



Transport-, Bygnings og Boligministeriet

Svendborg den. 19. februar 2019

## **Lov om ændring af taxilov - Høringssvar fra Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TiD)**

Vi har gjort os følgende tanker, begrundet ud fra vores praktiske erfaringer med taxilovens indfasning, i den virkelige verden.

### **Ændringsforslag af 1. § 12, stk. 1, nr. 2.**

Den af TRM foreslåede tekst er:

”2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover”«.

TiD ser positivt på denne ændring.

Vi foreslår tillige en skærpelse af § 12 for så vidt angår personer der ved deres handlinger, har udvist grov tilsidesættelse af taxiloven, gennem systematisk taxikørsel udenom gældende regler, bør have deres universaltilladelse inddraget, og en effektiv kontrol af ansøgere til nye tilladelser, bør foretages for eventuel kørsel for kørselstjenesten Uber, eller tilsvarende tjenester.

Vi henviser her til afsagt dom ved Retten i Glostrup Udskrift af dombogen DOM Afsagt den 2. november 2018 i sag nr. BS 10A-2488/2017, hvor en tidligere Uber-chauffør fik afprøvet hvorvidt en tilbagekaldelse af pågældendes taxiførerkort, udstedt af Taxinævnet i region Hovedstaden skulle anerkende, at den afgørelse, som Taxinævnet i Region Hovedstaden meddelte ved brev af 27. juni 2017 om at tilbagekalde hans førerkort nr. 024731 til taxikørsel, var lovlig og gyldig.

Vi finder at praksis i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal respektere denne dom.

Vi foreslår derfor følgende tilføjelse til taxiloven:

**§ 12.** En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i...

stk. 1

f) taxiloven om udførelse af erhvervet uden at være i besiddelse af de til enhver tid krævede godkendelser og tilladelser til såvel fører som materiel.

Dertil kommer, at TiD finder det meget vigtigt at skærpe kravene for adgang til erhvervet, således at der fremadrettet stilles langt skarpere krav, ikke mindst til sprogkundskaber men også almene færdigheder i forbindelse med udførelse af jobbet som taxifører.

Vi oplever desværre mange tilfælde, hvor manglende dansk kundskaber, samt generelt rystende ringe forståelse for erhvervet, som har sin rod i en sænkelse af barren for adgangen til erhvervet. Dette synspunkt bestyrkes i høj grad af den store negative opmærksom taxierhvervet har døjet med i medierne, gennem lang tid, hvor et gennemgående tema netop er den ringere service. Branchen kan ikke stiltiende se gennem fingre med, at loven gør, at branchen får flere og flere uegnede taxiførere og vognmænd ind. Der SKAL indføres skærpede krav, ellers bidrager loven til fagets undergang.

Loven virker her stik imod intentionerne!

Ved taxilovens liberalisering, var et af hovedargumenterne for denne lovændring netop, at man ønskede en bedre service. Dette resultat er desværre ikke nået, hvorfor det vil være forkasteligt, såfremt Folketinget ikke tager dette punkt dybt alvorligt. Målet med øget konkurrence er i høj grad nået, men at servicen skulle bedres er desværre gået modsat vej.

Vi mener derfor, at kravene til såvel uddannelse som sproglige kundskaber skal skærpes, samt en øget kontrol med de uddannelsessteder der uddanner nye taxiførere. Vores erfaringer fra dagligdagen er, at alt for mange der burde være siet fra, bevidst hjælpes unødigt igennem tredje runde.

Dertil kommer, at vi finder det beklageligt, at der ikke rekrutteres nye vognmand til universaltilladelserne i segmentet af bestående chauffører. Ved at sikre erfarne folk, kommer føreroprøvede, bidrager man også til vognførere med større forståelse for erhvervet. Eksisterende chauffører bør i indfasningsperioden tilgodeses FØR oprøvede kræfter, når universaltilladelser skal uddeles.

Vi foreslår erhvervskørekontoret genindført, da alene dette giver nogen større forståelse for hvad dette erhverv byder. Vi har et tungt samfundsansvar at løfte. Vi har desværre læst eksempler på, hvordan uegnede chauffører har udført voldsomt kritisable kørsler. bl.a. med autistbørn. Som brancheforening skal vores utvetydige og klare holding lyde, at kravene til fagets udøvere må og skal skærpes.

Det tjener hverken samfundet eller vores erhverv, at for mange chauffører uden fundamentale evner, træder ind i vores erhverv. Vi må sikre kunder, samfund og branche, at disse krav skærpes markant.

#### **4. § 41, stk. 2, affattes således:**

»Stk. 2. Af de 125 tilladelser, der udstedes pr. kvartal, jf. stk. 1, udstedes de første op til 50 tilladelser til ansøgere, der vil anvende tilladelsen til kørsel med en nulemissionsbil, og de resterende tilladelser udstedes til øvrige ansøgere. Ansøgere, der har fået udstedt en tilladelse til en nulemissionsbil, må indtil 31. december 2020 kun anvende tilladelsen til kørsel i en nulemissionsbil.«

TiD finder naturligvis, at det er positivt at indtænke miljø, når der arbejdes med lovgivning for et område der står for rigtig mange kørte kilometer.

Vi finder dog, at tiden ikke er helt moden til at el-biler kan indtræde 100% i taxiflåden, så længe der ikke er sikret et passende antal ladestandere.

En taxi er i drift mange timer af døgnet, i modsætning til en privatbil, der ofte kører relativt kortere ture hvor der herimellem er længere pauser, hvor opladning kan finde sted.

Hvis en taxi ikke er fuldt, eller tilnærmelsesvis fuldt opladet, må den tages ud af drift. Vi må kalkulere med, at kunder ikke kan forvente at blive kørt til deres destination, ved længere ture. Tilsvarende vil det ramme de taxier, der kører sammensatte vognløb for trafikselskaberne, under Flextrafik-ordningen. Ordningen rammer selvsagt også OST-vognene, der ligeledes kører under taxiloven.

Det er urealistisk at forestille sig en OST-bil udføre vognløb for Flextrafik, i en el-bil.

Endnu mere vanskeligt ser det ud for minibusser og lifttaxaer. Ved at sikre sig en passende mængde minibusser (op til max 8 passagerer), og liftbiler, dækker taxibranchen et stort behov.

Ved at forskelsbehandle små vogne, i forhold til store vogne, kommer der til at mangle minibusser, ikke mindst i sommerhalvåret, hvor eksempelvis København besøges af flere og flere krydstogtturister. Kan der ikke skaffes nok minibusser, vil kørslerne fordeles over flere vogne, hvilket ikke er til gavn for miljøet. Der forventes alene i denne sommer, at ankomme 1,2 millioner turister til København, og rigtig mange af disse efterspørger minibusser. Og tendensen er stadig stigende. Taxibranchen skal kunne efterkomme denne efterspørgsel.

I skrivende stund er udbuddet for el-drevne minibusser omtrent ikke eksisterende, og Liftvogne findes slet ikke som nul-emissionsbiler. En kørestolslift bruger relativt meget strøm, så der er endnu ikke en brugbar løsning.

Dertil kommer, at prisen på el-biler er relativt høj. Dette vil givetvis gøre det vanskeligt at skabe en rentabel vognmandsforretning, dels på grund af den høje anskaffelsespris, men også, at bilen tvinges ud af drift i længere tidsrum.

Herudover vil en nyproduceret el-bil ofte være vanskelig at kunne indføre indenfor rammerne af taxilovens § 41 stk. 3 der lyder ”Modtageren af en tilladelse i henhold til stk. 1 og 2 skal inden for en frist af 2 måneder fra datoen for udstedelsen af tilladelsen oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummer for den bil, tilladelsen anvendes til. Opfyldes denne betingelse ikke, bortfalder tilladelsen.”

TiD har undersøgt de anslåede leveringstider på en række 0-emissionsbiler. Uden at detaljere for meget, ligger leveringstiderne typisk på min 3 måneder og op til et år. Således vil mange af de tilgængelige modeller på det danske marked, være umulige at få på gaden, og taximonteret indenfor rammerne defineret i §41, stk 2. Så i givet fald forslaget fastholdes i sin nuværende form, bør § 41, stk. 3 ligeledes ændres. Forlænges perioden i §41, stk 3, vil det sinke indfasningen af den ny taxilov unødigt.

Vi finder på baggrund af ovenfor anførte bemærkninger, at forslaget som formuleret i § 41, stk. 2 bør gentænkes, og afvente at teknologien matcher de behov der stilles til en moderne taxi, eller OST-bil, samt at bilbranchen kan efterkomme en hurtig levering af disse biler.

Der bør skitseres en langt bredere løsningsmodel, der omfatter alle typer fossilt drevne køretøjer, for at det har en reelt dokumenterbar effekt på miljøet, f.eks. gennem en generel afgiftssenkelse på denne typer biler, samt et langt mere forgrenet netværk af ladestandere. Alene at fokusere på taxierne, der kun står for 0,4% af de samlede kørte kilometer i Danmark (jf Vejdirektoratets tal) vil det ikke give nogen målbar effekt, alene at indføre dette.

Med venlig hilsen

Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TiD)

Formand Thomas Wiigh Larsen/ Faglig konsulent Søren H. Nicolaisen

# Brintbranchen

J. nr. 2018-6280

Transport, Bygnings- og Boligministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Kopi: [et@trm.dk](mailto:et@trm.dk) og [bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Frederiksberg, 21. februar 2019

## **Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af taxiloven**

Brintbranchen takker for muligheden for at afgive høringssvar til ovennævnte ændring af taxiloven.

Indledningsvis skal det understreges, at Brintbranchen hilser forslaget velkomment, og vi er yderst positive overfor de ændringer, der bevirker, at en andel af taxitilladelserne øremærkes til nulemissionsbiler, herunder brintbiler. Det glæder os, at ministeriet anerkender de klima- og miljømæssige fordele, herved, og den foreslåede øremærkning kan være vigtigt i forhold til at sikre, et gennembrud for de grønne teknologier i særligt de urbane områder.

Taxibranchen repræsenterer en unik mulighed i omstillingen af transportsektoren fra fossile til bæredygtige køretøjer. Med den konstante kørsel i ofte tætbebyggede byer er taxaindustrien et oplagt sted at sætte ind – både hvad angår støj- og luftforurening, signalværdien af grønne taxier i gadebilledet samt mulighederne for på sigt at sætte gang i brugtvoغنsmarkedet for nulemissionsbiler. De foreslåede ændringer til lovgivningen er et vigtigt skridt på vejen til at håndtere transportsektorens klimabelastninger, og kan potentielt få langt større effekt end antallet af licenser umiddelbart skulle give anledning til at tro.

For at opnå det fulde potentiale af de reservede licenser er implementeringen imidlertid afgørende. Og netop når det gælder fordelingen af licenser, er det vigtigt at være opmærksomme på de særlige forhold der gælder for den nye type af køretøjer, der her er tale om. Konkret er lodtrækningsordningen, og de konsekvenser den fordeling af licenserne kan have for de følgende investeringer i en udbygning af infrastrukturen, en udfordring.

For at nulemissionsteknologierne skal kunne slå igennem som et levedygtigt alternativ til de fossildrevne taxier, skal branchen kunne fungere som normalt. Både vognmænd og kunder skal opleve den samme driftssikkerhed og tilsvarende serviceniveau, som er tilfældet med de fossile køretøjer. Det tager ikke længere at tanke en brintbil end en benzin-/dieselbil, og derfor sikrer denne teknologien den nødvendige mobilitet. Men det kræver, at infrastrukturen er på plads, og kan udbygges til det relevante antal taxier, og det vil være en udfordring hvis licenserne spredes for meget, eller hvis kun enkelte grønne licenser tildeles til f.eks. brinttaxaer.

Vi har i Danmark et netværk af brinttankstationer, men der er behov for en udbygning af kapaciteten, hvis bl.a. taxibranchens behov og kørselsmønstre skal understøttes yderligere. Det kræver – og kan uden problemer løses – via private investeringer, og vi oplever i branchen betragtelig investeringsvillighed. Men problemet opstår, hvis man ender med et begrænset antal licenser under kritisk masse, der ikke er nok til at udløse investeringerne, men omvendt ikke kan klare sig uden.

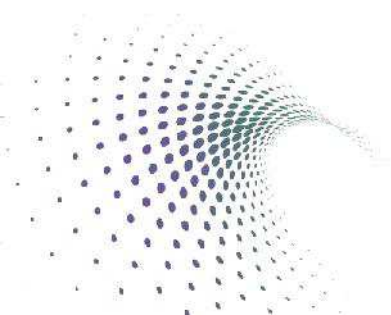
# Brintbranchen

Derfor er det mest fordelagtigt i det samlede billede at lade en kritisk masse af licenserne samles i et geografisk område, således at infrastrukturen kan følge med. Der har som bekendt tidligere været problemer i forbindelse med vægtningen af lodderne i lodtrækningsprocessen. Vi mener derfor, at man med fordel kan indarbejde hensyn til ovenstående betragtninger således at det fornødne grundlag skabes for udbygningen af infrastrukturen. Det vil kunne sikre, at udviklingen sker stabilt, og at de afgørende investeringer i infrastrukturen vil følge bilerne, hvilket også kan bidrage til at andre f.eks. offentlige institutioner, erhvervsdrivende og privatbilister vil vælge den bæredygtige transport.

Skulle der være spørgsmål eller noget som ønskes uddybet, står Brintbranchen naturligvis til rådighed.

De bedste hilsner,

Tejs Laustsen Jensen  
Direktør, Brintbranchen



**BTI**

ByTaxiernes Interesseorganisation  
Højnæsvej 62, 2610 Rødovre

---

Til

Transport-, bygnings- og boligministeriet [Trm@trm.dk](mailto:Trm@trm.dk)

25. januar 2019.

Cc:

Erik Toft [et@trm.dk](mailto:et@trm.dk)  
Berit Gohr Kaptain [bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

## **Høring over udkast til forslag til lov om ændring af taxiloven.**

BTI har modtaget ministeriets høring af 23. januar 2019 J. nr. 2018-6280 om ændring af taxiloven, til "*at 200 af de 500 tilladelser pr. år i overgangsperioden (til og med 2020) reserveres til nulemissionsbiler.*"

Det anføres, at ændringsforslaget fremsættes med baggrund i regeringens klima- og luftudspil, fordi ministeriet ønsker at accelerere taxibranchens brug af biler, som kun kører på el og/eller brint. Regeringen vil gøre det nemmere for passagererne at vælge en grøn taxi frem for en konventionel.

Det er også noteret i bemærkningerne, at omkostningerne ved at anskaffe en nulemissionsbil er højere end for sammenlignelige diesel og benzinbiler.

### **BTI har følgende bemærkninger:**

Ud fra et forurenings- og samfundsmæssigt synspunkt kan BTI kun være enig i, at et hvert brug af nulemissionsbiler bør fremmes i videst muligt omfang.

Taxibranchen, som ikke hjemmehører i en af de højere socialklasser, er blevet påført mange ekstra omkostninger qua de senere års ændringer i love og forordninger. Den væsentligste og primære faktor er fjernelsen af frikørselsordningen, men herudover tynger forhøjelserne af lønsumsafgift og erhvervsansvar også.

Det forøgede antal tilladelser uddelt og i drift er med til at reducere den enkelte taxi's omsætning, og dermed lider de driftsmæssige resultater i hele branchen.

Markedet kan tilsyneladende stadig ikke kan levere en nulemissionsbil, som har kapacitet nok, så den kan bruges til 2-vagts betjening.

De sporadiske tests, som forskellige taxivognmænd har gennemført de seneste år, viser alle, at den nuværende kapacitet kun vil dække cirka 50 % af fredag og lørdagsdøgnets ca. 500 kørte km .

Med udsigten for kommende ansøgere, til at de vil få

- a) forøgede anskaffelsesomkostninger,
- b) reduceret omsætning og driftsresultat, samt
- c) et produktionsapparat/ en bil, hvis kapacitet er utilstrækkelig til at opnå en optimal forretning.

frygter BTI, at ændringsforslaget beklageligvis ikke fører til de ønskede forandringer, for kun enligkørende vognmænd vil lægge billet ind på de klausulerede tilladelser.

**BTI anbefaler derfor i stedet a la den hollandske model:**

at anskaffelsen af nulemissionsbiler til erhvervsmæssig persontransport subsidieres ved købet. En subsidiering bør gennemføres således, at den tilbydes til køb til såvel nye som til allerede eksisterende tilladelser.

25. januar 2019.



Transport-, Bygge- og Boligministeriet

25. februar 2019

### **Høring over udkast til forslag til lov om ændring af taxiloven**

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 23. januar 2019 vedrørende ovennævnte.

Vi har ingen særlige bemærkninger til forslaget som vi støtter.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef, Transport & Infrastruktur



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Dansk PersonTransport  
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv  
DK-1364 København K

Sendt pr. mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk) og [et@trm.dk](mailto:et@trm.dk)

+45 7022 7099  
[info@danskpersontransport.dk](mailto:info@danskpersontransport.dk)  
[www.danskpersontransport.dk](http://www.danskpersontransport.dk)

København, 25. februar 2019  
Deres J.nr. 2018-6280

.....  
**Høringssvar til ændring af taxiloven**

Det skal indledningsvis anføres, at Dansk PersonTransport støtter forslaget om at reservere et antal tilladelser til 0-emissions biler.

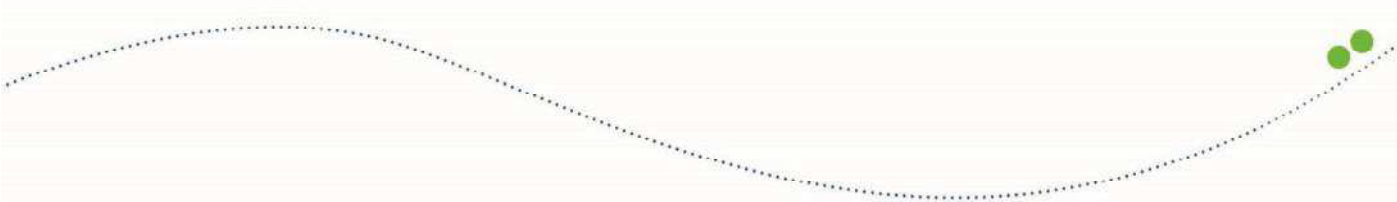
Det er dog vores vurdering, at der er en praktisk udfordring omkring lovforslaget, der evt. bør tages højde for i det videre lovarbejde. Leveringstiden på en 0-emissions bil er ifølge vores oplysninger ganske lang og det kan derfor være vanskeligt for en ansøger at få leveret en 0-emissions bil. Såfremt en ansøger får en tilladelse, skal vedkommende efterfølgende inden for en frist på to måneder give Færdselsstyrelsen besked om registreringsnummeret på den nulemissionsbil, der skal knyttes til tilladelsen, jf. taxilovens § 41, stk. 3. Denne frist kan være svær at overholde pga. lange leveringstider på fx en el-bil. Det bør derfor overvejes, om det skal være muligt at søge om forlængelse af fristen på de 2 måneder betinget af, at ansøger kan fremvise dokumentation på indgået aftale om køb eller leasing af 0-emissionsbil og leveringen af bilen sker inden for en rimelig periode.

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen

Trine Wollenberg  
Vicedirektør  
[two@danskpersontransport.dk](mailto:two@danskpersontransport.dk), tlf. 22222205





26. februar 2019

## Høringssvar vedr. I forslag til lov om ændring af taxiloven

Det Økologiske Råd og Forbrugerrådet Tænk er meget positive over forslaget om at prioritere en del af de årlige 500 taxi-tilladelser til grønne taxier. Da tilladelserne er meget eftertragtede i branchen, giver det et stort incitament for branchen til at tage hul på den grønne omstilling med det samme. Det er en god ting.

Vi foreslår, at i fald de grønne tilladelser ikke efterspørges, overgår de til næste kvartals grønne tilladelser. De grønne tilladelser tilbagefalder således først ved sidste runde af lodtrækningen i sidste kvartal i 2020.

Man bør overveje, hvordan licenserne fordeles blandt markedets aktører, så man også understøtter nye spillere med en grøn profil. Nye taxi-virksomheder med en grøn profil, som ikke i forvejen har taxi-tilladelser i de mængder, som øvrige virksomheder har, bør have mulighed for at etablere en grøn flåde.

Ved den forrige tildeling af licenser forekom der stærkt beklagelige uhensigtsmæssigheder i form af oprettelse af store mængder tomme selskaber, der fordrejede den objektive tildeling af tilladelser. Vi går ud fra, at dette problem er blevet løst i forbindelse med nærværende tildeling, så intentionerne med reformen af området ikke går fløjten.

### I ikrafttrædelse før juli

Det Økologiske Råd ser gerne, at de grønne tilladelser bliver stillet til rådighed ved udtrækning i april måned og ikke først i juli måned, hvis der ikke står lovtekniske årsager i vejen. Der er allerede nu en taxivirksomhed, der venter på at få mulighed for at etablere en grøn flåde og venter på at kunne ansøge om grønne licenser.

### Tiden efter overgangsperioden

Det bør overvejes, hvordan tiden efter overgangsperioden skal sikre, at branchens nye spillere har det nødvendige uddannelsesniveau til at varetage erhvervets interesser i forhold til et tilfredsstillende serviceniveau. Det bør gøres muligt at sanktionere ved fratagelse af ret til taxikørsel, hvis reglerne ikke overholdes.

Med venlig hilsen

Kathrine Fjendbo Jørgensen og Vibeke Myrtue Jensen

Det Økologiske Råd

Forbrugerrådet Tænk

Til  
Transport, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Sendt til: trm@trm.dk med kopi til et@trm.dk og bgk@trm.dk.  
Journal nr. 2018-6280

Hotel • Restaurant  
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32  
1900 Frederiksberg C

Tel +45 35 24 80 80  
Fax +45 35 24 80 88

21. februar 2019

www.horesta.dk  
horesta@horesta.dk

### Høringssvar – forslag til lov om ændring af taxilov.

HORESTA er positive over for, at incitamentet for at køre nulemissionsbiler i Danmark øges. Med lovforslaget vil der med al sandsynlighed komme flere nulemissions taxier på gaden, hvilket forhåbentlig vil medvirke til at mindske forbruget af fossile brændstoffer.

cyranr. 17 01 48 11

Men desværre gør omstændighederne omkring den nye taxilov, at en præmærkning af antallet af taxier til nulemissionsbiler vil bremse den nødvendige tilførsel af taxikapacitet på markedet. Der er i øjeblikket stor mangel på taxier i både de største byer og særligt i mange land- og yderområder, hvor det er yderst vanskeligt at få en taxi hele døgnet rundt.

HORESTA påpegede allerede denne problematik ved indførslen af den nuværende taxilov, og vi kan desværre konstatere, at vores bekymringer er gjort gældende.

De foreslåede 50 nulemissionstaxier vil med stor sandsynlighed køre i de største danske byer. Det vil betyde, at der kun vil være 75 tilbageværende tilladelser hvert kvartal, der reelt kan komme til at køre i land- og yderområderne. Sammenholdt med den udvikling vi har set efter det første år med den nye lov, så betyder dette forslag, at fortsat flere taxier vil rykke mod de største byer.

I de største byer opleves der fortsat taximangel og samtidig er det i stadig flere og flere land- og yderområder, hvor det er yderst vanskeligt at få en taxi.

Taximanglen har store omkostninger for turismeerhvervet og for vores land- og yderområder. Når det ikke er muligt at få en taxi aflyses julefrokoster, fødselsdage og øvrige arrangementer på hoteller og restauranter i hele landet. Hårdest rammes de tyndt befolkede områder og særligt vores danske øer. En stor del af denne taximangel kan afhjælpes ved, at der udstedes markant flere tilladelser end i dag. Samtidig bør der kigges på nye og fleksible muligheder for, at det bliver mere attraktivt at køre taxi i land- og yderområderne, heriblandt muligheden for at hoteller- og restauranter selv kan transportere gæster.

HORESTA skal derfor på det kraftigste opfordre til, at loftet over antallet af nye taxitilladelser fjernes hurtigst muligt. Subsidiært at der udstedes markant flere tilladelser end tilfældet er i dag – eller som minimum, at de 50 nulemissionstilladelser uddeles udover de nuværende 125 pr. kvartal.

Med venlig hilsen



Kirsten Munch Andersen  
Politisk direktør

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Københavns Lufthavne A/S  
Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31  
Fax: +45 32 31 31 00  
E-mail: cph@cph.dk  
CVR: 14 70 72 04

Kastrup, 22. februar 2019

### Høring over udkast til forslag til lov om ændring af taxiloven

Københavns Lufthavne A/S (herefter "CPH") har ved brev af 23. januar 2019 fra Transport-, Bygnings- og Boligstyrelsen modtaget høring over *udkast til forslag til lov om ændring af taxilov (Reservation af 50 tilladelser til nulemissionsbiler pr. kvartal i overgangsperioden)*.

CPH hilser forslaget velkommen og støtter tiltag, som fremmer Regeringens klima- og luftudspil om, at benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030.

Lovforslaget medfører, at CPH skal have ændret i det IT-system, som anvendes til lufthavnens Taxi Management System, således at der kan skelnes mellem nul og lav emissions-taxier. CPH er imidlertid allerede i gang med dette og forventer, at tilpasningerne er klar til den foreslåede ikrafttrædelse den 1. juli 2019.

CPH imødeser endvidere i år at deltage i en arbejdsgruppe med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om grøn omstilling af systemet af anvendelse af taxier i Københavns Lufthavn (Taxi Management System).

Med venlig hilsen



Peter Goll  
Kommunikationsdirektør