivl om, at der er et behov for at give kørselskontorerne nogle beføjelser i forhold til tilknyttede vognmænd, som bestillingskontorerne ikke har i dag, men som er nødvendige for at kunne udvikle branchen og optimere forretningen.

Der er imidlertid samtidig et behov for at sikre såvel vognmændenes rettigheder både hvad angår gamle som nye tilladelser. Magtforholdet mellem et stort kørselskontor og en lille vognmand er simpelthen for stort til at vognmændenes retssikkerhed kan tilgodeses uden en eller anden form for regulering, når denne nu er forpligtet til at være tilknyttet et kørselskontor.

Løsningen kunne være en standardkontrakt, som skal anvendes i forholdet mellem kørselskontor og vognmand og som indeholder nogle bestemmelser som sikrer vognmanden en række basale rettigheder i retsforholdet. Et af eksemplerne herpå kan være retten til lige fordeling af ture indenfor det segment man er tilknyttet, ligesom man kunne etablere en voldgiftsret, der afgør konflikter mellem kørselskontorer og vognmænd.

§ 5

Vi vil her igen anbefale, at man ikke kan have forfalden gæld til det offentlige.

Den må i så fald afvikles inden tilladelse kan tildeles.

§ 6

Man må forstå baggrunden for bestemmelsen som et ønske om at kunne bevare de nuværende "landtaxier" og samtidig som et forsøg på at bevare taxier i landområderne.

Såfremt § 6 skal forstås således, at et sådant kørselskontor ikke må køre andet end taxikørsel og således heller ikke køre kommunal skolekørsel eller for et trafikselskab jf. modsætnings slutning af § 4, stk. 1, nr. 3 så undergraves tanken om at give de nuværende landtaxier mulighed for at bevare deres forretning, idet en del af deres nuværende indtjening består i kørsel for kommunen i kontrakt evt. via trafikselskab.

Skal bestemmelsen forstås således, at et § 6 kørselskontor kun kan ejes af én vognmand og ikke af flere i forening?

§ 7

Skal bemærkningerne til § 7 på s 21 i almindelige bemærkninger om, at det skal sikres at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med et tilfredsstillende resultat forstås som et krav om, at kursusudbydere skal udbyde kurser på flere sprog eller som et sprogligt krav til ansøgeren.

§ 8

I henhold til § 8, stk. 2 kan en tilladelse hverken helt eller delvis overdrages til andre.

Dette strider imidlertid mod teksten på side 18 i de almindelige bemærkninger, hvoraf det fremgår, at det som noget nyt vil blive muligt at lave et generationsskifte ved at overdrage virksomheden hvis eksempelvis indehaveren dør.

Der er ikke et behov for, at nuværende vognmænd under overgangsperioden skal kunne sælge sin forretning.

Vi finder derimod, at der er behov for, at en tilladelse kan overdrages i forbindelse med generationsskifte til eksempelvis børn eller børnebørn som har været aktive i forretningen i en årrække og ligeledes overdragelse til en efterladt ægtefælle, som har været aktiv i forretningen i en årrække.

§ 9

Vi anbefaler at det alene er et billede og et nummer, hvorved man kan identificere chaufføren. I lighed med praksis i Københavns Taxinævn.

Vi mener ikke en chaufførs fulde navn skal foreligge offentligt tilgængeligt i bilen. Det må være tilstrækkeligt med fornavn.

§ 10

Den dom Højesteret afsagde i den såkaldte Nortra sag skabte en stor usikkerhed om forståelsen af den nugældende § 5, stk. 5.

Vi finder det nødvendigt, at det præciseres, hvad der menes med, at bestemmelsen primært tager sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning.

I forbindelse med administration af bestemmelsen finder vi det endvidere dybt problematisk, når tilladelser der kører andet end taxi, ikke skal registrere deres kørsel på samme måde som en tilladelse der anvendes til taxi, idet der derved kan/vil opstå en forvredet konkurrencesituation. Blandt andet ved at overenskomstmæssige forhold ikke kan kontrolleres.

Der findes i dag overenskomster på området, der systematisk undergraver arbejdsmiljølovens formål, blandt andet ved at indeholde en permanent dispensation fra 11- timers reglen.

Der er derfor behov for en præcisering, der afklarer den situation der opstod efter Højesterets dom og som samtidig højner standarden for erhvervsmæssig persontransport i Danmark.

I stort omfang, vil indehavere af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport komme til eller kunne komme til at køre for offentlige udbydere.

Det er derfor vores anbefaling, som vi finder det både logisk og relevant, at man i den nye § 10 anvender den i cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 gældende tekst,

”sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

§ 12

Vi finder det positivt, at en tilladelse kan tilbagetrækkes ved overtrædelser af arbejdsmiljølovens bestemmelser om hvileperioder og fridøgn.

Ville en overenskomst, der giver ret til permanent dispensation fra 11-timers reglen falde ind under denne kategori?

Vi må her igen fremsætte vores anbefaling som nævnt under kommentarerne til § 10.

Vi finder det af principielle retssikkerhedsmæssige grunde betænkeligt, når én person straffes for en andens forseelser.

I henhold til forslaget i stk. 2 vil en vognmand kunne få inddraget sin tilladelse på baggrund af en chaufførs forseelser. Det finder vi betænkeligt. Vi kan imidlertid anbefale, at tilladelsen kan trækkes tilbage, hvis vognmanden, efter påtale, fortsat har den pågældende chauffør ansat i sin virksomhed.

Der skal skrives en tekst, hvoraf der fremgår, at når det er chaufførens forseelse, så skal vognmanden ikke straffes. Det er retssikkerhedsmæssigt dybt betænkeligt.

Når vognmanden bliver gjort bekendt med overtrædelser og ikke agerer ansvarligt som arbejdsgiver, så kan han som arbejdsgiver straffes.

§ 13

Kørselskontorer bør være omfattet af kravet om overholdelse af Arbejdsmiljølovens bestemmelser om hviletid- og fridøgn jf. § 10

§ 14

Hvad med helbredsmæssige forhold. Eks sukkersyge** jf. § 7, stk. 2, nr. 8

§ 15

Det skal være et princip, at når en chauffør dømmes for en overtrædelse, så orienteres arbejdsgiveren såfremt denne overtrædelse i gentagelsestilfælde kan få tilladelsesmæssige konsekvenser for vognmanden.

§ 16

En overtrædelse af bestemmelserne i § 10 om ansættelsesforhold burde være med og kunne medføre tilbagetrækning af tilladelse ved gentagelsestilfælde. Uden opsættende virkning

§ 18

Bestemmelsen i forslaget § 18, stk. 1 er i uoverensstemmelse med teksten under 2.2.2 på side 18 i generelle bemærkninger om muligheden for generationsskifte. Se i øvrigt vores bemærkninger til § 8.

§ 20

Vi forstår ikke begrundelsen for, at kørselskontoret ikke skal indsamle og opbevare oplysninger om anden kørsel end taxikørsel.

Der bør efter vores opfattelse også skulle indsamles den samme registrering om anden form for kørsel som et kørselskontor sælger, eller anden virksomhed sælger for så vidt angår offentlig servicetrafik og limousine.

Herved mindskes også risikoen for at egenbetaling bliver en sort økonomi, hvilket der i et vist omfang er tilfældet i dag.

Hvorfor skal offentlig servicetrafik og limousine ikke være del af klagenævn. Det er jo på lige vis ydelser, der sælges med en tilladelse til persontransport.

Bus Metro og tog er jo netop offentlige kontraktopgaver.

Det må være samme krav til erhvervsansvarsforsikring, der gælder for taxi, offentlig servicetrafik og limousine. Det bør/skal være tilladelsesindehaveren, der har forpligtelsen.

§ 21

Bestemmelserne om et nationalt prisloft indeholder en lang række problematiske elementer.

Det giver af forbrugerbeskyttelsesmæssige hensyn god mening, at man skal annoncere på bilen, hvad prisen er pr. kilometer og pr. minut.

Når man nu vælger at liberalisere taxikørslen, giver det som udgangspunkt ingen mening at fastsætte et prisloft. Der er ingen andre servicebrancher, hvor der eksisterer et prisloft.

F.eks. kan en elektriker bede om den timepris han vil og dertil en timepris for at have en servicevogn stående ude på gaden, medens han arbejder. Prisniveauet for elektrikerarbejde er fastlagt af markedet, lige som det er for rengøringsarbejde, vvs arbejde, tømrerarbejde og andre servicefag.

Der er lagt op til nogle få særlige dage om året, hvor der kan tillægges 50 % til prisloftet.

Der bør indføres en forhøjelse af prisloftet ved særlige lokale arrangementer, som eksempelvis karneval i København, Aarhus og Aalborg, samt den type internationale arrangementer, hvor ministeren kan give tilladelse til udenlandske biler, jf. § 2, stk. 2.

Det fremgår af forslaget § 21, stk. 5, at kørselskontoret gerne må opkræve betaling for ekstraydelser i tilknytning til taxikørslen. Det kunne eksempelvis være at medbringe en cykel, eller at bære fru Jensens indkøbsposer ind til døren.

Der må i henhold til forslaget imidlertid ikke kræves ekstra betaling for den ekstra ydelse det er at medtage en kørestol eller en førerhund. Med bortfald af serviceforpligtelsen, er der en indlysende mulighed for, at det ikke længere er muligt at få en taxi, hvor man kan medtage en kørestol eller en førerhund.

Er en ældre medborgers rollator at sidestille med en kørestol?

I henhold til bemærkningerne til forslaget § 6 vil taksten gælde uanset vognstørrelse.

Vi ønsker oplyst, hvorvidt man forestiller sig, at et kørselskontor skal have samme takst for mindre som for større biler.

Forestiller man sig samme takst for en personbil og en storvogn med lift. Og forestiller man sig, at der ikke må opkræves en større betaling, når f.eks. en storvogn med lift afhenter en kørestolsbruger, der skal køres op med lift og ind i vognen, hvor kørestolen skal spændes fast i dertil indrettede anordninger, hvortil der i øvrigt er fastsat lovkrav.

Set fra ATAX' side er der tale om en ekstra ydelse, når der sendes en stor vogn med lift på kundens begæring.

Såfremt der ikke vil kunne kræves ekstra betaling for denne ydelse, kan man frygte, at denne ydelse ikke vil kunne erhverves i et kørselskontor.

Stk. 6 er ikke rimeligt.

Hvis man udenfor Storkøbenhavn stadig vil kunne sikre, at handicappede/kørestolsbrugere vil kunne blive betjent med biler, der kan medtage kørestole, er det bydende nødvendigt, at der kan blive opkrævet betaling for den ekstraydelse det er, at have en bil, der kan klare den service. I modsat fald må vi se i øjnene, at den type biler vil blive udfaset fra den eksisterende vognpark, da omkostningerne for disse vogne er væsentlig højere for vognmændene.

Det samme vil gøre sig gældende for 8 personer biler af Sprinter typen, der ligeledes vil forsvinde fra gadebilledet som taxa, medmindre der kan opkræves ekstra betaling for, at der køres med mere end 4 personer.

Alternativet bliver, at den kørsel fremover kun kan købes af et busselskab til en fri aftalepris eller det offentlige trafikelskab.

For så vidt angår fastpristure jf. § 21, stk. 4, så vil der kunne forekomme situationer, hvor en fastpristur konkret ville kunne være blevet kørt billigere på taxameter eksempelvis grundet trafikale forhold på det konkrete tidspunkt. Dette bør ikke kunne være strafbelagt, så længe kørselskontoret kan dokumentere, at prisberegningen ligger under den annoncerede normalpris for turen.

Det er uklart, hvorvidt bestemmelsen skal forstås således, at kørselskontorerne ikke må byde på offentlige opgaver med lovhjemmel, til en højere pris end det landsdækkende prisloft.

Såfremt der er den fortolkning der lægges til grund er dette ensbetydende med, at kørselskontorerne ikke kan byde ind på kørsel i fri konkurrence med andre bydere med tilladelser til persontransport.

Hvis man skal have et prisloft, skal kørselskontorerne have lov til at ændre priserne, når det passer ind i det enkelte kørselskontors forretningsdrift.

§ 23

Det er ATAX' opfattelse, at der bør være adgang til at få ekstra betaling for tillægsydelser som f.eks. fremkørsel uden for eget definerede område, og disse priser bør naturligvis fremgå af hjemmesiden.

§ 25

Ved anvendelse af en nul kr. angivelse for en fast pris lukkes der op for en lang række muligheder for unddragelse af såvel løn til chauffør, betaling af kørsel fra kørselskontor til vognmand samt skattebetaling i Danmark.

På den baggrund på vi advare imod, at en sådan fastprisstruktur med nul kr. bringes i anvendelse.

Det vil være ugenomsigtigt for kontrolmyndigheder at se, hvilke ture, med hvilken bil og med hvilken kunde, der er omfattet af en (måske) eksisterende aftale om flere ture betalt som rabat tur. Derfor vil det heller ikke være muligt at foretage en eventuel kontrol.

§ 26

Diskriminerer biler der udfører taxikørsel i forhold til biler der kun udfører offentlig servicetrafik og limousiner. Det er samtidig uklart, hvad begrundelsen for denne forskelsbehandling skulle være.

Såvel kunder som chauffører i OST biler og limousiner har vel samme behov for sikkerhed og tryghed, som der eksisterer i en bil der anvendes til taxikørsel.

§ 27

Som tidligere nævnt er det ATAX' opfattelse, at der for OST og limousiner bør være tydeligt cvr nr. samt tilladelsesnummer uden på bilerne på samme måde som taxi.

§ 28

Det må forventes, at miljøkrav mv. der stilles til biler der kører taxikørsel også stilles overfor biler der anvendes til OST, da taxibiler jo også kan anvendes til OST og der ikke må diskrimineres blot fordi nogle tilladelser udelukkende kører for det offentlige

Regler om kontroludstyr er diskriminerende og konkurrenceforvridende.

Der er al god grund til at stille de samme krav til kontroludstyr i såvel taxi som OST biler.

I dag gør de 5 offentlige trafikselskaber i udstrakt grad brug af begrebet åben flex, hvilket betyder, at en hvilken som helst borger kan bestille en bil via trafikselskabet og lade sig transportere med en af trafikselskabet fastsat kilometerpris som egenbetaling. Den øvrige betaling for turen foretages af trafikselskabet og afregnes af de i den enkelte region liggende kommuner.

Der er grund til at frygte, at denne trafik vil fortsætte som offentligt subsidieret taxikørsel i direkte (men ulige) konkurrence med private taxiselskaber.

Teksten på side 66, omhandlende miljøkrav til brugte biler, lukker op for, at der tages biler i anvendelse, der er miljømæssigt uforsvarlige og hvor der samtidig er et økonomisk incitament til i større omfang at gøre brug af ældre og mere forurenende biler.

Der er tale om et væsentligt miljømæssigt tilbageskridt.

Der bør stilles samme krav om, at kørsel i OST og limousine mødes med samme krav til registrering af kørsel, som der stilles til taxi.

Såfremt der ikke stille de samme krav, er der en ikke uvæsentlig risiko for, at der kan foretages kørsel udenom skattevæsnet.

§ 33

Hvad er det estimerede tidsforbrug der skal betales for, når man søger godkendelse til at drive kørselskontor?

§ 35

Overtrædelse af mere end én bil pr. tilladelse bør anses som en alvorlig forseelse og straffes hårdt med 35.000 pr. bil, da det er en voldsomt konkurrenceforvridende overtrædelse.

Overdragelse kr. 35.000 og eventuel inddragelse af tilladelse i op til 5 år.

Overtrædelse af at bruge biler, der ikke er godkendt og registreret kr. 35.000 og inddragelse i op til 5 år. Det er voldsomt konkurrenceforvridende og ses desværre allerede anvendt i dag.

§ 41

Der kan udstedes tilladelser efter gammel lov frem til 1. marts 2018. De skal blot skal søges inden 31. december 2017,

Hvad skulle være meningen med dette?

§ 42

Det fremgår af bestemmelsen, at de eksisterende tilladelser, udstedt helt frem til 1. marts 2018 fortsat skal være i kraft indtil udløbet af deres gyldighedsperiode.

I og med den lov, på hvilket grundlag de er udstedt, ophæves 1. marts 2018, er det uklart, hvilke regler de pågældende tilladelser skal køre efter.

§ 43

Bestemmelsen indebærer, at det ikke er muligt for en "gammel" tilladelse at blive tilknyttet et "nyt" kørselskontor, ligesom det ikke for en "ny" tilladelse vil blive muligt at blive tilknyttet et "gammelt" bestillingskontor.

Som nævnt ovenfor, er det uklart, hvilke regler de "gamle" tilladelser skal køre efter.

Er det geografisk begrænset og således ikke i stand til at konkurrere med de nye tilladelser, der til gengæld gerne må køre i deres tilladelsesområde?

Er de underlagt andre takstregler end de nye tilladelser, når de nu ikke kan tilknyttes et kørselskontor efter lovforslaget?

Hvilke regler skal rent faktisk gælde?

Med en overgangsordning hvor man ikke kan samkøre et bestillingskontor efter gammel lovgivning med et kørselskontor efter den nye lov, vil der være en meget stor risiko for at bestillingskontorerne ude i provinsen vil dø, uden der kan forventes at kunne blive startet et kørselskontor efter ny lov.

Løsningen kunne være, at de eksisterende bestillingskontorer omkonverteres til kørselskontorer, men kan fortsætte med at betjene de "gamle" tilladelser efter de gamle regler.

Det er dog stadig uklart i hvilket omfang og på hvilket lovgrundlag de gamle tilladelser skal køre fremadrettet. Lige som det er uklart, på hvilket lovgrundlag de "gamle" bestillingskontorer skal drives fremadrettet.

Det står ganske klart, at man efter lovforslaget ikke vil kunne krydse gamle tilladelser med nye kørselskontorer og ej heller nye tilladelse med gamle bestillingskontorer.
Det står imidlertid uklart, hvad det er, man vil opnå eller forhindre ved den manglende krydsningsmulighed.

§ 44

Såfremt man ønsker at gøre brug af bestemmelsen og ombytte sin gamle tilladelse til en ny tilladelse, kan man så nøjes med at ombytte nogle af sine tilladelser, eller skal man ombytte alle?

§ 46

Stk. 2, forudsætter, at modtageren af en tilladelse meddeler registreringsnummeret på bilen til ministeren, men er det ikke i strid med bemærkningerne til § 3, stk. 8, hvor der står, at en tilladelse ikke er tilknyttet en bestemt bil, men kan anvendes til en hvilken som helst af virksomhedens biler.

Det er i øvrigt ATAX' holdning, at en tilladelse skal tilknyttes en bestemt bil for at modvirke misbrug og konkurrenceforvridende flytning af tilladelser fra bil til bil.

Hvad betyder det i stk. 3, at tilladelser genudstedes, er det efter gamle regler eller nye.

Der må tages udgangspunkt i det antal tilladelser, der eksisterer i den enkelte kommune pr. 31. december 2017. Det antal tilladelser der går ind i 2018 må være dem der kan tillægges pr. 1. kvartal 2019.

§ 47

Er OST og limousinetilladelser der kan ombyttes inden 2020 efter gammel lovs § 3 eller den nye lov

§ 48

Det bør være samme miljøkrav der gælder for alle typer universaltilladelser bortset fra limousine.

Med venlig hilsen



Jens Vegge Bjørck
Direktør

jvb@atax.dk