

FOLKETINGSTIDENDE B

FOLKETINGET



Til lovforslag nr. L 24

Folketinget 2017-18

Betænkning afgivet af Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 30. november 2017

Betænkning

over

Forslag til taxilov

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

1. Ændringsforslag

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

2. Udvalgsarbejdet

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

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

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

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Arbejdsgiverforeningen KA,
ATAx, Arbejdsgiverforening for persontransport,
Brancheforeningen for Forretningslimousiner,
Business Car Denmark,
Det Faglige Hus,
Taxinævnet i Region Hovedstaden,
Taxi 4 x 27 og
3F Fagligt Fælles Forbund.

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

Deputationer

Endvidere har følgende mundtligt over for udvalget rede-gjort for deres holdning til lovforslaget:

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

Spørgsmål

Udvalget har stillet 24 spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren til skriftlig besvarelse. Transport-, bygnings- og boligministeren har besvaret spørgsmål 1-23. Spørgsmål 24 forventes besvaret inden 2. behandling af lovforslaget. 1 af udvalgets spørgsmål og ministerens svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

3. Udtalelse fra transport-, bygnings- og boligministeren

Transport-, bygnings- og boligministeren har over for udvalget oplyst følgende:

»Med L 24, § 25, foreslås, at under kørsel i biler, der er godkendt og registreret til taxikørsel, skal taxameter og andet kontroludstyr altid være i funktion.

Transport-, bygnings- og boligministeren bemærker, at ændringsforslag nr. 9 (forslaget til § 28, stk. 2), giver ministeren bemyndigelse til at implementere EU-regulering om taxametre i den danske regulering. For nærværende fastsætter erhvervsministeren med Bekendtgørelse af lov om erhvervsfremme og regional udvikling (LBK nr. 820 af 26/06/2016) bl.a. regler om måleteknik og måleinstrumenter samt deres anvendelse i henhold til nationale regler og EU-retten. Ændringsforslaget har således til hensigt at overflytte denne bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren for så vidt angår taxametre.

Med ændringsforslaget tænkes særligt på det såkaldte MID-direktiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/32/EU af 26. februar 2014 om harmonisering af med-

lemsstaternes love om tilgængeliggørelse på markedet af måleinstrumenter).

MID-direktivet er et produktdirektiv, der fastsætter de krav, som måleinstrumenter skal opfylde med henblik på tilgængeliggørelse på markedet. Taxametre er et måleinstrument omfattet af direktivet. En fabrikant skal sikre, at måleinstrumenter er konstrueret og fremstillet i overensstemmelse med de fastsatte krav, før han bringer et måleinstrument i omsætning eller lader det tage i brug.

Et taxameter defineres således i MID-direktivet:

»En anordning, som fungerer sammen med en signalgenerator og udgør et måleinstrument. Denne anordning måler varighed og beregner distance på grundlag af et signal, der gives af distancesignalgeneratoren. Derudover beregner og angiver den det beløb, der skal betales for en tur, på grundlag af den beregnede distance og/eller turens målte varighed.«

Formålet med MID-direktivet er at regulere måleinstrumentets nøjagtighed, herunder at taxametret er fremstillet efter et højt kvalitetsniveau med hensyn til måleteknologi og måledatas sikkerhed. Med ovenstående sikres det, at et taxameter altid måler og afregner korrekt over for forbrugerne.

MID-kravene ændrer dermed ikke kravene til anvendelse af taxametre, men sikrer derimod forbrugerbeskyttelsen, idet MID-kravene sikrer taxametre, der fungerer efter hensigten.

Det følger af MID-direktivet, at hvis medlemsstaterne ønsker at regulere et måleinstrument, vil det være kravene i MID-direktivet, som måleinstrumentet skal leve op til.

Bemyndigelsesbestemmelsen er nødvendig, hvis det skal være transport-, bygnings- og boligministeren der implementerer MID-direktivet for så vidt angår taxametre.

En implementering af MID-direktivet vil være i overensstemmelse med den politiske aftale.»

4. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (DF, V, LA, RV og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af transport-, bygnings- og boligministeren stillede ændringsforslag.

Flertallet vil stemme imod de af Enhedslisten stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (S og SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *tredje mindretal* i udvalget (ALT) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de af transport-, bygnings- og boligministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme for ændringsforslag nr. 4 stillet af Enhedslisten. Mindretallet vil stemme imod ændringsforslag nr. 1 stillet af Enhedslisten.

5. Politiske bemærkninger

Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker, at SF er en del af aftalen bag den nye taxilov, og at SF derfor også støtter lovforslaget. SF understreger dog, at partiet er opmærksom på, at lovforslagets § 10 om aflønning af chauffører er en videreførelse af den gældende bestemmelse

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

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

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

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

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

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

6. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (S og SF):

Til § 3

1) Efter stk. 8 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 9. En tilladelse, jf. stk. 1, bortfalder, hvis den ikke er benyttet senest 3 måneder efter udstedelsen.«

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

[Krav om benyttelse af tilladelse]

Af transport-, bygnings- og boligministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 4

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

[Sproglig justering]

Til § 7

3) Efter stk. 4 indsættes som nyt stykke:

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

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

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

Af et mindretal (EL), tiltrådt af et mindretal (S, ALT og SF):

Til § 10

4) Overskriften før paragraffen og paragraffen affattes således:

»Krav til løn- og arbejdsvilkår

§ 10. Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst, indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

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

Af transport-, bygnings- og boligministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 13

5) I stk. 2 udgår », jf. § 5,«.

[Korrektion]

Til § 15

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

[Korrektion]

Til § 17

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

[Præcisering]

Til § 18

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

[Korrektion]

Til § 28

9) Som stk. 2 indsættes:

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

[Bemyndigelse til at gennemføre EU-regulering om taxametre]

Til § 33

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

[Sproglig præcisering]

11) Stk. 4 affattes således:

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

[Præcisering]

Til § 35

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

[Korrektion]

Til § 36

13) I stk. 2 udgår »og 4«.

[Præcisering]

Til § 37

14) I stk. 4 indsættes som 3. pkt.:

»Transport-, bygnings- og boligministeren kan dog i særlige situationer acceptere at overtage forpligtelsen fra en myndighed med et kortere varsel end ½ år.«
[Mulighed for overtagelse af tilsynsforpligtelse med kortere varsel end ½ år i særlige situationer]

Til § 39

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

Til § 41

16) I *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »kvartal«: », jf. dog stk. 01«.
[Konsekvens af ændringsforslag nr. 17]

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

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

18) I *stk. 2, 1. pkt.*, indsættes efter »stk. 1«: » og 01«.
[Konsekvens af ændringsforslag nr. 17]

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

20) I *stk. 4* ændres »og 3« til: »01 og 3«.
[Konsekvens af ændringsforslag nr. 17]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Det foreslås, at en tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport i biler skal benyttes senest 3 måneder efter udstedelsen. Hvis ikke tilladelsen benyttes, vil den bortfalde automatisk.

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

Til nr. 2

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

Der er dog nogle yderligere betingelser, som skal være opfyldt for at benytte tilladelsen til erhvervsmæssig person-

transport til henholdsvis limousinekørsel og taxikørsel. For så vidt angår limousinekørsel, stilles der særlige krav til bilen. For så vidt angår taxikørsel, må kørslen kun sælges af et kørselskontor, og der stilles særlige krav til bilens indretning og udstyr, bl.a. krav om taxameter og andet kontroludstyr.

Til nr. 3

Det foreslås i 1. pkt., at en chauffør, som er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse godkendt af Undervisningsministeriet som redder eller ambulancebehandler, er fritaget fra kravet om chaufførkort i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport for offentlige myndigheder.

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

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

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

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

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

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

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

Eleverne vil således først kunne udføre kørsel i forbindelse med deres uddannelse, når kurset af 2 ugers varighed, som er betingelse for at få udstedt chaufførkort, er gennemført og bestået. Det sikres på denne måde, at eleverne har opnået de grundlæggende færdigheder i at udføre erhvervsmæssig persontransport.

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

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

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

Til nr. 4

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

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

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

Til nr. 8

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

Til nr. 9

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

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

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

Til nr. 10

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

Til nr. 11

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

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

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

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

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

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

Til nr. 14

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren i særlige situationer kan acceptere at overtage forpligtelsen fra en myndighed med et kortere varsel end ½ år.

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

En myndighed har således i henhold til 2. pkt. i § 37, stk. 4, ret til at kunne overdrage tilsynsforpligtelsen med ½ års varsel, mens det foreslåede 3. pkt. alene er en mulighed, der kan benyttes i særlige situationer, og som kræver, at transport-, bygnings- og boligministeren accepterer det kortere varsel.

Til nr. 16-18 og 20

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

En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

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

Kim Christiansen (DF) nfmd. Merete Dea Larsen (DF) Claus Kvist Hansen (DF) Mette Hjerminde Dencker (DF)

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

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

Villum Christensen (LA) Rasmus Jarlov (KF) Christian Rabjerg Madsen (S) Erik Christensen (S) Julie Skovsby (S)

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

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

Kirsten Normann Andersen (SF)

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

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

Bilag 1**Oversigt over bilag vedrørende L 24**

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat fra transport-, bygnings- og boligministeren
2	Henvendelse af 16/10-17 fra Taxinævnet i Region Hovedstaden
3	Henvendelse af 17/10-17 fra Business Car Denmark
4	Henvendelse af 18/10-17 fra Fagligt Fælles Forbund 3F og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransport
5	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
6	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Henvendelse af 6/11-17 fra Brancheforeningen for Forretningslimousiner
8	Talepapir fra 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransports foretræde for udvalget 9/11-17
9	Ændringsforslag fra transport-, bygnings- og boligministeren
10	1. udkast til betænkning
11	Brev fra udvalget til Krifa vedrørende lovforslaget
12	Henvendelse af 27/11-17 fra Arbejdsgiverforeningen KA
13	Henvendelse af 28/11-17 fra Det Faglige Hus
14	Henvendelse af 29/11-17 fra TAXI 4 x 27
15	Udtalelse til betænkningen fra transport-, bygnings- og boligministeren

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 24

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelse af 16/10-17 fra Taxinævnet i Region Hovedstaden, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til henvendelse af 17/10-17 fra Business Car Denmark, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om kommentar til henvendelse af 18/10-17 fra 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransport, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
4	MFU spm., om der med lovforslagets § 10 forstås, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om kommentar til henvendelse af 6/11-17 fra Brancheforeningen for Forretningslimousiner, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om kommentar til talepapir fra 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX, Arbejdsgiverforening for persontransports foretræde for ud-

- valget den 9/11-17, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm., om ministeren vil redegøre for ændringerne vedrørende limousinekørsel i L 24 om taxiloven set i forhold til den gældende taxilov, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om, at ministeren har varslet et ændringsforslag, hvor det bliver muligt for ministeren i særlige tilfælde at overtage tilsynsforpligtelsen fra en myndighed med et kortere varsel end et halvt år, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm., om ministeren kan bekræfte, at der ikke er nogen forhindring for, at et bestillingskontor i en overgangsperiode også kan fungere som kørselskontor, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm., om ministeren er enig i, at der efter NORTRA-dommen afsagt af Højesteret i februar 2015 er behov for at skabe klarhed over retstilstanden i forhold til § 10 i lovforslaget, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm., om ministeren ser det som en mulighed at genoprette retstilstanden, der var gældende på taxikørselsområdet indtil NORTRA-dommen afsagt af Højesteret i februar 2015, ligesom det er foreslået af bl.a. DI Transport og TiD i forbindelse med overenskomstforhandlingerne i 2017, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om ministeren mener, at man som foreslået af 3F i sit hørings-svar til lovforslaget kan præcisere § 10 ved at definere kollektive overenskomster som overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm., om ministeren mener, at man som foreslået af ATAX i sit høringssvar kan præcisere § 10 ved at anvende teksten fra cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014, hvor der sikres løn, arbejdstid og andre arbejds-vilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art og i henhold til en overenskomst på området indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm., om ministeren kan bekræfte, at en taxivognmand ikke kan und-drage sig de kontraktmæssige forpligtelser vedrørende opsigelsesvar-sel m.v. med et bestillingskontor ved blot at ombytte sin nuværende taxitilladelse til en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i henhold til L 24, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm., om ministeren kan bekræfte, at med L 24 vil et landsdækkende kørselskontor, der servicerer flere steder i landet med taxikørsel, have mulighed for at benytte sig af differentierede lokale takster rundt om i landet alt efter, hvor de opererer, hvis de holder sig inden for det fastsatte nationale prisloft, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå

-
- 16 Spm., om ministeren vil redegøre for, hvorfor forbrugerbeskyttelse af virksomheder med et cvr-nr. er nødvendig, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om en kvalifikationsuddannelse til buskørsel vil kunne gælde som et godkendt kursus i forhold til opnåelse af chaufførkort, jf. lovforslaget, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm., om en tilladelse udstedt til én bil kan flyttes til en anden bil i samme selskab fra den ene dag til den anden, jf. § 3, stk. 8, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, hvad de juridiske konsekvenser er i forhold til andre fagforeninger og arbejdsgiverforeninger end den største fagforening og arbejdsgiverorganisation på taxichaufførområdet ved ændringsforslag nr. 4, hvor § 10 foreslås ændret, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om, hvilken afledt effekt Enhedslistens ændringsforslag vil få for andre dele af transportområdet, herunder i forhold til busloven og godskørselsloven, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm., om ministeren vil tage initiativ til at sikre, at elementerne om handicaptilgængelighed, jf. afsnit 6 i stemmeaftalen om taxiloven, bliver en del af lovforslaget, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om kommentar til henvendelsen af 27/11-17 fra Arbejdsgiverforeningen KA, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om kommentar til henvendelsen af 28/11-17 fra Det Faglige Hus, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om kommentar til henvendelsen af 29/11-17 fra TAXI 4 x 27, til transport-, bygnings- og boligministeren

Bilag 2

Et af udvalgets spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 21 og svaret herpå er optrykt efter ønske fra S.

Spørgsmål nr. 21:

Vil ministeren tage initiativ til at sikre, at elementerne om handicaptilgængelighed, jf. afsnit 6 i stemmeaftalen om taxiloven, bliver en del af lovforslaget? Og vil ministeren oplyse, hvordan de enkelte elementer i afsnit 6, som skal sikre bedre handicaptilgængelighed, konkret vil kunne indgå i lovforslaget?

Svar:

Jeg er af den opfattelse, at alle elementer i den politiske aftale om modernisering af taxiloven er medtaget i lovforslaget.

Der fremgår følgende om handicaptilgængelighed i afsnit 6 i den politiske aftale om modernisering af taxiloven, som danner grundlaget for lovforslaget: *»Med universaltilladelser vil de mange storvogne, der i dag kører lovpligtig handicapkørsel for trafikelskaberne på OST-tilladelser, have mulighed for at køre taxikørsel på de tidspunkter, hvor de ikke kører for trafikelskabet under forudsætning af at de er indrettet dertil.*

Udbuddet af storvogne med lift, der kan køre taxikørsel, vil dermed – med overgangen til universaltilladelser – kunne øges væsentlig i forhold til i dag, når også de nuværende OST-tilladelser således bliver en del af dette marked.

Som et led i den nye chaufføruddannelse indgår undervisning i befordring af særlige grupper.«

Der er tillige aftalt en 3 årig overgangsperiode, hvor indehavere af en taxitilladelse udstedt efter den gældende taxilov kan få ombyttet denne tilladelse til en tilladelse til erhvervsmæssig transport efter den nye lov, jf. lovforslagets § 39, jf. § 3.

De øvrige tilladelser udstedt efter den gældende taxilov – sygetransport-, limousine- og OST-tilladelser har ikke denne ombytningsret, medmindre den eksisterende tilladelse udløber i overgangsperioden. Det drejer sig om 459 tilladelser, heraf 21 OST-tilladelser, jf. § 42 i lovforslaget.

Det er med andre ord først efter overgangsperiodens udløb, at det er muligt for de vognmænd, der i dag kører på grundlag af en OST-tilladelse, at få denne erstattet med en tilladelse efter § 3 i den ny taxilov. Det vil sige, at det først er fra 2021, at den situation, der refereres til i første sætning i den politiske aftales afsnit 6 om handicaptilgængelighed, vil blive mulig, og det under forudsætning af, at storvognene udstyres med taxametre, sædefølere mv. og har en aftale med et kørselskontor om at udføre taxikørsel og i øvrigt lever op til betingelserne for at få en tilladelse.

Ønskes der at åbne op for, at OST-vognmænd allerede fra den 1. januar 2018 kan køre taxikørsel vil det kræve, at alle OST-tilladelser (3.279 tilladelser pr. 1/1 2017) fik mulighed for ombytning, svarende til den der gælder for taxitilladelser udstedt efter den gamle lov.

Det vil betyde, at taximarkedet åbnes betydeligt mere end aftalt i den politiske aftale.

Som et led i den nye chaufføruddannelse indgår undervisning i befordring af særlige grupper, hvor målet er, at chaufføren skal kende til særlige gruppers behov, herunder kendskab til de enkelte grupper af personer, chaufføren kan komme i kontakt med.

Lovforslaget indeholder, ud over hvad der eksplicit fremgår af den politiske aftale, i § 21, stk. 4, en bestemmelse om, at der ikke ved taxikørsel kan opkræves betaling for medbragte kørestole, førerhunde eller lignende.