



Bladet

Danmarks mest læste taxiblåd

KAT-Bladet 2015 nr. 4.

14 bevillinger—tak!

Taxiloven sat ud af kraft?

Det værste bræk vi har hørt!

Fra stat til privat



14 bevillinger—tak!

Nævnet har nu, igen, atter engang, besluttet at 14 bevillinger fra en stovvognmand, Pia Donner, skal tildeles hendes livsarvinger. Der er ingen af de to arvinger, der har nogen nævneværdig erfaring fra taxibranchen, og de har da slet ikke de 6 point som der kræves af alle andre for at få en bevilling, og alligevel tildeler Nævnet hendes to børn bevillingerne.

Hvis dette var foregået i en bananrepublik, hvor aberne oppe i bananpalmerne bestemte, så kunne vi forstå det skete. Men dette er i Danmark—et land som vi normalt betragter som et oplyst demokrati og en retsstat—men her følges gældende lovgivning ikke. Her følger man en hjemmelavet, og formodentlig ulovlig, hemmelig vejledning, som Trafikstyrelsen i sin tid fik udarbejdet. Hvorvidt den hemmelige vejledning blev udarbejdet under en hedebløje eller om Trafikstyrelsen havde fået en kollektiv hjerneblødning, det vides ikke, men den hemmelige vejledning er i strid med gældende lovgivning.

Den hemmelige vejledning blev i sin tid udarbejdet af daværende sekretariatschef Jørgen Kjær samt Fuldmægtig i Trafikstyrelsen Peter Maltesen. Man kan have dem mistænkt for, at have et meget overfladisk forhold til lovgivningen.

Lovgivningen taler helt klart om, at ved dødsfald, så skal bevillingerne tilbageleveres—dog er der en undtagelsesbestemmelse, der giver mulighed for, at en evt. enke el. lign. kan få dispensation i et halvt år til at afvikle afdødes forretning. Men der kan kun undtagelsesvis dispenseres i et halvt år og ikke længere. Men Næv-

net (og Trafikstyrelsen) er fuldstændigt lige glade med gældende lovgivning, de lader sig styre af stovognmænd som Donner, John Lindbom m.fl. Loven er ikke gældende for Grønland, Færøerne samt stovognmændene. Hvis ikke man var et hæderligt og enfoldigt menneske, så kunne man få den tanke, at der (måske) gik en lind strøm af gaver fra stovognmændene og direkte til Nævnets medlemmer. Men vi er heldigvis for dumme til at få den slags tanker.

Men vi ville da gerne vide, hvorfor der er nogen der kan få 14 bevillinger fra dag til dag mens andre skal vente i 15—20 år på den første bevilling.

§ 8. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren heraf afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-3, § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-3, eller § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 1 og 2, eller § 4 a, stk. 3, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-3.

Stk. 2. Efter anmeldelse inden 14 dage til den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen, kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktionsbehandling, et konkursbo eller en væрге for en person, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5, under værgemål med fratagelse af den retlige handleevne, jf. værgemålslovens § 6, eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling og lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil 6 måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse eller værgemålets iværksættelse. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

Nyropsgade 1 - 1602 København V.
Telefon 3366 6677 - Telefax 3366 7175
Eksp.tid: mandag - fredag 9.00-15.00 tlf. 10.00-14.00
E-post: taxi@okf.kk.dk www.taxinaevn.dk

Statsforvaltningen Hovedstaden
Borups Allé 177, blok D-E
2400 København NV

Att.: Tanja Moon Francati

15. maj 2012/ HO
J.nr. 9.10 / 90 - 134

INDGÅET
16. MAJ 2012
Statsforvaltningen
Hovedstaden

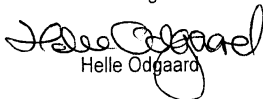
Vedrørende aktindsigt

Med henvisning til Statsforvaltningens brev af 14. april 2012 kan det oplyses, som der også er skrevet i brev af 20. marts 2012 til Kurt B. Petersen, at 2 sider fra udkast til vejledning til taxiloven ved en fejl blev vedlagt et referat fra møde i kontaktudvalget.

I forbindelse med at Kurt B. Petersen henvender sig og beder om aktindsigt, er det efterfølgende blevet oplyst fra Trafikstyrelsen, at vejledningen kun var et udkast til høring hos vores daværende sekretariatschef Jørgen Kjær. Vejledningen er aldrig blevet godkendt og må derfor ikke bruges. Trafikstyrelsen betragter derfor udkastet som et internt arbejdsdokument og gjorde sekretariatet opmærksom på, at det ikke må bruges eller udleveres.

././ Vedlagt fremsendes udkast til vejledning til loven.

Med venlig hilsen


Helle Odgaard



Statsforvaltningen Hovedstaden
Borups Allé 177, Blok D-E
2400 København NV

Vedr. anmodning om aktindsigt i udkast til vejledning om taxiloven

I anledning af en henvendelse fra Kurt B. Petersen har Statsforvaltningen anmodet Trafikstyrelsen om en udtalelse om, hvorvidt et udkast til vejledning til taxiloven skal betragtes som et internt arbejdsdokument.

Trafikstyrelsen kan i den anledning oplyse, at Trafikstyrelsen (tidl. Færdselsstyrelsen) i 2007 overvejede at revidere vejledning til lov nr. 296 af 8. juni 1978 om hyrekørsel, og at styrelsen i denne forbindelse anmodede daværende sekretariatschef i Storkøbenhavns Taxinævn om at være behjælpelig med eventuelle bemærkninger.

Det er korrekt, at dette arbejde blev henlagt, og at den oprindelige vejledning således ikke er blevet revideret.

Det kan for god ordens skyld oplyses, at hyrekørselsloven og nu taxiloven (bekendtgørelse nr. 1039 af 8. oktober 2009 af lov om taxikørsel m.v.) med senere ændringer administreres af kommunerne og af kommunale fællesskaber, i dette tilfælde Taxinævnet i region Hovedstaden, og at Trafikstyrelsen alene er regelfastsættende myndighed i henhold til taxiloven.

Med venlig hilsen


Peter Maltesen
Fuldmægtig

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800

E-mail:
info@trafikstyrelsen.dk

Hjemmeside:
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: **04. december
2012**
Sagsnr.: **TS20307-00030**

Sagsbehandler: PMA
Deres ref.: 2012-613/1354

Taxiloven sat ud af kraft?

John Lindbom og Lars Christiansen har endnu en gang stukket en kniv i ryggen på den samlede taxibranche, ved at underskrive den famøse aftale med Lufthavnen. Efter dette, hvor også ”Ærlige” Palle hurtigt gik med, havde Amager-Øbro Taxi ikke anden udvej, end at gå med—dog under protest.

John Lindbom har i 10 år forhandlet med Lufthavnen og nu underskrev han aftalen uden at mukke et eneste sekund.

At tænke sig, 10 års hårdt slid og det eneste man får ud af det, det er en ekstra udgift til hele branchen på 17 millioner kroner. Hvordan kan vi være så dumme, så vi støtter den slags mennesker?

Nede i en af de store tyske byer, prøvede man at lave det samme. Men der stod førerne sammen, og så blev forslaget omgående taget af bordet. Men så kloge er vi ikke.

Vi lægger hele vores liv og velfærd i hænderne på et par selvglade egocentrikere, der kun tænker på sig selv og deres egen tegnebog.

Vi tør godt holde en god flaske rødvin på, at nu kommer der ikke noget lovindgreb! Hvorfor skulle politikerne spille tid på en samling idioter som os? Vi har frivilligt indgået en aftale, og den vil politikerne ikke blande sig i—man vil sikkert kalde det den

fri forhandlingsret—og vi (John Lindbom og Lars Christiansen) har frivilligt givet Lufthavnen lov til at ”stjæle” 17 millioner kroner fra os. Hvornår bliver vi tvunget til at betale til Rigshospitalet, A.P.Møller eller alle de andre kunder, for at få lov til at køre med dem?

Aftalen er lavet af mennesker, der ikke har for 5 øre forstand på taxibranchen. Har disse egoister ikke læst loven, hvori der står, at vi kun må køre ind på de af kommunalbestyrelsen udlagte offentlige holdepladser. Så enten er Lufthavnen også offentlig eller også må vi slet ikke køre ind for at optage kunder.

Og nogle af bestemmelserne er så kringledede, så der, formodentlig, ikke er nogen der kan fortælle os, hvordan man har tænkt sig at administrere reglerne.

Læs dette eksempel:

Selskabets forpligtelser.

Punkt 4.3. Kapacitetskrav.

Selskabet forpligter sig til at levere taxiservices i Lufthavnen hele døgnet, alle årets dage, således at alle passagerer i Lufthavnen kan serviceres, som nærmere beskrevet i den af CPH foretagne kapacitetsanalyse, jf. bilag 1.

Selskabet skal sikre, at de taxier, der sendes til depotet, er sendt direkte fra en afsætning i Lufthavnen, direkte fra en af-

sætning i nærområdet eller direkte fra en offentlig holdeplads. Selskabet skal sikre, at der ikke holder taxier på Ellehammersvej eller i lokalområdet i øvrigt og venter på en plads i depotet.

De nærmere procedurer for sikring af nødvendig kapacitet og fordeling blandt selskaberne, er beskrevet i bilag 1.

De interesserede kan evt. selv finde bilag 1 frem.

Hvordan vil man sikre, at førerne bliver sendt direkte fra en offentlig holdeplads, som der som bekendt ikke er for mange af i Tårnby kommune.

Det er kun John Nielsen og Amager-Øbro Taxi, der har protesteret over alle de tosserier, som John Lindbom og Lars Christiansen har foranstaltet.



Aftalen med CPH

Hva' nu, John, Lars og Palle?

Nu er den "frivillige aftale" med CPH underskrevet. Forinden var de tre store selskaber ved at falde over hinanden i iver for at skrive under og garantere vognmændene i København en ekstra-omkostning på 17 mio. kroner om året. Ja, Taxi 4x27 skrev også under, men det var under protest og fordi vi blev truet med, at vores vogne ikke måtte køre i lufthavnen, hvilket vi naturligvis ikke kunne risikere.

Vi har skrevet under, men vi har gjort det under protest og forbeholdt os, at ville arbejde for at få en ordentlig aftale evt. med et lovindgreb. I "forhandlingerne"

har vi påpeget, dels at den store omkostning var urimelig, men især at den var ufinansieret.

DTR har - på vegne af John Lindbom, anmodet Taxinævnet om at få lov til at kalde turene i lufthavnen for "radioture," således at 13 kroner af de 16 kroner pr. tur blev finansieret. Taxinævnet har afvist anmodningen og ovenikøbet tilkendegivet, at man vil bakke op om det lovfor-slag, der blev sat i udsigt før valget.

Hvis man ser bort fra den taktiske dumhed, det var at spørge taxinævnet om konverteringen til radioture, så er løsnin-

gen også dum. Hvorfor? Jo, de 13 kroner, der sættes på turen, giver chaufføren en lønstigning. Men hvorfor skal chaufføren have lønstigning, når vognmanden får en omkostningsstigning? Herved bliver det jo endnu sværere at skaffe dækning for udgiften til CPH og en endnu større udgift, der pålægges kunden.

Den rigtige løsning er at få en lov, der samtidigt sikrer, at vi kan lægge omkostningen over på den enkelte bruger i lufthavnen. Så dels har man haft alt for travlt med at underkaste sig lufthavnen, dels har man ikke tænkt sig om.

Heldigvis er Taxinævnet på linje med Taxi 4x27 om et ønske om, at der lovgives på området, så kontrollen med gebyret - og prisudviklingen - ikke ligger i et profithun-

grende, udenlandsk ejet, lufthavnsselskab men hos myndighederne - der jo også styrer vores takster.

Taxi 4x27 har skrevet til Konkurrencestyrelsen og ministeriet og klaget over aftalen på en lang række områder. Så jeg er ganske fortrøstningsfuld og når det nye folketing er på plads, vil vi arbejde på at få lufthavnssagen taget op igen, og får - tilsyneladende - hjælp fra Taxinævnet. I mellemtiden kunne man håbe på, at branchens mange politiske organisationer samler sig og udtrykker ét fælles ønske om at få lovgivet på området.

Jeg undrer mig over, at man i de tre andre bestillingskontorer ikke har udvist mere rettidig omhu og sikret branchen en god aftale, når nu vi havde magten til

det. Men det var man helt tydeligt ikke interesseret i. Man ville hellere have et magtmiddel over vognmændene, så man "kunne rydde op" - uanset hvad det måtte koste. Er det den samme tankegang, der styrer, når deres almindelige driftsmæssige beslutninger skal tages, så er det jo ikke mærkeligt at de tre selskaber - med mellem 600 - 1.000 vogne er så dyre at køre i. Man tænker ikke økonomisk!

Ny minister

Det er mit inderlige håb at den "nye" transportminister, Hans Christian Schmidt, tager fat om at få løst, de enorme problemer vores branche står overfor.

De radikales besøg hos Uber under valgkampen, Ubers hærgen i København og uvisheden i det hele taget, kræver at taxilovgivningen bliver kigget grundigt

igennem og med mere end blot et uni-formskrav. Vi kan ligeså godt indse, at den "beskyttelse" som vores erhverv har haft via lovgivningen, nu er en spænde-trøje og man er nødt til at give branchen fri. Vi er nødt til at gøre vognmanden fri og gøre bestillingskontorerne frie, så vi kan konkurrere mod Uber mv.

Vi skal hjælpe med at sikre, at vi ikke får samme kaos som ved de svenske, irske og hollandske liberaliseringer. Men vi må også indse, at vi ikke får en ensidig "UBER ER FORBUDET"- lovgivning.

Vi vil være en aktiv deltager i den proces. Branchen har ikke råd til, at det alene overlades til de kræfter, der allerede har solgt ud i lufthavnen og gang på gang sætter egne (snævre bestillingskontores) interesser før vognmandens.

Taxivognmand John Nielsen
Mosehøjvej 12 B
2920 Charlottenlund

17-06-2015
CPH ref.: MLL/dvn

Aftale mellem Bestillingskontoret Taxa 4x35 og Københavns Lufthavn A/S (CPH) om Taxi Management System

CPH har modtaget Deres brev af den 11. juni d.å., hvori De klager over den mellem Taxa 4x35 og CPH indgåede aftale om Taxi Management system og samtidig gør opmærksom på, at Taxa 4x35 ikke har hjemmel til at forpligte de til bestillingskontoret knyttede taxivognmænd.

Først skal jeg bemærke, at Københavns Lufthavn, som det vil være Dem bekendt, er en privat virksomhed, og forplads-arealerne og optagerækkerne er privat ejendom, som ikke er omfattet af reglerne i taxi-bekendtgørelsens kapitel 5 om holdepladser. CPH kan derfor opstille egne vilkår for optag af passagerer fra pladsen.

For så vidt angår den indgåede licensaftale mellem Taxa 4x35 og CPH vil det fremover være et vilkår for at optage passagerer fra pladsen, at den pågældende vogn og vognmand har tilsluttet sig taxi management ordningen via det bestillingskontor, som taxien og vognmanden er tilknyttet.

Hvis en vognmand ikke er enig i den indgåede aftale og ikke ønsker at tilslutte sig ordningen, kan han vælge at give sit bestillingskontor besked om, at vognen ikke skal tilmeldes taxi management systemet. For så vidt angår Taxa 4x35's hjemmel til at indgå aftale med CPH, må jeg henvise Dem til Taxa 4x35.

Til slut vil jeg sige at De er ligeså velkommen herude, som dem af Deres kolleger, som er tilsluttet ordningen under samme vilkår.

Med venlig hilsen



Marie-Louise Lotz
Passagerchef



Fra stat til privat

Om privatiseringen af Københavns Lufthavne

Indtil 1990 blev lufthavnene i Kastrup og Roskilde drevet af statsvirksomheden Københavns Lufthavsvæsen. Ved Lov om Københavns Lufthavne blev Københavns Lufthavsvæsen den 19. september 1990 omdannet til Københavns Lufthavne A/S med staten som eneaktionær. Intentionen bag omdannelsen til et aktieselskab var, at selskabet skulle drives på et mere forretningsmæssigt grundlag.

Efter at selskabet i godt tre år havde været statsejet, blev det i februar 1994 besluttet at nedbringe statens ejerandel til 75 procent samt at søge selskabets aktier optaget til notering på Københavns Fondsbørs. Aktieudbuddet fandt sted i marts 1994 og aktierne blev i tilslutning hertil optaget til notering på Københavns Fondsbørs den 11. april 1994.

I 1996 solgte staten yderligere 24 procent af sine aktier og nedbragte derved sin ejerandel til 51 procent. Det seneste salg af statslige aktier skete i 2000, hvor den danske stat solgte 17 procent af aktierne. I begge omgange blev aktiekapitalen forhøjet med fem millioner som medarbejderaktier.

Den danske stats andel af aktiekapitalen er i perioden 2000 til 2006 gradvist øget til 39,2 procent som følge af CPH's opkøb af egne aktier. Den danske stat ejer fortsat 39,2 procent af aktierne. Yderligere information om aktionærsammensætningen fremgår af Aktieinformation.

Som det fremgår af foranstående, så oprettede staten i 1990 et aktieselskab, hvor staten indskød 1,2 milliarder kroner i det nye selskab som havde en værdi på 900 millioner kroner. Man handlede altså med sig selv—en form for Ebberød Bank.

Opfinderen af denne ”geniale” handel, var Trafikminister Knud Østergaard fra det Konservative Folkeparti; samme minister, som kom med udtalelsen om, at opførelsen af Storebæltsbroen var en god ide, for så kunne københavnernes få frisk mælk hver dag—goddag Knud Økseskaft, kunne manden ikke finde på noget mere intelligent.

Nu har vi igen fået en ny minister, i øvrigt genbrug, nemlig Transportminister Hans Christian Schmidt. Han er nu det sidste navn på en alenlang liste over Trafikministre, se efterfølgende, der aldrig har gjort noget som helst til gavn for vores branche. Ministrene betragter, i bedste fald, taxibranchen og den deraf følgende lovgivning, som venstrehåndsarbejde som ikke interesserer dem for så meget som en femogtyveøre.

Det eneste rigtige ville nu være, alt rodet taget i betragtning, at man nedlagde Nævnet, nedlagde monoopolet, afskaffede tilslutningspligten etc. Ministrenes og John Lindboms skalten og valten med vognmændenes liv, helbred og økonomi, har kun skadet os alle sammen, John Lindbom undtaget.

De sidste 40 år har det offentlige bestemt alt over taxierne, uden at der er sket noget som helst. Vi kører stadigvæk efter næsten de samme regler som dengang og nu må det være nok.

Kresten Damsgaard	Venstre	19.12.1973	13.02.1975	Regeringen Poul Hartling
Niels Matthiasen	Socialdemokratiet	13.02.1975	26.02.1977	Regeringen Anker Jørgensen II
Kjeld Olesen	Socialdemokratiet	26.02.1977	30.08.1978	Regeringen Anker Jørgensen II
Ivar Hansen	Venstre	30.08.1978	26.10.1979	Regeringen Anker Jørgensen III
Jens Risgaard Knudsen	Socialdemokratiet	26.10.1979	15.10.1981	Regeringen Anker Jørgensen IV
Knud Heinesen	Socialdemokratiet	15.10.1981	30.12.1981	Regeringen Anker Jørgensen V
J.K. Hansen	Socialdemokratiet	30.12.1981	10.09.1982	Regeringen Anker Jørgensen V
Arne Melchior	Centrum-Demokraterne	10.09.1982	14.08.1986	Regeringen Poul Schlüter I
Trafikminister	Parti	Tiltrædelse	Afgang	Regeringer
Frode Nør Christensen	Centrum-Demokraterne	14.08.1986	03.06.1988	Regeringen Poul Schlüter I & II
H.P. Clausen	Det Konservative Folkeparti	03.06.1988	10.01.1989	Regeringen Poul Schlüter III
Knud Østergaard	Det Konservative Folkeparti	10.01.1989	18.12.1990	Regeringen Poul Schlüter III
Kaj Ikast	Det Konservative Folkeparti	18.12.1990	25.01.1993	Regeringen Poul Schlüter IV
Helge Mortensen	Socialdemokratiet	25.01.1993	28.01.1994	Regeringen Poul Nyrup Rasmussen I
Jan Trøjborg	Socialdemokratiet	28.01.1994	30.12.1996	Regeringen Poul Nyrup Rasmussen I & II
Bjørn Westh	Socialdemokratiet	30.12.1996	23.03.1998	Regeringen Poul Nyrup Rasmussen III
Sonja Mikkelsen	Socialdemokratiet	23.03.1998	23.02.2000	Regeringen Poul Nyrup Rasmussen IV
Jacob Buksti	Socialdemokratiet	23.02.2000	27.11.2001	Regeringen Poul Nyrup Rasmussen IV
Flemming Hansen	Det Konservative Folkeparti	27.11.2001	18.02.2005	Regeringen Anders Fogh Rasmussen I
Transportminister	Parti	Tiltrædelse	Afgang	Regeringer
Flemming Hansen	Det Konservative Folkeparti	18.02.2005	12.09.2007	Regeringen Anders Fogh Rasmussen II
Jakob Axel Nielsen	Det Konservative Folkeparti	12.09.2007	23.11.2007	Regeringen Anders Fogh Rasmussen II
Carina Christensen		23.11.2007	10.09.2008	

	Det Konservative Folkeparti			Regeringen Anders Fogh Rasmussen III
Lars Barfoed	Det Konservative Folkeparti	10.09.2008	23.02.2010	Regeringen Anders Fogh Rasmussen III & Regeringen Lars Løkke Rasmussen I
Hans Christian Schmidt	Venstre	23.02.2010	03.10.2011	Regeringen Lars Løkke Rasmussen I
Henrik Dam Kristensen	Socialdemokraterne	03.10.2011	09.08.2013	Regeringen Helle Thorning-Schmidt I
Pia Olsen Dyhr	Socialistisk Folkeparti	09.08.2013	03.02.2014	Regeringen Helle Thorning-Schmidt I
Magnus Heunicke	Socialdemokraterne	03.02.2014	28.06.2015	Regeringen Helle Thorning-Schmidt II
Transport- og bygningsminister	Parti	Tiltrædelse	Afgang	Regeringer
Hans Christian Schmidt	Venstre	28.06.2015		Regeringen Lars Løkke Rasmussen II

Det værste bræk vi har hørt!

Metroxpress har lige skrevet, at taxiførerne i Storkøbenhavn tager ulovlige gebyrer for bræk i bilen. I denne forbindelse udtaler John Lindbom, at det at tage et gebyr for bræk i bilen, det svarer til, at en restaurant ville tage et gebyr for at spille lidt vin på dugen.

Vi formoder meget stærkt, at John Lindbom må have

fået et ildebefindende på grund af solstik og har talt i vildeste. For det er da det værste bræk vi har hørt. Hvordan kan han sammenligne en vinplet på dugen med en taxi der er blevet overbrækket og skal tages ud af drift i flere timer. Er man uheldig, så brækker kunden sig ned i varmekanalerne og så skal bilen, i bedste fald, tages ud af drift i flere dage, mens man splitter bilen i atomer. Restauranten skifter dugen, men vi skal undvære vores indtjening i minimum flere timer, evt. dage. At John Lindbom er noget i taxibranchen, er ufatteligt, han burde have et lille værelse ved Roskilde Fjord med fjordudsigt. Han ville selv kunne betale, med vores penge—han er branchens største pamper.

Samtidigt skal vi huske på, hvad folk ellers bliver slæbt ind i Nævnet for—eller ikke bliver slæbt derind.

Tornerose giver gerne et minus i karakterbogen for at køre for stærkt eller for at spørge om kunden kommer fra Jylland. Samtidigt kan nogle få lov til at køre videre, selvom de bliver dømt for kriminelle handlinger, bl.a. voldtægt.

Et af de seneste tilfælde, hvor en chauffør er blevet dømt for voldtægt, fik chaufføren 1 års fængsel og blev fradømt retten til at køre erhvervsmæssig personbefordring i 3 år. Når man ser denne dom, så er det billigere at begå voldtægt end at blive ”dømt” af Nævnet / Tornerose for at køre for stærkt; Nævnet fratager gerne retten til hyrekørsel i flere år eller for bestandigt (indtil videre, som er minimum 5 år).

Dette viser med al tydelighed, at Nævnet bør nedlægges og at det er anklagemyndigheden og politiet, der via domstolene, må sørge for, at disse forbrydere fjernes fra branchen, og dette

fremgår helt klart og tydeligt af straffelovens paragraf 78 og 79.

Straffeloven - Bekendtgørelse af straffeloven - retsinformation.dk

§ 78. Strafbart forhold medfører ikke tab af borgerlige rettigheder, herunder ret til virksomhed i henhold til almindeligt næringsbrev eller sønæringsbevis.

Stk. 2. Den, der er dømt for strafbart forhold, kan dog udelukkes fra at udøve virksomhed, som kræver en særlig offentlig autorisation eller godkendelse, såfremt det uviste forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen eller hvervet.

Stk. 3. Spørgsmål om, hvorvidt det uviste forhold er til hinder for udøvelse af en i stk. 2 omhandlet virksomhed, skal af anklagemyndigheden på begæring enten af den, der har fået afslag på ansøgning om sådan autorisation eller godkendelse, eller af vedkommende myndighed indbringes for retten. § 59, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse. Afgørelsen træffes ved kendelse. Såfremt afgørelsen går ud på udelukkelse fra den pågældende virksomhed, kan spørgsmålet på ny indbringes for retten, dog tidligst efter 2 års forløb. Autorisation eller godkendelse kan også inden udløbet af denne frist meddeles af vedkommende myndighed.

§ 79. Den, som udøver en af de i § 78, stk. 2, omhandlede virksomheder, kan ved dom for strafbart forhold frakendes retten til fortsat at udøve den pågældende virksomhed eller til at udøve den under visse former, såfremt det uviste forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen.

Stk. 2. Det samme gælder, når særlige omstændigheder taler derfor, om udøvelse af anden virksomhed. Efter samme regel kan der ske frakendelse af retten til at deltage i ledelsen af en erhvervsvirksomhed her i landet eller i udlandet uden at hæfte personligt og ubegrænset for virksomhedens forpligtelser

Stk. 3. Frakendelsen sker på tid fra 1 til 5 år, regnet fra endelig dom, eller indtil videre, i hvilket tilfælde spørgsmålet om fortsat udelukkelse fra den pågældende virksomhed efter 5 års forløb kan indbringes for retten efter de i § 78, stk. 3, indeholdte regler. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan justitsministeren tillade, at indbringelse for retten sker, inden den i 1. pkt. nævnte 5 års frist er forløbet.

Stk. 4. Retten kan under behandlingen af de i stk. 1 og 2 nævnte sager ved kendelse udelukke den pågældende fra at udøve virksomheden, indtil sagen er endeligt afgjort. Det kan ved dommen i sagen bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.



Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange
årligt på nettet.

Redaktion
Ansvh. Red. Andris Kirsteins.

Interesserede kan sende os en
mail, hvorefter vi sørger for at
sende jer en mail med bladet
kvit og frit, når bladet er ud-
kommet.

KAT tryk og lay-out.

KAT-Bladet.

Postadresse: KAT-Bladet, Viemosevej 123, 2730, Herlev.

e-mail adresse: k-a-t@katbladet.dk

Hjemmeside: www.katbladet.dk

Faglig konsulent: Kurt Petersen.

Illustrationer: Jim Petersen.

KAT-Bladets redaktion:

Leif Jensen, Pia Jensen, Kurt Petersen & Andris Kirsteins.