



NOTAT

Dato 5. oktober 2017
J. nr. 2016-5596

Høringsnotat vedrørende L 24 - Forslag til Taxilov

Hørte myndigheder og organisationer

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 30. juni 2017 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til Taxilov. Høringsfristen udløb den 14. august 2017.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, ATAX, Brancheforeningen Taxifører i Danmark (TID), Dansk Erhverv, Dansk Taxiråd, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Datatilsynet, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), KL, Rigspolitiet, Taxinævnet i Region Hovedstaden og Trafikselskaberne i Danmark.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Forbrugerombudsmanden.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Advokatsamfundet, Brancheforeningen for Limousine Vognmænd, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhvervsfremme, Danske Advokater, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Det Centrale Handicapråd, Konkurrence og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for sikker Trafik og Trafikforbundet.

4. Øvrige høringssvar

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: 4x27 Amager-Øbro Taxi, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brintbranchen, Bytaxiernes Interesseorganisation (BTI), Cabonline, Dansk Elbil Alliance, Datalogistic.eu, Dennis Pedersen, Det Økologiske Råd, Forbrugerrådet Tænk, HAXI, HORESTA, Iben Munck, IT-Politisk Forening, Jesper Andersen, Københavns Kommune, Københavns Lufthavne, Martin Tygstrup, Peter Kjærgaard, Poul Erik Eybye, Randers Kommune, Raskgreentech, Region Hovedstaden, Sammenslutningen Taxa 4x35, Taxi Rønnede, Taxinævn Syd, UBER, UCplus, Vognmandsspecialisterne og Aarhus Kommune, Aarhus Taxa og Horsens Taxa (Taxa)



Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Side 2/60

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Høringsnotatet er udarbejdet efter en tematisk inddeling af de modtagne høringssvar. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

1 Generelle bemærkninger

3F betragter udkastet til taxilov som rigtig godt, idet de er enige i hovedpunkterne.

4x27 Amager-Øbro Taxi finder, at man med lovforslaget har fået sat ordentlige rammer for adgangen til markedet for så vidt angår kørselskontorer, bevilninger i øvrigt og krav til udstyr, selvom de er imod, at der stilles forskellige krav til kontrol for de forskellige anvendelsesområder.

TID ser positivt på modernisering af loven og på, at der stilles service- og kvalitetskrav, hvis dette sker på en retssikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Brintbranchen er overordnet tilfredse med lovforslaget.

Cabonline støtter udkastet og mener, at lovforslaget sikrer den fornødne markedsåbning.

Dansk Erhverv støtter en frigivelse af tilladelsesantallet efter en overgangsperiode, adgangen til at drive taxivirksomhed i selskabsform samt den – begrænsede – fjernelse af den lovgivningsmæssige opsplitning af forretningsområder via indførelse af en universaltilladelse, selv om forslaget ikke går langt nok.

Dansk Taxiråd mener, at de grundlæggende hjørneste, som lovforslaget er bygget op omkring, udgør både en nødvendig og tiltrængt modernisering af taxibranchens rammevilkår.



Danske Busvognmænd hilser lovforslaget velkomment.

Forbrugerrådet Tænk støtter overordnet set den foreslåede modernisering af taxiloven og er tilfredse med, at der skal oprettes et klagenævn.

HORESTA finder, at lovforslaget indeholder en række initiativer, der vil modernisere taxibranchen til gavn for erhvervet og forbrugerne.

TID finder det som udgangspunkt positivt, at en modernisering af taxiloven er på vej, men er imod at der fastholdes et nationalt prisloft.

Trafikselskaberne i Danmark lægger vægt på, at lovgivningen via regulering understøtter et professionelt vognmandserhverv, herunder at den administrative kontrol med erhvervet ønskes centraliseret og styrket.

UBER byder udkastet til taxilov velkommen og finder, at det er et stort skridt i den rigtige retning, men opfordrer til at der i højere grad tages højde for den teknologiske udvikling.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet takker for de mange positive tilkendegivelser omkring hovedpunkterne i lovforslaget.

ATAX mener, at såfremt lovforslaget gennemføres i sin nuværende form, vil det medføre en koncentration af branchen på få hænder, og ikke være med til at lette adgangen til erhvervet.

BTI mener, at lovforslaget fører til for lidt forbedring.

KL ser generelt positivt på en modernisering af lovgivningen på taxiområdet, men finder, at lovgivningens sigte bør være at sikre en taxidækning i hele landet, og det finder KL ikke er tilfældet med lovforslaget.

Peter Kjærgaard mener, at ingen af branchens og samfundets reelle taxi-problemer vil blive løst med lovforslagets vedtagelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet anføre, at det fremgår af den politiske aftale, der danner rammen for lovforslaget, at der vil blive foretaget flere evalueringer af loven. Der vil således blive fulgt nøje med i lovens konsekvenser for taxierhvervet, kunderne og samfundet.

Hvorvidt en konsekvens af lovforslaget vil føre til flere større virksomheder vil tiden vise, men sammensætningen af aktører på markedet vil formentlig ændre sig.



Det er ministeriets klare overbevisning, at adgangen til erhvervet bliver lettere i og med, at såvel antalsbegrænsningen som den geografiske begrænsning fjernes.

Ministeriet finder, at lovforslaget skaber de overordnede rammer for en taxidækning i hele landet. Der er i forslaget taget højde for de særlige forhold i landdistrikterne ved de to særbestemmelser om henholdsvis lempeligere kapitalkrav til kørselskontorer i landdistrikterne og mulighed for kommunalt indkøb af taxiberedskab.

Vognmandsspecialisterne undrer sig over, at man ikke har valgt at offentliggøre ny sidelovgivning.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at de bekendtgørelser, der skal udstedes med hjemmel i loven er under udarbejdelse, men afventer den endelige udformning af lovforslaget. Udkast til bekendtgørelser vil blive sendt i høring sideløbende med behandlingen af lovforslaget i Folketinget.

2 Definition af erhvervmæssig persontransport

4x27 Amager-Øbro Taxi, ATAX, Taxa, UC plus, Vognmandsspecialisterne og TID finder, at ”lønomkostninger” bør tages ud af definitionen af ”en med kørslen direkte forbunden omkostning”.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning og skal beklage, at lovforslagets bemærkninger har givet anledning til misforståelser omkring de forskellige definitioner af henholdsvis fortjeneste og direkte omkostninger.

Lovforslagets bemærkninger til § 1, stk. 1, er blevet ændret, således at det klart fremgår, at lønomkostninger ikke er en direkte omkostning ved en kørsel.

De direkte omkostninger ved en kørsel er udgifter til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende.

Fortjeneste ved en kørsel foreligger, når der sker en betaling for kørslen, som ligger ud over de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

Fortjenesten skal således dække alle omkostninger forbundet med kørslen; ud over de direkte forbundne omkostninger skal den også dække lønomkostninger og lignende samt afskrivninger på bilen og øvrigt udstyr m.v.



3 Hotellers mulighed for at transportere gæster

Side 5/60

HORESTA foreslår, at hotellers transport af gæster ikke betragtes som tilladelsespligtig erhvervsmæssig persontransport. De ønsker, at hotellers kørsel med egne gæster ikke kræver, at hotellet er tilsluttet et kørselskontor og ej heller, at bilerne er udstyret med taxametre.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at når der sker en betaling for en kørsel, som ligger udover en godtgørelse for de direkte forbundne omkostninger, uanset om betalingen sker som en direkte betaling eller en indirekte betaling, fx i form af en samlet betaling for fx et hotelophold og kørsel, vil der være tale om erhvervsmæssig persontransport, som kræver tilladelse.

For at et hotel kan foretage kørsel med egne gæster skal det således have en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Herudover skal hotellet enten have en tilladelse til at drive kørselskontor eller være tilsluttet et kørselskontor. Dette skyldes, at der er tale om taxikørsel, som kun må sælges af kørselskontorer.

Ministeriet finder det ikke rimeligt specifikt at undtage hotellers transport fra definitionen "erhvervsmæssig persontransport", idet hotellers kørsel med gæster er i direkte konkurrence med øvrig taxikørsel.

Et hotel kan alternativt søge om en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, som anvendes til limousinekørsel, jf. de specifikke regler, der gælder for denne kørsel, se lovforslagets § 4, stk. 1, nr. 2 og afsnit 7 i dette notat.

4 Større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder

ATAX forventer, at de udenlandske biler vil blive konkret godkendt i den begrænsede periode, kørslen skal foregå, samt at arbejdet udføres på danske overenskomstmæssige vilkår.

BTI anbefaler, at der defineres en begrebsramme for ekstraordinært store begivenheder, fx begivenheder med mindst 100.000 personer.

DI Transport forudsætter, at bestemmelsen kun bringes i anvendelse efter en grundig forudgående analyse af tilgængelig kapacitet omfattet af taxiloven.

Brancheforeningen for forretningslimousiner oplyser, at limousinevirksomheder i korte perioder kan have behov for et meget stort antal køretøjer, fx til at dække kørselsbehov ved statsbesøg, konferencer og lign. Der anvendes typisk køretøjer, der er lejet fra Danmark eller udlandet. Lovforslaget



tager ikke helt højde for særlige behov for midlertidige ekstra tilladelser i denne forbindelse.

Side 6/60

Taxa finder det problematisk, hvis man fra lovgivningsmagtens side åbner for, at der ved større arrangementer, som alle landets nuværende vognførere lever af, kan dispenseres fra gældende lovgivning. Dette specielt taget i betragtning, at der pt. ikke findes større arrangementer i Aarhus, hvor varen overordnet set ikke kan leveres.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at bestemmelsen kun skal finde anvendelse i helt særlige situationer, hvor en stor international begivenhed finder sted i Danmark, fx OL eller FN's klimakonference. Bestemmelsen vil alene finde anvendelse i de situationer, hvor det i hvert enkelt tilfælde vurderes, at danske vognmænd ikke kan dække efterspørgslen. Limousinevognmænd vil efter udløbet af overgangsperioden kunne søge om ekstra tilladelser til en sådan situation. Dette vil dog ikke være en mulighed i overgangsperioden. Det lægges til grund, at udenlandske køretøjer er godkendt i deres hjemland. Aflønning af chauffører er reguleret af udstationeringsdirektivet. Uden en sådan bestemmelse vil Danmark i praksis være afskåret fra at huse sådanne begivenheder, da kørselsbehovet ikke vil kunne dækkes.

5 Krav til vognmænd

Kapitalkrav

ATAX anbefaler, at der stilles et større krav til egenkapital på eksempelvis kr. 80.000 til den første tilladelse og kr. 40.000 til efterfølgende tilladelser.

Dansk Taxi Råd og BTI anbefaler, at det gældende kapitalkrav for tilladelser til erhvervmæssig persontransport opretholdes. Ingen antalsbegrænsning fordrer uændrede økonomiske garantikrav.

Taxinævnet i Region Hovedstaden finder ift. personligt drevne virksomheder, at ministeriet bør genoverveje formålet med egenkapitalkravet, når henses til at en ansøger, der har egne kontante midler ifølge bemærkningerne til lovforslagets § 3 kan dokumentere opfyldelse af egenkapitalkravet ved en erklæring afgivet af en registreret eller statsautoriseret revisor.

4x27 Amager- Øbro Taxi finder det unødvendigt at lette kapitalkravet, da det udhuler muligheden for at opkræve f.eks. skyldig skat mm.

HORESTA foreslår en tilføjelse til lovforslagets § 3 om kapitalkravet for virksomheder, der ønsker at drive erhvervmæssig persontransport, således at der fastsættes et maksimalt kapitalkrav for et selskab, uanset antallet af biler, på f.eks. kr. 500.000. Endvidere påpeges det, at der med det nuværende lovforslag skal stilles kapital for en stor mængde biler, som kun lejlighedsvis skal bruges



til taxikørsel, hvilket kan være en barriere for alternative løsninger som f.eks. at benytte biludlejningsselskabers ikke-udlejede biler i spidsbelastningsperioder eller i landdistrikter.

Sammenslutningen **Taxa 4x35** finder det ejendommeligt, at man ønsker sænke kapitalkravet til et niveau, der ligger under det, der blev indført for snart 20 år siden, når man samtidig kan se, at kapitalkravet allerede er betydeligt lavere end i sammenlignelige brancher.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det indgår i den politiske aftale at sænke det nuværende kapitalkrav for at lette adgangen til erhvervet. Sænkelsen af kapitalkravet kolliderer ikke med ønsket om høj grad af forbrugerbeskyttelse og skattekontrolgrundlag, idet der med lovforslaget i øvrigt foretages en række stramninger. Som omtalt i lovforslagets bemærkninger kan en ansøger dokumentere at have egne kontante midler ved en erklæring fra en registreret eller statsautoriseret revisor, ved en åbningsbalance eller ved et årsregnskab revideret eller gennemgået af en statsautoriseret eller registreret revisor.

Restancer til det offentlige

ATAX anbefaler, at man ikke kan have forfalden gæld til det offentlige på det tidspunkt, hvor man får udstedt en tilladelse til erhvervmæssig persontransport.

Taxinævnet i Region Hovedstaden finder, at det bør overvejes at gøre gyldighedsperioden af tilladelsen til erhvervmæssig persontransport kortere for vognmænd med skattegæld, der overstiger kr. 100.000.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der ikke ses nogen grund til at gå bort fra beløbsgrænsen i den nugældende bekendtgørelse på 50.000 kr. En ansøger med en mindre restance til det offentlige skal have mulighed for at starte egen virksomhed eller på ny at starte egen virksomhed for herved at sikre indtjening med henblik på afvikling af restancen.

Med hensyn til en kortere gyldighedsperiode for allerede godkendte vognmænd, der søger om tilladelser til erhvervmæssig persontransport og har en skattegæld over kr. 50.000, anses restancekravet for opfyldt, hvis vognmanden har indgået en afdragsaftale om at indfri restancen inden for en rimelig periode. Dette vil blive præciseret i lovteksten

Faglige kvalifikationer og god skik

Taxinævnet i Region Hovedstaden finder, at det bør præciseres, om der ved vurdering af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder kravet



om god skik i branchen, også kan indgå oplysninger, der stammer fra den nugældende taxilov.

Side 8/60

Dansk Elbil Alliance, Københavns Kommune, Raskgreentech og Region Hovedstaden, finder det afgørende, at allerede opnået erfaring inden for taxibranchen ikke indgår som et hensyn i kravet om at kunne sandsynliggøre, at vognmanden kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan bekræfte, at oplysninger, der stammer fra den nugældende taxilov, vil indgå i vurderingen af kravet om god skik i det omfang, at ministeriet er bekendt med dem. Der vil ikke blive lagt vægt på, om ansøgeren har tidligere erfaring inden for taxibranchen fx som chauffør, medmindre der foreligger oplysninger om advarsler eller lignende.

Elektroniske tilladelser og tilladelsers tilknytning til biler

ATAX anbefaler, at samtlige tilladelser og ikke kun biler, der anvendes til taxikørsel, skal være knyttet til en konkret bil.

Rigspolitiet finder, at det vil vanskeliggøre politiets kontrol, når tilladelsen ikke er knyttet til en konkret bil. Herudover kan det i visse tilfælde være problematisk, hvis en udstedt tilladelse alene kan forevises elektronisk, fx hvis der ikke er netværksforbindelse eller ved grænseoverskridende taxikørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at en tilladelse kun kan være tilknyttet én bil ad gangen. På biler, der bruges til taxikørsel og til kørsel for offentlige myndigheder, stilles der krav om, at bilens tilladelsesnummer skal fremgå udvendigt på bilen.

Der arbejdes på en elektronisk løsning for tilladelser. En tilladelsesindehaver skal ved digital selvbetjening via virk.dk indgive oplysning til transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnumrene på de biler, hvortil tilladelserne anvendes. Det vil kun være muligt at angive registreringsnumre på det samme antal biler, som der er udstedt tilladelser til den pågældende. Ved kontrol vil politiet kunne konstatere, om den kontrollerede bil fremgår af vognmandens indberetninger.

Den praktiske udformning af den elektroniske løsning for tilladelser foregår i tæt samarbejde med politiet. For så vidt angår taxikørsel til udlandet, hvor der i aftalerne med henholdsvis Sverige og Tyskland er krav om, at der skal medbringes en tilladelse under kørslen, vil der blive udviklet en løsning, således at vognmanden ved digital selvbetjening via virk.dk kan printe sine tilladelser til brug for forevisning for de udenlandske kontrolmyndigheder.



Vognmandsspecialisterne og Taxa savner et krav til vognmanden om ibrugtagning af udstedte tilladelser, f.eks. inden tre måneder fra udstedelsen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer, at der i forbindelse med ophævelse af antalsbegrænsningen ikke længere er behov for et udnyttelseskrav. Der vil dog i overgangsperioden være et udnyttelseskrav, jf. pkt. 24.

6 Anvendelsesområde for tilladelse til erhvervmæssig persontransport

TID og Peter Kjærgaard anbefaler en ensartet lovgivning omkring taxi- og OST-kørsel. Alle OST-biler skal være udstyret som taxier og være tilknyttet et kørselskontor. OST-biler skal ikke kunne udføre taxikørsel, medmindre de har en aftale med et kørselskontor herom.

TID og Jesper Andersen foreslår endvidere, at § 4, stk. 2, formuleres som følger: ”Taxikørsel må kun sælges gennem kørselskontorer” for at præcisere, at man kan indgå aftaler med et eller flere kørselskontorer.

TID og Taxa ønsker sikret, at også kørsel fra taxiholdepladser og gadeture anses for at være taxikørsel.

Dansk Erhverv finder, at den fortsatte opsplnitning i offentlig og privat kørsel, herunder i særdeleshed forskellige udstyrskrav til bilerne, ikke vil gøre det mere rentabelt at drive vognmandsvirksomhed i landområder, fordi lovgivningen vil stille sig i vejen for, at investeringerne i ekstraudstyr kan tjenes hjem.

Dansk Taxi Råd er skeptiske over for at udvide definitionen, da dette vil underminere grundlaget for at drive en taxiforretning i landdistrikterne, hvilket også strider mod lovens intentioner om at sikre bedre vilkår for taxidækning i landdistrikterne. Hvis ændringen fastholdes, vil vognmænd kunne bruge deres universaltilladelse til at byde ind på offentligt kommunalt lovbestemt kørsel uden at skulle være tilsluttet et kørselskontor.

Danske Busvognmænd foreslår, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan anvendes til kørsel for virksomhed med CVR-nr., uden at dette forstås som taxikørsel. Det kan eventuelt kræves, at der foreligger en skriftlig kørselskontrakt mellem vognmand og virksomhed. Det vil gavne konkurrence, miljø og økonomi, hvis en vognmandsvirksomhed vil kunne betjene erhvervs-kunder med almindelige personbiler indregistreret til erhvervmæssig persontransport frem for kun busser og limousiner.

BTI fraråder, at loven fortsat dikterer opsplnitning i forskellige, adskilte kundesegmenter - offentlig og privat. BTI er endvidere modstander af, at de enkelte



kundesegmenter ikke må betjenes af alle aktører, men kun de til segmentet tilhørende biler - OST, taxi, limousine og biler til abonnementskørsel. Det er yderligere konkurrenceforvridende, at disse biltyper dikteres forskelligt udstyr – kasseapparat, taxameter og kontroludstyr – førende til svækket skattekontrol hos nogle og forøgede investeringsbehov hos andre. BTI ser meget gerne, at det nuværende opsplittede marked med mange segmenter bliver omdannet til et samlet forretningsområde.

UBER finder, definitionen af et kørselskontor ikke er hensigtsmæssig, hvis man ved lovgivningen ønsker at skabe fleksibilitet i forhold til at drive en transportvirksomhed, da både kørselskontoret og den enkelte vognmand bliver bundet af denne definition. Det bør i stedet være op til vognmanden, hvem han eller hun vil købe sine tjenester af, og i hvilket omfang det skal ske. Derudover er det ikke nødvendigt at have en tilslutningspligt, særligt ikke for forudbestilte ture. Meget tyder på, at en sådan pligt også kan være ulovlig, da ESA (European Surveillance Authority) fornyelig har sendt en begrundet udtalelse til Norge om samme krav i den norske lovgivning.

Taxa finder, at limousinekørsel bør håndteres via et kørselskontor for at undgå misbrug og sikre forbrugerbeskyttelse.

Taxa finder det endvidere problematisk, at der opereres med en opdeling af taximarkedet i et marked til kørsel for private og et til kørsel for det offentlige, og at privatkørsel skal ske via kørselskontorer. Det vil være ødelæggende for branchen, hvis al taxikørsel ikke fortsat skal håndteres af kørselskontorer.

Taxa finder, at definitionen af offentlig kørsel er problematisk, da begrebet udvides til også at omfatte kørsel, som en kommune selv udbyder.

Taxa finder, at kørselskontorenes adgang til at byde på kørselsopgaver, som offentlige myndigheder udbyder med hjemmel i lov bør fremgå af selve lovteksten for at sikre, at kørselskontorerne ikke kommer i karambolage med konkurrencelovgivningen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at baggrunden for, at taxikørsel skal sælges via et kørselskontor er at sikre forbrugerbeskyttelse via enheder, der er ansvarlige for synlig prispolitik, klageordning m.v. Endvidere skal enheden kunne gøres ansvarlig for, at der sikres indsamling og opbevaring af kørselsoplysninger. Dette gælder ikke limousinekørsel for private ved særlige lejligheder. Ved salg af kørsel udbudt af offentlige myndigheder med hjemmel i anden lovgivning sikres forbrugerbeskyttelsen, klagemulighederne og skatteoplysninger m.v. via indgåelse af kontrakt mellem vognmanden og den offentlige myndighed og i forholdet mellem borger og myndighed.

Med hensyn til krav til udstyr henvises til afsnit 19.



Det kan oplyses, at taxikørsel er al kørsel, der ikke enten er kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører i medfør af lov, eller limousinekørsel. Således er kørsel fra taxiholdepladser og gadeture også taxikørsel.

Det kan oplyses, at spørgsmålet om, hvorvidt en vognmand kan indgå aftale med flere kørselskontorer, er et privatretligt mellemværende, som reguleres af kontrakten mellem parterne. Lovforslaget er således ikke til hinder for, at en vognmand kan indgå kontrakt med flere kørselskontorer.

For så vidt angår kørselskontorers adgang til at byde på kørselsopgaver, som offentlige myndigheder udbyder i medfør af lov, kan det oplyses, at der alene er tale om en videreførelse af nugældende praksis for bestillingskontorer. Kørselskontorer er således berettigede til at byde på kommunalt udbudte opgaver.

7 Limousiner

Brancheforeningen for Forretningslimousiner finder det uklart, hvad der menes med begreberne ”repræsentationskørsel” og ”lignende kørsel”, jf. definitionen af limousinekørsel i § 4, stk. 1, nr. 2. Eksisterende limousinekørsel af forskellig art kan dårligt betegnes som repræsentationskørsel, f.eks. betjening af flybesætninger eller krydstogtskibe.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan herom oplyse, at limousiner ifølge forarbejderne til den gældende taxilov blev forstået som særlig indrettede - ofte store, luksuriøse - biler til brug for repræsentationskørsel, bryllupskørsel, »executivekørsel« og lignende kørsel, som dækker særlige behov, der kun vanskeligt kan foretages af almindelige taxier.

Det foreliggende lovforslag anlægger grundlæggende samme syn på limousinernes rolle inden for den erhvervsmæssige persontransport.

Bryllupskørsel og »executivekørsel« er ikke længere nævnt udtrykkeligt, da disse blot er eksempler på repræsentationskørsel i henholdsvis privat og forretningsmæssig sammenhæng, men indtager ikke en særstilling i forhold til anden repræsentationskørsel, så som konfirmationskørsel.

Kriteriet om ”lignende kørsel” er bibeholdt for at markere, at limousiner fortsat skal kunne betjene kunder, der sætter pris på selve oplevelsen med at køre i en luksusbil, uden at repræsentationsbehovet er det dominerende.

Betjening af flybesætninger eller krydstogtskibe kan netop være eksempler herpå. Arrangøren af sådanne ture kan vælge at kontrahere med et kørselskontor eller en busvognmand for at dække passagerernes transportbehov, men kan også vurdere, at bestemte kundegrupper m.v. efterspørger en mere luksuspræget kørselsoplevelse svarende til limousinekørsel.



Lovforslagets limousineregler skal således tilgodese, at kørselsudbydere kan specialisere sig i at dække markedets behov for erhvervsmæssig persontransport i luksuriøse biler. Det væsentlige er i denne forbindelse ikke den enkelte kundes eller kundegruppens motiver for at bestille limousinekørsel, men kundens villighed til at betale den ekstra pris, som nødvendigvis følger med ved valget af en kørselsform med klart højere standard end taxikørsel.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner vurderer, at kriteriet i § 4, stk. 1, nr. 2, litra b, om bilens almindelige handelsværdi ikke er udtryk for de forhold, der hersker i virkelighedens verden, idet limousinekørsel bl.a. finder sted med køretøjer i "E-klassen", svarende til en prisklasse omkring 300.000,- kr. før afgifter. Loven bør under ingen omstændigheder henvide til beløbsstørrelser, men henvide til objektive egenskaber ved køretøjet eller dets indretning.

Taxi 4x27 Amager-Øbro Taxi bemærker om den samme bestemmelse, at reglen bør præciseres yderligere, så der ikke er tvivl om, at almindelige biler ikke kan anvendes til limousinekørsel. Der er under den hidtil gældende lov set anvendt biler, der ikke var "limousiner" i den forståelse, loven nu i højere grad udviser. Det er f.eks. forekommet, at en bil til en pris klart under beløbsgrænsen (Renault Talisman) blev indrettet med bøjleholder og pc-plads og anvendt som "limousine" til lægekørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker hertil, at ministeriet er bekendt med, at der i dag forekommer limousinekørsel med biler, der har en lavere standard end hvad lovforslaget lægger op til.

Baggrunden herfor er, at tilladelser til limousinekørsel ifølge den gældende taxilov er blevet bevilget af kommunalbestyrelserne, som har haft en betydelig skønsmargen ved deres vurdering af, hvorvidt der i kommunen eksisterede særlige kørselsbehov, der kun vanskeligt kunne dækkes af almindelige taxier. Behovsvurderingen har i nogle tilfælde ført til, at der blev accepteret limousinekørsel i biler, der ikke havde en væsentlig højere standard end hvad taxibranchen kunne tilbyde.

Ministeriet finder, at der ikke fremover bør kunne godkendes biler til limousinekørsel, medmindre der er tale om biler af en klart højere standard end hvad der er realistisk for taxibranchen. I modsat fald ville der opstå en ulige konkurrencesituation mellem taxi og limousine, hvor limousiner i kraft af en mere lempelig regulering kan udkonkurrere taxier på markedet for bestillingskørsel.

Lovforslagets priskriterium om en handelsværdi på 500.000 kr. før skatter og afgifter tilgodeser således det formål at holde markedet for kørsel med limousiner klart adskilt fra det øvrige marked for bestillingskørsel.



DI Transport noterer, at § 4 udstikker nye rammer for limousinetilladelser, og tilslutter sig de generelle vilkår. Af hensyn til servicering af high-end turister anses det dog for vigtigt, at f.eks. hotellers adgang til kundetilpassede luksuskøretøjer kan omfattes af § 4, stk. 3, efter individuel vurdering.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer i denne forbindelse, at servicering af high-end turister fuldt ud kan tilgodeses ved hjælp af biler som omhandlet i lovforslagets § 4, stk. 1, nr. 2, litra b, det vil sige biler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr.

Lovforslagets § 4, stk. 3, giver mulighed for at tillade, at en bil, der ikke opfylder denne betingelse, anvendes til limousinekørsel, hvis bilen i kraft af sin indretning, udstyr eller historiske værdi besidder en særlig attraktionsværdi som limousine.

Her er det væsentligt at have for øje, at ministeriet forventer en ganske restriktiv tilladelsespraksis, da bestemmelsen ellers ville blive benyttet som en rutinemæssig mulighed for at omgå beløbsgrænsen på 500.000 kr. En sådan udvikling ville føre til, at limousinebranchen ved hjælp af forholdsvis billige limousiner kunne indtræde i en direkte og ulige konkurrence med taxibranchen om bestillingsture, hvilket ministeriet ikke ville anse for acceptabelt.

Der henvises til lobbemærkningerne til § 4, stk. 3, hvor det bl.a. fremgår, at bestemmelsens dispensationsmulighed udelukkende forventes anvendt på køretøjer, der er meget sjældne, og som i kraft af deres særlige indretning og udstyr har en attraktionsværdi, som gør dem egnede til limousinekørsel på niveau med specialbyggede limousiner eller biler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr.

Lovforslagets § 4, stk. 3, kan på denne baggrund navnlig komme i betragtning i forhold til bestemte historiske biler. Det er alene inden for disse rammer, at det kan overvejes, hvorvidt den pågældende dispensationsmulighed kan få betydning for servicering af high-end turister.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner oplyser, at der kan opstå et stort midlertidigt kørselsbehov med limousiner i forbindelse med statsbesøg, konference og lignende. Ved sådanne lejligheder anvendes typisk køretøjer, der er lejet i Danmark eller i udlandet, hvilket lovforslaget bør tage højde for.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer i denne forbindelse, at kørselsbehovet ved konferencer og lignende som udgangspunkt kan dækkes af taxier. Ophævelsen af den geografiske begrænsning på tilladelser vil alt andet lige gøre det nemmere at sikre kørselskapacitet til store arrangementer.

I det omfang, at statsbesøg eller højt profilerede konferencer skaber et behov for kørsel med limousiner, forventes dette behov dækket med den eksisterende



kapacitet hos udbydere af limousinekørsel. Det er ikke tilladt efter hverken den gældende eller den foreslåede lovgivning, at limousinebranchen ved relevante lejligheder udfører bestillingskørsel i lejede og dermed ikke-limousinegodkendte biler.

HORESTA oplyser, at limousinekørsel er en efterspurgt kørselsform for en række gæster i turisme- og oplevelsesshvervet. Limousiner har en høj anskaffelsesværdi og er en dyrere transportform, hvorfor det bør tilgodeses med en mere selvstændig kørsel end den typiske taxikørsel. Der stilles forslag om, at alle former for limousinekørsel bør kunne sælges uden tilknytning til kørselskontor.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan erklære sig enig i HORESTAs betragtninger og vil i denne forbindelse bekræfte, at lovforslaget indebærer, at alle former for limousinekørsel vil kunne sælges uden tilknytning til et kørselskontor. Det er således uden betydning, hvorvidt den pågældende limousinekørsel tilgodeses en bestemt kundegruppe eller et bestemt repræsentationsbehov m.v.

8 Krav til kørselskontorer for at blive godkendt

Kapitalkrav til kørselskontorer

Dansk Erhverv foreslår, at egenkapitalkrav for kørselskontorer nedsættes til samme niveau som én tilladelse, eller at der indføres en opdeling, hvor kørselskontorer med 25 biler eller derunder kunne have samme egenkapitalkrav som for én tilladelse, og større kontorer have et egenkapitalkrav på kr. 500.000. Det vil således ikke være nødvendigt med en særregel for landområder.

BTI finder, at der skal være en reel mulighed for vognmanden til at oprette kørselskontor. Kravet om egenkapital på kr. 500.000 er efter BTIs opfattelse i orden, når der er tale om et større kørselskontor, men der skal samtidig åbnes mulighed for at drive kørselskontor med et mindre antal vogne tilsluttet (op til 25), og her bør kravet om egenkapital være kr. 50.000, svarende til kravet for første tilladelse i den gældende lovgivning. Med denne model er særregler unødvendige, idet behovet for kørselskontorer i landområderne også dækkes, endda helt uden særlige og geografiske begrænsninger.

Vognmandsspecialisterne anfører, at der ikke bør differentieres i kapitalkravene for kørselskontorer. Skræks scenariet vil være, at man med et mindre kapitalkrav får mulighed for at oprette et kørselskontor, men operationelt passer kørslen i et andet område end det tiltænkte

Taxa finder, at der må gælde samme krav for alle virksomheder i Danmark, der driver samme form for erhverv, og der opfordres kraftigt til at opretholde de i forslagets § 5 anførte krav for alle kørselskontorer, så der sikres en mindste egenkapital i alle taxiselskaber som anført i § 5.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har vurderet, at det alene er relevant at sænke kapitalgrundlaget for at drive kørselskontor, når der er tale om kørselskontorer etableret i landdistrikter med et mindre forretningsgrundlag.

Der vurderes derimod ikke at være grundlag for at sænke kontrolgrundlaget. Dog får kravet først virkning for landdistrikt-kørselskontorer efter en overgangsperiode, jf. endvidere afsnit 17 om landdistrikter.

Restancer til det offentlige

ATAX anbefaler, at et kørselskontor ikke må have forfalden gæld til det offentlige på det tidspunkt, hvor kørselskontoret godkendes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der ikke ses nogen grund til at gå bort fra beløbsgrænsen i den nugældende bekendtgørelse på 50.000 kr. En ansøger med en mindre restance til det offentlige skal have mulighed for at starte egen virksomhed eller på ny at starte egen virksomhed for herved at sikre indtjening med henblik på afvikling af restancen.

Faglige kvalifikationer og god skik

Taxinævnet i Region Hovedstaden finder, at det bør præciseres, om der ved vurdering af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder kravet om god skik i branchen, også kan indgå oplysninger, der stammer fra den nugældende taxilov.

Dansk Elbil Alliance, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Raskgreentech finder det afgørende, at allerede opnået erfaring inden for taxibranchen ikke indgår som et hensyn i kravet om at kunne sandsynliggøre, at den ansvarlige leder i kørselskontoret kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan bekræfte, at oplysninger, der stammer fra den nugældende taxilov, vil indgå i vurderingen af kravet om god skik i det omfang, at ministeriet er bekendt med dem, fx advarsler meddelt personkredsen bag kørselskontoret. Der vil ikke blive lagt vægt på, om ansøgeren har tidligere erfaring inden for taxibranchen fx som vognmænd, medmindre der foreligger oplysninger om advarsler eller lignende.

9 Krav til chauffører/chaufførkort

ATAX, BTI, TID, og Sammenslutningen Taxa 4x35 foreslår, at chaufførkortets nummer og billedet af chaufføren påføres kortets forside, og at chaufførens navn af beskyttelseshensyn påføres på bagsiden.



Dansk Erhverv og **BTI** foreslår, at det indskrives i lovtæksten, at chauffører skal have gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Der har været en række uheldige eksempler på, at ansatte chauffører har været skatteregistrerede uden at have gyldig opholds- og arbejdstilladelse i Danmark. BTI foreslår endvidere, at chaufførkortet udstedes med gyldighed svarende til længden af personens arbejds- og opholdstilladelse – dog maksimalt fem år.

Dansk Taxi Råd og **UCplus** finder, at det bør afklares, om førerkort udstedt efter gældende taxilov giver adgang til et chaufførkort uden opfyldelse af kursuskrav.

KL ønsker oplyst, hvordan kravet om, at man skal have haft kørekort kategori B i mindst tre år, skal håndteres i forbindelse med generhvervelse af kørekort. Herudover ønskes oplyst, om chauffører med førerkort udstedt før 1. januar 2018 skal gennemføre det nye kursus på 74 timer ved fornyelse. Endeligt ønskes oplyst, om det særlige førerkort til sygetransport opretholdes.

Rigspolitiet gør opmærksom på, at kravet om, at ansøgeren har erhvervet kørekort for mindst 3 år siden, bør ændres til, at ansøgeren har haft kørekort i mindst 3 år. Der er umiddelbart forskel på, om kørekortet skal være erhvervet for mindst 3 år siden, eller om den pågældende skal have 3 års køreerfaring (og ikke være frakendt førerretten).

Taxinævnet i Region Hovedstaden gør opmærksom på, at overtrædelse af særlovgivning, herunder taxiloven og færdselsloven, ikke fremgår af en privat straffeattest. Det er uklart, om man fremover i forbindelse med vurdering af god skik kravet vil tage højde for kommunernes administration af den eksisterende taxilov, f.eks. i forbindelse med chauffører, der har fået tilbagekaldt deres førerkort. Nævnet gør endvidere opmærksom på, at udenlandske straffeattester sjældent udstedes digitalt, og at udenlandske straffeattester derfor ikke uden videre kan verificeres, hvis de blot fremsendes digitalt. Herudover finder nævnet, at det bør overvejes at gøre gyldighedsperioden af chaufførkort kortere end fem år for i forbindelse med fornyelse hurtigere at få kendskab til eventuelle lovovertrædelser.

4x27 Amager-Øbro Taxi og Martin Tygstrup foreslår, at der indføres krav om efteruddannelse, således at f.eks. førstehjælpskurser holdes løbende opdateret.

4x27 Amager-Øbro Taxi og Martin Tygstrup er betænkelige ved, at der ikke indføres krav om anvendelse af kørekort og registrering af føreren i OST-biler.

Poul Erik Eybye ønsker oplyst, om personer med erhvervskørekort til taxi, som 1. januar 2005 havde kørt taxi i ti år, er fritaget fra krav om nyt kursus.



Taxa 4x35 finder, at de specielle helbredskrav for indehavere af erhvervskørekort udstedt første gang før 1. juli 1996 bør videreføres.

UCplus finder, at det bør afklares, om personer, der ved lovens ikrafttræden har erhvervskørekort, men ikke har gennemgået den nuværende kvalifikationsuddannelse, kan nøjes med at gennemgå den nuværende kvalifikationsuddannelse. Endvidere om personer med et udløbet førerkort og med mere end ti års gammel kvalifikationsuddannelse kan nøjes med at gennemføre den nuværende kvalifikationsuddannelse.

Taxa og Taxinævn Syd finder det problematisk at afskaffe erhvervskørekortet, der udgør grundstenen i den håndværksmæssige del af faget.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at chaufføren skal have et førerkort til erhvervmæssig persontransport - i lovforslaget kaldet chaufførkort. Kravet om det særlige kørekort til erhvervmæssig personbefordring afskaffes i denne forbindelse. Chaufførkortet vil indeholde nummer, udløbsdato og billede af chaufføren på forsiden og chaufførens navn og fødselsdato på bagsiden.

For så vidt angår gyldig opholds- og arbejdstilladelse, kan det oplyses, at det er arbejdsgiverens ansvar, at dette er i orden.

Det kan endvidere oplyses, at det nye chaufførkursus ikke skal gennemføres, hvis ansøgeren om et chaufførkort iht. lovforslaget har et gyldigt førerkort, eller inden for de seneste ti år har gennemført det nuværende kursus.

For så vidt angår kravet om, at ansøgeren skal have haft kørekort til kategori B i mindst tre år, kan det oplyses, at en eventuel frakendelsesperiode ikke vil tælle med ved opgørelsen af de tre år.

Det kan oplyses, at det særlige førerkort til sygetransport ikke vil blive videreført. Indehavere af sådanne førerkort vil ved udløb kunne få udstedt et chaufførkort uden at gennemføre det nye chaufførkursus.

Det kan oplyses, at man ved behandling af ansøgning om chaufførkort vil indhente en straffeattest til offentlig brug til vurdering af, om vandelskravet er opfyldt. Endvidere vil en ansøger, der har opholdt sig i udlandet forud for ansøgningen, selv skulle indsende original straffeattest fra tidligere opholdslande.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan bekræfte, at oplysninger, der stammer fra den nugældende taxilov, vil indgå i vurderingen af kravet om god skik i det omfang, at ministeriet er bekendt med dem.



For så vidt angår spørgsmålet om et krav om efteruddannelse for chauffører, kan det oplyses, at der ikke påtænkes indført et sådant krav.

Hvad angår registrering af førere af OST-biler, kan det oplyses, at disse førere fremover skal have et chaufførkort, der skal medbringes under kørslen og være synligt for passagererne.

Hvad angår de specielle helbredskrav for indehavere af erhvervskørekort udstedt før 1. juli 1996, kan det oplyses, at disse videreføres. Det kan i den forbindelse oplyses, at lovforslaget vil blive ændret, således at chaufførkort udstedes med gyldighed i op til fem år. Denne kortere gyldighedsperiode vil kun blive anvendt, hvis chaufførens helbredsmaessige oplysninger giver belæg herfor.

Endelig kan det oplyses, at den nuværende kvalifikationsuddannelse ophører ved årets udgang. Der vil således ikke efter lovens ikrafttræden være muligt at gennemgå dette kursus.

Bestemmelsen i lovforslaget om mindst 3 års besiddelse af kørekort er ændret i overensstemmelse med Rigspolitiets bemærkninger.

10 Overdragelse af tilladelse

ATAX, TID og Jesper Andersen anfører, at bestemmelsen i forslagens § 8, stk. 2, om at en tilladelse ikke kan overdrages, strider mod teksten 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.

4x27 Amager-Øbro Taxi ønsker oplyst, om en virksomhed med tilladelse kan sælges, så tilladelsen reelt overdrages til andre, så længe der er en godkendt leder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at det efter udløbet af overgangsperioden vil være muligt at overdrage en taxivirksomhed, men ikke en tilladelse til erhvervsmaessig persontransport.

Hvis en virksomhed, der er indehaver af tilladelser, sælges, skal den køvende virksomhed ansøge om egne tilladelser til erhvervsmaessig persontransport og på grundlag af disse fortsætte driften af virksomheden. Hvis der alene er tale om salg af en del af eller samtlige aktier eller anparter i et selskab, vil selskabet fortsat kunne udføre kørsel på grundlag af de allerede udstedte tilladelser, evt. skal der ansøges om godkendelse af en ny ansvarlig leder.

Det vil i lovforslaget blive tilføjet, at i overgangsperioden kan transport-, bygnings- og boligministeren efter ansøgning tillade ombytning af en taxitil-



ladelse til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, hvis indehaveren afgår ved døden eller på anden måde mister evnen til at udnytte tilladelsen. Den hidtidige administrative praksis på området, hvor der gives tilladelse til overdragelse til ægtefæller eller livsarvinger, vil blive videreført.

11 Overenskomstforhold/løn- og arbejdsvilkår

3F mener ikke, at formuleringen i lovforslaget er fyldestgørende og foreslår følgende et nyt stykke 2: ”Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

ATAX anbefaler, at man i den nye § 10 anvender den i cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter gældende tekst: ”sikret løn, herunder særlige ydelser, arbejdstid og andre vilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de indenfor det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. ”

TID ser positivt på videreførelsen af den nuværende taxilovs § 5, men foreslår, at det nærmere vurderes, om der er behov for præciseringer. Det er bl.a. vigtigt, at det står klart, at typen af kørslen er afgørende for aflønningen og ikke tilladelsesformen.

DI Transport henleder opmærksomheden på, at parterne i forbindelse med overenskomstforhandlingerne 2017 aftalte en opfordring til regeringen og Folketingets øvrige partier om hurtigst muligt at genoprette den retstilstand, der var gældende på taxiområdet indtil Nortra-dommen.

KL noterer, at lovforslaget i realiteten har videreført den nuværende lovs bestemmelse om, hvad der forstås ved en overenskomst på taxiområdet.

Taxinævnet i Region Hovedstaden finder, at lovforslaget synes at skabe en udhuling af chaufførens indtjeningsgrundlag. Det skyldes, at lovforslaget fortsat tillader, at vognmænd benytter overenskomster, der er baseret på provisjonsaflønning, og som ikke indeholder en arbejdsmarkedspension.

Trafikselskaberne i Danmark opfordrer til, at retstilstanden, som Trafikstyrelsen administrerede efter indtil Nortra-dommen, genoprettes.

Brancheforeningen af forretningslimousiner finder ikke, at foreningens medlemmer skal tvinges til at efterleve kollektive overenskomster, der er forhandlet af organisationer, der ikke organiserer de berørte virksomheder. Hvis bestemmelsen skal bibeholdes, skal den omformuleres, således at den ikke giver anledning til tvivl om, hvilken overenskomstmæssig forpligtelse en limousinevognmand skal efterleve.



Peter Kjærgaard finder, at der bør indføres et forbud mod provisionsløn på persontransportområdet kombineret med særligt tilpassede køre-hviletidsregler for taxier.

Vognmandsspecialisterne finder det prisværdigt, at den eksisterende bestemmelse videreføres, dog bør ansvaret for, at trafikselskabernes underleverandører følger pågældende kollektive overenskomster præciseres og pålægges trafikselskaberne. Endvidere ønskes et decideret kædeansvar indført.

Bestemmelsen i lovforslaget er uændret i forhold til den gældende lov.

12 Tilsyn

Taxa finder, at tilsynspligten også bør omfatte tilsyn med løn- og arbejdsvilkår for chauffører. For de eksisterende OST-tilladelser kunne tilsynspligten eventuelt varetages af trafikselskaberne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan bekræfte, at den tilladelsesudstedende myndighed allerede i dag fører tilsyn med, at tilladelsesindehavere overholder bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Dette vil ikke blive ændret via lovforslaget.

13 Tilbagekaldelse m.v.

Tilbagekaldelse

ATAX finder det positivt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved overtrædelse af arbejdsmiljølovens bestemmelser om hvileperioder og fridøgn.

ATAX foreslår, at overdragelse af tilladelser samt brug af bil, der ikke er godkendt og registreret, skal medføre en bøde på kr. 35.000 samt inddragelse af tilladelse i op til fem år.

ATAX og Brancheforening Taxifører i Danmark finder, at det klart og tydeligt bør fremgå, at tilbagekaldelse som følge af chaufførers overtrædelser er betinget af, at arbejdsgiveren har haft kendskab til de alvorlige forhold, men har undladt at tage hensigtsmæssige skridt i den anledning. Derfor anbefales, at en tilladelse kun kan tilbagekaldes, hvis tilladelsesindehaveren efter påtale fortsat har den pågældende chauffør ansat i sin virksomhed. ATAX finder i den forbindelse, at det bør være et princip, at tilladelsesindehaveren orienteres, når en ansat chauffør dømmes for en overtrædelse, der i gentagelsestilfælde kan få tilladelsesmæssige konsekvenser for tilladelsesindehaveren.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro mener, at det i tilfælde, hvor der oprettes et godkendt privat klagenævn i henhold til forbrugerklageloven, bør tages stilling til, om et kørselskontors manglende efterlevelse af en klagenævns ken-



delse uden at indbringe sagen for domstolene eller manglende betaling af forfalden gæld til klagenevnet i form af gebyr for tabt sag til klagenevnet, ikke også bør føre til, at en tilladelse tilbagekaldes efter en advarsel.

TID bemærker med hensyn til bestemmelsen om, at transport-, bygnings- og boligministeren i nødvendigt omfang kan videregive oplysninger om medarbejderes strafbare forhold, at det bør fremgå udtrykkeligt af bestemmelsens ordlyd, at videregivelse kan ske til tilladelsesindehaveren. Det vil være retssikkerhedsmæssigt dybt betænkeligt, hvis denne videregivelse af oplysninger først sker, når ministeriet tager en sag op om tilbagekaldelse af tilladelsen til tilladelsesindehaveren i anledning af medarbejderens forhold, i stedet for tidligere, så der kan rettes op på forholdene.

Dansk Taxi Råd finder, at adgangen til at tilbagekalde en tilladelse som følge af overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om hastighed og kørekort er betydelig skærpelse set i lyset af, at sådanne overtrædelse er straffebestemt i færdselsloven. Det anbefales, at bestemmelsen udgår. Det findes endvidere urimeligt, at en chauffør kan få tilbagekaldt sit chaufførkort på grund af overtrædelse af arbejdsmiljølovens regler, idet overholdelse af arbejdsmiljølovens regler er et arbejdsgiveransvar.

KL ønsker oplyst, hvad man gør med vognmænd, som efter lovforslaget ikke længere til stadighed opfylder egenkapitalkravet, fordi de har en negativ egenkapital. De har tidligere opfyldt kravet om kontante midler eller andre værdier ved at fremvise værdier ved ansøgning om fornyelse og dermed fået fornyet deres tilladelse.

Taxinævnet i Region Hovedstaden foreslår, at eksemplerne på overtrædelser af færdselsloven ikke opregnes udtømmende. Der kan ifølge nævnet være andre relevante overtrædelser af færdselslovgivningen, f.eks. kørsel for rødt lys og ubetinget vigepligt. Det bør præciseres, hvorvidt en chauffør, der har fået tilbagekaldt sit chaufførkort på tid, skal genansøge om at få det udleveret, eller vedkommende får det tilbage automatisk.

Taxinævnet i Region Hovedstaden foreslår, at kørselskontorerne forpligtes til regelmæssigt at indberette samtlige kundeklager til Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen for derved at sikre, at styrelsen har det fulde overblik til at vurdere grundlaget for en tilbagekaldelse og proportionaliteten af tilbagekaldelsen i forhold til tilbagekaldelsesperioden.

For at sikre lige konkurrencevilkår mellem taxikørsel og de øvrige former for erhvervsmæssig transport bør alle indehavere af universaltilladelser forpligtes til løbende at indberette klager til Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Taxinævnet i Region Hovedstaden undrer sig over, lovforslaget ikke indeholder upådømte forhold, f.eks. misbrug af kreditkort, trusler, hasarderet kørsel.



sel, vold eller blufærdighedskrænkelser begået mod taxikunder, som tilbagekaldelsesgrund for vognmænd, chauffører eller kørselskontorindehavere.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at formålet med en opremsning af overtrædelser, der kan medføre tilbagekaldelse, har været at præcisere over for virksomheder og chauffører, hvilke overtrædelser, der kan medføre tilbagekaldelse, men der er ikke tale om en udtømmende opremsning, idet andre forhold kan være relevante.

Chaufførers overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort og bilens indretning udgør en fare for færdselssikkerheden, og er derfor en del af denne opremsning. Gentagne eller grove overtrædelser af disse bestemmelser bør derfor kunne føre til tilbagekaldelse af en chaufførtilladelse.

Muligheden for tilbagekaldelse af et chaufførkort pga. overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningen om hvileperioder og fridøgn vil blive taget ud af lovforslaget, da der udelukkende er tale om et arbejdsgiveransvar.

For så vidt angår muligheden for at fratage en vognmands tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport på grund af, at en ansat chauffør eller en anden, der optræder i vognmandens interesse, kræves at der er tale om grove og gentagne overtrædelser fra den ansattes side. Tilladelsesindehaveren har ikke altid i en sådan situation mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelser af lovgivningen. Der skal i almindelighed være tale om overtrædelser begået af den samme chauffør eller af samme anden person, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse.

Det vil i denne forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af lovforslagets § 13, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af sit hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner, der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive erhvervs-mæssig persontransport i biler.

Det følger af god forvaltningsskik, at oplysninger om grove eller gentagne overtrædelser af lovgivningen begået af ansatte chauffører eller andre ansatte videregives til tilladelsesindehaveren således, at denne får mulighed for at



tage de nødvendige forholdsregler med henblik på at bringe forholdene i orden. Det vil blive præciseret i lovforslaget, at videregivelse af oplysningerne skal ske til tilladelsesindehaveren.

En tilladelse til at drive et kørselskontor kan tilbagekaldes, hvis indehaveren af tilladelsen eller den godkendte ansvarlige leder ikke længere kan sandsynliggøre, at denne kan drive virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Det afhænger således af en konkret vurdering, hvorvidt de af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro nævnte forhold kan føre til tilbagekaldelse af tilladelse.

Det kan oplyses, at en chauffør, der har fået tilbagekaldt sit chaufførkort på tid, efter udløbet af tilbagekaldelsesperioden på ny skal ansøge om chaufførkort.

Oplysninger om ikke-pådømte strafbare forhold kan af hensyn til retssikkerheden ikke inddrages i vurdering af spørgsmål om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser.

Hvad angår en vognmands overtrædelse af bestemmelserne om overdragelse af tilladelser eller brug af bil, der ikke er godkendt og registreret, vil der være tale om en konkret vurdering, om dette kan danne grundlag for tilbagekaldelse af vognmandens tilladelse.

Hvis en vognmand ikke længere opfylder egenkapitalkravet, kan den tilladelsesudstedende myndighed tilbagekalde virksomhedens tilladelse.

Domstolsprøvelse

ATAX mener, at en overtrædelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, i gentagelsestilfælde bør kunne medføre tilbagekaldelse af tilladelse uden opsættende virkning.

TID bemærker, at udgangspunktet er, at indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse har opsættende virkning; men retten kan bestemme, at der ikke skal være opsættende virkning. Det gælder også for tilbagekaldelse af tilladelser som følge af f.eks. færdselslovsovertrædelser, da vurderingen af grovheden af forholdene i forhold til udøvelse af tilladelsen beror på en konkret vurdering, og retten vil efter fuld bevisførelse med adgang til vidneførelse kunne bedømme grovheden anderledes end ministeriet på rent skriftligt grundlag.

I lovforslagets § 16 foreslås, at indbringelse for domstolene i to tilfælde ikke skal have opsættende virkning, nemlig ved tilbagekaldelse af tilladelse til persontransport om forfalden gæld til de offentlige på 100.000 kr. eller derover, eller manglende opfyldelse af kravet til egenkapital. Om tilladelsesindehaveren kan præsentere et regnskab revideret af en godkendt revisor, som udviser den



krævede egenkapital er ret objektivt, men det er spørgsmålet om størrelsen af gæld til det offentlige desværre ikke.

Det er et alvorligt problem for skyldnere, at SKAT ikke umiddelbart kan dokumentere deres hævdede krav og herunder om foretagne indbetalinger er bogført til nedbringelse heraf.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse af tilladelser som følge af overtrædelse af bestemmelsen løn- og arbejdsvilkår af retssikkerhedsmæssige hensyn ifølge lovforslaget vil have opsættende virkning.

Før en eventuel tilbagekaldelse af tilladelser pga. restancer til det offentlige vil der ske partshøring, hvor virksomheden vil have mulighed for at bestride SKATs oplysninger. Der findes derfor ikke grundlag for at give anmodning om sagsanlæg i sådanne tilfælde opsættende virkning.

14 Kørselskontors pligter

Dansk Erhverv og BTI mener, at forslaget om kørselskontorer er en unødvendig komplikation og forslår i stedet, at al kompetence og ansvar for salg, prissætning samt indberetning og administration gives til virksomhederne selv. Hvis disse virksomheder vælger at lægge administrationen et andet sted, står det dem frit for.

Peter Kjærgaard er af den opfattelse, at alle biler med en tilladelse efter taxi-loven bør være tilsluttet et kørselskontor.

ATAX forstår ikke, hvorfor kørselskontorerne ikke skal indsamle oplysninger om anden kørsel end taxikørsel. ATAX mener endvidere, at der bør være samme krav til erhvervsansvarsforsikring for taxi, lov hjemlet kørsel for det offentlige og limousinekørsel.

Taxa mener, at kravet om indsamling af GPS-koordinater vil stille krav om en omfattende datakapacitet både transmissions- og lagrigsmæssigt. Endvidere peges der i høringssvaret på, at kravene om opbevaring af oplysninger om den enkelte tur skal stemmes af med persondataforordningen, især ”hvordan man i praksis skal håndtere og får samtykke til registrering og opbevaring af data om kunderne (navn, telefonnummer, i visse tilfælde oplysning om sygdom, handicap m.v.)”.

Taxa mener, at § 20 stk. 2 om indsamling data med henblik, at taxi kan indgå i samordnede trafikale løsninger bør udgå, fordi en tilsvarende bestemmelse ikke findes i andre erhverv.



Taxamener, at kravet om en årlig systemrevision bør udgå, og at det overlades til virksomhederne selv at leve op til kravene datasikkerhed og datakvalitet.

Taxa mener ikke, at dagens bestillingskontorer har mulighed for at bidrage til finansiering af et klagenævn, og det foreslås at finansieringen findes af de midler kommunerne i dag bruger på administration af området.

Taxa mener, at forslaget om at kørselskontorer er ansvarlige for, at de tilknyttede vogne overholder prisloftet er en særstraffelovgivning for virksomhedsdrift, idet det ikke er kørselskontorerne, der har råderet over hvilken kørsel, der faktisk foretages.

Taxa mener, at kørselskontoret bør tegne en erhvervsansvarsforsikring for de tilknyttede biler.

Gennemføres lovgivningen om kørselskontorer som foreslået anbefaler **Dansk Erhverv** og **BTI**, at egenkapitalkravet for kørselskontorer nedsættes til 40.000 kr. for kørselskontorer med op til 25 biler og egenkapitalkravet for større kørselskontorer (25 +) fastsættes til 500.000 kr. En sådan regel vil gøre det unødvendigt med en særregel for landdistrikter.

Dansk Taxiråd og **DI** mener det bør afklares, om de oplysninger kørselskontorerne forpligtes til at opbevare er i overensstemmelse med den nye persondataforordning.

Endvidere anbefales at kravet om, at kørselskontorerne skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, udgår. Kravene er uklart definerede og der er usikkerhed om omkostningerne ved at opfylde dem, og tilsvarende forpligtelser pålægges ikke andre aktører inden for branchen.

Dansk Taxiråd anbefaler at fremfor at kørselskontoret pålægges at tegne en fælles erhvervsansvarsforsikring for alle biler tilknyttet kontoret fremfor at være ansvarlig for at alle biler tilknyttet kontoret har tegnet en erhvervsansvarsforsikring.

DI anbefaler, at det bør præciseres, at forpligtelsen til en klageordning er begrænset til egentlig taxikørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er af den opfattelse, at de funktioner, der er tillagt et kørselskontor og dermed de krav der stilles til kørselskontorer i lovforslaget, er nødvendige elementer for at sikre en fair og effektiv regulering af taxierhvervet. De krav, der stilles til et kørselskontor, og de pligter kontorerne skal leve op til, er andre og flere end de krav, der stilles for at få en tilladelse til erhvervmæssig persontransport. Hvis en indehaver af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport ønsker at sælge taxikørsel er det



muligt for vedkommende selv at søge om tilladelse til at oprette et kørselskontor, eller tilladelsesindehaveren kan søge om optagelse i et kørselskontor. Uanset hvilken model en tilladelsesindehaver vælger er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at de krav der stilles for at oprette et kørselskontor, og de pligter et sådan kontor skal leve op til, er uomgængelige for at sikre en tidssvarende regulering af erhvervet.

Ønsket om, at alle biler der udfører erhvervsmæssig persontransport skal være tilsluttet et kørselskontor, vil alt andet lige belaste de indehavere af en tilladelse, som alene ønsker at udføre lovhjemlet kørsel for en offentlig myndighed. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker dog, at der ikke i lovforslaget er et forbud mod, at et kørselskontor kan udføre serviceopgaver (kørselsregnskab, afregninger m.m.) for disse transportvirksomheder. Disse serviceopgaver er ikke reguleret i forslaget til taxilov.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering er de krav, der stilles om registrering af GPS-sporet for den enkelte vogn tilknyttet kørselskontoret ikke teknisk uoverkommelige. Der er i dag en række serviceleverandører inden for området, og prisen for disse ydelser har været faldende.

15 Klagenævn

Forbrugerrådet Tænk er meget tilfredse med, at der skal oprettes et klagenævn og anfører, at et ankenævn med fordel kunne være klageadgang for andre transporttjenester end taxi.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet deler synspunktet om, at der kan være fordele ved et bredere ankenævn for eksempel gennem et samarbejde eller sammenlægning med det eksisterende Ankenævn for bus, tog og metro, men da der er tale om et privat tvistløsningsorgan, godkendt efter forbrugerklageovens § 6, kan dette ikke pålægges branchen, men må i givet fald etableres efter aftale.

Vognmandsspecialisterne anfører, at de savner, at limousinekørsel og kørsel for offentlige myndigheder (lovbundne kørsler) også skal være omfattet af klagenævnets kompetence.

DI Transport ønsker det præciseret, at forpligtelsen til en klageordning er begrænset til den egentlige taxikørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet anføre, at klagenævnet kun skal omfatte taxikørsel. Ved kørsel for offentlige myndigheder med hjemmel i lov vil passageren skulle klage til den offentlige myndighed, som har indkøbt kørslen, som derefter håndterer forholdet over for den vognmand eller det kørselskontor, som myndigheden har indgået kontrakt med.



Ankenævnet for Bus, Tog og Metro forudsætter, at det klagenævn, som taxierhvervet skal oprette, ikke skal behandle klager om, hvorvidt et kørselskontor overholder kravene til dataindsamlingen, jf. forslagets § 20, stk. 1.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning, idet det er ministeriets opgave at fastsætte nærmere regler, om de oplysninger som kørselskontorerne skal indsamle, herunder nærmere regler om den systemrevision, som kørselskontorerne skal udarbejde.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro forudsætter, at det klagenævn, som taxierhvervet skal oprette, kan behandle klager fra kunder, der ikke har fået den kvittering for et kørt tur, som de har krav på.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning, og har tilføjet en passus om dette i bemærkninger til forslagets § 20, stk. 5.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro spørger om, hvorvidt klageorganet skal behandle klager over indretning, afmærkning og udstyr m.v. af taxier.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker hertil, at det vil blive det private klagens nævns opgave at behandle civilretlige tvister mellem et kørselskontor og en kunde. Det kan tænkes, at en kunde under en sådan tvist argumenterer med, at den anvendte bil ikke overholdt kravene til indretning, afmærkning og udstyr m.v., fx hvis en bestilt taxi ikke har været i stand til at transportere en barnevogn, selv om udstyrsregler stiller krav herom. Såfremt klagens nævnet finder et sådant anbringende relevant i forhold til tvistens afgørelse, vil nævnet kunne tage stilling hertil.

Hvor nævnet måtte være i tvivl om, hvordan udstyrsreglerne skal forstås, vil der være mulighed for at indhente en udtalelse fra Færdselsstyrelsen, under hvis område udstyrsreglerne henhører. Det er endvidere Færdselsstyrelsen, der behandler henvendelser om bilernes indretning, afmærkning og udstyr uden for de tvister mellem kørselskontor og kunde, som er henlagt til nævnet. Derfor vil nævnet kunne henvise klager over bilers udstyr til Færdselsstyrelsen i det omfang, at nævnet ikke anser disse som en del af nævnets klageområde.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro spørger om det kommende klagenævns kompetence i relation til klager om prisloft og prisberegning.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det private klagens nævn skal behandle klager om, hvorvidt en given pris for en kørt tur er beregnet korrekt, og om prisen holder sig inden for såvel kørselskontorets udmeldte priser og det landsdækkende prisloft. Derimod skal klagens nævnet ikke behandle klager over selve størrelsen af det landsdækkende prisloft.



Ankenævnet for Bus, Tog og Metro savner en stillingtagen til, hvorvidt det klagenævn, som taxierhvervet skal oprette, kan behandle klager fra firmaer, som har haft medarbejdere befordret med taxi, men hvor firmaet betaler regningen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at bemærkningen har givet anledning til, at det er blevet præciseret i bemærkningerne til lovforslagets § 20, stk. 7, at det klagenævn, som taxierhvervet skal oprette også har kompetence til at behandle klager fra erhvervsdrivende, idet taxikørsel ikke er en ydelse, som indgår i en erhvervsdrivendes produktion. Derfor betragtes de erhvervsdrivende i denne relation, som ”forbrugende erhvervsdrivende”.

16 Prisloft

UBER er af den opfattelse, at et nationalt prisloft skal sættes så højt som muligt, så der er et spænd at konkurrere i.

UBER finder, at taxametre og prisloft på gademarkedet giver forbrugeren en beskyttelse mod at betale for høje priser. Det samme er efter UBERs opfattelse ikke tilfældet for app-bestilte ture, hvor prisen for taxituren er kendt og accepteret før turen bestilles. Prisloftet begrænser forbrugeren valgmuligheder. Muligheden for fri prisdannelse ved sidstnævnte type af ture vil derudover gøre det attraktivt for vognmænd og chauffører at tilbyde taxikørsel på de tidspunkter, hvor efterspørgslen er størst – weekender, højtider og ved større begivenheder.

4x27 Amager-Øbro Taxi anbefaler, at prisloftet på gadeture fastholdes, og at man sætter prisdannelsen helt fri på bestilte ture. Efter selskabets opfattelse kan der ikke være tale om en liberalisering, når man kun liberaliserer udbuddet af taxier, men ikke prisdannelsen.

4x27 Amager-Øbro forventer, at prisloftet betyder at kørselskontorer får svært ved at blive landsdækkende, fordi der ikke kan være prisvariationer inden for samme selskab. Tilkørsel er forskellig i bycentre og landområder og trafikintensiteten er forskellig. Konkret forventes startprisen at være højere i ”udkantsområder” med længere tilkørsel end i bycentre, hvor sandsynligheden for at en bil er tættere på er større.

4x27 Amager-Øbro foreslår, at det præciseres, at gebyrer til lufthavn o.l. kan opkræves hos kunden og efterlyser en præcisering af, hvilke tillægsydelser der kan opkræves ekstra betaling for og principper for beregning af denne betaling.

Taxa anbefaler, at prisloftet sættes så højt, at det kan rumme de nuværende forskellige prislofter rundt om i landet, og at de forskellige kørselskontorer får mulighed for at annoncere en mindstepris for kørsel i landdistrikter. Endvidere



anbefales, at alle helligdage bør defineres som særlige dage, det vil sige med mulighed for forhøjelse af aften- og nattaksten med 50 pct.

Danske Handicaporganisationer finder, at der er behov for at præcisere, at der ikke må opkræves tillægsydelse for brug af lift i storvogne eller brug af storvogn, hvor der ikke er tale om flere end 4 personer i vognen.

ATAX er af den opfattelse, at det som udgangspunkt ikke giver mening at fastsætte et prisloft samtidig med at adgangen til erhvervet liberaliseres. Hvis der skal være et prisloft, skal kørselskontorerne have lov til at ændre priserne, når det passer ind i de enkelte kørselskontorers forretningsdrift.

ATAX finder, at det skal være muligt for kørselskontorerne at differentiere taksten mellem personbiler og storvogne med lift og mellem personbiler og storvogne hvor der køres med mere end 4 personer. Det er efter **ATAX** opfattelse forudsætningen for, at der vil være et udbud af storvogne herunder storvogne med lift på markedet.

ATAX mener det er en mulighed, at forslaget om ikke kræve ekstrabetaling for medtagelse af kørestol og førerhund betyder, at det ikke vil være muligt i fremtiden at få en taxi, hvor man kan medtage kørestol eller en førerhund.

ATAX anbefaler, at kørselskontorerne får mulighed for at anvende prisloftet for særlige dage ved f.eks. arrangementer som karneval i København, Århus og Ålborg.

KL finder ikke det fremgår klart af lovforslaget, om der må opkræves betaling for brug af lift.

Dansk Erhverv har forståelse for, at der på gadetursmarkedet for taxikørsel er behov for, at der bibeholdes forbrugerbeskyttende tiltag såsom et nationalt prisloft. På alle andre områder finder Dansk Erhverv det unødvendigt at opretholde et prisloft, fordi forbrugeren har mulighed for at orientere sig i markedet og finde den transportløsning, der passer bedst til vedkommendes behov.

Et eventuelt fremtidigt nationalt prisloft bør ifølge **Dansk Erhverv** være sammensat på en sådan måde, at det er rummeligt nok til at der skabes reel priskonkurrence samtidig med, at det sikrer, at turister og andre ikke bydes på "eksorbitante priser på lokale gadeture".

Dansk Taxi Råd anbefaler, at det nationale prisloft bliver fastsat med stor rummelighed for at give plads til konkurrence og udvikling af nye taxiprodukter for det enkelte taxiselskab. Rådet finder endvidere, at der fastsættes et prisloft for biler til 4 passagerer og storvogne, og at der bør fastlægges en måde, hvorpå prisloftet indekseres. Endelig foreslår Dansk Taxi Råd, at ændringer i



kørselskontorets takster skal kunne foretages med den frekvens, som kørselskontoret finder relevant, så længe det nationale prisloft overholdes.

Sammenslutningen **Taxa 4x35** mener, at skriftlige aftaler mellem et kørselskontor og en kunde om en på forhånd aftalt kørsel ikke bør underlægges en efterfølgende priskontrol. Sammenslutningen rejser et spørgsmål om de tillægsydelse, der i lovforslaget åbnes mulighed for at opkræve betaling for, er underlagt det nationale prisloft, om priserne på tillægsydelser skal godkendes og i givet fald af hvem.

Taxi Rønnede finder, at et nationalt prisloft er ”helt hen i vejret og at det vil blive noget bøvl” hvis der skal være de samme priser over hele landet. Endvidere fremgår det af høringsvaret, at det er en ”fuldstændig håbløs tanke” med et nationalt prisloft gældende alle vogntyper. Det anføres bl.a., at en lille vogn koster mindre i anskaffelse og dieselforbrug end en liftvogn.

Martin Tygstrup foreslår, at der indføres en ”max-pris-tur”. Ifølge høringsvaret fungerer det på den måde, at chaufføren for at tilbyde kunden en max-pris for turen. Taxametret kører på helt normal vis indtil det aftalte maximum er opnået. Herefter stopper taxametret, selv om den aftalte tur er længere. Hvis turen kan afvikles til en mindre pris end den aftalte, så betaler kunden kun den mindre pris. Forslagsstilleren mener, at modellen er rigtig god til gadeture/holdepladsture.

BTI anbefaler som udgangspunkt, at der bortset fra gadeture bliver fri prissætning for taxikørsel. Begrundelsen for dette synspunkt er, at en frigivelse af antalsbegrænsningen bør følges op af en frigivelse af prisen.

Et eventuelt prisloft bør give mulighed for etablering af en underliggende konkurrence.

Vognmandsspecialisterne mener, at et prisloft vil hindre den fri konkurrence, fordi den vognmand der leverer et bedre produkt også skal have mulighed for at tage en højere betaling for en bedre service.

Peter Kjærgaard støtter at der udarbejdes et prisloft, for at undgå at kunder kan blive afkrævet urimeligt høje beløb. Han foreslår, at prisloftet forenkles til en starttakst plus en fastsat maksimalpris pr. time som en tur uanset kørte km ikke kan overstige.

DI Transport er af den opfattelse, at det nationale prisloft, for på den ene side at beskytte forbrugeren mod ublu prissætning, og på den anden side at understøtte en forøget dynamik i markedet, fastsættes med stor rummelighed i forhold til markedet. DI Transport er tvivlende over for, hvor vidt paralleltakstmekanismen vil føre til den ønskede dynamik. Det foreslås i stedet, at den endelige udmøntning af prisloftet herunder den specifikke beregningsmodel en-



deligt konkretiseres i et samarbejde mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og de berørte organisationer. Det foreslås endvidere, at organisationsparterne skal høres i forbindelse med efterfølgende justeringer.

TID er af den generelle opfattelse, at der bør indlægges et prisloft for ture, hvor kunderne præjer taxien enten fra kantstenen eller fra en godkendt taxiholdeplads, og at man friholder de øvrige ture der formidles af kørselskontoret for en prisregulering.

TID foreslår, at der udarbejdes et sæt maksimaltakster for storvogne indrettet til 9 personer. TID finder endvidere lovforslagets krav om at kørselskontorets annoncerede priser skal følge samme struktur som anvendes ved beregningen af det nationale prisloft er ufleksibel. En offentlig dikteret prisstruktur vil efter TIDs opfattelse gøre det vanskeligt for kørselskontorer at afgive konkurrencedygtige bud på offentlige udbud mm.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at alle kørselskontor efter lovforslaget skal arbejde med ét takstsæt for ture der køres efter regning - uanset hvor i landet de kører og hvor taxametret beregner prisen. Det vil typisk være gadgeture og ture fra holdeplads.

For ture, hvor prisen beror på en aftale, kan kørselskontoret differentiere prisen efter turtype og lokale omstændigheder, blot skal prisen ligge under det prisloft som kørselskontoret har annonceret. Det giver umiddelbart forbrugeren mulighed for at sammenligne kørselskontorets priser med det landsdækkende prisloft. I landdistrikter og andre områder, hvor der er langt mellem kunderne og omkostningerne til fremkørsel er relativt større, findes der mulighed for interne udligningsordninger mellem vognmænd tilknyttet kørselskontoret, som det i dag er tilfældet for taxibetjeningen i Aalborg Kommune.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at lovforslaget giver mulighed for en tilstrækkelig fleksibilitet i prissætningen, som kan sikre en tilfredsstillende taxibetjening i hele landet. Hvis det i forbindelse med den løbende evaluering af loven viser sig ikke at være tilfældet, kunne det overvejes at supplere de eksisterende muligheder ved fx at give kørselskontorerne mulighed for at opkræve en fremkørselsafgift for i højere grad for at sikre en betjening på steder, hvor der er langt mellem kunderne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal med hensyn til behovet for et prisloft i et taximarked uden antalsbegrænsning bemærke, at det først og fremmest er hensynet til forbrugerne, der er baggrunden for forslaget om at opretholde et nationalt prisloft. Et prisloft og en prisstruktur for taxikørsel vil medvirke til at sikre, at forbrugerne kan gennemskue markedet og sikre mod ublu priser. Det er politisk aftalt, at prisloftet skal omfatte både gade- og holdepladsture og på forhånd aftalte ture.



Erfaringer fra bl.a. Sverige med en tilsvarende liberalisering af markedsgangen uden prisregulering bekræfter fornuften i en sådan gradvis, forsigtig liberalisering af taximarkedet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er dog samtidig opmærksom på, at en fri prisdannelse i visse situationer kan være en fordel og betyde en mere effektiv transportforsyning i landdistrikter og andre områder, hvor fremkørselsomkostningerne typisk er større end i byområder.

Tilsvarende vil en fri prisdannelse formentlig også sikre et større udbud af taxier på skæve tidspunkter, hvor omkostningerne ved taxikørsel er større.

Derudover kan fri prisdannelse være med til at sikre et tilstrækkeligt udbud af taxier ved særlige begivenheder som fx Folkemødet på Bornholm og Roskilde festivalen.

Disse forhold er blandt andet baggrunden for, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriets har til hensigt at fastsætte det landsdækkende prisloft på et niveau, således at taxibranchen får mulighed for at konkurrere på prisen og andre parametre, og at der samtidig sikres mulighed for et økonomisk grundlag for taxikørsel over alt i landet.

For at understøtte dette dobbelte formål har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet tilpasset lovforslaget således, at det fremgår, at strukturen i prisberegningen skal tilskynde til en sikker kørsel og fordele risikoen for forsinkelser mellem kunde og kørselskontor. Værdierne for starttakst, kilometertakst og timetakst skal fastlægges og reguleres, så branchen har mulighed for fuld omkostningsdækning, inklusive forrentning og afskrivning af den investerede kapital, herunder både for biler med plads til op til 4 passagerer og for biler med plads til 5-8 passagerer (storvogne).

For så vidt angår gadeture og holdepladsture fremgår det af den politiske aftale, at kørselskontorets prisloft kun ændres kvartalvist eller sjældnere. Det er et krav, at de til enhver tid gældende takster fremgår klart af kørselskontorets hjemmeside, og at prisen på en 10 km tur skal fremgå udvendigt på de biler, der anvendes til taxikørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet peger samtidig på, at lovforslaget giver kørselskontorene mulighed for at konkurrere på prisen for aftalte ture med kortere varsel, fx fra time til time eller fra dag til dag.

For så vidt angår prisstrukturen er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at paralleltakstsystemet sikrer, at forbrugerne kan gennemskue det enkelte kørselskontors prissætning, og rimelig enkelt kan foretage en prissammenligning mellem kørselskontorer. Paralleltakstsystemet til-



skynder til effektiv og trafikssikker kørsel. Et takstsystem baseret alene på en starttakst og medgået tid vurderes at give forkerte incitamenter.

Satserne i det landsdækkende prisloft vil blive fastsat i en bekendtgørelse, som vil blive sendt i offentlig høring før den træder i kraft. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ser således ikke et behov for en særskilt drøftelse med de berørte organisationer om udmøntning af prisloftet.

For så vidt angår muligheden for at tilbyde- og opkræve betaling for tillægsydelse er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at dette ikke i detaljer skal reguleres i lovgivningen. Alene forbuddet mod at opkræve betaling for medtagning af kørestole, førerhunde og lignende, samt forbuddet mod at forlange drikkepenge ligger fast. Det er op til det enkelte kørselskontor at designe et program for accessoriske ydelser til taxikørslen, som, kontoret vurderer, imødekommer kundernes behov. Prisen for disse ydelser skal fremgå af kontorets hjemmeside og af kundens kvittering.

17 Landdistrikter

Vognmandsspecialisterne mener, at der ikke bør differentieres i kapitalkravene for kørselskontorer og finder, at der ikke bør gives mulighed for at oprette kørselskontorer til servicering af mindre områder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at det er formålet med bestemmelsen at gøre det lettere for mindre vognmænd at etablere deres eget kørselskontor i et landdistrikt. Et kapitalkrav på 500.000 kr. for en lille vognmandsvirksomhed ville ikke være proportionalt ift. den indtjening, som virksomheden kan få ved at drive taxivirksomhed i et landdistrikt.

DI transport og Dansk Taxiråd finder, at begrebet ”landdistrikt” bør defineres restriktivt.

KL ønsker oplyst, om det geografiske område for en landdistrikt-tilladelse kan gå ind over flere kommuner, og om alle berørte kommuner, så skal sige ja.

KL ønsker endvidere oplyst, om kørsel med en landdistrikt-tilladelse må køre ind og ud af det geografiske område og om andre tilladelsesindehavere må køre i og ind/ud af landdistriktet?

Taxinævn Syd ønsker en nærmere definition af, hvad der forstås ved et landdistrikt.

4x27 Amager-Øbro Taxi vil gerne have oplyst om kørselskontorer med en landdistrikt-tilladelse skal opfylde kravene i forslaget § 20 og hvordan kontrollen med, at indehaverne kun opererer inden for landdistriktet skal foregå. Desuden vil de gerne vide, hvor mange biler et § 6 kørselskontor må have?



HORESTA anfører, at det giver anledning til undren, at det udelukkende er kapitalkravet, der lempes i landdistrikterne, jf. lovudkastets § 6, idet de finder, at der tillige bør være lempeligere krav til kørselskontorenes pligter og til bilerne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet anføre, at de ovenfor anførte bemærkninger har givet anledning til nogle præciseringer i lovforslagets bemærkninger til § 6, herunder bl.a., at behandling af ansøgninger om nedsættelse af kapitalkravet finder sted på grundlag af en konkret vurdering af behovet for taxibetjening i det pågældende område..

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har desuden tilføjet, at en tilladelse kan gives til et kørselskontor i et landdistrikt, som omfatter arealer i flere kommuner. I sådanne tilfælde vil samtlige berørte kommuner blive hørt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har endvidere præciseret, at et landdistrikt-kørselskontor udover at køre taxikørsel inden for det landdistrikt, hvor tilladelsen gælder, tillige må køre kunder ud af landdistriktet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har desuden tilføjet en overgangsbestemmelse i lovforslaget, som fritager landdistrikt-kørselskontorerne for at leve op til de samme pligter som øvrige kørselskontorer de første tre år efter lovens ikrafttræden. Årsagen hertil er, at de små landdistrikt-kørselskontorer formentlig vil vælge en model, hvor de køber de forskellige påkrævede it-ydelser hos tredjepart. Eftersom disse it-ydelser ikke tidligere har været påkrævede, er det fundet rimeligt med en udsættelse af ikrafttræden af dette krav for landdistrikt-kørselskontorerne. Det får selvfølgelig den konsekvens, at myndighedernes kontrol af, om kørselskontoret kun kører inden for det tilladte område, bliver besværliggjort i overgangsperioden, men overtrædelse af vilkåret om kun at køre inden for et begrænset område, vil kunne straffes. Desuden vil en tilladelse til at drive et landdistrikt-kørselskontor kunne indtages, såfremt den tilladelsesudstedende myndighed får viden om, at vilkårene for tilladelsen ikke overholdes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har præciseret lovtæksten således, at det fremgår, at en landdistrikt-tilladelse maksimalt kan bruges til 3 biler.

ATAX ønsker oplyst, om et § 6 kørselskontor kun kan ejes af én vognmand og ikke flere i forening og om kørselskontorer med en landdistrikt-tilladelse ikke må køre andet end taxikørsel – må de byde på offentlig kørsel?

Landdistrikt-kørselskontorer må som andre vognmænd og kørselskontorer frit vælge hvilken selskabsform, de ønsker at drive deres forretning i. Alle vognmænd med en § 3 tilladelse må byde på kørsel, som offentlige myndigheder udbyder, det gælder selvfølgelig også hvis de tillige har en landdistrikt-tilladelse.



Et landdistrikt-kørselskontor har ikke eneret på at køre taxikørsel i det pågældende landdistrikt, men tilladelsen er udstedt på baggrund af en behovsvurdering.

KL ønsker yderligere oplyst, om man kan søge om en landdistrikt-tilladelse med en gammel tilladelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at udnyttelse af en tilladelse efter § 6 kræver, at vognmanden har en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport efter lovforslagets § 3. I den forbindelse gøres opmærksom på, at en tilladelse til taxikørsel efter den nuværende taxilov efter lovforslagets § 39 kan ombyttes til en tilladelse efter § 3, såfremt ansøgeren opfylder betingelserne i § 3.

18 Miljø

København Kommune, Region Hovedstaden, ATAX, Det Økologiske Råd, Forbrugerrådet Tænk, Brintbranchen og Dansk Elbil Alliance har indsendt bemærkninger til lovforslagets afsnit om grøn teknologi, herunder energikrav til taxier.

Københavns Kommune, Region Hovedstaden, Det Økologiske Råd, Forbrugerrådet Tænk og Dansk Elbil Alliance bemærker alle, at der i to år ikke er udsendt vurderinger af energi- og miljøkrav til taxier i høring, som det er beskrevet i § 10 i bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015. Man finder det betænkeligt, at muligheden for skærpelse af miljøkravene ikke er udnyttet gennem længere tid, og at der i lovforslaget er lagt op til at forlade den årlige vurdering af mulighederne for forbedring af miljøforholdene for taxier, til fordel for en opstramning i takt med den teknologiske udvikling. Parterne anbefaler at gennemføre en opdatering snarest muligt og inden ikrafttræden af en ny taxilov.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at vurdering af miljøkravene til taxier er gennemført i 2016, og sendt i høring i august 2016.

Den faglige vurdering konkluderede efterfølgende på høringssvarene, at der ikke var baggrund for at skærpe miljøkravene for taxier. Denne konklusion af 18. oktober 2016 kan ses på Færdselsstyrelsens hjemmeside om energikrav til taxier.

Undersøgelsen, vurderingen og høringen blev i 2016 udskudt som følge af den politiske beslutning om kun at udstede regler med forpligtelser for erhvervslivet den 1. januar eller den 1. juli i et givet år. En undersøgelse gennemført i april ville ikke kunne nå at blive vurderet, hørt, konsekvensrettet og offentliggjort med en ikrafttræden den 1. juli.



I 2017 har vurderingen af energi- og miljøkravene afventet klarhed over indholdet af den nye taxilovgivning. Det er dog hensigten at gennemføre vurderingen i løbet af 2017, ligesom det har været tilfældet i de tidligere år.

Københavns Kommune, Region Hovedstaden, ATAX og Dansk Elbil Alliance bemærker, at lovforslagets beskrivelse af kravene til miljøforhold ved anvendelse af brugte biler som taxi er en lempelse i forhold til nu, idet lovforslaget lægger op til, at brugte biler kun skal opfylde miljøkravene på tidspunktet for deres første registrering og ikke som nu, de seneste miljøkrav for taxier. Man frygter, at lovforslaget vil medføre, at billigere brugte biler benyttet som taxi vil udkonkurrere nye og mere miljøvenlige biler.

Sammen med **Det Økologiske Råd** mener parterne, at det ikke er i god overensstemmelse med lovforslagets bemærkninger om, at lovforslaget ikke har miljømæssige konsekvenser, når luftforureningen i byerne alt andet lige vil stige, såfremt brugte taxier tillades uden at skulle overholde de nyeste miljøkrav. Parterne anbefaler derfor ministeriet at opretholde de nuværende bestemmelser således, at en brugt bil skal opfylde de seneste miljøkrav ved sin første godkendelse som taxi her i landet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal beklage, at der har indsneget sig en fejl i lovforslaget. Lovforslaget er på den baggrund blevet justeret, således at der også fremover stilles de samme miljømæssige krav til såvel nye som til brugte biler, der godkendes første gang som taxi her i landet.

Københavns Kommune, Region Hovedstaden, Det Økologiske Råd, Forbrugerrådet Tænk og Dansk Elbil Alliance har anbefalet, at bekendtgørelse nr. 655 af 20. juni 2012 om energimærkning af nye person- og varebiler opdateres til også at indeholde energimærkning af el-, brint- og gasdrevne biler. Parterne giver udtryk for, at forbrugerne ikke har mulighed for at træffe et valg på oplyst baggrund, når energimærkningen for lavemissionsbiler ikke er komplet på bilviden.dk.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan hertil erklære sig enig i den generelle betragtning om, at det er ønskeligt at medtage lavemissionsbiler i oversigten over miljømærkning af biler. Årsagen til, at disse biler ikke blev omfattet af bekendtgørelsen i 2012 er, at udvalget af el-, gas- og brintdrevne biler dengang var uhyre begrænset.

Opgjort medio 2017 er der 77 brintbiler i Danmark, fordelt på kun tre mærker, og med 10 tankstationer er udbredelsen af brintbiler stadig meget lille.

Gasdrevne biler udgør 223 stk., fordelt på fire mærker (men med flere modeller), og der er 14 tankanlæg på landsplan.



I marts 2017 var der registreret 9.111 elbiler i Danmark (drift på ren el – hybridbiler er ikke medtaget), fordelt på 11 mærker og med et stort antal tankanlæg.

Kun for ældre biler giver det således reel forbrugeroplysning at medtage energi-/miljøoplysninger på bilviden.dk. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil foranledige hjemmesiden opdateret og ved kommende lejlighed opdatere bekendtgørelsen.

19 Bilers Udstyr

Taxa 4 x 35 noterer, at kontroludstyret ifølge forslaget § 25 skal være aktiveret ved taxikørsel. Spørgsmålet er, om dette så betyder, at man som chauffør selv skal kunne tænde og slukke for kontrolapparatet? Dette ville betyde et kontrolproblem, især i forhold til biler med blandet anvendelse, så som både privat og erhvervsmæssig eller både taxikørsel og kørsel for en offentlig myndighed.

BTI anbefaler, at kontroludstyret altid skal være aktiveret, eller med andre ord at kontroludstyret må ikke kunne deaktiveres.

Rigspolitiet finder af hensyn til politiets kontrolmuligheder og håndhævelse af reglerne, at det bør præciseres i § 25, at kontroludstyret altid skal være slået til, når taxien benyttes. Derved undgås den situation, at slukket kontroludstyr i en kontrolsituation bliver forklaret med, at befordringen sker under privat benyttelse m.v.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har taget de modtagne høringsvar til efterretning og ændret § 25, stk. 1, således at det fremgår, at: "Under kørsel i biler, der er godkendt og registreret til taxikørsel, skal taxameter og andet kontroludstyr altid være i funktion."

Dansk Erhverv anfører, at en del af løsningen på kapacitetsproblemerne ift. landtaxier er, at der gives mulighed for at benytte kapitalapparatet bedst muligt. Derfor foreslås det, at forskellene i udstyrskrav mindskes mest muligt. Ikke ved at stille yderligere krav til biler, der kører offentlig kørsel, men ved at gøre det samme udstyr, som fx trafikelskaberne kræver af deres operatører, lovligt som udstyr i en almindelig taxi.

Taxa finder med henblik på taxametre og andet kontroludstyr, at der bør etableres de samme regler for kontrolapparater for alle kørselstyper og kørselsydelser, også ved kørsel for det offentlige. Ønsket er begrundet med, at kontroludstyret kan hindre snyd/skatteunddragelse i forhold til limousinekørsel samt fx egenbetaling ved flexiture. Ønsket er endvidere begrundet med et behov for ensartede konkurrencevilkår for alle tilladelsesindehavere.



BTI anbefaler ligeledes, at kravene til kontrol harmoniseres, så de gøres ens for limousiner og biler, der kører for offentlige myndigheder.

4x27 Amager-Øbro Taxi anbefaler samme kontrolkrav til limousiner og taxier. Limousinekørselens formål kan tilgodeses ved, at taxameteret ikke behøver være synlig for kunden. Der bør ved alle tilladelsestyper stilles samme krav om kontrolapparat og indsamling af kørselsdata.

Danske Regioner lægger stor vægt på, at det klart præciseres, at biler der kører på kontrakt med offentlige myndigheder friholdes fra udstyrskrav.

Vognmandsspecialisterne understreger ud fra deres branchekendskab som kursusvirksomhed, at der er behov for kontrolforanstaltninger i forhold til limousiner og biler der udfører kørsel for trafiksekskaberne. De hertil fornødne investeringer i kontrolapparater, som minimum i form af GPS overvågning, ville ikke veje tungt i vognmandens samlede økonomi.

Taxi Rønnede påpeger ligeledes, at der ikke bør være mange uligheder mellem udstyrskravene ved de forskellige kørselsformer, og at indkøb af kontroludstyr ikke er forbundet med store omkostninger. For limousiner og biler til offentlig kontraktkørsel tænker man på et krav om tachograf for at sikre, at køre-/hviletidsbestemmelser overholdes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker hertil, at taxametre og hertil hørende kontroludstyr (kontrolapparat, sædefølere) er målrettet et specifikt formål, nemlig at føre tilsyn og kontrol med egentlig taxikørsel. Limousinekørsel og kontraktkørsel for det offentlige adskiller sig væsentligt herfra, idet al kørsel er såkaldt bestillingskørsel, mens gadgeture, hvor kunder præjer en taxi fra vejkanten, ikke er en mulighed.

Ministeriet er på denne baggrund ikke enig i, at limousine- og kontraktkørsel sker i direkte konkurrence med taxikørsel. Det er ministeriets holdning, at kravene til kontroludstyr i biler bør være tilpasset bilernes lovlige anvendelsesform. Navnlig ville det ikke forekomme rimeligt at bebyrde erhvervsdrivende eller andre bilister, der ikke lovligt må agere på taximarkedet, med kontroludstyrskrav svarende til taxibranchens. I det omfang, at der forekommer piratkørsel med biler, der ikke er taxier, må der sættes ind over for de konkrete lovovertrædere i forbindelse med skattemyndighedernes og politiets kontroller m.v.

BTI anbefaler, at prisen for den standardiserede tur angives på alle taxier på følgende måde "10 km på 12 min koster kr. xx".

Taxa vurderer, at det ikke er hensigtsmæssig med et påtænkt krav om, at prisen for en standardtur skal fremgå udvendigt af en påskrift på bilen. Denne information antages for at være irrelevant for størstedelen af taxikunderne.



Dertil kommer, at takstsystemet medfører en betydelig variation ved prisen for ture af en bestemt længde. Hos kunder, der ikke er klar over hvordan prisen på en standardtur beregnes, kan den skilte pris derfor skabe forkerte forventninger om, at standardprisen garanterer dem en maksimalpris. De frygter, at de således opståede misforståelser vil skabe konfliktsituationer mellem chauffør og kunde og generelt blive til skade for branchens omdømme.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund af høringsparternes kommentarer genovervejet fordele og ulemper ved den påtænkte skiltningenspligt. Ministeriet fastholder på det foreliggende, at der bør ske den nævnte forbrugerinformation ved hjælp af prisskiltning på taxiens yderside, idet en lignende skiltningenspligt opfattes som velfungerende i Sverige. Det burde efter ministeriets opfattelse være muligt at komme misforståelser hos kunden i forkøbet ved at informere offentligheden løbende om, hvordan en standardtur beregnes, og ved at chauffører fx har en standardinformation klar til udlevering til kunderne.

ATAX foreslår, at der over for limousiner og biler inden for offentlig servicetrafik bør stilles krav om tydelig udvendig skiltning med CVR-nummer samt tilladelsesnummer på samme måde som over for taxier.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har til hensigt, at der i de udstyrsregler, der fastsættes med hjemmel i lovforslaget, stilles krav om, at taxier skal skilte med navnet på det kørselskontor, bilen er tilsluttet, med det tilladelsesnummer, der gælder for bilen, samt med prisen for en standardtur på 10 km som oplyst på kørselskontorets hjemmeside. Disse krav vil være rettet specifikt mod taxier, da ministeriet finder, at forbrugerne har behov for et højere informationsniveau, når de præjer en bil på gaden. Denne service må udelukkende ydes af taxier.

Krav til skiltning med CVR-nummer fastsættes af Skatteministeriet og fremgår af registreringsbekendtgørelsens § 89. Efter denne bestemmelse skal vare- og lastbiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 tons, der er registreret til udelukkende erhvervs-mæssig brug, skilte med CVR-nummer og navn på den registrerede bruger af bilen. Taxier er ikke omfattet af dette skiltningenskrav.

ATAX noterer, at kun biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning, jf. forslagets § 26. Dette kritiseres som en forskelsbehandling, hvis begrundelse virker uklar, da kunder og chauffører i limousiner og biler inden for offentlig servicetrafik må have samme behov for sikkerhed og tryghed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker her til, at der er erfaring for, at taxichauffører kan være særligt udsatte for voldsepisoder, røverier og andre grove krænkelser fra kundernes side. Det spiller her formentlig en rolle,



at en del kørsel foregår med alkoholpåvirkede kunder fra byernes festmiljø, samt at kunderne ved gadgeture som udgangspunkt er anonyme. Derimod finder ministeriet ingen belæg for at mene, at der i dag eksisterer sammenlignelige problemer ved limousinekørsel eller kørsel efter kontrakt med offentlige myndigheder, fordi det er registreret, hvem kunderne er.

Taxinævnet i Region Hovedstaden anbefaler, at formålsbeskrivelsen i de specielle bemærkninger til udkastets § 26 udvides til også at omfatte kundernes sikkerhed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at kravet om indvendig kameraovervågning også kan skabe tryghed for passagerer, der måtte frygte at blive udsat for krænkelse for chaufførens side. Der er dog ikke belæg for at mene, at danske taxikunder har særlig anledning til at føle sig utrygge i forhold til chaufførerne, og ministeriet finder derfor ikke, at dette hensyn bør indgå med vægt ved beskrivelsen af bestemmelsens formål.

Trafikselskaberne i Danmark noterer, at lovforslagets bemærkninger på udkastets side 26 og 66 indeholder en formulering om, at det 'forventes', at krav om taxameter og sædefølere alene gælder køretøjer, der anvendes til taxakørsel. Der opfordres til, at formuleringerne tilpasses, så det fremgår entydigt, at der kun vil blive stillet krav om kontroludstyr i taxier, hvilket findes bedst stemmende med den politiske aftale bag forslag til taxaloven.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ikke til hensigt at stille krav om taxametre eller sædefølere i andre biler end dem, der anvendes til taxikørsel. Der er ved taxikørsel et særligt behov for at sikre grundlaget for en effektiv kontrol, som ikke gør sig gældende ved kørsel efter kontrakt med offentlige myndigheder.

UBER erklærer sin støtte til de kontrolformål, der ligger bag kravene om taxameter, sædefølere og videokamera, men påpeger samtidig, at UBERs digitale teknologi kan opfylde de samme formål og mere til i sammenligning med taxametre. Det henvises til, at transportlovgivningen i Finland tillader, at anden teknologi såsom apps træder i stedet for et taxameter, så længe den opfylder samme formål.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anerkender, at digitale teknologier kan skabe innovative løsninger til fordel for både kunder, vognmand og chauffør. Det fremgår af den politiske aftale, at krav om taxametre og tilhørende kontroludstyr skal opretholdes, hvorfor apps m.v. ikke kan træde i stedet for disse. Taxameteret skal fungere som måle- og betalingsinstrument og sædefølere skal fungere som kontrolinstrument i forhold til, om der er nogen i bilen. Videoovervågning må ikke fungere som kontrol for, om der er nogen i bilen, men alene som sikkerhedsforanstaltning. Der har været et særskilt ønske om at fastholde kontrollen af henholdsvis betaling, måling og passagerer



videreføres med det nuværende udstyr, og at dette skærpes yderligere ved datakrav.

Det er imidlertid fortsat ministeriets hensigt at følge den tekniske udvikling og de udenlandske erfaringer på området og vurdere disse i forhold til forbrugerhensyn og kontrolbehov herhjemme.

20 Kommuners mulighed for køb af taxidækning

4x27 Amager-Øbro Taxi mener, at det bør præciseres, at en aftale efter lovforslagets § 29 om kommunal køb af taxidækning ikke udelukker andre selskaber fra at operere i det pågældende område.

HAXI finder, at kommuner, der ønsker at benytte lovforslagets § 29 fortsat vil opleve en begrænset taxidækning og at HAXI kan være med til at løse problemet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund heraf indføjet en passus i bemærkningerne til lovforslagets § 29, om, at kommunens køb af taxidækning ikke påvirker øvrige kørselskontorers mulighed for at sælge taxidækninger i kommunen.

Taxa har anført, at priserne på den taxidækning, som kommunerne køber, burde gives fri pga. megen tomkørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fastholder, at et kørselskontors kørsel omfattet af en kommunes køb af taxidækning skal udføres til samme priser, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel.

21 Chaufføruddannelse

3F finder det vigtigt, at temaer vedrørende arbejdsmarkedsforhold, herunder branchens overenskomstforhold, præciseres i opregningen af emner, der skal indgå i kurset for at modvirke utilsigtede løn- og arbejdsforhold i branchen.

Hvad angår det foreslåede sprogkrav mindst svarende til ”Dansk 2”, vurderes det som et passende niveau. Det bør dog præciseres, at undervisningen skal foregå på dansk.

3F savner oplysninger om den praktiske prøve, herunder hvilke færdigheder, der skal testes, og om der skal være deltage en censor.

3F foreslår, at kurset udvides med de emner, der i dag indgår i BAB-kurserne (5 dages kurser om befordring af bevægelseshæmmede), da en stor del af chaufførerne efterfølgende skal befordre ældre, handicappede m.fl.



ATAX spørger, hvordan sprogkravet til kursusudbyderen skal forstås – er der tale om et krav om, at kursusudbydere skal udbyde kurser på flere sprog, eller er der tale om et sprogligt krav til ansøgeren.

Dansk Taxi Råd finder, at det bør afklares, hvordan sprogkrav til chauffører håndhæves i godkendelsesfasen, idet det må forventes, at også private kursusudbydere vil komme på markedet og udbyde chaufføruddannelsen. Det er vigtigt, at chaufførerne har gode sproglige færdigheder med henblik på at sikre god service fra chauffører til kunder.

Danske Handicaporganisationer finder, at det er vigtigt, at indholdet i uddannelsen ikke blot skal vedrøre de mere tekniske aspekter af at bistå personer med handicap og håndtere eventuelle hjælpemidler, men også omfatte spørgsmål af mere etisk og holdningsmæssig art. Det foreslås, at chaufførerne skal forpligtes til at gennemføre et kompetencegivende kursus i kørsel med børn med handicap, da dette er vigtigt for at kunne varetage den offentlige ydelse skolekørsel.

Rigspolitiet anbefaler, at der ved den praktiske prøve anvendes en ekstern censor med henblik på at sikre det faglige niveau blandt kursisterne.

Taxinævnet i Region Hovedstaden anbefaler, at der i det nye kvalifikationskursus også undervises i økonomi, skat og moms, forsikringsforhold, arbejdsret og lignende, idet det nye kursus efter nævnets kursus er en sammenlægning af det tidligere kvalifikationskursus, erhvervskørekort og vognmandskursus.

Nævnet finder, at det bør overvejes, om prøverne til kvalifikationskurserne skal afholdes af uvildige personer eller uden for skolernes regi, da beståelsesprocenten på skolerne i dag efter nævnets erfaring ligger på knap 100 %.

Trafikselskaberne i Danmark foreslår, at der lægges vægt på, at chaufførerne for at bestå uddannelsen har gode sproglige færdigheder med henblik på at sikre en god service.

Taxi Rønnede finder ikke, at der skal mulighed for at bruge tolk i forbindelse med kurserne.

UCplus fraråder en løsning, hvor den praktiske prøve aflægges uden nogen form for ekstern censor. Man foreslår, at der gives mulighed for forhåndsgodkendelse af lægelige og strafferetslige forhold for at undgå, at skoler underviser kursister, der ikke kan godkendes.

Vognmandsspecialisterne bemærker, at en meget begrænset chaufføruddannelse kun kan ses som et tilbageskridt for et helt erhverv.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at temaet arbejdsret indgår med to timer i chaufføruddannelsen. Målet for emnet er at kende generelle arbejdsretlige regler, og heri vil indgå overenskomstforhold.

For så vidt angår sprogkrav, kan det oplyses, at det er et krav for at blive optaget på kurset, at ansøgeren behersker det danske sprog på niveau med Prøve i Dansk 2. Der vil i bekendtgørelsesform blive fastsat regler herom. Undervisningen skal foregå på dansk, og der må ikke anvendes tolk hverken til undervisningen eller til de afsluttede prøver.

For så vidt angår den afsluttende praktiske prøve, skal denne bedømmes af en godkendt kørelærer til kørekort kategori B. Hvis den godkendte kørelærer er ansat på uddannelsesstedet, må vedkommende ikke have deltaget i undervisningen af den pågældende ansøger.

Det foreslås at lade emnerne befordring af bevægelseshæmmede og kørsel med børn med handicap indgå i det nye kursus. Det kan oplyses, at disse vil indgå i emnet befordring af borgere med særlige behov.

Hvad angår spørgsmålet om at lade emnerne økonomi, skat og moms m.v. indgå i det nye kursus, kan det oplyses, at det ikke vurderes relevant at lade disse emner indgå.

Det kan oplyses, at beståelsesprocenten for de nuværende kvalifikationskurser er på ca. 90 pct.

Det kan bekræftes, at det vil være muligt at få forhåndsgodkendt helbredsmæssige og strafferetlige forhold.

22 Afgifter og gebyrer

ATAX ønsker oplyst, hvilket estimeret tidsforbrug, der skal betales for, når man søger om godkendelse til at drive kørselskontor.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at det vil være det faktiske tidsforbrug til sagsbehandlingen, som lægges til grund for afregning af gebyr. Ved afbrydelse af sagsbehandlingen betales et beløb for det allerede udførte arbejde.

23 Straffebestemmelser

ATAX foreslår, at kørsel med flere biler pr. tilladelse anses som en alvorlig overtrædelse, der straffes med kr. 35.000 pr. bil. Endvidere foreslås, at overdragelse af tilladelser samt brug af bil, der ikke er godkendt og registreret, skal medføre en bøde på kr. 35.000 samt inddragelse af tilladelse i op til fem år.



DI Transport foreslår, at forslaget til bødeliste kvalitetssikres for indhold og relevans i samarbejde med de relevante organisationer.

TID ønsker oplyst, om der er tale om en skrivefejl i § 35, stk. 2, hvorefter indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal sikre sig, at dennes chauffører er i besiddelse af chaufførkort, et førerkort eller dokumentation for gennemført kvalifikationskursus.

Jesper Andersen finder ikke, at bødeniveauet står mål med forseelsernes alvor og omfang.

UCplus og Vognmandsspecialisterne bemærker, at manglende medbringelse af kursusbevis virker irrelevant at regulere i bødekataloget, da kursusbeviset er adgangsgivende til førerkortet.

Vognmandsspecialisterne bemærker endvidere, at bødestørrelserne ikke står mål med indtjeningsgrundlaget. Det anbefales at regulere bødekataloget ned ad, men at opretholde et højt bødekatalog for f.eks. manglende tilladelse til erhvervet, brug af én tilladelse på flere biler, brug af biler, som ikke er godkendt til erhvervmæssig personbefordring og registreret.

Taxa finder, at strafsanktionering skal ske over for dem, der foretager en forseelse. Dette er ikke tilfældet, når et kørselskontor efter lovforslaget er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet.

Taxa finder endvidere, at strafsanktionering skal ske over for dem, der har ansættelsesretten (vognmænd), og ikke over for kørselskontorerne.

Kørsel med flere biler på samme tilladelse anses som kørsel uden tilladelse, som er en meget alvorlig overtrædelse, der ifølge lovforslaget sanktioneres med et bødekraft på kr. 35.000. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at der ved udmåling af bødeniveauet skal lægges vægt på de økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået. Endvidere vil en bøde, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, fx gentagne kørsler uden tilladelser, kunne fordobles eller tredobles.

Det kan oplyses, at føreren af en bil, der udfører kørsel på grundlag af en OST-tilladelse, ikke behøver at have førerkort, men indtil udløbet af vedkommendes erhvervskørekort blot skal medbringe kopi af sit kursusbevis for kvalifikationskurset.

Det kan endvidere oplyses, at et kørselskontor er ansvarlig for, at kontorets priser beregnes efter samme struktur, som det landsdækkende prisloft beregnes efter. Kørselskontoret er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet. For så vidt angår



spørgsmålet om inddragelse af tilladelse i op til fem år, henvises til afsnit 13 om tilbagekaldelse m.v.

Side 45/60

24 Overgangsbestemmelser

Overgangsordningens tidsmæssige udstrækning

4x27 Amager-Øbro Taxi anbefaler, at lovforslaget træder i kraft den 1. januar 2019, for så vidt angår konvertering af tilladelser, således at bestillingskontorene kan tilpasse sig til ordningen under den nye lovgivning.

Peter Kjærgaard finder overgangsreglerne for komplicerede. Overgangsordningen bør ikke overstige 2 år, og tilladelser udstedt i henhold til den gældende lov bør konverteres til universaltilladelser.

Taxa finder, at overgangsperioden er for kort. Der anbefales en væsentlig længere overgangsperiode. En lang række bestillingskontorer har foretaget omfattende investeringer i tillid til eksisterende lovgivning – investeringer i form af fx nye anlæg, som afskrives over 10 år.

Vognmandsspecialisterne finder, at overgangsordningen virker kort, og at en periode på fem år måske havde været mere passende.

Transport-, Bygge- og Boligministeriet kan oplyse, at der i lovforslaget er fastsat en overgangsordning på tre år til at indfase loven.

Baggrunden herfor er, at antalsbegrænsningen ikke uden videre kan ophæves, da markedet skal kunne tilpasse sig den nye situation, særligt de eksisterende vognmænd, og da markedet ikke skal blive oversvømmet af nye tilladelser. Endvidere er der en overgangsordning for eksisterende tilladelser, der udløber i overgangsperioden for at sikre, at tilladelsesindehaverne fortsat kan udføre deres opgaver.

Endvidere er det nødvendigt med en overgangsordning for krav til udstyr af hensyn til vognmanden og kørselskontoret, som skal kunne nå indrette sig på de nye krav.

Endelig er der indsat en overgangsordning for kørselskontorer i landdistrikter med henblik på at sikre, at disse ikke belastes unødigt, og for at markedet kan nå at tilpasse sig.

Bestillingskontorer/kørselskontorer

ATAX mener, at der bør være adgang til at konvertere de eksisterende bestillingskontorer til kørselskontorer, og at der er risiko for, at bestillingskontorer-



ne i provinsen lukker, hvis det ikke bliver muligt at samkøre bestillingskontorer med et kørselskontor.

TID mener, at tilladelser og godkendelser i henhold til taxiloven bør konverteres til tilladelser og godkendelser i henhold til den kommende lovgivning. Det vil ifølge sammenslutningen betyde, at kørselskontorer kunne omfatte taxier, der fungerer på grundlag af begge love.

Dansk Taxi Råd foreslår, at det i overgangsperioden frem til 2021 tillades, at et bestillingskontor kan indgå aftale med indehavere af universaltilladelser, og at et kørselskontor skal kunne indgå aftale med indehavere af taxitilladelser.

KL ønsker oplyst, hvorvidt et bestillingskontor kan nedlægge sig selv og genopstå som et kørselskontor uden tilslutningspligt for taxitilladelser.

4x27 Amager-Øbro Taxi oplyser, at vognmænd tilsluttet bestillingskontorer typisk har tre måneders opsigelse til årets udgang, og der er selskaber, som allerede nu kontraktligt har låst deres vognmænd i hele 2018, eller fordi deres opsigelsesfrist ligger allerede i juni måned.

4x27 Amager-Øbro Taxi finder, at det vil give store problemer for både kunder og bestillingskontorer at skulle operere med både bestillingskontorer og kørselskontorer.

4x27 Amager-Øbro Taxi anfører, at det kan have vidtrækkende administrative og økonomiske problemer, herunder konkurser for bestillingskontor, hvis taxivognmænd ombytter taxitilladelse til tilladelse til erhvervmæssig persontransport. Bestillingskontorerne vil derfor være nødsaget til at registrere sig som kørselskontorer for at få nye vognmænd og samtidig at opretholde status som bestillingskontor for at beholde allerede tilsluttede vognmænd.

BTI finder af hensyn til vognmændenes normale opsigelsesfrist fra bestillingskontorerne, der normalt varierer fra 3 – 6 måneder til den 31. december, at loven bør pålægge de eksisterende bestillingskontorer at opretholde eksistensen indtil udgangen af overgangsperioden, eller indtil sidste nuværende tilknyttede taxitilladelse ophører med sit nuværende tilhørsforhold til bestillingskontoret.

Sammenslutningen **Taxa 4x35** ønsker oplyst, om bestillingskontorer fremover skal være underlagt reglerne i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at et bestillingskontor kan søge om at blive godkendt som kørselskontor, hvorfor der ikke behov for at sammenkøre bestillingskontorer med kørselskontorer.



Det kan endvidere oplyses, at indehavere af taxitilladelser kun kan indgå aftale med bestillingskontorer, og indehavere af tilladelser til erhvervmæssig persontransport kun kan indgå aftale om taxikørsel med et kørselskontor. Den gamle og den nye ordning er således adskilte. Det skyldes, at der gælder forskellige regler for de to ordninger. Der er endvidere tale om en tilskyndelse til at få ombyttet taxitilladelser til tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Ejerkredsen bag et bestillingskontor har mulighed for at nedlægge dette og i stedet oprette et kørselskontor, såfremt de i lovforslaget fastsatte betingelser herfor er opfyldt.

Det kan oplyses, at der ikke er noget i lovforslaget til hinder for, at et bestillingskontor i overgangsperioden også fungerer som kørselskontor.

Det noteres, at der kan opstå udfordringer i forbindelse med opsigelsesvarsel for vognmænd i forhold til bestillingskontorerne, men det kan oplyses, at vognmændene i de tilfælde må afvente opsigelsesfristens udløb, før de kan søge om tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Bestillingskontorer, som fortsætter driften efter den 1. januar 2018, vil blive reguleret på grundlag af den kommunale godkendelse og være omfattet af tilsyn fra den pågældende kommune, medmindre denne forpligtelse er blevet overdraget til transport-, bolig- og bygningsministeren.

Brug af taxitilladelser efter den 1. januar 2018

ATAX finder det uklart, hvordan indehavere af taxitilladelser fremover skal forholde sig, og på hvilket lovgrundlag de skal drive virksomhed, om taxitilladelser fortsat er geografisk begrænset, og om de er underlagt andre regler, herunder takstregler, end tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

ATAX ønsker oplyst, om indehavere af flere taxitilladelser, som ønsker at ombytte til tilladelser til erhvervmæssig persontransport, skal ombytte samtlige eller kan ombytte en del af tilladelseerne.

TID foreslår, at der i overgangsperioden indføres en regel om, at en tilladelse til en given vogntype, forstået som de fire tilladelsestyper i henhold til den gældende lov, ikke kan ændres til en anden type, medmindre en sådan har funktion og dokumenterbart har været anvendt i praksis i mindst et år.

4x27 Amager-Øbro Taxi ønsker oplyst, hvorvidt indehavere af taxitilladelser, som efter den gældende lov er omfattet af tilslutningspligten, kan fortsætte virksomheden, hvis der ikke længere er et bestillingskontor inden for den kommune, hvor en taxitilladelse er udstedt, og hvorledes indehavere af sådan-



ne tilladelser skal forholde sig i forhold til registrering af oplysninger m.v., jf. § 20 i lovforslaget, og priser.

Sammenslutningen **Taxa 4x35** finder, at eksisterende taxitilladelser bør underlægges en prisstruktur, der svarer til den, der kommer til at gælde for de nye universaltilladelser. Det vil sige regler om, at der skal benyttes paralleltakster, samme regler om prisskiltning, regler om, at bestillingskontoret i samarbejde med tilsynsmyndigheden skal fastlægge taksterne for de tilsluttede vogne, og at tilsynsmyndigheden, hvis der ikke er et bestillingskontor, skal fastlægge lokale maksimaltakster.

Taxinævn Syd ønsker oplyst, hvilke regler for opsamling af data der gælder for indehavere af tilladelser til taxikørsel, som har været tilsluttet et bestillingskontor, der nedlægges efter lovforslagets ikrafttræden.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at tilladelser udstedt i henhold til den gældende lov forbliver i kraft indtil udløb af disses gyldighedsperiode og kan frem til dette tidspunkt udnyttes i overensstemmelse hermed.

Indehavere af taxitilladelser skal fortsat betjene publikum i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt og er dermed fortsat omfattet af princippet om geografisk afgrænsning. Kørsel, skal afregnes til de priser, der er fastsat af kommunalbestyrelsen. Der er ikke krav om skiltning på bilen.

Lovforslaget rummer mulighed for, at indehavere af taxitilladelser, som efter den gældende lov er omfattet af tilslutningspligten, fortsat kan drive virksomhed, selv om der ikke længere eksisterer et bestillingskontor inden for den kommune, hvor taxitilladelsen er udstedt. Sådanne indehavere af taxitilladelser er ikke omfattet af lovforslagets regler om kørselskontorers opsamling og registrering af data.

Indehavere af taxitilladelser udstedt i henhold til den gældende lov kan alene ombytte alle taxitilladelser til tilladelser i henhold til § 3 til erhvervmæssig persontransport – og ikke vælge kun at ombytte et antal tilladelser. En delvis ombytning ville medføre en administrativ uhåndterbar situation. Det er kun taxitilladelser, der kan ombyttes.

Ombytning/fornyelse af tilladelser i overgangsperioden

ATAX ønsker en begrundelse for, at der frem til den 1. marts 2018 kan udstedes tilladelser i henhold til den gældende taxilovs § 1, stk. 1, såfremt ansøgning herom er modtaget senest den 31. december 2017.

ATAX ønsker oplyst, om OST-tilladelser og limousinetilladelser, der kan ombyttes inden 2020, er efter gammel lovs § 3 eller den nye lov.



KL finder det uklart, om tilladelser i henhold til den gældende lov, der udløber i overgangsperioden, automatisk kan fornyes, eller om ansøgning om fornyelse indgår i den kvartalsvise kvote af nye tilladelser.

KL ønsker en begrundelse, for at tilladelser til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, der udløber inden udgangen af 2020, kun kan ombyttes med tilladelser med gyldighed til udgangen af 2021, og om disse tilladelser indgår i de 500 tilladelser, der udstedes årligt i løbet af overgangsperioden.

4x27 Amager-Øbro Taxi finder det urimeligt, at limousinetilladelser, sygetransporttilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik, som udløber inden udgangen af 2020, skal kunne ombyttes til tilladelser til erhvervmæssig persontransport. Det foreslås, at gyldigheden af disse tilladelser forlænges, således at de alene kan udnyttes til de tidligere fastsatte formål.

Taxa finder det yderst problematisk, hvis tilladelser, der udløber inden 2020, kan ombyttes til tilladelser til erhvervmæssig persontransport. Det anbefales at lade de anførte tilladelser udløbe, når deres kontraktperiode udløber. Ombytning af tilladelser bør indgå som en del af det i § 46 opregnede antal.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at det er hensigten, at flest mulige indehavere af en taxitilladelse efter gældende lov ombytter tilladelsen til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport efter den nye lov.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at tilladelser til limousine-, sygetransport og tilladelser til offentlig servicetrafik, som udløber inden udgangen af 2020, ifølge lovforslaget kan ombyttes til tilladelser til erhvervmæssig persontransport med gyldighed til udgangen af 2021.

Adgangen til at ombytte disse tilladelser skal sikre, at indehavere af sådanne tilladelser fortsat kan drive virksomhed og dermed kan leve op til eventuelle kontraktmæssige forpligtelser indtil udgangen af overgangsperioden. Efter de foreliggende oplysninger drejer det sig om 284 tilladelser til sygetransport, 154 limousinetilladelser og 21 tilladelser til offentlig servicetrafik.

Det vil blive præciseret i lovforslaget, at tilladelserne først kan ombyttes ved tilladelseernes udløb. Det kan endvidere oplyses, at disse tilladelser ikke indgår i kvoten på 500 årlige tilladelser.

Det kan endvidere oplyses, at baggrunden for, at der frem til den 1. marts 2018 kan udstedes tilladelser efter gældende taxilov, er at sikre, at eventuelle ansøgninger, der ikke er færdigbehandlet ved udgangen af 2017, kan håndteres.

Fordeling af tilladelser ved lodtrækning



ATAX bemærker, at modtagere af tilladelser, der er udstedt i perioden fra 1. januar 2018 til den 31. december 2020, skal meddele registreringsnummeret til ministeren. ATAX ønsker oplyst, om dette er i strid med bemærkningerne til § 3, stk. 8, i dette lovforslag, hvor der står, at en tilladelse ikke er tilknyttet en bestemt bil, men kan anvendes til en hvilken som helst af virksomhedens biler.

Dansk Erhverv antager, at virksomhederne i overgangsperioden kan køre videre under den nuværende ordning, og organisationen bemærker, at hvis de berørte virksomheder - f.eks. på grund af stordriftsfordele ved indkøb af udstyr efter udløb af deres eksisterende tilladelser - vælger at indkøbe og udstyre bilerne med det ekstra udstyr, de nu bliver pålagt, er det ikke sikkert, at der vil være ledige tilladelser efter overgangsordningen til, at bilerne faktisk kan udnytte de eventuelle muligheder, som loven giver mulighed for. Dansk Erhverv foreslår derfor, at ansøgninger fra virksomheder, der ansøger om nye tilladelser på denne baggrund, imødekommes, selv om det som udgangspunkt vil overskride det givne antal tilladelser, som overgangsordningen på dette tidspunkt giver adgang til.

Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Raskgreentech finder, at en overgangsordning baseret på individuel lodtrækning af et ret begrænset antal tilladelser vil betyde, at nye og eventuelt større aktører, der vil køre med grønne taxiflåder, i overgangsperioden vil være henvist til et lodtrækningssystem, som gør det meget usikkert, hvor mange tilladelser der kan erhverves. I praksis vil det ikke være muligt for nye og grønne taxavirksomheder, der vil køre med mere end ganske få taxier at etablere sig før efter 3 år. Vurderingen er, at dette formentlig vil medføre, at det primært er mindre og eksisterende aktører, der vil søge og få tilladelser, og at langt hovedparten af nye tilladelser vil omsætte sig i nye dieseltaxier.

Et løsningsforslag kunne være, at der etableres en delpulje i overgangsperioden, hvor f.eks. 160 af de 500 tilladelser årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxier på el, brint og biogas. Såfremt universaltilladelse i puljen ikke finder anvendelse, kan de indgå i den normale pulje. Dette forslag indebærer således ikke uudnyttede tilladelser, blot skabes der mulighed for at indfase grønne taxiflåder.

Der er med den foreslåede overgangsordning risiko for, at grøn og forretningsmæssig fornyelse udskydes i 3 år, hvilket er uheldigt, da der er behov for fornyelse af miljøprofil og nye forretningskoncepter, der kan spille sammen med den betydelige omvæltning, der i øvrigt er i gang på mobilitetsområdet.

Taxinævnet i Region Hovedstaden foreslår, at antallet af tilladelser, der kan uddeles i 2018, hæves fra 500 til 650, og at de 150 ekstra tilladelser uddeles i 1. kvartal 2018. Forslaget skal ifølge nævnet ses i lyset af, at antallet af taxier i Region Hovedstaden p.t. er lavt.



KL ønsker oplyst, om antallet af taxitilladelser, som konverteres til tilladelser i henhold til lovforslaget indgår i den årlige kvote på 500 tilladelser i overgangsperioden.

KL efterlyser en præcis definition af betegnelsen ”ikke udnyttet tilladelse” samt oplysning om proceduren for ansøgning om tilladelser i overgangsperioden, og om man fra 2021 løbende vil kunne få en tilladelse, eller om disse puljes.

4x27 Amager-Øbro Taxi anfører, at ministeriet må forvente, at der ansøges om tusindvis af tilladelser, og at en del tilladelser søges med henblik på ikke at sætte en bil på gaden. Derfor bør man kun kunne søge én tilladelse ad gangen i overgangsordningen.

4x27 Amager-Øbro Taxi finder det rimeligt, at chauffører med anciennitet inden for taxibranchen går for ud for ansøgere uden nogen form for erfaring, når der skal uddeles tilladelser, og at der i overgangsordningens første år indføres et anciennitetskriterie, således at chauffører, subsidiært vognmænd, står først i køen.

Brintbranchen ønsker en del af de nye tilladelser øremærket til grønne nul-emissionsbiler, så som brint- og batteribiler.

HORESTA indstiller, at der i forbindelse med overgangsordningen sikres en geografisk ligevægt i fordelingen af tilladelser.

Dansk Elbil Alliance er bekymret for, at den lodtrækningsbaserede overgangsordning vil resultere i, at indfasningen af grønne taxier vanskeliggøres, og foreslår derfor, at der etableres en delpulje på 160 af de 500 tilladelser årligt stilles til rådighed for nyetablerede og/eller grønne taxiselskaber med taxier på el.

Sammenslutningen **Taxa 4x35** foreslår, at det i overgangsperioden kun bliver muligt at søge om mere end en tilladelse, hvis der ikke er ansøgere nok til de ledige tilladelser.

UBER finder begrænsningen af antallet af tilladelser i overgangsperiode uheldig, hvilket forhindrer nye, større spillere i at komme ind på markedet og skabe innovation i branchen. Antalsbegrænsningen i overgangsperioden er tillige konkurrencebegrænsende og skadelig for kundebetjeningen, ligesom den modarbejder målsætningen om at reducere trængselsproblemer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at som følge af erfaringerne fra liberaliseringen af den svenske taxilovgivning omfatter lovforslaget en overgangsperiode, hvor der årligt udstedes 500 tilladelser til erhvervs-



mæssig persontransport indtil den 31. december 2020. Herefter vil alle ansøgninger kunne imødekommes, forudsat at kravene er opfyldt.

Det kan endvidere oplyses, at tilladelserne vil kunne bruges i hele landet, idet den geografiske begrænsning ophæves.

For så vidt angår det nuværende lave antal taxier i hovedstadsområdet, har Taxinævnet i Region Hovedstaden mulighed for at udstede tilladelser til taxikørsel frem til udgangen af februar 2018, hvis ansøgninger herom er modtaget inden udgangen af 2017.

Hvis der ansøges om flere end 125 tilladelser pr. kvartal sker fordelingen ifølge lovforslaget ved lodtrækning. Det er blevet fundet rimeligt at fastsætte en bestemmelse, hvorefter en ansøger maksimalt kan søge om 20 tilladelser pr. kvartal. Dette antal tilladelser vil kun kunne tillægges de uudnyttede tilladelser, jf. nedenfor. Ansøgning vil kunne indsendes hvert kvartal. Modtagne ansøgninger vil som udgangspunkt indgå i den førstkommende lodtrækning. Hvis ansøgningen ikke imødekommes via lodtrækning, skal der indsendes en ny ansøgning. Ansøgerens anciennitet og geografiske forhold vil ikke indgå som faktorer i lodtrækningen.

For at sikre en rimelig fordeling og for at undgå eventuel obstruktion af systemet gennem akkumulering af tilladelser, som ikke bliver udnyttet, omfatter lovforslaget en bestemmelse om, at modtagere af tilladelser i overgangsperioden skal oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummeret på den bil, som tilladelsen skal udnyttes med. Sker det ikke, bortfalder tilladelsen og indgår i den følgende kvartalsvise fordeling.

Kravet om udnyttelse af tilladelser gælder kun i forbindelse med lodtrækning.

I den årlige uddeling af 500 tilladelser indgår ikke tilladelser til taxi-, limousine-, sygetransport- og offentlig servicetrafikkørsel, som ombyttes med tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Det fremgår af lovforslaget, at de eksisterende miljøkrav til biler, der anvendes til erhvervmæssig persontransport, skal videreføres. Der vil derfor ikke være anledning til at begrænse adgangen til at tildele tilladelser til ansøgere, der benytter biler, der drives af dieselolie eller benzin og som opfylder gældende miljøkrav. Virksomheder, som ønsker at udføre kørsel med biler, der drives med el, brint, eller biogas, kan deltage i lodtrækningen på lige fod med de virksomheder, der ønsker at udføre kørsel med biler, der drives af dieselolie eller benzin.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at en uudnyttet tilladelse dels er en tilladelse uddelt ved lodtrækning, hvor virksomheden ikke inden to måneder har indregistreret en bil, dels er ikke-udnyttede taxitilladel-



ser samt tilladelser afleveret i forbindelse med ophør, konkurs, dødsfald og lignende.

Overdragelse af tilsyn med tilladelsesindehavere

KL efterlyser en begrundelse for, at myndigheder, der har udstedt tilladelser og godkendelser i henhold til den gældende lov, skal føre tilsyn med disse efter lovforslagets vedtagelse. KL ønsker videre oplyst, om det er muligt at anmode transport-, bygnings- og boligministeriet om at overtage den nævnte tilsynsforpligtelse med virkning fra den 1. juli 2018.

Aarhus Kommune ønsker oplyst, hvornår anmodning om overtagelse af administrationen af tilladelser og godkendelser udstedt i medfør af den gældende lov kan overdrages til transport-, bygnings- og boligministeren. Endvidere ønskes oplyst, hvorledes overdragelse skal gennemføres.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at i følge lovforslaget skal den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til taxiloven, fortsat føre tilsyn med at betingelserne for at besidde denne er til stede.

Den pågældende myndighed kan vælge at overdrage denne forpligtelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med et halvt års varsel. Varslet gælder fra det tidspunkt, hvor anmodningen er modtaget af styrelsen. Såfremt en myndighed vælger at overdrage tilsynsforpligtelsen, skal den sørge for, at alle oplysninger om tilladelser og godkendelser, det vil sige kopi af de pågældende tilladelser og godkendelser samt sagsakter med relevans for disse overdrages elektronisk til styrelsen.

Varsel om eventuel overdragelse af forpligtelsen kan gives fra lovens ikrafttræden. Forpligtelsen kan således tidligst overdrages 1. juli 2018. Kommunerne vil blive orienteret om, hvorledes overdragelsen skal foregå i praksis.

25 Forholdet til persondataretten

Datatilsynet anbefaler, at der i udkastets almindelige bemærkninger nærmere beskrives, hvordan behandling af personoplysninger i forbindelse med behandling af ansøgninger efter lovforslagets §§ 3 og 5 vil ske.

Datatilsynet anbefaler, at ministeren foretager en nærmere vurdering af formålet eller formålene med behandlingen af de oplysninger, der fremgår af udkastets § 20, herunder hvorvidt de(t) ønskede formål kan opnås ved behandling af færre oplysninger, samt en vurdering af, hvor længe det er nødvendigt at opbevare disse oplysninger af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.



Datatilsynet anbefaler, at det fremgår af bemærkninger til udkastets § 20, stk. 4, hvorvidt det er en tilsigtet fravigelse af persondatalovens § 31, eller om der er tale om en supplerende bestemmelse. Hvis bestemmelsen udgør en fravigelse af persondatalovens § 31, skal tilsynet opfordre ministeren til tillige at foretage en vurdering af, om forslaget er i overensstemmelse med databeskyttelsesdirektivet.

Datatilsynet finder, at det ikke fremgår, til hvilke formål oplysninger kan videregives efter udkastets § 20, stk. 5. Datatilsynet anbefaler, at ministerens vurdering af udkastets § 20, stk. 5, i forhold til persondatalovens § 5 indsættes i bemærkningerne.

Datatilsynet anbefaler, at der i de almindelige bemærkninger om kameraovervågning henvises både til persondatalovens § 55, stk. 1, og § 62, stk. 3, og tilføjes, at "Datatilsynet fører tilsyn med, at persondataloven iagttages i forbindelse med tv-overvågning i taxierne", samt at det i de specielle bemærkninger til udkastets § 26 præciseres, at tv-overvågning er omfattet af tv-overvågningsloven.

Dansk Erhverv stiller sig kritisk over for, at selvstændige vognmænd skal være under et kørselskontor grundet hensynet til datasikkerheden. Dansk Erhverv mener, at vognmanden med den foreslåede ordning vil være forpligtet til at lade meget af sin forretningsmæssige kritiske information tilflyde kørselskontoret, der i mange sammenhænge vil være konkurrent, da det selv vil have biler.

Taxinævnet i Region Hovedstaden anbefaler, at der skrives en læsevenlig vejledning til vognmændene om, hvad det indebærer at være dataansvarlig efter persondataloven.

IT-Politisk Forening stiller sig kritisk overfor kravet om registrering af GPS-kordinater for hver kørselsopgave efter udkastets § 20. En del af kørselsopgaverne vil have kundens bopæl som enten start- eller slutdestinationer. Specielt hvis kunden bor i et parcel- eller rækkehus, vil GPS-kordinater for sådanne ture med relativt simple midler kunne bruges til at udpege taxakunden. Hvis kunden kan identificeres, vil der kunne foregå en omfattende registrering af deres færden/transportmønstre.

Taxa finder, at det i udkastets § 20 stk. 1 anførte bør stemmes af med persondataforordningen, idet flere af kravene er vanskelige at tage højde for rent operationelt i praksis. Det bemærkes i den forbindelse, at det er vanskeligt at se en løsning på, hvordan man i praksis skal håndtere og få samtykke til registrering og opbevaring af data om kunderne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at baggrunden for kravet om kørselskontorenes registrering, herunder af GPS-kordinater er, at



der skal sættes ind over for skatteunddragelse i branchen. Der stilles derfor skrappe krav til kørselskontorets indhentning og opbevaring af de enkelte kørte ture.

Det kan yderligere oplyses, at det af lovforslaget fremgår, at kørselskontoret har en række pligter i forhold til myndighederne og over for kunderne og skal opfylde en række krav. Det sker både af hensyn til trafiksikkerheden, forbrugerbeskyttelse og for at kunne sikre grundlaget for en effektiv skattekontrol.

Herudover kan det oplyses, at kørselskontorenes indsamling af oplysninger om kørselsopgaver ikke omfatter oplysninger om kunder, men alene om de enkelte kørsler.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvor længe et kørselskontor skal opbevare de i lovforslagets § 20 nævnte oplysninger, kan det oplyses, at det vil blive præciseret i den bekendtgørelse, der bliver udstedt i medfør af § 20, stk. 10, at oplysningerne skal opbevares i mindst fem år. Baggrunden herfor er, at oplysningerne skal sikre grundlag for en effektiv skattekontrol.

Udarbejdelse af en vejledning om dataansvarlighed efter persondataloven ligger ikke hos Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at Datatilsynets anbefalinger og øvrige bemærkninger er blevet indarbejdet i lovforslaget.

26 Andet

Evaluerings

Cabonline mener, at fri prisdannelse bør indgå som et centralt element, når loven evalueres.

Danske Handicaporganisationer finder, at der er behov for at monitorere udbuddet af storvogne med lift og at dette aspekt bør med i evalueringen. Det samme gør sig gældende for de tiltag, der i lovforslaget om landdistrikter, udkastets § 6 og § 29.

Randers Kommune mener, at der er stor risiko for, at den nye taxilov vil medføre en svagere taxidækning i fx landdistrikterne og de anbefaler derfor løbende evalueringer på konsekvenserne af den nye lov, særlig af hensyn til gode rammevilkår for bosætning og erhverv i landdistrikterne.

Dansk Erhverv vil gerne have kravet om evaluering skrevet ind i selve lovteksten samt, at de tre evalueringer bliver foretaget løbende.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet anføre, at det i den politiske aftale, som danner grundlag for lovforslaget, er anført at der skal udarbejdes tre evalueringer af loven. I evalueringerne vil der være fokus på lovens konsekvenser både for taxierhvervet, kunderne og samfundet. Ministeriet har endnu ikke lagt sig fast på formen på evalueringerne, men det er klart, at der vil skulle udarbejdes en grundig og løbende evaluering af de mange forskellige aspekter i relation til erhvervsmæssige persontransport i biler.

Ministeriet kan oplyse, at årsagen til, at evalueringsbestemmelsen ikke er skrevet ind i lovtæksten er, at det kan være en hæmsko for evalueringsarbejdet såfremt evalueringerne skal laves inden bestemte datoer. En overskridelse heraf vil kunne kræve en lovændring, såfremt datoerne ikke overholdes, fx pga. drøftelser med branchen, og dette vurderes ikke hensigtsmæssigt.

Holdepladser

ATAX spørger, om kommunerne fortsat skal sørge for taxiholdepladser.

Sammenslutningen **Taxa 4x35** påpeger, at regler om etablering af taxiholdepladser slet ikke er med i forslaget. De mener, at det bør reguleres evt. af anden lovgivning.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet anføre, at det er ministeriets opfattelse, at kommunerne fortsat som vejmyndighed vil skulle sørge for taxiholdepladser såfremt kommunen vurderer, at der er behov herfor. Det er ministeriets forventning, at kommunerne fortsat må være interesserede i at gøre det muligt for taxivirksomhederne at kunne servicere kommunens trafikknudepunkter ved at sørge for taxiholdepladser.

Arbejds miljø

TID finder, at kørselskontorerne bør kunne gøres ansvarlige for, at førerne på de til kørselskontoret tilsluttede vogne overholder arbejdsmiljølovgivningen, herunder 48-timers-reglen.

Trafikselskaberne i Danmark finder det hensigtsmæssigt, at der i bemærkningerne til lovforslaget er en omtale af arbejdsmiljøreglerne generelt, herunder specifik den lovfæstede 11-timers regel og fridøgnregel, samt at Arbejdstilsynet fører tilsyn hermed. Det antages endvidere, at det fortsat er vognmanden, der har ansvaret for overholdelse af reglerne om arbejdstid og arbejdsmiljø. Trafikselskaberne udbyder kørslen og giver allerede i dag mulighed for, at vognmændene kan lægge de nødvendige pauser ind og dermed håndtere kørslerne lovligt.



Martin Tygstrup mener, at man bør overveje at registrere alt kørende personale for at overholde regler om arbejdstid.

Taxi Rønnede anbefaler et kontrolapparat i en bil, der ikke kører taxikørsel til registrering af arbejdstid.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at forhold vedrørende arbejdsmiljø håndteres i anden lovgivning, hvorfor der ikke i lovforslaget vil blive inddraget regler om arbejdsmiljø.

Uddannelse af vognmænd

Dansk Taxi Råd finder det bekymrende, at lovforslaget ikke indeholder uddannelseskra­v til tilladelsesindehaveren. Med udgangspunkt i erfaringerne fra Sverige og Holland er en af anbefalingerne i betænkning 1542, at kvalitative krav til vognmænd er utroligt vigtige, når man liberaliserer. Det anbefales derfor, at vognmandskurset fastholdes.

Danske Busvognmænd foreslår, at kravet om vognmandsuddannelse fastholdes i den nye taxilovgivning. Det er ikke hensigtsmæssigt, at de uddannelsesmæssige adgangskrav til erhvervsmæssig persontransport for kommuner og flextrafik for henholdsvis busvognmænd og taxivognmænd er forskellige.

Trafikselskaberne i Danmark opfordrer til, at der opretholdes uddannelseskra­v for vognmænd, og at uddannelsen får øget fokus på drift og virksomheder, herunder viden om ansættelsesforhold, kontrakter og udbud.

Vognmandsspecialisterne bemærker, at uddannelse inden for transportfaget har fyldt meget og stadig gør det, og det kan derfor virke absurd at gå så langt ned i standard, som der er lagt op til. Det er markant tilbageskridt og en meget uheldig drejning. Såfremt man stadig påtænker en fjernelse af vognmandsuddannelsen, bør man som minimum opretholde vognmandsprøven.

Taxa finder, at uddannelseskra­v skærpes fremadrettet på bekostning af uddannelse af vognmænd. Der ønskes ikke samlet set et ringere uddannelsesniveau i branchen end i dag, som der lægges op til i forslaget.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at med den foreslåede modernisering af taxilovgivningen er det i vid udstrækning søgt i højere grad at sidestille taxibranchen med andre brancher, hvor det at nedsættes sig som selvstændig erhvervsdrivende ikke kræver særlige kvalifikationer, men eventuelt opfyldelse af specifikke krav, som også er fastholdt og indført med lovforslaget. Fastholdelsen af chaufføruddannelsen skal ses som et ønske om at sikre forbrugersikkerheden på linje med den gældende taxilov, som ikke ses at kunne overføres til et behov for et vognmandskursus.



Abonnementskørsel

Dansk Erhverv finder, at biler, der udfører abonnementskørsel, og som ikke tidligere har været omfattet af udstyrskrav, nu bliver pålagt en merudgift både pga. udstyrskrav og pga. at virksomhederne selv skal oprette et kørselskontor eller tilslutte sig et eksisterende. Endvidere vil de pålagt gebyrer i forbindelse med ansøgning om tilladelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at det er rigtigt, at biler, der udfører abonnementskørsel bliver omfattet af udstyrskravene. Til gengæld vil de kunne nyde godt af, at de kan få en langt bedre og fleksibel udnyttelse af bilerne. Det er ikke nyt, at der opkræves gebyrer.

Tilslutning til trafikledelsesordning i Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavne lægger til grund, at de ordensbestemmelser, som i dag i medfør af taxibekendtgørelsen er indeholdt i Reglement for taxikørsel i Region Hovedstaden, herunder reglementets § 10 om holdepladsen ved Københavns Lufthavn og regler om rygning, rengøring og vedligeholdelse af bilerne, fortsat kan fastsættes som generelle vilkår for tilslutning til den trafikledelsesordning, som er etableret for lufthavnens taxiholdeplads i medfør af luftfartsloven, uanset hvilke aftalemæssige betingelser, der måtte komme i stand mellem vognmænd og de fremtidige kørselskontorer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan bekræfte, at Københavns Lufthavne selvstændigt kan fastsætte vilkår for tilslutning til trafikledelsesordningen.

Fortrinsadgang for handicappede til tilladelser

Danske Handicaporganisationer finder, at den nuværende fortrinsadgang for handicappede til tilladelser skal bevares.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at den hidtidige fortrinsret for handicappede til tilladelser, efter overgangsordningens udløb ikke længere vil være aktuel, idet antalsbegrænsningen ophæves.

Statsligt taxiselskab

Iben Munck foreslår, at staten opretter et taxiselskab, der kan køre for folk i de dyre yderområder, hvor busdriften er dyr og kun kan benyttes i bestemte tidsrum.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder ikke belæg for, at et statsligt selskab skal udføre kørsel i konkurrence med private vognmænd.



Rygning

Side 59/60

Dennis Pedersen foreslår, at det direkte fremgår af taxiloven, at hverken chauffører eller passagerer må ryge i taxien.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at området er reguleret af rygeloven.

Moms

Datalogistic.eu, DI Transport og Dansk Erhverv spørger til momsreglerne i den nye taxilov, idet der er en problemstilling i forhold til, at taxikørsel ikke er momsbelagt og at kørselskontorerne kan drives i selskabsform, og at en vognmand skal være med i kørselskontor for at kunne taxikørsel.

DI Transport opfordrer til at der efter lovens ikrafttræden etableres en arbejdsgruppe, der kan følge udviklingen og om nødvendigt få iværksat relevante initiativer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at taxiloven ikke regulerer momsspørgsmål. Udviklingen i taxibranchen vil blive fulgt i de evalueringer, der skal udarbejdes, herunder om der på sigt vil være brug for afledte ændringer i anden lovgivning.

Lovforslaget

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Derudover er der foretaget en række lovtekniske justeringer i lovforslaget, bl.a. er bestemmelserne om konfiskation, tilbageholdelse, ransagning, kundgørelser og EU-forhold udgået, idet disse bestemmelser ikke er påkrævede. Konfiskation af en bil vil kunne finde sted efter straffelovens regler herom, og tilbageholdelse samt ransagning vil kunne ske efter retsplejelovens regler herom. Aktuelt er der ikke EU-regulering af erhvervsmæssig persontransport i biler.



Bilag 1

Side 60/60

Høringsliste vedr. udkast til forslag til taxilov

Advokatsamfundet

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

ATAX

Brancheforeningen for Limousine Vogn-

mænd
Brancheforeningen taxiførere i Danmark

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Erhverv

Dansk Erhvervsfremme

Dansk Taxi Råd

Danske Advokater

Danske Busvognmænd

Danske Handicaporganisationer

Danske Regioner

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverfor-

øring
Dansk Transport og Logistik – DTL

Datatilsynet

Det Centrale Handicapråd

Dansk Industri Transport

Fagligt Fælles Forbund

Forbrugerombudsmanden

KL

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Landsorganisationen i Danmark

NOAH-Trafik

Rigspolitiet

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Sikker Trafik

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Trafikforbundet

Trafikselskaberne i Danmark