



Til lovforslag nr. L 24

Folketinget 2017-18

Betænkning afgivet af Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 00. november 2017

Udkast

til

Betænkning

over

Forslag til taxilov

[af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 20 ændringsforslag til lovforslaget. Enhedslistens medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1 og 4. Transport-, bygnings- og boligministeren har stillet ændringsforslag nr. 2, 3 og 5-20.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 4. oktober 2017 og var til 1. behandling den 26. oktober 2017. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport-, bygnings- og boligministeren sendte den 30. juni 2017 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2016-17) TRU alm. del – bilag 392. Den 5. oktober 2017 sendte transport-, bygnings- og boligministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransport,
Brancheforeningen for Forretningslimousiner,
Business Car Denmark,
3F Fagligt Fælles Forbund og
Taxinævnet i Region Hovedstaden

Transport-, bygnings- og boligministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har følgende mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget:

ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransport og 3F Fagligt Fælles Forbund,
Brancheforeningen for Forretningslimousiner og
Taxinævnet i Region Hovedstaden

Spørgsmål

Udvalget har stillet 17 spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL og ALT) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af transport-, bygnings- og boligministeren stilede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod de af mindretallet stilede ændringsforslag.

Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker, at SF er en del af aftalen bag den nye taxilov, og at man derfor også støtter lovforslaget. SF understreger dog, at partiet er opmærksom på, at lovforslagets § 10 om aflønning af chauffører er en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 5, stk. 5 i taxiloven, og at en konsekvens af Højesterets dom af 4. februar 2015 i den såkaldte NORTRA-sag er, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører lever op til bestemmelsen. I lyset af NORTRA-dommens konsekvenser, som også nævnes i 3F's høringssvar, mener SF, at det havde været hensigtsmæssigt for det danske arbejdsmarked, såfremt lovforslagets § 10 var formuleret således, at der ved begrebet »kollektive overenskomster« skulle forstås kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark. Som nævnt ovenfor, er SF

dog en del af aftalen bag den nye taxilov, og støtter derfor lovforslaget.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til...

Enhedslistens medlemmer af udvalget bemærker, at EL står uden for den politiske aftale om en ny taxilov. Det gør EL hovedsageligt af to årsager: Den ene hovedårsag er den voldsomme liberalisering, der finder sted med taxilovens ophævelse af begrænsningen i antallet af tilladelser, ophævelsen af den geografiske begrænsning på tilladelserne samt den lempeligere adgang til erhvervet, både for vognmænd og chauffører, som indføres. EL tror, at denne liberalisering af erhvervet vil medføre et stigende pres på løn- og arbejdsvilkår for taxichauffører og forringede muligheder for ordentlige vognmænd til at drive en (økonomisk)sund forretning under ordnede forhold. EL tror, antallet af konkursryttere og lykkeriddere vil stige og dermed bidrage til at presse arbejdsforholdene for chauffører og vognmænd yderligere, og kaste erhvervet tilbage til tidligere tiders wild west-tilstande.

En anden hovedårsag til at EL står uden for aftalen om en ny taxilov er, at den fastholder den bestående tilstand for overenskomstforhold i form af en videreførelse af § 5, stk. 5 i den nuværende taxilov. En tilstand, der efter den katastrofale højesteretsdom i NORTRA-sagen af 4. februar 2015, hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hidtidige praksis for udstedelse af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport blev underkendt, har ført til kaotiske tilstande inden for flextrafikken med underbetaling, arme-og-ben-firmaer, chauffører, der kører 16 timer i døgnet, snyd med kørebogen m.m.

For at rette op på sidstnævnte forhold foreslår EL derfor en ændring af lovforslagets § 10, idet vi foreslår en formulering, som er næsten enslydende med en paragraf i Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter. Formuleringen går nogenlunde tilsvarende igen i ILO-konvention nr. 94 og EU's udstationeringsdirektiv (direktiv 94/71/EF).

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

At et *mindretal* (EL), tiltrådt af <>:

Til § 3

1) Efter stk. 8 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 9. En tilladelse, jf. stk. 1, bortfalder, hvis den ikke er benyttet senest tre måneder efter udstedelse.«

Stk. 9-11 bliver herefter til stk. 10-12.

[Krav om benyttelse af tilladelse]

At *transport-, bygnings- og boligministeren*, tiltrådt af <>:

Til § 4

2) I *stk. 1, nr. 2, litra b*, indsættes efter »500.000 kr.«: »og«.

[Sproglig justering]

Til § 7

3) Efter stk. 4 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 5. En chauffør, som er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse godkendt af Undervisningsministeriet som redder eller ambulancebehandler, er fritaget fra kravet om chaufførkort i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport for offentlige myndigheder. Det er en betingelse, at chaufføren har gennemført og bestået det i stk. 2, nr. 7, nævnte kursus. Under kørslen skal medbringes dokumentation fra uddannelsesstedet for, at den pågældende er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse som redder eller ambulancebehandler.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

[Fritagelse fra kravet om chaufførkort for elever på redder- og ambulancebehandleruddannelsen]

At et *mindretal* (EL), tiltrådt af <>:

Til § 10

4) Paragraffen affattes således:

»Krav til løn- og arbejdsvilkår

§ 10. Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt 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.«

[Præcisering af løn- og arbejdsvilkår og forholdet til overenskomster]

At *transport-, bygnings- og boligministeren*, tiltrådt af <>:

Til § 13

5) I *stk. 2* udgår », jf. § 5,«.

[Korrektion]

Til § 15

6) Ordene »§ 14, stk. 1, nr. 1,« ændres til: »§ 14, stk. 1.«.

[Korrektion]

Til § 17

7) I *stk. 4* indsættes efter »§ 3, stk. 3, nr. 4,«: »§ 5, stk. 2, nr. 5 eller 6,«.

[Præcisering]

Til § 18

8) I *stk. 1* ændres »§ 7, stk. 2, nr. 1, 3 eller 4« til: »§ 7, stk. 2, nr. 1 eller 3«.

[Korrektion]

Til § 28

9) Som *stk. 2* indsættes:

»*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler med henblik på gennemførelse af EU-regulering om taxametre.«

[Bemyndigelse til at gennemføre EU-regulering om taxametre]

Til § 33

10) I *stk. 1* ændres »vognmandsvirksomhed« til: »virksomhed«.

[Sproglig præcisering]

11) *Stk. 4* affattes således:

»*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.«

[Præcisering]

Til § 35

12) I *stk. 1, nr. 1* ændres »§ 25, stk. 1-4« til: »§ 25«, og »§ 38, stk. 1, 2 eller 3« ændres til: »§ 38«.

[Korrektion]

Til § 36

13) I *stk. 2* udgår »og 4«.

[Præcisering]

Til § 37

14) I *stk. 4* indsættes som *3. pkt.*:

»Transport-, bygnings- og boligministeren kan dog i særlige situationer acceptere at overtage forpligtelsen fra en myndighed med et kortere varsel end et halvt år.«

[Mulighed for overtagelse af tilsynsforpligtelse med kortere varsel end et halvt år i særlige situationer]

Til § 39

15) I *stk. 1, 2. pkt.* indsættes efter »taxikørsel«: », der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel«.

[Korrektion]

Til § 41

16) I *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »kvartal«: », jf. dog stk. 01«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 17]

17) Efter *stk. 1* indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 01.* I 2018 udstedes 650 nye tilladelser til erhvervmæssig persontransport i henhold til § 3 fordelt med 200 i første kvartal og 150 i de tre følgende kvartaler. Ansøges der inden for et kvartal om flere tilladelser end det antal, der kan udstedes i henhold til 1. pkt., sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.«

[Udstedelse af 650 nye tilladelser i 2018]

18) I *stk. 2, 1. pkt.*, indsættes efter »stk. 1«: » og 01«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 17]

19) I *stk. 4* ændres »tilladelser i henhold til § 3, stk. 1« til: »tilladelser i henhold til § 3«.

[Korrektion]

20) I *stk. 4* udgår »og 3« og i stedet indsættes: »01 og 3«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 17]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Det foreslås, at en tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport i biler skal benyttes senest tre måneder efter udstedelse. Hvis ikke tilladelsen benyttes, vil den bortfalde automatisk.

På den måde sikres det, at det altovervejende vil være virksomheder, som både har en bil til rådighed og et reelt ønske om at udføre erhvervmæssig persontransport, der søger tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport. Desuden skabes der en forudsætning for, at markedet for erhvervmæssig persontransport ikke pludseligt bliver mættet, hvis mange ubenyttede tilladelser tages i brug på én gang.

Til nr. 2

Det foreslås, at der indsættes ordet »og« efter »500.000 kr.« således, at det klart fremgår, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan anvendes til både kørsel for en offentlig myndighed, til limousinekørsel og til taxikørsel.

Der er dog nogle yderligere betingelser, som skal være opfyldt for at benytte tilladelsen til erhvervmæssig persontransport til henholdsvis limousinekørsel og til taxikørsel. For så vidt angår limousinekørsel, stilles der særlige krav til bilen. For så vidt angår taxikørsel, må kørslen kun sælges af et kørselskontor, og der stilles særlige krav til bilens indretning og udstyr, bl.a. krav om taxameter og andet kontroludstyr.

Til nr. 3

Det foreslås i 1. pkt., at en chauffør, som er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse godkendt af Undervisningsministeriet som redder eller ambulancebehandler, er fritaget

fra kravet om chaufførkort i forbindelse med udførelse af erhvervmæssig persontransport for offentlige myndigheder.

Den foreslåede bestemmelse har baggrund i, at det i bekendtgørelse om erhvervsuddannelsen til redder (BEK nr. 256 af 14. marts 2016) er fastsat, at eleverne på erhvervsuddannelse til redder skal udføre siddende og liggende patientbefordringer. Der er derfor krav om, at eleverne skal erhverve kørekort til erhvervmæssig personbefordring til bil. Tilsvarende gør sig også gældende for elever på den kommende erhvervsuddannelse til ambulancebehandler.

Med lovforslaget indføres krav om chaufførkort for at udføre erhvervmæssig persontransport med bil. Kravet om kørekort til erhvervmæssig personbefordring til bil afskaffes i denne forbindelse.

Det er blandt andet et krav for at få udstedt chaufførkort, at ansøgeren er 21 år og har haft kørekort til kategori B (almindelig bil) i mindst 3 år. Sidstnævnte krav stilles ikke i dag for få kørekort til erhvervmæssig personbefordring til bil.

For at redderelever også tidligt i deres uddannelsesforløb skal kunne udføre de relevante arbejdsfunktioner, selv om de ikke har haft kørekort til almindelig bil i mindst 3 år, foreslås det, at eleverne i forbindelse med kørsel, der vedrører deres uddannelse, fritages fra kravet om chaufførkort.

Fritagelsen fra kravet om chaufførkort gælder kun for kørsel for offentlige myndigheder i forbindelse med uddannelsen. Eleverne vil således ikke i deres fritid lovligt kunne udføre anden erhvervmæssig persontransport, f.eks. taxikørsel, medmindre de har fået udstedt et chaufførkort efter at have dokumenteret at opfylde samtlige betingelserne herfor.

Det bemærkes, at der til elevernes eventuelle udførelse af ambulancekørsel ikke kræves chaufførkort. Ambulancekørsel er ikke omfattet af taxilovgivningen, der alene er reguleret i sundhedslovgivningen.

Det foreslås i 2. pkt., at det er en betingelse for at fritage eleverne fra kravet om chaufførkort, at chaufføren har gennemført og bestået kvalifikationskursus for chauffører.

Eleverne vil således først kunne udføre kørsel i forbindelse med deres uddannelse, når kurset af to ugers varighed, som er betingelse for at få udstedt chaufførkort, er gennemført og bestået. Det sikres på denne måde, at eleverne har opnået de grundlæggende færdigheder i at udføre erhvervmæssig persontransport.

Det foreslås i 3. pkt., at eleverne under kørslen skal medbringe dokumentation fra uddannelsesstedet for, at den pågældende er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse som redder eller ambulancebehandler.

Dokumentationen vil have form af en særlig blanket, som erhvervsskolen skal udfylde og underskrive. Blanketten vil have gyldighed, indtil erhvervsuddannelsen afsluttes.

Efter afslutning af uddannelsen skal eleverne have et chaufførkort for lovligt at kunne fortsætte den erhvervmæssige persontransport. Ifølge Undervisningsministeriet vil alle eleverne opfylde erfaringskravet, når de er færdige med deres erhvervsuddannelse.

Til nr. 4

Formålet med ændringsforslaget er at genskabe retstilstanden for løn- og arbejdsvilkår for erhvervmæssig persontransport fra før Højesterets NORTRA-dom af 4. februar 2015, og dermed sikre, at der benyttes repræsentative overenskomster på området. Affattelsen af § 10 er næsten enslydende med § 3 i Beskæftigelsesministeriets cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, som har til formål at sikre gennemførelse af ILO-konvention nr. 94 om anvendelse af arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Til nr. nr. 5-7, 12, 13, 15 og 19

Der er tale om lovtekniske justeringer, og disse ændringer har ikke materiel betydning for den foreslåede retstilstand.

Til nr. 8

Det foreslås, at der i stk. 1, ikke længere henvises til § 7, stk. 1 nr. 4, idet kravet om, at en ansøger skal have haft kørekort til almindelig bil i mindst 3 år kun er et krav, der stilles første gang, der ansøges om tilladelse til erhvervmæssig persontransport. Såfremt en chauffør fratages kørekortet, er vedkommende som en naturlig konsekvens heraf afskåret fra at anvende sit chaufførkort. Men når chaufføren generhverver sit kørekort, har den pågældende mulighed for på ny at benytte sit chaufførkort.

Til nr. 9

Det foreslås, at der indsættes et nyt stykke i § 28, som giver transport-, bygnings- og boligministeren bemyndigelse til at fastsætte regler med henblik på gennemførelse af EU-regulering om taxametre.

Som beskrevet i de almindelige bemærkninger til lovforslaget i punkt 2.8.2, vil nye eller brugte biler, der registreres til taxikørsel efter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, forventelig skulle leve op til de krav, der gælder for taxametre i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/32/EU af 26. februar 2014 (MID) om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse på markedet af måleinstrumenter.

Bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte regler med henblik på at gennemføre de dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/32/EU af 26. februar 2014 om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse på markedet af måleinstrumenter og senere ændringer af dette direktiv, som omhandler taxametre, herunder nødvendige regler i forhold til anvendelse af direktivets bestemmelser, f.eks. udpegning af bemyndigede organer og håndhævelse.

Til nr. 10

Det foreslås, at ordet »vognmandsvirksomhed« erstattes af ordet »virksomhed«, som er anvendt andre steder i lovforslaget. Der er således alene tale om en sproglig præcisering og ikke en ændring i retstilstanden.

Til nr. 11

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Der er tale om en sproglig præcisering af bestemmelsens ordlyd, således at det klart fremgår, for hvilke ydelser der kan opkræves gebyrer.

Gebyrerne skal dække behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort, tilsyn med chauffører og godkendelse af og tilsyn med uddannelsessteder. Afbrydes behandlingen af en ansøgning om tilladelse til at drive kørselskontor eller om godkendelse af et uddannelsessted, skal der betales et gebyr beregnet på grundlag af tidsforbruget ved det allerede udførte arbejde.

Der vil i bekendtgørelsesform blive fastsat gebyrer for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, for udstedelse af chaufførkort og for godkendelse af uddannelsessteder.

Gebyret for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor og for godkendelse af uddannelsessteder vil være efter regning med en timepris på 800 kr. Gebyret for udstedelse af chaufførkort vil være på 600 kr. og vil tillige dække omkostninger i forbindelse med tilsyn med chauffører og uddannelsessteder. Gebyrerne reguleres årligt, jf. reglerne i Finansministeriets budgetvejledning.

Der vil endvidere i bekendtgørelsesform blive fastsat nærmere regler om, hvordan opkrævningen foregår, frister for, hvornår rykkere skal betales, hvor mange rykkerskrivelser, der vil blive udsendt, med hvilke betalingsfrister osv.

Til nr. 14

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren i særlige situationer kan acceptere at overtage forpligtelsen fra en myndighed med et kortere varsel end et halvt år.

Der kan opstå en særlig situation de steder i landet, hvor udstedelsen af tilladelser er foregået via en fælleskommunal

enhed, f.eks. Taxinævnet i Region Hovedstaden, hvor der har været ansat medarbejdere, der kun har varetaget denne specifikke opgave. Hvis f.eks. de fleste eller samtlige medarbejdere i en sådan enhed opsiger deres stilling, kan det være svært for myndigheden at tiltrække nye medarbejdere med de nødvendige kompetencer, da ansættelsen vil være meget kortvarig, idet enheden nedlægges, når tilsynsforpligtelsen overdrages til transport-, bygnings- og boligministeren. Der vil således kunne opstå en situation, hvor det vil være meget vanskeligt for myndigheden at løfte tilsynsopgaven i forhold de tilladelser, der er udstedt efter den gældende taxilov.

En myndighed har således i henhold til andet punktum i § 37, stk. 4, ret til at kunne overdrage tilsynsforpligtelsen med et halvt år varsel, mens det foreslåede tredje punktum alene er en mulighed, der kan benyttes i særlige situationer, og som kræver, at transport-, bygnings- og boligministeren accepterer det kortere varsel.

Til nr. 16-18 og 20

Det foreslås, at der i 2018 udstedes 650 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 fordelt med 200 i første kvartal og 150 i de tre følgende kvartaler. Ansøges der inden for et kvartal om flere tilladelser end det antal, der kan udstedes, sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

Den foreslåede bestemmelse beror på en vurdering af, at der mangler taxier i Hovedstaden samt det forhold, at det har været Taxinævnet i Region Hovedstadens vurdering, at nævnet ikke har kunnet nå at udstede nye tilladelser i slutningen af 2017. For at imødegå dette problem, og for at undgå at taxier fra det øvrige land flytter til Region Hovedstaden i perioden frem til 31. december 2020, øges antallet af nye tilladelser i henhold til § 3 til 650 i det første år i den treårige overgangsperiode. Med 650 nye tilladelser i 2018 er det forventningen, at behovet for taxier vil kunne imødekommes både i Region Hovedstaden samt i resten af landet.

Kim Christiansen (DF) nfm. Merete Dea Larsen (DF) Claus Kvist Hansen (DF) Mette Hjermind Dencker (DF)

Jan Erik Messmann (DF) Henrik Brodersen (DF) Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V)

Hans Christian Schmidt (V) Jane Heitmann (V) Louise Schack Elholm (V) Britt Bager (V) May-Britt Katstrup (LA)

Villum Christensen (LA) Rasmus Jarlov (KF) Christian Rabjerg Madsen (S) Erik Christensen (S) Kaare Dybvad (S)

Lennart Damsbo-Andersen (S) fmd. Magnus Heunicke (S) Rasmus Prehn (S) Mette Reissmann (S) Daniel Toft Jakobsen (S)

Henning Hyllested (EL) Søren Egge Rasmussen (EL) Nikolaj Amstrup (ALT) Andreas Steenberg (RV) Karsten Hønge (SF)

Kirsten Normann Andersen (SF)

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	46	Socialistisk Folkeparti (SF)	7
Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Enhedslisten (EL)	14	Tjóðveldi (T)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Alternativet (ALT)	10	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Radikale Venstre (RV)	8		

Oversigt over bilag vedrørende L 24

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat fra transport-, bygnings- og boligministeren
2	Henvendelse af 16/10-17 fra Taxinævnet i Region Hovedstaden
3	Henvendelse af 17/10-17 fra Business Car Denmark
4	Henvendelse af 18/10-17 fra Fagligt Fælles Forbund 3F og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransport
5	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
6	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Henvendelse af 6/11-17 fra Brancheforeningen for Forretningslimousiner
8	Talepapir fra 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransports foretræde for udvalget 9/11-17
9	Ændringsforslag fra transport-, bygnings- og boligministeren

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 24

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelse af 16/10-17 fra Taxinævnet i Region Hovedstaden, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til henvendelse af 17/10-17 fra Business Car Denmark, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om kommentar til henvendelse af 18/10-17 fra 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransport, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
4	MFU spm., om der med lovforslagets § 10 forstås, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om kommentar til henvendelse af 6/11-17 fra Brancheforeningen for Forretningslimousiner, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om kommentar til talepapir fra 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransports foretræde for udvalget den 9/11-17, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om ministeren vil redegøre for ændringerne til limousinekørsel i L 24 om taxiloven set i forhold til den gældende taxilov, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om, at ministeren har varslet et ændringsforslag, hvor det bliver muligt for ministeren i særlige tilfælde at overtage tilsynsforpligtelsen

- 9 fra en myndighed med et kortere varsel end et halvt år, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
Spm., om ministeren kan bekræfte, at der ikke er nogen forhindring for, at et bestillingskontor i en overgangsperiode også kan fungere som kørselskontor, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm., om ministeren er enig i, at der efter NORTRA-dommen, afsagt af Højesteret i februar 2015, er behov for at skabe klarhed over retstilstanden i forhold til § 10 i forslaget til taxiloven, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm., om ministeren ser det som en mulighed at genoprette retstilstanden, der var gældende på taxikørselsområdet indtil NORTRA-dommen afsagt af Højesteret i februar 2015, ligesom det er foreslået af bl.a. DI Transport og TiD i forbindelse med overenskomstforhandlingerne 2017, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om ministeren mener, at man, som foreslået af 3F i sit hørings-svar til forslaget til taxiloven, kan præcisere § 10 i forslaget til taxilov ved at definere kollektive overenskomster som overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm., om ministeren mener, at man, som foreslået af ATAX i sit hørings-svar til forslaget til taxiloven, kan præcisere § 10 i forslaget til taxilov ved at anvende teksten fra cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014, hvor der sikres løn, arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art og i henhold til en overenskomst på området indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm., om ministeren kan bekræfte, at en taxivognmand ikke kan unddrage sig de kontraktmæssige forpligtelser vedrørende opsigelsesvarsel m.v. med et bestillingskontor ved blot at ombytte sin nuværende taxitilladelse til en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i henhold til L 24, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm., om ministeren kan bekræfte, at med L 24 vil et landsdækkende kørselskontor, der servicerer flere steder i landet med taxikørsel, have mulighed for at benytte sig af differentierede lokale takster rundt om i landet alt efter, hvor de opererer, hvis de holder sig inden for det fastsatte nationale prisloft, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm., om ministeren vil redegøre for, hvorfor forbrugerbeskyttelse af virksomheder med et CVR-nr. er nødvendig, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om en kvalifikationsuddannelse til buskørsel vil kunne gælde som et godkendt kursus i forhold til opnåelse af chaufførkort, jf. lov-

forslaget, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå