

Udskriftsdato: 1. januar 2026

2017/1 LSF 24 (Gældende)

Forslag til Taxilov

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j. nr.,
2016-5596

Forslag

til

Taxilov

Kapitel 1

Anvendelsesområde

§ 1. Denne lov gælder for erhvervsmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste.

Stk. 2. Samkørsel anses ikke som erhvervsmæssig persontransport efter stk. 1, såfremt der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen.

Kørsel med udenlandsk indregistrerede biler

§ 2. Erhvervsmæssig persontransport, der udføres over landets grænser med udenlandsk indregistrerede biler, kan alene udføres i henhold til international aftale.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder, som ikke kan dækkes af biler omfattet af loven, udføres med udenlandsk indregistrerede biler uden tilladelse efter § 3.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at biler omfattet af stk. 2 føres af personer, der ikke har chaufførkort efter § 7.

Kapitel 2

Tilladelser

Tilladelse til erhvervsmæssig persontransport

§ 3. Der kræves tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport i biler.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervsmæssig persontransport til virksomheder, der

- 1) har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift,
- 2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
- 3) har fast forretningssted på dansk område,
- 4) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 5) ikke har en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 6) har en egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse, og
- 7) kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 3. Godkendelse som ansvarlig leder, jf. stk. 2, nr. 1, er betinget af, at vedkommende

- 1) har bopæl i EU eller EØS,
- 2) er myndig og ikke er under værgemål eller samværgemål efter værgemålslovens §§ 5 eller 7,
- 3) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 4) ikke har en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 5) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og

6) kan sandsynliggøre, at denne kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 4. Drives en virksomhed som personligt ejet virksomhed, skal den ansvarlige leder, jf. stk. 2, nr. 1, og stk. 3, være virksomhedsejeren.

Stk. 5. Afslag på udstedelse af tilladelse begrundet i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3, nr. 5, skal på begæring af ansøgeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Stk. 6. Ved vurdering af om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 2, nr. 7, kan der indgå oplysning om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller
- 2) har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af denne lov, en buskørselsvirksomhed eller en godskørselsvirksomhed, der
 - a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) har overtrådt bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller
 - c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

Stk. 7. Ansøgning om udstedelse af tilladelse, jf. stk. 1, skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Stk. 8. En tilladelse, jf. stk. 1, kan kun være tilknyttet én bil ad gangen, og tilladelsesindehaveren skal være registreret som bruger af bilen.

Stk. 9. Ved fornyelse af tilladelse efter stk. 1, ved ombytning af taxitilladelse, jf. § 39, stk. 1, og ved ombytning af tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, jf. § 42, stk. 1, kan der ses bort fra forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, såfremt der er indgået en afdragsaftale med SKAT om indfrielse af restancen inden for en rimelig periode.

Stk. 10. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte biler.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. stk. 7, samt krav til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

Anvendelsesområde for tilladelser til erhvervsmæssig persontransport

§ 4. En tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, kan anvendes til

- 1) kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører i medfør af lov,
- 2) limousinekørsel, hvorved forstås repræsentationskørsel og lignende kørsel i
 - a) biler, der er specialbyggede limousiner, eller
 - b) biler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr.
- 3) taxikørsel, hvorved forstås kørsel, der ikke er omfattet af nr. 1 og 2.

Stk. 2. Taxikørsel må kun sælges af et kørselskontor.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at en bil, der ikke opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2, anvendes til limousinekørsel, hvis bilen i kraft af sin indretning, udstyr eller historiske værdi besidder en særlig attraktionsværdi som limousine.

Tilladelse til at drive kørselskontor

§ 5. Der kræves tilladelse til at drive et kørselskontor.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til at drive kørselskontor til virksomheder, der

- 1) har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift,
- 2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
- 3) har fast forretningssted på dansk område,
- 4) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 5) ikke har en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 6) har en egenkapital på mindst 500.000 kr., jf. dog § 6, og
- 7) kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 3. Godkendelse som ansvarlig leder, jf. stk. 2, nr. 1, er betinget af, at

- 1) vedkommende har bopæl i EU eller EØS,
- 2) er myndig og ikke er under værgemål eller samværgemål efter værgemålslovens §§ 5 eller 7,
- 3) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 4) ikke har en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 5) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 6) kan sandsynliggøre, at denne kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 4. Drives en virksomhed som personligt ejet virksomhed, skal den ansvarlige leder, jf. stk. 2, nr. 1, og stk. 3, være virksomhedsejeren.

Stk. 5. Afslag på udstedelse af tilladelse begrundet i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3, nr. 5, skal på begæring af ansøgeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Stk. 6. Ved vurdering af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 2, nr. 7, kan der indgå oplysning om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller
- 2) har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af denne lov, en buskørselsvirksomhed eller en godskørselsvirksomhed, der
 - a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) har overtrådt bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller
 - c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

Stk. 7. Ansøgning om udstedelse af tilladelse, jf. stk. 1, skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Stk. 8. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. stk. 7, samt krav til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

§ 6. Ved ansøgninger fra et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt kan egenkapitalkravet i § 5, stk. 2, nr. 6, efter en konkret vurdering nedsættes til 40.000 kr.

Stk. 2. Et kørselskontor, der drives på grundlag af tilladelse meddelt efter ansøgning efter stk. 1, må kun sælge taxikørsel inden for et nærmere afgrænset geografisk område og maksimalt med 3 biler.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren skal til brug for vurderingen efter stk. 1 indhente en udtalelse fra den kommune, hvor ansøgeren har fast forretningssted.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om anvendelsesområde for og administration af de udstedte tilladelser, jf. stk. 1.

Chaufførkort

§ 7. Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervsmæssig persontransport.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning chaufførkort til personer, der

- 1) har bopæl i EU eller EØS,
- 2) er 21 år eller derover,
- 3) er myndig og ikke under værgemål eller samværgemål efter værgemålslovens §§ 5 eller 7,
- 4) har haft kørekort til kategori B (almindelig bil) i mindst 3 år,
- 5) ikke er dømt for et strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af chaufførkortet, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- 6) kan sandsynliggøre, at erhvervet kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen,
- 7) har gennemført et kursus godkendt af transport-, bygnings- og boligministeren og bestået dertil hørende teoretisk og praktisk prøve og
- 8) opfylder nærmere fastsatte helbredskrav.

Stk. 3. Afslag på udstedelse af chaufførkort begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 2, nr. 5, skal på begæring af ansøgeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Stk. 4. Ansøgning om udstedelse af chaufførkort, jf. stk. 1, skal indgives til transport- bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om kursuskravet, herunder den teoretiske og praktiske prøve, jf. stk. 2, nr. 7, helbredskravene, jf. stk. 2, nr. 8, og til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. stk. 4.

Tilladelsers gyldighed m.v.

§ 8. Tilladelse til erhvervsmæssig persontransport og tilladelse til at drive kørselskontor udstedes for en periode i op til 10 år.

Stk. 2. Tilladelsen kan alene anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået den, og tilladelsen kan hverken helt eller delvist overdrages til andre.

§ 9. Chaufførkort udstedes med gyldighed i op til 5 år.

Stk. 2. Chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt, så forsiden af kortet er synligt for passagererne.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om et midlertidigt chaufførkort.

Krav til løn- og arbejdsvilkår

§ 10. Indehaveren af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Tilsyn

§ 11. Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med, at betingelserne for opretholdelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, tilladelse til et kørselskontor samt chaufførkort fortsat er til stede.

Kapitel 3

Tilbagekaldelse, afslag på fornyelse og bortfald af tilladelser m.v.

§ 12. En tilladelse til erhvervsmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i
 - a) loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør,
 - c) arbejdsmiljølovens kapitel 9 om hvileperiode og fridøgn,
 - d) lovgivningen om euforiserende stoffer,
 - e) skatte- og afgiftslovgivningen, eller
 - f) udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling,
- 2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, eller
- 3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 3, stk. 2, nr. 6.

Stk. 2. En tilladelse til erhvervsmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis en chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1.

Stk. 3. En godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed kan tilbagekaldes under de betingelser, der er nævnt i stk. 1, nr. 1 og 2. Det samme gælder, hvis vedkommende er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Stk. 4. Tilbagekaldelse efter stk. 1-3 sker for en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.

§ 13. En tilladelse til at drive kørselskontor kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 5, stk. 2, nr. 7, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller bestemmelser i
 - a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) lovgivningen om euforiserende stoffer,
 - c) skatte- og afgiftslovgivningen eller
 - d) udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling,
- 2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover eller
- 3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 5, stk. 2, nr. 6.

Stk. 2. En tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, kan tilbagekaldes, hvis en person, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1.

Stk. 3. En godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor kan tilbagekaldes under de betingelser, der er nævnt i stk. 1, nr. 1 og 2. Det samme gælder, hvis vedkommende er dømt for et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Stk. 4. Tilbagekaldelse efter stk. 1-3 sker for en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.

§ 14. Chaufførkort kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 7, stk. 2, nr. 6, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- 1) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- 2) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør,
- 3) lovgivningen om euforiserende stoffer,
- 4) skatte- og afgiftslovgivningen eller
- 5) udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling.

Stk. 2. Chaufførkort kan endvidere tilbagekaldes, hvis indehaveren er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Stk. 3. Tilbagekaldelse efter stk. 1 og 2 sker for en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.

§ 15. I forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller tilladelse til at drive kørselskontor kan transport-, bygnings- og boligministeren i nødvendigt omfang videregive oplysninger til indehaveren af tilladelsen om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 13, stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 1, nr. 1, som indehaveren, en chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelsen af erhvervet.

§ 16. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 1-3, § 13, stk. 1-3, og § 14, stk. 1, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for transport-, bygnings- og boligministeren, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 3, 2. pkt., § 13, stk. 3, 2. pkt. eller § 14, stk. 2, kan inden 4 uger efter, at den er meddelt den pågældende, forlanges indbragt for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen behandles i strafferetsplejens former.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg i forbindelse med afgørelser om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2 eller 3, § 13, stk. 1, nr. 1, § 13, stk. 2 eller 3, eller § 14, stk. 1, har opsættende virkning, medmindre retten bestemmer andet. Findes tilbagekaldelsen lovlig ved dommen, kan det i dommen bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg i forbindelse med afgørelser om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 1, nr. 2 eller 3 eller § 13, stk. 1, nr. 2 eller 3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

§ 17. En afgørelse om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser efter § 3, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 3, stk. 3, nr. 4 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 5, stk. 3, nr. 4 eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 6, kan af den afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for transport-, bygnings- og boligministeren, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. En afgørelse om afslag på fornyelse efter § 3, stk. 3, nr. 5, § 5, stk. 3, nr. 5, eller § 7, stk. 2, nr. 5, kan inden 4 uger efter, at den er meddelt den pågældende, forlanges indbragt for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen behandles i strafferetsplejens former.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg i forbindelse med afgørelser om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser, hvis indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, § 3, stk. 3, nr. 5 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 7, § 5, stk. 3, nr. 5 eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 5 eller 6, har opsættende virkning, medmindre retten bestemmer andet. Findes nægtelsen af fornyelse lovlig ved dommen, kan det i dommen bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg i forbindelse med afgørelser om afslag på tilladelser og godkendelser, hvis indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 4, eller § 5, stk. 3, nr. 4, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved afslag på fornyelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

§ 18. Tilladelse eller godkendelse efter denne lov bortfalder, hvis indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 3, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3, § 5, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 5, stk. 3, nr. 1, 2, eller 3, eller § 7, stk. 2, nr. 1, 3 eller 4.

Stk. 2. En tilladelse udstedt til en virksomhed efter §§ 3 eller 5 bortfalder, hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder virksomheden. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter den ansvarlige leders

fratrædelse give midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny ansvarlig leder.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan give midlertidig tilladelse til et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktion, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål eller under samværgemål efter værgemålsloven §§ 5 eller 7, til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

Stk. 4. Midlertidige tilladelser efter stk. 3 gælder indtil seks måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse, værgemålets iværksættelse eller den ansvarlige leders fratrædelse. Transport-, bygnings- og boligministeren kan dog i særlige tilfælde forlænge de midlertidige tilladelser yderligere.

§ 19. Tilladelser og chaufførkort, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, skal straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Kapitel 4

Kørselskontorets pligter

§ 20. Et kørselskontor skal løbende og digitalt indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kørselskontoret, jf. § 4, stk. 2. For hver kørselsopgave skal der indsamles følgende oplysninger

- 1) bilens registreringsnummer,
- 2) chaufførkortnummer,
- 3) dato for kørslen,
- 4) kørselens begyndelses- og sluttidspunkt,
- 5) antal kørte kilometer,
- 6) betalingen,
- 7) start- og slutpunkt angivet som GPS-koordinater og
- 8) øvrige GPS-koordinater.

Stk. 2. Et kørselskontor skal digitalt for hver chaufførs vagt indsamle og opbevare oplysninger om

- 1) bilens registreringsnummer,
- 2) start- og sluttidspunkt,
- 3) chaufførkortnummer og
- 4) bilens kilometertællers visning ved vagtens start- og sluttidspunkt.

Stk. 3. Kørselskontoret skal løbende og digitalt indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

Stk. 4. Et kørselskontors administrative systemer skal gennemgå en årlig systemrevision med henblik på at sikre datasikkerhed og datakvalitet. Der skal i den forbindelse udfærdiges en erklæring om den udførte systemrevision af en uafhængig revisor. Erklæringen skal indsendes til transport-, bygnings- og boligministeren.

Stk. 5. Kørselskontoret skal sørge for, at en kunde efter en kørt taxitur kan få

- 1) de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1-6,
- 2) oplyst kørselskontorets navn og
- 3) information om klageadgang, jf. stk. 7.

Stk. 6. Kørselskontoret skal efter anmodning fra myndighederne indsende de indsamlede oplysninger efter stk. 1-3 eller dele heraf i digital form.

Stk. 7. Et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette.

Stk. 8. Kørselskontoret er ansvarlig for, at den kørsel, der sælges af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end de landsdækkende prislofter efter § 21.

Stk. 9. Kørselskontoret er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, har en erhvervsansvarsforsikring.

Stk. 10. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om de oplysninger, som et kørselskontor skal indsamle, opbevare og indsende, jf. stk. 1-3 og 6.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om en systemrevision, jf. stk. 4.

Stk. 12. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn, jf. stk. 7.

Kapitel 5

Prisloft og prisberegning

§ 21. Taxikørsel er underlagt et landsdækkende prisloft, hertil må dog tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v.

Stk. 2. Det landsdækkende prisloft beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for

- 1) hverdagsdagkørsel fra klokken 6 indtil klokken 18,
- 2) kørsel aften og nat fra klokken 18 indtil klokken 6 samt i weekender fra fredag klokken 18 indtil mandag klokken 6 og på helligedage og
- 3) kørsel på særlige dage.

Stk. 3. Et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det landsdækkende prisloft efter stk. 2, 1. pkt. Priserne må kun ændres kvartalsvist eller sjældnere.

Stk. 4. Et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde eller lignende.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter det landsdækkende prisloft.

§ 22. Et kørselskontor og en kunde kan forud for en konkret taxikørsel aftale en fast pris for kørslen. Aftale om en fast pris skal kunne dokumenteres af kørselskontoret.

Stk. 2. Et kørselskontors priser for ture, hvor der er aftalt en fast pris, skal ud fra en samlet betragtning ligge under kørselskontorets annoncerede priser.

§ 23. Kørselskontorets priser, herunder for eventuelle tillægsydelser, skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

Kapitel 6

Biler og udstyr

§ 24. Erhvervsmæssig persontransport må kun udføres med biler, der er godkendt og registreret til erhvervsmæssig persontransport.

§ 25. Under kørsel i biler, der er godkendt og registreret til taxikørsel, skal taxameter og andet kontroludstyr altid være i funktion.

Stk. 2. Ved taxikørsel skal taxametret løbende vise turens pris, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Ved taxikørsel, hvor der er indgået en aftale om fast pris efter § 22, skal den aftalte pris vises på taxametrets display ved kørselens påbegyndelse og under hele turen.

Stk. 4. Biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning.

§ 26. Udvendigt på biler, der anvendes til taxikørsel, skal følgende fremgå:

- 1) Prisen for en 10 kilometer tur ved anvendelse af kørselskontorets priser.
- 2) Bilens tilladelsesnummer.
- 3) Kørselskontorets navn.

§ 27. Bilens tilladelsesnummer skal fremgå udvendigt på biler, der udfører erhvervsmæssig persontransport for en offentlig myndighed.

§ 28. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om bilernes afmærkning, indretning og udstyr samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet, samt om kontroludstyr og kontroloplysninger m.v. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at indberetning af oplysninger om biler og udstyr skal ske i digital form, herunder ved anvendelse af elektroniske blanketter m.v.

Kapitel 7

Kommunale kontrakter med kørselskontorer

§ 29. En kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen i et givent tidsrum.

Stk. 2. Flere kommuner, der geografisk grænser op til hinanden, kan samarbejde om at indgå kontrakt efter stk. 1.

Stk. 3. Det kørselskontor, der har indgået en kontrakt efter stk. 1 eller 2, skal udføre taxikørslen til samme priser, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel.

Kapitel 8

Godkendelse af uddannelsessteder m.v.

§ 30. Transport-, bygnings- og boligministeren godkender de uddannelsessteder, der tilbyder kursus som nævnt i § 7, stk. 2, nr. 7. Der kan knyttes vilkår til godkendelsen.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om adgangsbetingelser til kursus som nævnt i § 7, stk. 2, nr. 7, herunder sprogkrav, indholdet af kurset, krav til prøver og krav til godkendelse af uddannelsessteder efter stk. 1, herunder krav til undervisere og udstyr.

§ 31. Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med uddannelsessteder godkendt i henhold til § 30, stk. 1.

Stk. 2. Et godkendt uddannelsessted efter § 30, stk. 1, skal give transport-, bygnings- og boligministeren adgang til uddannelsesstedet med tilhørende lokaler, udlevere dokumenter, som relaterer til det godkendte kursus, og bistå ved tilsynet.

§ 32. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tilbagekalde en godkendelse udstedt til et godkendt uddannelsessted, hvis

- 1) uddannelsesstedet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for godkendelsen, eller
- 2) der ikke har været uddannelsesvirksomhed inden for de seneste 12 måneder.

Kapitel 9

Afgifter og gebyrer

§ 33. For udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler, jf. § 3, betaler den godkendte vognmandsvirksomhed en afgift på 600 kr. pr. tilladelse med gyldighed op til og med 5 år og 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år. Beløbene reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transport-, bygnings- og boligministeren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2019.

Stk. 2. Sker betalinger ikke rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

Stk. 3. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Kapitel 10

Delegation og klageadgang

§ 34. Transport-, bygnings- og boligministeren kan bemyndige myndigheder under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Kapitel 11

Straffebestemmelser

§ 35. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 2, stk. 1, § 3, stk. 1 eller 8, § 4, stk. 2, § 5, stk. 1, § 6, stk. 2, § 7, stk. 1, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, § 10, § 20, stk. 1-9, § 21, stk. 3 eller 4, § 22, stk. 2, §§ 23 eller 24, § 25, stk. 1-4, §§ 26 eller 27, § 37 stk. 2 eller 3, § 38, stk. 1, 2 eller 3, eller § 40, stk. 2, eller
- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, stk. 1, eller en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan straffes med bøde, hvis indehaveren ikke har sikret sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med § 7, stk. 1, er i besiddelse af chaufførkort, i besiddelse af førerkort, jf. § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. eller i besiddelse af dokumentation i henhold til § 34, stk. 1, 2. pkt. i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus, jf. § 36 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

Stk. 3. For overtrædelser af forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 5. Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

Kapitel 12

Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.

§ 36. Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Stk. 2. Lov om taxikørsel m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 ophæves, jf. dog stk. 3 og 4.

Stk. 3. § 1, stk. 1, og § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, ophæves den 1. marts 2018.

Stk. 4. Loven finder, bortset fra §§ 12-16, 18 og 19, ikke anvendelse for tilladelser og godkendelser udstedt i medfør af lov om taxikørsel m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013. For sådanne tilladelser og godkendelser finder de hidtil gældende regler i lovebekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 og regler udstedt i medfør heraf anvendelse, indtil tilladelserne og godkendelserne udløber eller ombyttes.

Stk. 5. Ansøgning om tilladelse udstedt i henhold til § 1, stk. 1, eller godkendelse udstedt i henhold til § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som er modtaget af en myndighed inden udgangen af 2017, kan indtil den 1. marts 2018 imødekommes, såfremt ansøgeren opfylder betingelserne i § 3 eller i § 4 a i lov om taxikørsel m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013.

Stk. 6. Bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., forbliver i kraft indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser udstedt i medfør denne lov.

§ 37. Tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver i kraft indtil udløb af disses gyldighedsperiode.

Stk. 2. Tilladelser omfattet af stk. 1 skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndighederne.

Stk. 3. Førerkort i henhold til § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne.

Stk. 4. Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal fortsat føre tilsyn med, at indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen opfylder betingelserne for at besidde denne. Myndigheden kan med et halvt års varsel overdrage forpligtelsen til transport-, bygnings- og boligministeren.

§ 38. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og som i medfør heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, skal fortsat være tilsluttet et bestillingskontor. Dette gælder dog ikke, hvis der ikke er oprettet et bestillingskontor.

Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel m.v., der er udstedt i henhold til lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan ikke indgå aftale med et kørselskontor, oprettet i medfør af § 5, om udførelse af taxikørsel.

Stk. 3. Indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 kan ikke indgå aftale med et bestillingskontor om udførelse af taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013.

§ 39. En tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3, såfremt indehaveren opfylder betingelserne herfor. Tilladelsen, der er nævnt i 1. pkt., kan udstedes til en virksomhed, hvis denne ejes af indehaveren af den pågældende tilladelse til taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og indehaveren er ansvarlig leder af virksomheden.

Stk. 2. Tilladelser ombyttet efter stk. 1 udstedes med samme udløbsdato som de tidligere udstedte tilladelser til taxikørsel. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato lægges den seneste udløbsdato til grund for samtlige tilladelser. Udløbsdatoen kan dog ikke fastsættes tidligere end den 31. marts 2021.

Stk. 3. Ved udstedelse af tilladelse efter stk. 1 skal indehaveren indlevere et tilsvarende antal tilladelser til taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, til transport-, bygnings- og boligministeren.

Stk. 4. Afgår indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, ved døden eller på anden måde mister evnen til at udnytte tilladelsen, kan transport-, bygnings- og boligministeren indtil den 31. december 2020 efter ansøgning tildele en tilladelse i henhold til § 3 til indehaverens ægtefælle eller livsarving, der har i en længere årrække har deltaget i udnyttelsen af tilladelsen.

Stk. 5. Bliver en indehaver af en tilladelse til taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skilt, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter ansøgning indtil den 31. december 2020 tillade, at taxitilladelsen ombyttes med en tilladelse i henhold til § 3, som udstedes til indehaverens tidligere ægtefælle, der har deltaget i udnyttelsen af tilladelsen.

§ 40. Chauffører, der udfører offentlig servicetrafik i henhold til § 2, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og som alene har gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 32, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., kan efter

lovens ikrafttræden fortsætte denne virksomhed indtil udløbet af gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervsmæssig kørsel, der er udstedt til den pågældende.

Stk. 2. Bevis for gennemførelse af det kursus, der er nævnt i stk. 1, skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndighederne.

§ 41. Indtil den 31. december 2020 udstedes årligt 500 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 fordelt med 125 tilladelser pr. kvartal. Ansøges der inden for et kvartal om flere end 125 tilladelser i henhold til § 3, sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

Stk. 2. Modtageren af en tilladelse i henhold til stk. 1 skal inden for en frist af to måneder fra datoen for udstedelsen af tilladelsen oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummer for den bil, tilladelsen anvendes til. Opfyldes denne betingelse ikke, bortfalder tilladelsen.

Stk. 3. Tilladelser, der ikke er blevet udnyttet, vil blive tillagt antallet af tilladelser, der udstedes i det første kvartal året efter.

Stk. 4. Ikke udnyttede tilladelser til taxikørsel i henhold til § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, samt tilladelser i henhold til § 3, stk. 1, der i medfør af § 19 er afleveret til transport-, bygnings- og boligministeren, genudstedes indtil den 31. december 2020 efter ansøgning i overensstemmelse med proceduren i stk. 1 og 3.

§ 42. En tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, kan ved udløb af tilladelsens gyldighedsperiode ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3, såfremt indehaveren opfylder betingelserne herfor.

Stk. 2. Tilladelser efter stk. 1 udstedes med gyldighed fra det tidspunkt, hvor tilladelsen til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik udløber til og med udgangen af 2021.

§ 43. Indehavere af en tilladelse til at drive kørselskontor i et landdistrikt, jf. § 6, jf. § 5, skal først efterleve kravene i § 20 fra og med 1. januar 2021.

Kapitel 13

Ændringer i anden lovgivning og territorial anvendelse

§ 44. I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og § 4 i lov nr. 710 af 8. juni 2017, foretages følgende ændring:

1. I § 12, *stk. 4, nr. 1 og 2, litra a*, ændres ”lov om taxikørsel” til: ”taxiloven”.

§ 45. I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 3, *stk. 4, nr. 1 og 2, litra a*, ændres ”lov om taxikørsel” til: ”taxiloven”.

§ 46. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Erhvervsmæssig persontransport

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Tilladelser til erhvervsmæssig persontransport

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Kørselskontorer

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Krav til chauffører

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Kørselskontorets pligter

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.6. Tilbagekaldelse, afslag på fornyelse og bortfald af tilladelser

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.7. Prisberegning og prisloft

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.8. Trafiksikkerhed samt krav til bilers indretning, udstyr og miljøegenskaber m.v.

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.9. Mulighed for kommunalt indkøb af taxiberedskab

2.9.1. Gældende ret

2.9.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.10.Klageordning

2.10.1Gældende ret

.

2.10.2Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

.

2.11.Straffebestemmelser

2.11.1Gældende ret

.

2.11.2Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

.

2.12.Forholdet til anden lovgivning, herunder persondataloven

2.12.1Ansøgninger

.

2.12.2Tilsyn, herunder tilbagekaldelse og bortfald

.

2.12.3Kørselskontorets pligter

.

2.12.4Kameraovervågning

.

2.13.Overgangsordningen

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti indgik den 9. februar 2017 en aftale om Modernisering af taxiloven. Nærværende lovforslag er en udmøntning af den aftale.

Med lovforslaget indføres én type tilladelse til alle former for erhvervsmæssig persontransport i biler. Det sikres endvidere, at alle, der opfylder kravene for at få en tilladelse, kan få udstedt en sådan, idet antalsbegrænsningen ophæves, dog indføres en 3-årig overgangsordning, således at antallet af nye tilladelser de første tre år efter lovens ikrafttræden fastsættes til 500 årligt.

Den geografiske begrænsning for brugen af udstedte tilladelser ophæves, således at en tilladelse til

erhvervsmæssig persontransport fremover kan bruges overalt i landet. Med lovforslaget gives den enkelte vognmand og det enkelte kørselskontor således mulighed for at vokse og udnytte virksomhedsmodeller på linje med andre erhverv. Dette vil fremme konkurrencen til gavn for både erhvervslivet og forbrugerne.

Al salg af taxikørsel skal ske via et kørselskontor og samtidig får kørselskontorerne en række pligter over for myndighederne og over for kunderne. Den udførte kørsel skal kunne dokumenteres, og kørselskontorerne skal dele denne dokumentation med myndighederne. Dokumentationen vil give myndighederne et bedre grundlag for kontrol, og den administrative kontrol med erhvervet vil blive centraliseret og styrket, idet alle tilladelser fremover vil blive udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren, som forventer at delegere denne kompetence til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Endvidere indføres en bedre forbrugerbeskyttelse, idet der indføres regler om klageadgang for taxikørsel, herunder at taxibranchen skal indføre et uafhængigt landsdækkende klagenævn.

Der stilles krav om, at alle chauffører skal have et chaufførkort for at de må udføre erhvervsmæssig persontransport.

De gældende krav om taxametre og sædefølere opretholdes med lovforslaget.

Med lovforslaget indføres et landsdækkende prisloft for taxikørsel og der indføres mulighed for at aftale en fast pris for en taxitur, som ligger under prisloftet.

Der indføres særlige regler for at sikre taxibetjening i landdistrikterne, idet kapitalkravene til små kørselskontorer, der udelukkende vil betjene et landdistrikt, lempes betydeligt. Desuden indføres mulighed for at kommunerne kan indgå kontrakter med kørselskontorer om at stille taxier til rådighed i kommunen.

Endelig vil der blive gennemført flere evalueringer af loven, for på den måde at følge, hvordan forholdene på markedet udvikler sig.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Erhvervsmæssig persontransport

2.1.1. Gældende ret

De gældende regler er indeholdt i lov om taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 af lov om taxikørsel m.v. (herefter den gældende taxilov), og i bekendtgørelser fastsat i medfør af loven (bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1651 af 8. december 2015 (herefter taxibekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., bekendtgørelse nr. 967 af 12. oktober 2009 om erhvervsmæssig transport af personer i køretøjer, som de pågældende råder over og bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1740 af 22. december 2006 samt ved bekendtgørelse nr. 1652 af 14. december 2015 (herefter udstyrsbekendtgørelsen).

I henhold til den gældende taxilovs § 12, stk. 1, nr. 2, er transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til at fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsning mellem erhvervsmæssig og ikke erhvervsmæssig personbefordring, dvs. mellem tilladelsespligtig og ikke-tilladelsespligtig kørsel.

Det fremgår således af § 1, stk. 1, i taxibekendtgørelsen, at ved erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik) forstås kørsel i et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet,

1. med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre,
2. som udføres mod vederlag, idet godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, fx udgifter til benzin eller olie, ikke anses som vederlag, eller
3. som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

Det fremgår endvidere af taxibekendtgørelsens § 1, stk. 5, at samkørselsarrangementer og kørsel ved benyttelse af køretøjer tilknyttet delebilsordninger ikke anses som erhvervsmæssig personbefordring, såfremt der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at hvis man udfører transport af personer for et vederlag, der ligger ud over de med kørslen direkte forbundne omkostninger, er der tale om erhvervsmæssig persontransport. Yderligere fremgår det af aftalen, at hvis der alene ydes godtgørelse af de med kørslen direkte forbundne omkostninger, er der tale om samkørsel, som ikke kræver tilladelse.

Den hidtidige definition af erhvervsmæssig persontransport har givet anledning til uklarheder. Det foreslås, at erhvervsmæssig persontransport i lovforslagets § 1, stk. 1, defineres som persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Denne form for erhvervsmæssig persontransport kræver tilladelse i henhold til denne lov.

Det er i medfør af lovforslaget afgørende for, om kørsel er erhvervsmæssig, at den udføres med henblik på at opnå en økonomisk fortjeneste.

Der foreslås en forenkling af definitionen af erhvervsmæssig persontransport i biler, således at det fremover alene er spørgsmålet, om en given kørsel udføres for at opnå fortjeneste, der er afgørende for, om der er tale om erhvervsmæssig persontransport, som kræver en tilladelse.

Der vil således fremover være tale om tilladelsespligtig erhvervsmæssig persontransport, hvis kørslen udføres mod en betaling for kørslen, der overstiger de med kørslen direkte forbundne omkostninger, således at der opnås en fortjeneste ved at udføre kørslen.

Betalingen for kørslen kan enten være en særskilt betaling for kørslen, men kan også være en del af den samlede betaling til den, man har købt en ydelse af, hvor kørslen blot er en mindre del af den samlede ydelse, som kunden har købt.

For at opnå tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, skal kørslen foregå i dansk indregistrerede biler indrettet til højst 9 personer, inklusive chaufføren. Udenlandsk indregistrerede biler kan kun i helt særlige tilfælde få lov til at udføre erhvervsmæssig persontransport i Danmark, enten hvis det sker i henhold til international aftale om grænseoverskridende kørsel eller transitkørsel eller i henhold til en særlig tilladelse, der kun gives ved større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder, jf. lovforslagets § 2.

Modsætningen til tilladelsespligtig erhvervsmæssig persontransport er tilladelsesfri kørsel, som kan opdeles i henholdsvis privat kørsel og samkørsel.

Privat kørsel omfatter kørsel, som udføres af private personer, virksomheder, foreninger eller offentlige myndigheder m.fl., hvor der typisk hverken ydes betaling eller godtgørelse for kørslen.

Privat kørsel i virksomhedsregi er fx kørsel, hvor virksomheden selv befordrer sine ansatte. Privat kørsel i offentlig regi er fx en situation, hvor beboere på en institution befordres af institutionens ansatte.

Samkørsel er, når der højst ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, jf. lovforslagets § 1, stk. 2. Samkørsel anses ikke som erhvervsmæssig persontransport, og kan således udføres uden tilladelse i henhold til lovforslaget.

Ved ”direkte forbundne omkostninger” forstås passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende.

Hvordan en aftale om samkørsel er blevet etableret er uden betydning for, om kørslen er at betragte som samkørsel, dvs. der gælder de samme regler for samkørsel til og fra en fælles arbejdsplads, som der gælder, hvis bilejeren offentligt har udbudt kørelejigheden, fx via en internetportal.

2.2. Tilladelser til erhvervsmæssig persontransport

2.2.1. Gældende ret

De gældende regler opererer med fire forskellige typer af tilladelser til at udføre erhvervsmæssig persontransport med biler.

Tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel udstedes i henhold til § 2, stk. 1, i den gældende taxilov, af kommunalbestyrelserne i det område, hvor kørslen skal foregå. I Region Hovedstaden, som omfatter alle kommuner i regionen bortset fra Bornholms Regionskommune, udstedes tilladelser af Taxinævnet i Region Hovedstaden.

Tilladelse til offentlig servicetrafik udstedes i henhold til § 2, stk. 1, 2. pkt., i den gældende taxilov, jf. § 3 i taxibekendtgørelsen, af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Antallet af taxier fastsættes i henhold til § 2, stk. 2, i den gældende taxilov af de enkelte kommuner eller af Taxinævnet i Region Hovedstaden på grundlag af vurdering af behovet for taxikørsel inden for myndighedens område. Antallet af taxier i et område beror derfor alene på den lokale myndigheds skøn.

Vognmandsvirksomhed kan i henhold til § 3, stk. 1, 1. pkt., i den gældende taxilov kun udføres i personligt regi. Det er ikke muligt at udstede taxitilladelser til selskaber, foreninger m.v. En taxitilladelse skal udnyttes af den person, som har fået tilladelsen. En taxitilladelse kan derfor i henhold til § 5, stk. 3, i den gældende taxilov som udgangspunkt ikke overdrages.

En taxitilladelse giver ret til at udføre kørsel med begyndelses- og afslutningspunkt i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. En taxitilladelse giver ret til også at udføre opgaver med begyndelsespunkt i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt, og med afslutningspunkt i en anden kommune. Taxien skal umiddelbart efter afslutning af en sådan opgave vende tilbage til den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. En taxitilladelse giver endvidere ret til at udføre telefonbestilte kørselsopgaver med begyndelsespunkt uden for den kommune, hvor tilladelsen er udstedt, hvis opgaven afsluttes i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. En taxi kan desuden som led i større kørselsopgaver udføre kørsel i andre kommuner, hvis der foreligger en forud indgået skriftlig aftale herom.

I kommuner med 10 eller flere taxitilladelser skal indehaverne af taxitilladelserne i henhold til § 10, stk. 1, i den gældende taxilov som udgangspunkt oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor, som modtager og formidler bestillinger på taxikørsel blandt de tilsluttede taxier. Der er i henhold til § 10, stk. 2, i den gældende taxilov mulighed for at dispensere fra tilslutningspligten, hvis det er foreneligt med hensynet til betjeningen af offentligheden.

Indehavere af taxitilladelser skal i princippet stå til rådighed for borgerne døgnet rundt i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. I praksis er det tilladelsesindehaverne i tilladelsesområdet, der som kollektiv er forpligtet til at sørge for en passende betjening døgnet rundt.

Limousinekørsel i henhold til § 3, stk. 2, i den gældende taxilov, jf. § 1, stk. 2, i taxibekendtgørelsen omfatter befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale, fx repræsentative formål, bryllupskørsel og lignende kørsel i køretøjer med en særlig indretning, udstyr eller lignende.

Antallet af limousiner fastsættes i henhold til § 1, stk. 1, i den gældende taxilov, jf. 11, stk. 3, i taxibekendtgørelsen, af de enkelte kommuner eller af Taxinævnet i Region Hovedstaden på grundlag af vurdering af behovet for limousinekørsel inden for myndighedens område.

Limousinevirksomhed kan i henhold til § 3, stk. 1, 1. pkt., i den gældende taxilov alene udføres i personligt regi. Det er således ikke muligt at udstede taxi- og limousinetilladelser til selskaber m.v.

Limousinetilladelser kan udnyttes i samme omfang som taxitilladelser. Indehavere af limousinetilladelser har ikke pligt til at oprette eller tilslutte sig bestillingskontorer.

Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, i den gældende taxilov, jf. § 1, stk. 3, i taxibekendtgørelsen til sygetransport giver ret til befordring af personer henvist til sundhedsfaglig behandling, transport af personer, der på grund af sygdom eller handicap er afskåret fra eller kun med besvær kan benytte almindelige befordringsmidler, herunder taxi, samt hastende transport af blod- og organandonorer i forbindelse med sygdoms- og ulykkestilfælde.

Sygetransporttilladelser er ikke omfattet af geografisk begrænsning eller af begrænsning af antallet af tilladelser. Indehavere af sygetransporttilladelser skal ikke oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor.

Offentlig servicetrafik omfatter i henhold til § 1, stk. 4, i taxibekendtgørelsen kørsel i forbindelse med kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel.

Tilladelser til offentlig servicetrafik er ikke omfattet af geografisk begrænsning og antalsbegrænsning. Indehavere af offentlige servicetrafiktilladelser skal ikke oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor.

Tilladelser til sygetransport og tilladelser til offentlig servicetrafik kan i henhold til §§ 3 og 4 i den gældende taxilov udstedes til personligt drevne virksomheder, til virksomheder med begrænset ansvar, foreninger, fonde og til offentlige myndigheder, der opfylder lovens adgangskrav.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at der fortsat skal kræves tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. De nuværende fire tilladelsestyper erstattes af én tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Den hidtidige antalsbegrænsning og geografiske begrænsning ophæves. Der stilles ikke krav om nogen bestemt virksomhedsform. For at opnå en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal en vognmand opfylde visse krav, herunder vandelskrav, krav om ikke at være under konkurs, ikke at have gæld til det offentlige samt have et vist kapitalgrundlag.

Det foreslås i lovforslagets § 3, stk. 1, at indføre én tilladelsestype ved navn ”tilladelse til erhvervsmæssig persontransport”. Denne tilladelse erstatter det nuværende tilladelsessystem med separate tilladelser til henholdsvis taxikørsel, sygetransport, limousinekørsel og offentlig servicetrafik.

Den hidtidige antalsbegrænsning og den geografiske begrænsning ophæves. En vognmandsvirksomhed kan få så mange tilladelser, som virksomheden ønsker, hvis den opfylder lovens krav herfor. Tilladelsen giver adgang til at køre over alt i landet.

Virksomheden kan i henhold til § 3, stk. 2-4, i lovforslaget frit vælge virksomhedsform og kan således drives i personligt regi eller i selskabsform. Som noget nyt vil det blive muligt at lave et generationsskifte for vognmandsvirksomheder, hvor en virksomhed kan overdrages eller sælges, hvis tilladelsesindehaveren

eksempelvis dør. Det er ikke muligt i dag. Det er virksomheden som sådan, dvs. biler, goodwill, fast ejendom m.v., der kan overdrages, men ikke virksomhedens tilladelser. Det er således en forudsætning for at overtage og fortsætte driften af en virksomhed, at den, som overtager en igangværende virksomhed, kan godkendes i henhold til loven.

I henhold til § 4 i lovforslaget kan en tilladelse anvendes til at udføre kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører i medfør af lov fx til rutekørsel i henhold til lov om trafikskoler, til limousinekørsel og til taxikørsel.

Efter lovforslagets § 3 udstedes tilladelse til erhvervsmæssig persontransport af transport-, bygnings- og boligministeren, hvis virksomheden opfylder en række betingelser vedrørende vandel, god skik inden for branchen og økonomi m.v. Kravene skal være opfyldt til stadighed og skal sikre, at virksomheden kan udføre erhvervet på en sikker og tryk måde, og at konkurrencen sker på et ensartet grundlag.

2.3. Kørselskontorer

2.3.1. Gældende ret

Vognmandsvirksomheder i kommuner med ti eller flere taxier skal i henhold til § 10, stk. 1, i den gældende taxilov oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor, der dækker kommunen. Det fremgår ikke af loven, hvordan et bestillingskontor skal være organiseret. Typisk er bestillingskontoret organiseret således, at det ejes af en forening af vognmænd, der er tilsluttet bestillingskontoret.

Antallet af vogne tilknyttet bestillingskontorer i kommunen er begrænset af antallet af taxitilladelser i kommunen. Indehavere af taxitilladelser i kommuner med bestillingskontorer har krav på at blive tilsluttet et bestillingskontor, medmindre taxitilladelsen er fritaget for tilslutningspligten. Kommunen kan i henhold til § 18, stk. 1, i taxibekendtgørelsen tillade, at der oprettes flere bestillingskontorer i kommunen. En kommune kan tilsvarende nægte oprettelse af yderligere bestillingskontorer.

Vilkårene for tilladelsesindehaveres tilslutning til et bestillingskontor er i henhold til § 18, stk. 6, i taxibekendtgørelsen reguleret i en vedtægt udarbejdet på grundlag af loven.

Bestillingskontoret skal i henhold til § 18, stk. 5, 3. pkt., i taxibekendtgørelsen modtage og formidle bestillinger på taxikørsel døgnet rundt. Et bestillingskontor skal etablere en vagtordning, som kommunen kan pålægge de tilsluttede tilladelsesindehavere at følge. Bestillingskontorer skal tilrettelægge vagtordningen således, at bestilling af kørsel kan efterkommes hurtigst muligt på enhver tid af døgnet.

Bestillingskontorer driver ikke selv vognmandsvirksomhed, men formidler udelukkende taxikørsel.

Taxier tilsluttet et bestillingskontor skal i henhold til § 10, stk. 7, i udstyrsbekendtgørelsen være afmærket med kontorets navn og telefonnummer, og bestillingskontorer fremstår i praksis over for omverdenen som selvstændige virksomheder. Tilsluttede vognmandsvirksomheder kan således i henhold til § 10, stk. 3, 2. pkt., i udstyrsbekendtgørelsen ikke selv modtage og udføre bestillinger på kørsel uden om bestillingskontoret og dermed tilrettelægge kundebetjeningen eller fx anvende andre teknologiske løsninger end dem, som bestillingskontoret har valgt.

I kommuner uden bestillingskontor kan vognmandsvirksomheder indgå aftale om telefonsvagtordninger, som sikrer en tilfredsstillende taxibetjening døgnet rundt. Hvis der er problemer med at fastholde en tilfredsstillende taxibetjening, kan kommunalbestyrelsen i henhold til § 21 i taxibekendtgørelsen pålægge vognmændene at etablere en telefonvagtordning, der sikrer en tilfredsstillende betjening hele døgnet.

I dag udgør kommunegrænsen den forretningsmæssige afgrænsning for den almindelige taxikørsel.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at salg af kørsel til private kunder skal ske via et kørselskontor. Der kræves en tilladelse for at drive kørselskontor, og virksomheden skal blandt andet opfylde en egenkapitalkrav på 500.000 kr. og have en ansvarlig leder, der skal opfylde et vandelskrav. Der indføres mulighed for, at der i forhold til små lokale vognmænds kørsel i landdistrikterne, kan dispenseres fra de krav, der stilles for at drive et kørselskontor. Kørselskontoret bestemmer selv, hvilke vognmænd kontoret ønsker at samarbejde med.

Det foreslås i § 4, stk. 2, i lovforslaget, at taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor.

En virksomhed, der er i besiddelse af en tilladelse i henhold til § 3, stk. 1, til erhvervmæssig persontransport, skal i henhold til lovforslagets § 4, stk. 2, have indgået en aftale med et kørselskontor for at kunne udføre taxikørsel.

Et kørselskontor kan selv være indehaver af tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Det er kørselskontoret, der definerer den service, kørselskontoret vil tilbyde offentligheden. Kørselskontoret er ikke forpligtet til at tilbyde alle typer af taxikørsel. Et kørselskontor kan eksempelvis vælge alene at tilbyde kørsel mod forudgående bestilling, eller kontoret kan tilbyde alle typer af taxikørsel. Ligeledes er kørselskontoret ikke forpligtet til at tilbyde kørsel døgnet rundt, året rundt. Det betyder eksempelvis, at et kørselskontor kan vælge kun at have biler i landdistrikter i det tidsrum, der ankommer tog til området.

Udgangspunktet for den ændrede regulering er, at retten til at organisere taxikørsel i fremtiden kræver tilladelse.

De, der er interesseret i at sælge taxikørsel, skal i henhold til lovforslagets § 5 søge om tilladelse til at drive kørselskontor. Tilladelsen til at drive kørselskontor og dermed retten til at sælge taxikørsel er i henhold til § 5 betinget af, at ansøger har en ansvarlig leder, der lever op til lovforslagets krav om vandel m.v. Det er endvidere en betingelse, at der dokumenteres en egenkapital på minimum 500.000 kr. Kørselskontorers tilladelser er som udgangspunkt landsdækkende. Det gælder dog ikke for kørselskontorer, der i henhold til § 6, jf. § 5, i lovforslaget er oprettet i henhold til de særlige regler for kørselskontorer i landdistrikter.

Det forventes, at de nye regler vil give anledning til større og stærkere kørselskontorer på landsplan samtidig med, at mindre kørselskontorer også vil få mulighed for at udvikle sig.

Det bliver lettere at etablere kørselskontorer i landdistrikterne, da der i henhold til § 6, stk. 1, i lovforslaget vil være et væsentligt lavere egenkapitalkrav til kørselskontorer, der har fast forretningssted i et landdistrikt. I disse tilfælde vil der i henhold til lovforslagets § 6, stk. 2, nr.1, blive fastsat vilkår om, at kørselskontoret kun må tilbyde taxikørsel i et nærmere fastsat geografisk område. Den konkrete taxikørsel for kørselskontoret bliver udført af vognmandsvirksomheder, der i henhold til lovforslagets § 3, stk. 1, har en tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport.

Egenkapitalkravet for kørselskontorer, der udelukkende ønsker at betjene et landdistrikt fastsættes til 40.000 kr. Virksomheden kan anvende de samme 40.000 kr. som egenkapital for at få en kørselskontortilladelse i henhold til lovforslagets § 6, stk. 1, jf. § 5, som pågældende anvender for at få en tilladelse til at drive erhvervmæssig persontransport, jf. lovforslagets § 3, stk. 2, nr. 6.

Kørselskontoret kan også byde på de kørselsopgaver, som offentlige myndigheder udbyder med hjemmel i lov, fx de opgaver som et trafikelskab udbyder med hjemmel i lov om trafikelskaber, jf. bekendtgørelse af lov nr. 323 af 20. marts 2015.

2.4. Krav til chauffører

2.4.1. Gældende ret

De krav, der stilles til chauffører efter de gældende regler, er dels krav om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring fastsat i § 57, stk. 2, i bekendtgørelse af lov nr. 38 af 5. januar 2017 om færdsel og § 18 i bekendtgørelse nr. 312 af 25. marts 2015 om kørekort (kørekortbekendtgørelsen), dels krav om førerkort m.v. fastsat i henhold til § 33, stk. 1, i taxibekendtgørelsen.

Det er i henhold til § 28, stk. 2, i kørekortbekendtgørelsen en betingelse for at få kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, at ansøgeren har almindeligt kørekort til bil. Kørekort til erhvervsmæssig personbefordring udstedes i henhold til § 81, stk. 2, i kørekortbekendtgørelsen med gyldighed i fem år.

Der er ikke krav om forudgående undervisning. En ansøger skal bestå en teoriprøve og en køreprøve. Begge prøver bedømmes strengere end ved prøverne til almindeligt kørekort, idet man må have højst tre fejl i teoriprøven mod normalt fem, ligesom køreprøven skal aflægges stort set fejlfrit. Der lægges i høj grad vægt på ansøgerens færdigheder og på, om chaufføren kører rutineret, ligesom eventuelle fejl bliver bedømt strengere. Prøvernes omdrejningspunkt er færdselslovgivningen.

Der er i forbindelse med køreprøven mundtlig overhøring i bestemmelser om taxikørsel. Ansøgeren skal endvidere under køreprøven kunne finde vej til to opgivne adresser ad nærmeste rute, evt. ved brug af kort.

Førere af taxier, limousiner og sygetransportbiler skal i henhold til § 33, stk. 1, i taxibekendtgørelsen have et førerkort, der udstedes af den kommune, som har udstedt tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring til førerens arbejdsgiver.

For at få udstedt et førerkort skal ansøgeren i henhold til § 32, stk. 1, 1. pkt., i taxibekendtgørelsen have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kvalifikationskursus af minimum seks dages varighed. Desuden skal ansøgeren i henhold til § 32, stk. 1, 3. pkt., i taxibekendtgørelsen beherske det danske sprog, således at den pågældende kan udføre erhvervet på en tilfredsstillende måde, kunne dokumentere et tilfredsstillende kendskab til lokalområdets geografi og i henhold til § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, 6. pkt., i den gældende taxilov ikke være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde en nærliggende mulighed for nye overtrædelser i forbindelse med erhvervet som chauffør, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Endvidere skal ansøgeren i forbindelse med prøverne kunne kommunikere forståeligt uden at benytte tolk, og der er skærpede krav til helbred i forhold til kørekort til almindelig bil, bl.a. ved vurdering af synsevne og flere sygdomme. Endelig skal ansøgeren i henhold til § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, 7. pkt., i den gældende taxilov kunne sandsynliggøre, at erhvervet som chauffør kan udføres forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Oplysninger om tidligere beskæftigelse inden for tilsvarende erhverv, strafbare forhold m.v. kan indgå i denne vurdering.

Kvalifikationskurset indeholder, jf. bilag 2 til taxibekendtgørelsen, undervisning i emnerne arbejdsret, færdselslovgivning, arbejdsmiljø, kundeservice, befordring af handicappede, konfliktafværgelse, taxilovgivning og førstehjælp, og der er to individuelle køretimer. Uddannelsen afsluttes i henhold til § 36, stk. 3, i taxibekendtgørelsen med en skriftlig prøve.

Kurset udbydes både af AMU-centre og private udbydere. Ifølge § 16, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 544 af 24. maj 2017 om arbejdsmarkedsuddannelser m.v. kan ansøgeren pålægges at gennemføre en test for at sikre, at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med tilfredsstillende resultat. Private kursusudbydere er ikke underlagt en tilsvarende forpligtelse.

Førerkortet har i henhold til § 4 a, stk. 4, i den gældende taxilov, samme tidsmæssige gyldighedsperiode som gyldighedsperioden for kørekortet til erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt til chauffør-

ren. Førerkortet er forsynet med foto af føreren og skal medbringes under kørslen og efter anmodning forevises for passagererne og politiet.

Førere af biler, der har tilladelse til offentlig servicetrafik, behøver ikke at have et førerkort og kan i stedet for medbringe kursusbeviset for gennemgået kvalifikationsuddannelse.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at chauffører skal have førerkort til erhvervsmæssig persontransport, og at kravet til kørekort til erhvervsmæssig personbefordring afskaffes. For at få førerkort skal chaufføren være mindst 21 år, have haft almindeligt kørekort i tre år, opfylde vandelskrav, visse helbredskrav og have en godkendt chaufføruddannelse. Chaufføruddannelsen skal udgøre ca. to uger og afsluttes med en teoretisk og praktisk prøve. Eksisterende sprogkrav på uddannelsen videreføres.

Det foreslås, at kørekortet til erhvervsmæssig personbefordring i henhold til § 57, stk. 2, i færdselsloven afskaffes, og at førerkortet i henhold til § 33, stk. 1, i taxibekendtgørelsen erstattes af et chaufførkort i henhold til lovforslagets § 7, stk. 1, som alle førere af biler, der udfører erhvervsmæssig persontransport, skal være i besiddelse af.

For at få udstedt et chaufførkort skal ansøgeren i henhold til lovforslagets § 7, stk. 2, være mindst 21 år, have haft kørekort til almindelig bil i mindst tre år, opfylde krav til god skik inden for branchen, vandelskrav og helbredskrav samt have gennemført og bestået et kvalifikationskursus godkendt af transport-, bygnings- og boligministeren.

Det foreslås, at der fastsættes nærmere regler om kursuskravet i bekendtgørelsesform, jf. lovforslagets § 7, stk. 5. Hensigten er, at det nye kvalifikationskursus vil være af to ugers varighed (74 lektioner), og vil blive justeret i forhold til det nuværende kursus, således at der lægges mere vægt på emnerne færdselslovgivning, energirigtig og passagervennlig kørsel samt brug af GPS og lignende. Her vil bl.a. seks individuelle køretimer samt kundeservice og konflikthåndtering, herunder kommunikation, indgå.

De øvrige emner fra det nuværende kursus, arbejdsret, arbejdsmiljø, befordring af borgere med særlige behov, taxilovgivning og førstehjælp, vil blive bibeholdt.

De nuværende krav til vandel og god skik inden for branchen, jf. § 4 a, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, pkt. 6 og 7, og helbred, jf. bilag 2, gruppe 2 i kørekortsbekendtgørelsen, vil blive videreført. Der vil for alle kursusudbydere blive fastsat krav om, at det skal sikres, at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med tilfredsstillende resultat.

Chaufførkortet i henhold til lovforslagets § 7, stk. 1, der i henhold til § 9, stk. 1, i lovforslaget, udstedes med gyldighed i fem år, skal i henhold til § 9, stk. 2, i lovforslaget medbringes i bilen under kørslen og være synligt for passagererne.

2.5. Kørselskontorets pligter

2.5.1. Gældende ret

I dag skal oprettelse og drift af bestillingskontorer i henhold til § 18, stk. 1, i taxibekendtgørelsen godkendes af kommunalbestyrelsen. I henhold til førnævnte bestemmelse skal mindst 10 køretøjer være tilsluttet hvert bestillingskontor. De tilsluttede køretøjer er taxier, der af kommunalbestyrelsen har fået udstedt en tilladelse til taxikørsel.

Hvis der er udstedt flere end 20 tilladelser i en kommune, kan 10 indehavere af en taxitilladelse eller

derover i henhold til § 18, stk. 2, i taxibekendtgørelsen kræve kommunalbestyrelsens godkendelse af oprettelsen af endnu ét bestillingskontor, hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt.

Bestillingskontorer, der er oprettet i to eller flere tilgrænsende kommuner, kan i henhold til § 18, stk. 2, i taxibekendtgørelsen drives i fællesskab, såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender dette. Det er endvidere en forudsætning, at de berørte kommuner er enige om takstfastsættelsen m.v.

Godkendelse af bestillingskontorer udstedes i henhold til § 18, stk. 3, i taxibekendtgørelsen for et tidsrum af højst 10 år ad gangen.

Indehavere af en taxitilladelse har i henhold til § 18, stk. 3, i taxibekendtgørelsen ret til at blive tilsluttet et bestillingskontor. Den eneste betingelse, der skal opfyldes er, at vognmanden forholdsmæssigt skal bidrage til dækningen af de udgifter, der er forbundet med etablering og drift af bestillingskontoret.

En forudsætning for den kommunale godkendelse er i henhold til § 18, stk. 4, i taxibekendtgørelsen, at bestillingskontoret har ansat en ansvarlig leder, som skal leve op de samme krav, som en indehaver af en taxitilladelse skal opfylde. Derudover skal bestillingskontoret i henhold til § 18, stk. 5, 1. pkt., i taxibekendtgørelsen råde over telefon- og radioanlæg med døgnbetjening og sikre, at der er radioforbindelse mellem kontoret og samtlige tilsluttede køretøjer. Derudover er bestillingskontoret i henhold til § 18, stk. 5, 3. pkt., i taxibekendtgørelsen pålagt en betjeningsforpligtelse døgnet rundt.

Forholdet mellem bestillingskontor og de tilsluttede taxivognmænd reguleres i henhold til § 18, stk. 6, i taxibekendtgørelsen, i en vedtægt, jf. bilag 3 til taxibekendtgørelsen, udformet over en standardvedtægt. Denne vedtægt skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

Ledelsen af et bestillingskontor kan i henhold til § 23, stk. 1, i taxibekendtgørelsen ekskludere en indehaver af en taxitilladelse, der groft eller gentagne gange har overtrådt bestillingskontorets vedtægt. En sådan afgørelse om eksklusion kan i henhold til § 23, stk. 2, i taxibekendtgørelsen indbringes for kommunalbestyrelsen.

Bestillingskontoret skal i henhold til § 18, stk. 5, i taxibekendtgørelsen efter kommunalbestyrelsens forlangende indsende regnskab og budget til kommunalbestyrelsens godkendelse samt dokumentere omfanget af kontorets aktiviteter ved indsendelse af ordresedler og døgnrapporter for den seneste måned. Derudover skal kontoret årligt indsende en liste over tilsluttede tilladelsesindehavere.

2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at kørselskontoret skal have en række pligter i forhold til myndighederne og over for kunderne. Disse krav indføres af hensyn til trafiksikkerheden, forbrugerbeskyttelsen og af hensyn til at sikre grundlaget for en effektiv skattekontrol. Kørselskontoret vælger selv åbningstider, geografisk dækningsområde, de udbudte tjenester og serviceniveau i øvrigt.

Det foreslås i lovforslagets § 4, stk. 2, at al salg af taxikørsel i fremtiden skal ske via et kørselskontor. Det er kørselskontoret, der over for kunden står som sælger af transportydelsen. Til at udføre kørslen råder kørselskontoret over en række biler, hvor ejeren, eller den som er registreret bruger af bilen, har en tilladelse til at drive erhvervsmæssig persontransport. Tilslutningspligten til et kørselskontor er begrundet i ønsket om at sikre kontrol med vognmændene og forbrugersikkerhed samt undgå en række uheldige erfaringer fra udlandet i forbindelse med tidligere gennemførte liberaliseringer af taximarkedet.

Det aftalemæssige forhold mellem kørselskontor og de tilsluttede vognmandsvirksomheder vil ikke som i dag, jf. § 18, stk. 6, i taxibekendtgørelsen, blive reguleret i lovgivningen. Forudsætningen for at kunne

tilbyde taxikørsel er dog, at den virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport i henhold til lovforslagets § 4, stk. 2, er tilknyttet et kørselskontor.

Tilslutningspligten er begrundet i et ønske om at skabe både mere ordnede og mere liberale forhold i erhvervet, ved på den ene side at pålægge kørselskontorerne en pligt i henhold til § 20 i lovforslaget til at indsamle, opbevare og indsende en række oplysninger om den kørsel, der udføres i kontorets navn. På den anden side bliver der åbnet for, at kørselskontorer frit kan etablere sig, og virksomheden kan definere og håndhæve en selvstændig serviceprofil og tilbyde kørsel, hvor kontoret ser et forretningsmæssigt potentiale.

Oprettelse af et kørselskontor kræver tilladelse i henhold til § 5, stk. 1, i lovforslaget. I modsætning til i dag vil tilladelsen blive udstedt centralt, forventeligt af Trafik- Bolig- og Byggestyrelsen, og give ret til at drive kørselskontorvirksomhed i hele landet. Der vil ikke blive stillet krav til kørselskontorets åbningstider.

Den enkelte vognmandsvirksomhed kan enten søge om tilslutning til det kørselskontor, som har en forretningsidé, som matcher vognmandens, eller vognmandsvirksomheden kan selv etablere sig som kørselskontor. Kørselskontorer kan være lokale, regionale eller landsdækkende, og der er ingen lovmæssige geografiske grænser for, hvor et kørselskontor opererer, eller hvor mange biler, der kan være knyttet til kontoret.

Kørselskontoret kan selv være indehaver af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport. Kørselskontoret har ansvaret for, at de biler, der anvendes, er udstyret så de lever op til kravene i lovgivningen om miljø, indretning og udstyr og funktionelt kan levere de data, der er nødvendige for, at kørselskontoret kan leve op til sine informationsmæssige forpligtelser over for kunder og myndigheder, jf. lovforslagets § 20.

2.6. Tilbagekaldelse, afslag på fornyelse og bortfald af tilladelser

2.6.1. Gældende ret

Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse, kan i henhold til § 6, stk. 1, i den gældende taxilov tilbagekalde eller afslå at forny tilladelser eller godkendelser, hvis indehaveren eller den, der har en bestemmende indflydelse i virksomheden eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller godkendelsen.

Det er således muligt at tilbagekalde og afslå at forny tilladelser eller godkendelser, hvis indehaveren ikke længere opfylder lovens adgangsbetinger, eller hvis indehaveren eller den, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i denne lov, således at det må antages, at de ikke længere kan udføre erhvervet forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Afgørelser om tilbagekaldelse og afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser, kan af den, som afgørelsen vedrører, i henhold til § 7, stk. 1, i den gældende taxilov forlanges indbragt for domstolene, ligesom det fremgår af loven, i hvilke tilfælde indbringelse for domstolene har opsættende virkning i forhold til en administrativ afgørelse.

Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse, kan i henhold til § 7, stk. 3, i den gældende taxilov efter ansøgning ophæve afgørelser om tilbagekaldelse eller afslag på tilladelser og godkendelser. Afslag på at imødekomme sådanne ansøgninger kan i henhold til § 7, stk. 3, 3. pkt., i den gældende taxilov under nærmere angivne betingelser forlanges domstolsprøvet.

Tilladelser og godkendelser i henhold til § 8, stk. 1, i den gældende taxilov bortfalder, når indehaveren af en tilladelse eller en godkendelse afgår ved døden, kommer under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, eller af andre årsager er ophørt med at opfylde betingelserne for at drive virksomhed i henhold til loven. I sådanne tilfælde kan den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller en godkendelse i henhold til § 8, stk. 2, i den gældende taxilov give tilladelse til, at virksomheden midlertidigt fortsætter driften i op til seks måneder efter, at dødsfaldet m.v. fandt sted med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at der skal være mulighed for at indtage en tilladelse, hvis indehaveren ikke længere lever op til de krav, der blev stillet for tilladelsen. En tilladelse skal eksempelvis inddrages, hvis indehaveren bliver dømt for en forbrydelse, der medfører, at den pågældende ikke længere er egnet til at varetage erhvervet. Desuden skal en tilladelse kunne inddrages, hvis den pågældende ikke længere kan udøve erhvervet forsvarligt og i overensstemmelse med god skik. For at skærpe fokus på god skik skal det fastsættes i loven hvilke overtrædelser af særlovgivningen, der medfører, at kravet om god skik er overtrådt, fx grove eller gentagne overtrædelser af skattelovgivningen, taxiloven eller færdselsloven m.fl. Inddragelse af en tilladelse og afslag på at opnå en tilladelse vil som i dag kunne indbringes for domstolene.

Lovforslaget præciserer reglerne i den gældende taxilov om tilbagekaldelse eller afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser, hvorved der sikres bedre gennemsigthed og dermed forbedret retssikkerhed.

Der er i forslaget angivet, hvilke overtrædelser af særlovgivningen, der kan medføre, at kravet om god skik ikke længere anses for opfyldt.

Lovforslaget præciserer endvidere retsgarantierne i § 7 i den gældende taxilov i forbindelse med afgørelser om tilbagekaldelse og afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser. Det fremgår således af §§ 16 og 17 i lovforslaget, at afgørelser om tilbagekaldelse eller afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser kan forlanges indbragt for domstolene af den, afgørelsen vedrører, ligesom det i lovforslagets §§ 16 og 17 præciseres i hvilke tilfælde indbringelse for domstolene har opsættende virkning i forhold til administrative afgørelser.

Det foreslås endvidere i lovforslagets § 18, stk. 3, at der sikres mulighed for at fortsætte driften af en virksomhed med henblik på afvikling i forbindelse med dødsfald, rekonstruktion, konkurs eller andre ophørsårsager.

Det foreslås herudover i lovforslagets § 18, stk. 4, at transport-, bygnings- og boligsministeren i tilfælde af, at en godkendt ansvarlig leder af en virksomhed, der har tilladelse i henhold til loven, fratræder sin stilling, kan give midlertidig tilladelse til, at virksomheden fortsætter efter den ansvarlige leders fratræden, med henblik på at ansætte en ny ansvarlig leder.

Det foreslås endelig i lovforslagets § 36, stk. 4, at bestemmelser om tilbagekaldelse og bortfald skal gælde tilsvarende for tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til den gældende taxilov.

2.7. Prisberegning og prisloft

2.7.1. Gældende ret

I henhold til den gældende taxilovs § 12, stk. 1, nr. 9, er transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til at fastsætte maksimaltakster for taxikørsel.

Bemyndigelsen er udnyttet i taxibekendtgørelsens § 28, hvor det fremgår, at maksimaltakster samt

eventuelle særlige tillæg til taksterne fastsættes af kommunalbestyrelsen. Det fremgår endvidere af bekendtgørelsen, at taxameteret skal være slået til, når vognen er hyret, det vil sige er bestilt til at køre med en kunde.

Der er ikke fastlagt en bestemt struktur ved beregningen af maksimaltaksten, men da taksten forudsættes beregnet via et taxameter, er det indirekte forudsat, at der i maksimaltaksten indgår tid og tilbagelagt afstand.

Udover betaling for kørslen fastsætter kommunen maksimaltakster for de såkaldt særlige tillæg til taksterne. Disse særlige tillæg må kun forlanges for transport af bagage som ikke kan anbringes inde i vognen, herunder bagagerummet, samt for særlig assistance for eksempel i forbindelse med op- og nedbæring af bagage.

I de nuværende regler er der åbnet mulighed for i særlige tilfælde at aftale en fast pris for taxikørsel, hvor taxameteret ikke bruges til prisberegningen.

Der stilles ikke krav om annoncering af takster eller krav om, at kunden skal have udstedt en kvittering efter endt kørsel.

2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at der med ophævelsen af den geografiske begrænsning på erhvervsmæssig persontransport indføres et landsdækkende system for prisfastsættelse for taxikørsel med private med et prisloft. Reformen af taxilovgivningen har som mål at skabe nye rammer for branchen, så der kan skabes øget konkurrence til gavn for forbrugerne. Et væsentligt element heri er, at det også bliver muligt for kørselskontorerne at konkurrere på pris og samlet set kunne tilbyde den pris og kvalitet, der imødekommer kundernes forskelligartede behov.

I den foreslåede ordning, jf. forslagets § 21, bibeholdes der en beskyttelse af forbrugeren i form af et prisloft. Prisloftet definerer, hvad en vilkårlig taxitur højst må koste. Prisloftet er landsdækkende.

Et taxameter registrerer grundlæggende to ting om en taxitur. Den tilbagelagte afstand og den forbrugte tid ved en given taxitur. Ved at fastlægge hvor meget, der må opkræves i betaling pr. tilbagelagt kilometer, og hvor meget der må opkræves pr. forbrugt time, samt at fastlægge en starttakst, kan det landsdækkende prisloft for en vilkårlig taxitur udregnes, når der samtidig fastlægges en prisstruktur.

Det foreslås, at det landsdækkende prisloft samt kørselskontorerne priser skal udregnes som en paralleltakst. Det vil sige, at prisen for en taxitur udregnes ved en samtidig anvendelse af kilometertakst (afstandstakst) og timetakst (tidstakst) tillagt en starttakst.

Det landsdækkende prisloft udregnes ud fra en national starttakst tillagt en samtidig anvendelse af den landsdækkende fastsatte kilometertakst og landsdækkende fastsatte timetakst.

Prisloftet beregnes efter følgende formler:

$\text{Pris (dag)} = \text{starttakst (dag)} + \text{km} \times \text{kmpris (dag)} + \text{minutter}/60 \times \text{timepris (dag)}$

$\text{Pris (aften)} = \text{starttakst (aften)} + \text{km} \times \text{kmpris (aften)} + \text{minutter}/60 \times \text{timepris (aften)}$

Desuden fastsættes et særligt prisloft for særlige dage. Ved særlige dage forstås 24-26. december, 31. december og 1. januar, hvor prisloftet forhøjes med 50 pct. i forhold til prisloftet for aftener og weekender.

Det vil sige, at såvel den medgåede tid som det tilbagelagte antal kilometer påvirker prisloftet.

Paralleltakstsystemet er valgt for at sikre en transparens i prissætningen, som er kontrollerbar for forbrugeren.

I modsætning til i dag, hvor de kommunalt fastsatte maksimaltakster fungerer som et fastprissystem, skal prissystemet muliggøre en mere dynamisk prissætning inden for taxibranchen. Det betyder, at taxametrene ikke behøver at være indstillet, så prisudregningen foregår ved anvendelse af de landsdækkende fastsatte værdier for starttakst, kilometertakst og timetakst. Disse værdier kan af hvert enkelt kørselskontor fraviges i nedadgående retning, mens princippet om anvendelse af en paralleltakst ikke kan fraviges.

Strukturen i prisberegningen skal tilskynde til en sikker kørsel og fordele risikoen for forsinkelser mellem kunde og kørselskontor.

Værdierne 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 (storbil).

Den digitale udvikling har gjort det muligt for kørselskontorerne at oplyse kunden om prisen på en tur før turen påbegyndes, således at kunden kan træffe beslutning om køb af taxikørsel på det grundlag, jf. forslaget § 22. Dermed bringes køb af taxikørsel på linje med køb af andre vare- og tjenesteydelser.

Et kørselskontor skal kunne dokumentere, jf. forslaget § 22, stk. 2, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser. Et kørselskontor skal således kunne dokumentere, at de faste priser fastlægges på en sådan måde, at de i almindelighed vil være lig med eller lavere end taxameterprisen for den pågældende tur.

Uanset om prisberegningen foregår løbende (efter regning ved brug af taxameterets prisberegningsskema), eller der på forhånd er aftalt en fast pris, er det afgørende for forbrugersikkerheden og for at undgå snyd, at der for hver enkelt tur sker en registrering af tilbagelagt antal kilometer, tidspunkt og tidsforbrug samt prisen for turen i taxameteret, og at der løbende sker en (realtids)overførsel af disse data til kørselskontoret, jf. forslaget § 20, stk. 1.

Ud over betaling for kørslen åbnes der for, at de enkelte kørselskontorer kan opkræve en pris for særlige ydelser. Forudsætningen er dog, at disse særlige priser er klart annonceret på kørselskontorets hjemmeside, jf. forslaget § 23, og at kunden forud for turens påbegyndelse har accepteret prisen.

2.8. Trafiksikkerhed samt krav til bilers indretning, udstyr og miljøegenskaber m.v.

2.8.1. Gældende ret

I den gældende taxilov er udstyrskravene ikke reguleret nærmere, idet der er fastsat en bemyndigelsesbestemmelse i § 12, stk. 1, nr. 9. Ifølge denne kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxameter, kontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontrol dokumenter og maksimaltakster for taxikørsel. I forhold til kontrollen med taxiudstyr fastsætter den gældende taxilov regler om taxameterkontrollantvirksomhed, herunder om godkendelse af taxameterkontrollanter, jf. § 4 a, § 3, stk. 1, nr. 1-4, §§ 6 og 7, samt bemyndigelsesbestemmelsen i § 12, stk. 1, nr. 10. Udstyrskrav til taxier, limousiner og sygetransportbiler er hidtil reguleret i udstyrsbekendtgørelsen.

Endvidere er der krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer fastsat en bemyndigelsesbestemmelse i § 12, stk. 1, nr. 13, i den gældende taxilov. I medfør af denne bestemmelse foretager Færdselsstyrelsen hvert år en vurdering af, om der er mulighed for en justering af energi- og miljøkravene i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet. Udkastet

til denne vurdering sendes i høring hos relevante organisationer og myndigheder, og vurderingen offentliggøres på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Miljøegenskaber for taxier, limousiner og sygetransportbiler er i dag reguleret i bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

2.8.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at der skal stilles krav om synlig skiltning på køretøjet om priser, kørselskontorets navn samt tilladelsesnummer. De øvrige krav til bilens udstyr bibeholdes.

Lovforslaget bygger på de gældende lovbestemmelser om køretøjers sikkerhed, indretning og udstyr, kameraovervågning samt miljøegenskaber og energieffektivitet. Den nærmere regulering af disse forhold vil helt overvejende ske i administrative bestemmelser, sådan som det er tilfældet i dag.

Med henblik på erhvervsmæssig persontransport med limousiner definerer lovforslaget, hvilke typer biler, der må godkendes og registreres til denne anvendelse, jf. den foreslåede § 4, stk. 1, nr. 2. Dette er en konsekvens af, at der fremover ikke længere udstedes kommunale limousinebevillinger. Dermed bortfalder den skønsudøvelse, som kommunalbestyrelserne hidtil har udøvet i forhold til ansøgninger om limousinekørsel, og hvor der indgik en vurdering af en limousines egnethed i forhold til kørselsbehovet i kommunen.

I forhold til trafiksikkerheden ændres der ikke ved det eksisterende princip om, at biler, der skal anvendes til erhvervsmæssig persontransport, skal godkendes og registreres hertil, hvorefter de indkaldes til et årligt periodesyn.

De administrativt fastsatte krav til bilernes indretning og udstyr vil indeholde krav om synlig skiltning på bilen om priser, kørselskontorets navn samt tilladelsens nummer.

Regler om kontroludstyr, så som kameraovervågning, taxameter og andet registreringsudstyr m.v., forventes som hidtil primært fastsat for biler, der anvendes til taxikørsel. For limousiner vil der blive stillet krav om anvendelse af elektroniske kørebøger godkendt af SKAT.

I forhold til de hidtil gældende regler stilles der i lovforslaget krav om, at taxier tillige løbende skal sende en række oplysninger om kørselsopgaven til kørselskontoret, jf. lovforslagets § 20, stk. 1. Desuden stilles der krav om, at kunderne efter en kørt taxitur skal kunne få en lang række oplysninger om den kørte tur, jf. lovforslagets § 20, stk. 5.

Nye taxametre forventes fremover at opfylde tidssvarende krav til kvalitet og pålidelighed, og den hidtidige undtagelse for taxametre ved den danske implementering af EU's måleinstrumentdirektiv 2014/32/EU (MID) forventes derfor ikke opretholdt. For eksisterende taxametre, der under de hidtidige regler blev installeret i taxier, vil der gælde en 5-årig overgangsordning. Efter denne periode vil de ældste taxametre fra 1990'erne og tidligere, der hverken opfylder MID- eller CENELEC-standarden, ikke længere være lovlige at anvende. Taxametre, der opfylder CENELEC-standarden (EN 50148), vil også efter udløbet af overgangsperioden kunne anvendes i den pågældende taxi, såfremt taxametret er udrustet til trådløs datakommunikation med kørselskontoret samt GPS-modul til løbende logning af taxiens position.

Nye eller brugte biler, der registreres til taxikørsel efter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, vil dog i alle tilfælde skulle opfylde MID-standarden, som er standarden for den taxametertype, der lovligt må produceres og sælges i EU i dag. Endvidere kan kørselskontorerne altid stille strengere udstyrskrav til de tilsluttede vognmænd, end hvad lovgivningen kræver som minimum.

Den eksisterende adgang til administrativ fastsættelse af miljøkrav til biler, der anvendes til taxikørsel, opretholdes.

Nye limousiner vil fortsat skulle opfylde administrativt fastsatte indretnings-, udstyrs- og miljøkrav. De krav, der stilles til limousiner, vil fortsat være lempeligere, end hvad der gælder for biler, der anvendes til taxikørsel. Limousiner må ikke være udstyret med taxiskilt, taxameter eller andet taxi-specifikt udstyr.

Biler, der alene kører efter kontrakt for offentlige myndigheder, forventes som hidtil at blive friholdt fra udstyrskrav m.v., da fornødne krav kan fastsættes ud fra den konkrete anvendelse, når en offentlig ordregiver indgår kørselskontrakt med en vognmand eller et kørselskontor. Dog stilles der i lovforslagets § 27 krav om, at bilens tilladelsesnummer skal fremgå udvendigt på biler, der anvendes til kørsel for offentlig myndigheder.

2.9. Mulighed for kommunalt indkøb af taxiberedskab

2.9.1. Gældende ret

I henhold til den gældende taxilovs § 2, stk. 2, er det den enkelte kommunalbestyrelse, der fastsætter antallet af taxitilladelser (taxibevillinger) i kommunen ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden. Taxibevillingerne udstedes efter ansøgning, og taxibetjeningen i mindre befolkede områder er således afhængig af, at der er vognmandsvirksomheder, der søger om bevilling.

I de senere år er antallet af udstedte taxitilladelser faldet meget, hvilket kan skyldes mange forhold, bl.a. bilejerskab, prisen på at køre i taxi, taxitilgængeligheden, indtjeningsmulighederne hos taxivognmændene osv. Dette er også tilfældet i landkommunerne.

Det er ikke kun i landkommuner, at antallet af taxitilladelser er faldet, men der er tale om generel tendens.

I dag har kommunerne ikke mulighed for at indgå kontrakter med taxivognmænd med henblik på at sikre en passende taxibetjening i kommunen, idet en sådan mulighed ikke er hjemlet i den gældende lovgivning.

2.9.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ifølge den politiske aftale om modernisering af taxiloven, skal kommunerne gives mulighed for efter gennemførelse af udbud at betale kørselskontorer for at stille taxiberedskab til rådighed i et geografisk område.

Vognmænd i landdistrikterne vil med indførelse af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, som gælder i hele landet, få mulighed for at blive tilknyttet større regionale eller landsdækkende kørselskontorer og dermed benytte sig af disses digitale infrastruktur.

Det er således forventningen, at omkostningerne ved at være tilknyttet et kørselskontor vil reduceres væsentligt i forhold til at være tilknyttet et bestillingskontor i dag. Det forhold, at kørselskontorerne selv vælger deres åbningstider vil tillige medvirke til at minimere omkostningerne. De løbende omkostninger ved at være tilsluttet et kørselskontor vil formentlig enten være, at en vis procentdel af indtjeningen skal gives til kørselskontoret eller fx at der betales en månedlig afgift til kørselskontoret.

Såfremt de ovenfor skitserede ændringer mod forventning ikke fører til en, efter den enkelte kommunalbestyrelsens opfattelse, passende taxibetjening i en kommune, indføres med lovforslagets § 29 mulighed for, at en kommune kan købe sig til taxidækning i et afgrænset geografisk område. Konkret vil en kommune eksempelvis mod betaling kunne sikre, at et kørselskontor stiller et vist taxiberedskab til rådighed inden for kommunegrænsen eller inden for et delområde i kommunen.

En kommune, der vælger at benytte muligheden for køb af et taxiberedskab til kommunen skal, inden opgaven sendes i udbud, fastlægge omfanget af den tilrådighedsstillelse, der ønskes. Det kan fx være, hvilket område skal betjenes, i hvilke tidsrum, med hvor mange taxier osv.

Et eksempel kunne være, at en landkommune ønsker, at der skal være to taxier til rådighed i det område af den pågældende kommune, som er beliggende uden for den store by i kommunen. Kommunen vil i udbudsbetingelserne fastlægge på hvilke tidspunkter, de to taxier skal være til rådighed på forskellige dage, og hvor taxiernes faste holdepladser skal være, når de ikke kører med kunder, fx ved en togstation i det tidsrum, hvor der ankommer tog til stationen.

Desuden skal en kommune sørge for, at udbuddet sker efter de gældende udbudsregler, og derigennem sikre at kravene om gennemsigtighed og ikke-diskrimination overholdes.

Flere kommuner, der geografisk ligger ved siden af hinanden, vil også kunne gå sammen om et udbud, således at beredskabet geografisk dækker flere kommuner eller dele af flere kommuner, jf. forslaget § 29, stk. 2.

Det kørselskontor, der vinder et kommunalt udbud om tilrådighedsstillelse af en eller flere taxier i kommunen, skal udføre taxikørslen til de priser, som gælder for det pågældende kørselskontors øvrige kørsel, jf. forslaget § 29, stk. 3.

2.10. Klageordning

2.10.1. Gældende ret

I den gældende lov om taxikørsel findes der ikke særskilte regler om mulighed for at klage over taxikørsel. Der er heller ikke på frivillig basis etableret nogen fast klagestruktur i taxibranchen, ligesom der heller ikke er etableret et sæt regler, der definerer taxikunders rettigheder og pligter.

Taxiområdet står dermed i modsætning til den øvrige erhvervsmæssige persontransport, hvor der på bus-, tog-, fly- og fægeområdet findes passagerrettigheder, som er fastsat af EU.

Der er dog i dag mulighed for at henvende sig til et taxiselskab for at klage, og i Region Hovedstaden behandler Taxinævnet ligeledes klager fra utilfredse taxikunder.

Derudover har kunderne til den offentlige servicetrafik bl.a. mulighed for at klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Dertil er der i medfør af direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistbilæggelse på forbrugerområdet mulighed for at klage. Direktivet blev implementeret i Danmark ved lov nr. 524 af 29/4/ 2015 om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager (forbrugerklageloven). Direktivet giver forbrugerne en generel mulighed for at klage over køb af stort set alle varer og tjenesteydelser. Forbrugerens klagemulighed forudsætter dog, at varens eller tjenesteydelsens pris overstiger den minimumsværdi for klager, som fastsættes af de enkelte medlemslande. I Danmark er beløbsgrænsen for at klage til Forbrugerklagenævnet blevet fastsat til 1.000 kroner, med undtagelse af tøj og sko, hvor der er fastsat en lavere grænse.

I dag er der i praksis yderst sjældent en mulighed for at klage over taxikørsel, idet prisen for en taxitur i langt de fleste tilfælde er betydeligt lavere end beløbsgrænsen på 1.000 kroner. Derfor vil en tvist mellem en kunde og et taxiselskab oftest blive behandlet ved de almindelige domstole efter reglerne om behandling af sager om mindre krav (småsagsprocessen), jf. retsplejelovens kapitel 39.

2.10.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ifølge den politiske aftale om modernisering af taxiloven skal kørselskontorerne have ansvar for at behandle klager fra kunderne og oplyse kunderne om klagemuligheder, priser m.v. Desuden skal kørselskontorerne bidrage til finansiering af et uafhængigt klagenævn.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at kunder i den erhvervsmæssige persontransport i biler også har et behov for at kunne klage over den transport, som de køber.

Det kan fx være tilfælde, hvor kunden mener, at chaufføren kører en omvej eller i tilfælde, hvor kunden ikke er tilfreds med den service, som chaufføren yder. I sådanne tilfælde er det vigtigt, at det kan dokumenteres, hvornår en given tur er kørt, turens omfang, prisen og hvilken chauffør, der kørte bilen osv.

Derfor er det vigtigt, at pligten til at give kunderne oplysning om klageadgangen og de oplysninger, der skal til for at dokumentere den enkelte tur, pålægges de virksomheder, der er ansvarlige for kørslen. I henhold til den foreslåede ordning bliver det entydigt kørselskontorerne, der bliver ansvarlige for service-niveauet, og det er kørselskontorerne, som kunderne indgår en juridisk aftale med om en given kørsel, jf. lovforslagets § 20, stk. 5, hvorefter kunden har krav på at få diverse oplysninger om en kørt taxitur.

Kørselskontorerne kan i deres kontrakter med indehaverne af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport forlange, at vognmandsvirksomheder ved udførelse af kørslen skal leve op til en række krav, men uanset dette, er det kørselskontorerne, der står til ansvar over for kunderne.

For kørsel for offentlige myndigheder, som indgår kontrakter direkte med indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport eller kørselskontorer, vurderes det ikke nødvendigt at indføre en klageadgang i denne lov. Klager over kørsler, der foregår for fx et trafikselskab, vil i stedet skulle behandles af trafikselskabet og vil i sidste ende være et kontraktuelt anliggende mellem trafikselskabet og den enkelte vognmand eller det enkelte kørselskontor. Dog vil kunderne ofte allerede i dag have mulighed for at klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der er behov for at få oprettet et uvildigt klagenævn, så kunderne har mulighed for at klage, hvis de er utilfredse med en taxitur, enten med prisen for turen eller med servicen og lignende.

Udenfor et nyt klagenævns kompetence vil være sager om, hvorvidt persondataforordningen er overholdt, idet disse sager hører under Datatilsynet, jf. i øvrigt afsnit 2.12 i de almindelige bemærkninger om forholdet til anden lovgivning, herunder persondataloven.

Det vil ligeledes være udenfor et nyt klagenævns kompetence at behandle tvister om person- og tingskader forvoldt ved kørslen i medfør af færdselslovens regler, idet sådanne skader er dækket af bilens lovpligtige ansvarsforsikring.

Det foreslås i § 20, stk. 7, at der indføres en egentlig klageadgang i forbindelse med erhvervsmæssig persontransport i biler, således at en kunde først skal klage til det kørselskontor, der er ansvarlig for kørslen og efterfølgende får mulighed for at klage til et klagenævn. Det foreslås derfor, at det pålægges taxibranchen at oprette et uafhængigt, landsdækkende klagenævn. Taxibranchen kan vælge at oprette klagenævnet som et privat tvistløsningsorgan godkendt efter forbrugerklagelovens § 6, jf. lov nr. 524 af 29. april om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager, således at de fælles procedureregler i forbrugerklagelovens kapitel 6 finder anvendelse. Såfremt taxibranchen vælger denne mulighed skal erhvervsministeren i henhold til § 6 i forbrugerklageloven godkende oprettelsen af og vedtægterne for klagenævnet.

Det uvildige klagenævn for taxiklager kan, såfremt det oprettes som et godkendt privat klagenævn i hen-

hold til forbrugerklageloven, eventuelt samarbejde eller sammenlægges med det eksisterende Ankenævn for Bus, Tog og Metro, således at der kan opnås visse fordele ved at dele kontorhold og it-ydelser samt oplæring af nye medarbejdere osv.

Kørselskontorerne skal finansiere klagenævnets virke. Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse i § 20, stk. 12, får transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med nævnet. Det er i udgangspunktet ikke hensigten, at ministeren udnytter denne hjemmel, idet det – som nævnt ovenfor – er hensigten, at branchen selv står for at få nævnet til at fungere eller vælger at oprette klagenævnet som et godkendt tvistløsningsorgan i henhold til § 6 i forbrugerklageloven. Men det vurderes nødvendigt, at ministeren får mulighed for at kunne følge med i, hvordan nævnet fungerer, fx ved at fastsætte regler om et tilsyn samt mulighed for at fastsætte bindende regler på området, hvis det eventuelt måtte konstateres, at nævnet ikke fungerer tilfredsstillende. Det er således forventningen, at branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, fx at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt. Hjemmelen vil endvidere kunne benyttes til at fx at fastsætte krav om offentliggørelse af afgørelser, udarbejdelse af årsrapporter m.v.

2.11. Straffebestemmelser

2.11.1. Gældende ret

Det nuværende bødeniveau for overtrædelse af taxiloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf fremgår af Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/2009 om taxikørsel m.v., som senest er revideret den 17. december 2014. Det følger af Rigsadvokatens meddelelse, at anklagemyndigheden for chaufførernes vedkommende som udgangspunkt skal nedlægge påstand om bødestrafte på mellem 500 kr. og 1.500 kr. med mulighed for en stigning til 3.500 kr. i tilfælde af gentagne overtrædelser. For vognmændenes vedkommende kan der blive tale om bødestraf, hvis disse er medansvarlige for chaufførers overtrædelser. Bøderne er i sådanne tilfælde på samme niveau eller højere og indtil det dobbelte, hvis der er grundlag for dette.

I tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser til samtidig bedømmelse, skal der nedlægges en samlet bødepåstand ud fra en konkret vurdering.

På bus- og godskørselsområdet blev der ved lov nr. 1639 af 26. december 2013 indført anbefalede bødeniveauer på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for mest alvorlige overtrædelser.

2.11.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at der skal udformes et bødekatolog med kriterier samt anbefalede bødeniveauer, således at disse bringes på niveau med bus- og godskørselsområdet.

Det foreslås at hæve bødeniveauet generelt, således at det kommer til at svare til niveauet på bus- og godskørselsområdet. En sådan generel forhøjelse forventes at ville have en præventiv effekt.

Det foreslås videre, at der ved udmåling af straf for overtrædelse af denne lov eller af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov ikke alene lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, men også hvorvidt overtrædelsens karakter er mindre alvorlig, alvorlig eller meget alvorlig.

Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser, jf. forslagets § 35, jf. Bilag 1.

Det foreslås videre at indføre en bødesats på 5.000 kr. i de tilfælde, hvor der er tale om mindre alvorlige overtrædelser. Der vil fx være tale om en mindre alvorlig overtrædelse, hvis kørselskontorets priser og priser for eventuelle tillægsydelser ikke fremgår af kørselskontorets hjemmeside. Bødens størrelse skal ses i lyset af overtrædelsens mindre alvorlige karakter, idet passagererne i dette tilfælde udvendigt på bilen kan aflæse prisen for en tur på 10 km. Ved den pågældende undladelse opnås ikke en uberettiget økonomisk vinding.

Meget alvorlige overtrædelser af loven, fx udførelse af erhvervsmæssig persontransport uden at have tilladelse hertil i henhold til § 3, stk. 1, i denne lov foreslås straffet med en bøde på 35.000 kr. Bødens størrelse er udtryk for overtrædelsens meget alvorlige karakter samt den økonomiske gevinst, som overtræderen tilegner sig ved at tilsidesætte denne lovs krav til erhvervets standard og ikke mindst krav til udøvernes økonomiske og personlige kvalifikationer og habilitet.

Det foreslås, at bøder skal kunne overstige 35.000 kr., hvis der er tale om skærpende omstændigheder, fx hvis den ulovlige virksomhed er blevet udført gennem længere tid, eller hvis der er tale om gentagne overtrædelser.

Som udgangspunkt skal bødestraffens størrelse i forbindelse med skærpende omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, vil kunne fordobles eller tredobles.

Fastsættelsen af straffen beror dog fortsat på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i de konkrete sager. Det angivne strafniveau kan således fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i en konkret sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

2.12. Forholdet til anden lovgivning, herunder persondataloven

Lovforslaget vil medføre, at transport-, bygnings- og boligministeren skal behandle personoplysninger i forbindelse med ansøgning om tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, drift af kørselskontor, chaufførkort og som led i udøvelsen af tilsynsmyndighed, herunder tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser. Endvidere vil kørselskontorerne skulle behandle personoplysninger, jf. lovforslagets § 20 om kørselskontorets pligter.

Biler, der anvendes til taxikørsel, vil desuden skulle være forsynet med indvendig kameraovervågning, jf. lovforslagets § 25, stk. 4.

Persondataloven, jf. lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger, gælder for behandling af personoplysninger, som helt eller delvist foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register, jf. persondatalovens § 1, stk. 1. Ved behandling forstås enhver operation eller række af operationer med eller uden brug af elektronisk databehandling, som oplysninger gøres til genstand for, jf. persondatalovens § 3, nr. 2.

Det fremgår af persondatalovens § 5, at oplysninger skal behandles i overensstemmelse med god databehandlingsskik. Indsamling af oplysninger skal ske til udtrykkeligt angivne og saglige formål, og senere behandling må ikke være uforenelig med disse formål. Endvidere skal de oplysninger, der behandles, være relevante og tilstrækkelige og må ikke omfatte mere, end hvad der kræves til opfyldelse af de formål, hvortil oplysningerne indsamles, og de formål, hvortil oplysningerne senere behandles. Behandlingen af oplysningerne skal derudover tilrettelægges således, at der foretages fornøden ajourføring og kontrol for

at sikre, at der ikke behandles urigtige eller vildledende oplysninger. Urigtige eller vildledende oplysninger skal snarest muligt slettes eller berigtiges. Endvidere fremgår det, at de indsamlede oplysninger ikke må opbevares på en måde, der giver mulighed for identificering af den registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

Endvidere fremgår det af persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 1 og 6, at behandling af oplysninger kan finde sted, hvis denne er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave, der henhører under offentlig myndighedsudøvelse, eller hvis den registrerede har givet samtykke til dette.

Samtykket skal være en frivillig, specifik og informeret viljestilkendegivelse, jf. persondatalovens § 3, nr. 8.

Oplysninger om helbredsmæssige forhold må blandt andet behandles, når den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke hertil, jf. persondatalovens § 7, stk. 2, nr. 1.

Det fremgår endvidere af persondatalovens § 8, stk. 6, jf. § 7, stk. 2, nr. 1, at den offentlige forvaltning må behandle oplysninger om strafbare forhold og andre rent private forhold, når den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke hertil.

Persondataloven er i sin helhed iagttaget i lovforslaget.

2.12.1. Ansøgninger

Ansøgning om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort skal indgives ved anvendelse af den digitale løsning, som transport-, bygnings- og boligministeren stiller til rådighed, jf. lovforslagets § 3, stk. 7, § 5, stk. 7, og § 7, stk. 4.

I lovforslagets § 3, stk. 3, og § 5, stk. 3, kræves det, at den ansvarlige leder i henholdsvis en vognmandsvirksomhed og et kørselskontor har bopæl i EU eller EØS, ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige og ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden.

Ved udfyldelse af ansøgningen om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller drift af kørselskontor giver den ansvarlige leder udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler og indhenter oplysninger hos SKAT om eventuel forfalden gæld til det offentlige samt oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet.

Ved ansøgning om chaufførkort giver chaufføren udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler vedkommendes personoplysninger, herunder indhenter oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet og behandler helbredsoplysninger, jf. lovforslagets § 7, stk. 2.

Det vil endvidere af ansøgningerne om henholdsvis tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort fremgå, hvilke rettigheder den registrerede har efter persondataloven, herunder reglerne om indsigt i og om berigtigelse af de oplysninger, der vedrører den registrerede, jf. persondatalovens § 28.

Forinden iværksættelsen af behandlingen af personoplysninger vil ministeren skulle anmelde dette til Datatilsynet i overensstemmelse med persondatalovens § 43.

Behandling af personoplysninger i forbindelse med behandling af ansøgninger efter lovforslagets §§ 3, 5 og 7 vil ske i et sagsbehandlingssystem. Proceduren for behandlingen er godkendt af Datatilsynet.

2.12.2. Tilsyn, herunder tilbagekaldelse og bortfald

Transport-, bygnings- og boligministeren skal føre tilsyn med, at betingelserne for udstedelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort fortsat er til stede, jf. lovforslagets § 11.

Ministeren kan under nærmere angivne omstændigheder tilbagekalde en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, drift af kørselskontor samt en godkendelse af en ansvarlig leder i en vognmandsvirksomhed eller af et kørselskontor, jf. lovforslagets §§ 12 og 13. I forbindelse hermed vil ministeren skulle behandle oplysninger vedrørende strafbare samt økonomiske forhold om den ansvarlige leder og oplysninger vedrørende strafbare forhold begået af chauffører, eller andre som optræder i indehaverens interesse.

Ministeren kan endvidere under nærmere angivne omstændigheder tilbagekalde chaufførkort, jf. lovforslagets § 14. I forbindelse hermed vil ministeren skulle behandle strafbare oplysninger om chaufføren.

Behandlingen af personoplysninger, herunder indhentelse af oplysninger om strafbare forhold hos politiet og indhentelse af økonomiske oplysninger hos SKAT er nødvendig for varetagelsen af ministerens opgave som tilsynsmyndighed og er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 6, og § 8, stk. 1.

Ved behandlingen af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport og drift af kørselskontorer vil ministeren i nødvendigt omfang skulle videregive oplysninger om strafbare forhold til virksomheden, som en chauffør eller anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af erhvervet, jf. lovforslagets § 15.

Videregivelse af oplysninger om strafbare forhold kan ske, når videregivelsen er nødvendig for udførelsen af en myndigheds virksomhed eller påkrævet for en afgørelse, som myndigheden skal træffe, jf. persondatalovens § 8, stk. 2, nr. 3.

Ministeren vil i forbindelse med bortfald af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort, jf. lovforslagets § 18, skulle behandle person-oplysninger.

Det vil i særlige tilfælde ved bortfald af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort være nødvendigt at skulle behandle andre rent private forhold, fx oplysninger om at en ansvarlig leder eller chauffør er kommet under værgemål, jf. lovforslagets § 18, stk. 1.

2.12.3. Kørselskontorets pligter

Kørselskontoret vil skulle indsamle, opbevare og videregive en række data om de udførte kørselsopgaver, jf. lovforslagets § 20. Der vil bl.a. skulle indsamles oplysning om chaufførkortnummer, som er en personoplysning.

Kørselskontorets behandling af personoplysninger skal være i overensstemmelse med kravene i persondatalovens § 5 og persondatalovens øvrige bestemmelser.

De i lovforslagets § 20 nævnte oplysninger skal indhentes og opbevares for at kunne sikre kontrol med kørselskontorers omsætning og dermed muligheden for en korrekt indberetning til myndighederne.

De i lovforslaget nævnte oplysninger skal bidrage til sikring af en retvisende skattekontrol samt danne grundlag for en forbedret forbrugerbeskyttelse. Oplysningerne skal videre bidrage til effektivisering af politiets tilsyn med kørselskontorer og øvrige erhverv i henhold til loven.

Det vurderes, at indsamlingen af oplysningerne er relevant til opnåelse af ovennævnte formål. Alle oplysningerne er nødvendige for opnåelse af formålet. Det vil blive fastsat i en bekendtgørelse, at

oplysningerne skal opbevares i 5 år. Opbevaringsperiodens længde er nødvendigt af hensyn til sikring af skattebetalingen.

Forinden iværksættelsen af behandlingen af personoplysninger vil kørselskontoret skulle anmelde dette til Datatilsynet i overensstemmelse med persondatalovens § 48.

Kørselskontoret skal efter anmodning stille oplysninger om kontorets salg af kørsel til rådighed for myndighederne, jf. lovforslagets § 20, stk. 6.

Ministerens behandling af de pågældende oplysninger henhører under offentlig myndighedsudøvelse og er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 6.

Oplysninger indsamlet af kørselskontorerne kan ligeledes indgå i evalueringen af, hvorledes markedet udvikler sig efter 1 år, 3 år og 6 år efter lovforslagets vedtagelse.

2.12.4. Kameraovervågning

Det fremgår af lovforslagets § 25, stk. 4, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning. Kravet om kameraovervågning findes allerede i den gældende taxilovs § 15, stk. 1, om tv-overvågning. Som en sproglig modernisering anvendes udtrykket ”kameraovervågning” i stedet for det hidtidige udtryk ”tv-overvågning”, uden at der hermed tilsigtes en indholdsmæssig ændring.

Kameraovervågning af personer er omfattet af persondataloven. Kameraovervågningen skal foretages så skånsomt som muligt, og personoplysningerne skal behandles sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Dette medfører, at der skal træffes de fornødne foranstaltninger mod, at oplysninger kommer til uvedkommendes kendskab eller misbruges. Ifølge persondatalovens § 55, stk. 1, og § 62, stk. 3, fører Datatilsynet tilsyn med, at persondataloven iagttages i forbindelse med kameraovervågning i taxierne.

Ifølge tv-overvågningslovens § 1, stk. 1, jf. bekendtgørelse af lov nr. 1190 af 11. oktober 2007 om tv-overvågning, omfatter forbuddet om tv-overvågning alene privates tv-overvågning af gade, vej, plads eller lignende område, som benyttes til almindelig færdsel. Kameraovervågning, som alene sker inde i taxier, er således ikke omfattet af dette forbud. Forbuddet i § 1, stk. 1, indebærer imidlertid, at det skal sikres, at kameraovervågningen ikke omfatter personer uden for taxiens kabine. Hvis der foretages kameraovervågning inde i taxier, følger det endvidere af tv-overvågningslovens § 3, at der skal oplyses om overvågningen ved skiltning eller på anden tydelig måde.

Ifølge § 263 i straffeloven må der ikke foretages hemmelig aflytning eller optagelse af samtaler mellem andre. Dette forbud gælder overalt og dermed også i befordringsmidler, herunder taxier. § 263 i straffeloven indebærer således, at det normalt vil være forbudt at aflytte eller at optage lyd i tilknytning til kameraovervågning, medmindre aflytningen eller optagelsen sker med samtykke fra mindst én af deltagerne i samtalen. Optagelse af samtale mellem taxikunder i forbindelse med kameraovervågning må således udelukkende finde sted, hvis der foreligger samtykke fra disse.

Ifølge persondataloven skal der være en dataansvarlig, som har ansvar for, at kameraovervågningsoptagelser behandles i overensstemmelse med persondataloven. Det vil være den, der er ansvarlig for en taxis indretning (taxivognmanden), der bliver dataansvarlig efter persondataloven.

Ifølge § 26 a, stk. 1, i persondataloven må optagelser fra kameraovervågning videregives til politiet i kriminalitetsopklarende øjemed. Optagelser fra kameraovervågning i kriminalitetsforebyggende øjemed skal som hovedregel ifølge persondatalovens § 26, a, stk. 2, slettes senest 30 dage efter optagelsen er foretaget. Efter persondatalovens § 26 a, stk. 3, kan optagelserne opbevares i et længere tidsrum end

30 dage, hvis det er nødvendigt af hensyn til den dataansvarliges behandling af en konkret tvist. Den dataansvarlige skal i så fald inden for 30 dages fristen i stk. 2, underrette den, som tvisten vedrører og på anmodning udlevere en kopi af optagelsen til den pågældende.

2.13. Overgangsordningen

Det foreslås, at der indføres en overgangsordning, således at antallet af nye tilladelser i de første 3 år efter lovens ikrafttræden begrænses til 500 tilladelser årligt, dog tillagt det antal eksisterende taxitilladelser som i samme periode ikke er blevet udnyttet eller nye tilladelser, som er bortfaldet eller tilbagekaldt, jf. lovforslagets § 41.

Udstedelsen af de 500 nye tilladelser vil blive fordelt hen over året, således at der det første år maksimalt vil blive udstedt 125 tilladelser pr. kvartal. De to følgende år vil der ligeledes blive udstedt maksimalt 125 tilladelser i andet til fjerde kvartal, mens der i første kvartal kan udstedes 125 tilladelser samt det antal taxitilladelser efter den tidligere lov, der ikke længere udnyttes, fx fordi indehaveren er gået konkurs eller er afgået ved døden. Desuden tillægges det antal nye tilladelser, udstedt efter forslagets § 3, som enten er bortfaldet eller tilbagekaldt.

Det er forventningen, at der vil være mange ansøgere til de 500 årlige tilladelser i overgangsperioden. I så fald foreslås det, at udvælgelsen af de virksomheder, der får tilladelserne, vil ske ved lodtrækning blandt de kvalificerede ansøgere. Det foreslås desuden, at en virksomhed maksimalt kan ansøge om 20 tilladelser pr. kvartal. Desuden vil der blive stillet krav om, at en indehaver af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport inden for en to måneders frist for udstedelsen af tilladelsen, skal give meddelelse om registreringsnummeret på den bil, som tilladelsen anvendes til. I modsat fald bortfalder tilladelsen og tillægges i stedet antallet af tilladelser, der kan udstedes i første kvartal året efter.

Ordningen med et begrænset antal tilladelser i en overgangsperiode er valgt for, at markedet for erhvervsmæssig persontransport får mulighed for at tilpasse sig den nye regulering, hvor bl.a. den geografiske begrænsning ophæves og hvor al taxikørsel skal sælges via et kørselskontor.

Efter den 3-årige overgangsperiode er der ikke noget loft på antallet af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, der kan udstedes. Alle der ansøger, som lever op til betingelserne i § 3, og som betaler de påkrævede afgifter, vil få udstedt en tilladelse.

De tilladelser, der er udstedt i medfør af den gældende taxilov, er meddelt for et givent tidsrum (max. 10 år) og de forbliver som udgangspunkt i kraft indtil de udløber. Dette gælder alle fire former for tilladelser, der er blevet udstedt: taxi, limousine, offentlig servicetrafik og sygetransport.

Tilladelsesindehaveren vil inden for det tidsrum, som tilladelserne har gyldighed, have en beskyttet ret til i medfør af grundlovens § 73, dvs. at inddragelse af en tilladelse, hvor betingelserne for at opretholde denne fortsat er til stede, kan udgøre et ekspropriativt indgreb og kræve fuldstændig erstatning.

Efter tilladelsens udløb er forventningen om fornyelse ikke beskyttet.

For at overgangen til tilladelser efter loven bliver så smidig som muligt foreslås det, at der gives alle indehavere af en taxitilladelse mulighed for at ombytte deres tilladelse til en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. lovforslagets § 39. Indehaverne skal dog leve op til kravene i lovforslagets § 3. Disse krav er stort set identiske med de nuværende krav i den gældende lov, kapitalkravene er dog lidt lempeligere. Muligheden for ombytning fra en "gammel taxitilladelse" til en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport gælder fra lovens vedtagelse, og tilladelserne udstedes med samme udløbsdato, som de ombyggede tilladelser, jf. lovforslagets § 39, stk. 2.

Fordelene ved at ombytte en taxitilladelse til en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport er, at den nye tilladelse ikke er underlagt en geografisk begrænsning, og tilladelsen kan således benyttes i hele landet.

For at kunne benytte en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport til taxikørsel skal indehaveren have indgået en aftale med et kørselskontor, idet det kun er kørselskontorer, der må sælge taxikørsel. Det vil derfor være afgørende for, om en ombytning af taxitilladelse er interessant, at der hurtigst muligt efter lovens ikrafttræden bliver oprettet kørselskontorer, idet de nye tilladelser ikke kan benyttes til at køre taxikørsel for et bestillingskontor, jf. lovforslagets § 38, stk. 3.

Tilladelser til sygetransport, limousinekørsel og offentlig servicetrafik, som udløber i overgangsperioden, vil kunne ombyttes, hvis indehaveren opfylder kravene i lovforslagets § 3, jf. lovforslagets § 42.

I løbet af overgangsperioden og efter udløbet af denne, vil der blive gennemført evalueringer af loven for at følge med i lovens konsekvenser for taxierhvervet. I henhold til den politiske aftale, der danner grundlag for dette lovforslag, skal der udarbejdes tre evalueringer af loven. I evalueringerne vil der være fokus på lovens konsekvenser både for taxierhvervet, kunderne og samfundet.

Det skal undersøges, om loven har bevirket en større konkurrence i taxierhvervet, herunder om der i højere grad bliver konkurreret på priser og serviceniveau. Der skal endvidere ses på kravene til bilernes udstyr, herunder om den teknologiske udvikling har medført, at kravene skal justeres, fordi funktionalitet og pålidelighed i nyt udstyr er blevet væsentligt forbedret.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De områder på persontransportsområdet, som i dag administreres af kommunerne, foreslås flyttet til staten. Der sikres hermed en mere ensartet behandling af ansøgninger og godkendelser.

Området er i dag gebyrfinansieret, for så vidt angår tilladelsesudstedelsen. Denne finansieringsmodel bliver afløst af en finansieringsmodel, der er baseret på afgifter, gebyrer og bevilling på finansloven.

På grundlag af denne ordning vil det alene være omkostninger vedrørende regulering, der skal finansieres via bevilling.

Kommunerne får i dag ikke finansieret deres tilsyn på området via gebyrer, hvorfor lovforslaget vurderes at ville medføre færre udgifter for kommunerne, når tilsynet centraliseres hos staten.

Der forventes i 2018 merudgifter for staten på ca. 4,9 mio. kr. til udstedelse af tilladelser og tilsyn. Disse udgifter vil blive dækket af afgifter og gebyrer. Kommunerne vil dels få et bortfald af gebyrindtægter for udstedelse af tilladelser og en tilsvarende reduktion af udgifter, og vil derudover opnå en besparelse på ca. 10 mio. kr. svarende til de årlige udgifter til tilsyn med de udstedte tilladelser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Det vurderes, at lovforslaget vil have positive økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervet i form af mindre udgifter i forbindelse med behandling af ansøgninger i henhold til lovforslaget.

Efter den gældende lov kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 470 kr. for behandling af ansøgning om tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel eller tilladelse til sygetransport. Kommunerne kan endvidere opkræve et gebyr på ca. 1.540 kr. for udstedelse af en tilladelse. Tilsvarende gebyrer kan opkræves for behandling af ansøgning om godkendelse af et bestillingskontor og for godkendelse af et bestillingskontor.

Der vil efter lovforslaget blive opkrævet en afgift på 600 kr. pr. tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, med gyldighed op til og med 5 år og 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år. Afgiften skal dække omkostninger forbundet med udstedelse af og tilsyn med tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler og tilsyn med kørselskontorer.

Der vil blive opkrævet gebyr for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor og ansøgning om og godkendelse af uddannelsessteder. Gebyret fastsættes efter regning med en timepris på 800 kr.

Lovforslaget vil have positive økonomiske konsekvenser for taxi- og limousinevognmænd, idet de ikke længere vil være underlagt antalsmæssige og geografiske begrænsninger. Taxivognmænd vil endvidere ikke længere have en lovmæssigt fastsat rådighedsforpligtelse. Disse lettelser vil alt andet lige give en større fleksibilitet i kørslen og give forbedrede udvidelses- og indtjeningsmuligheder. Hertil kommer muligheden for frit at kunne vælge virksomhedsform i modsætning til i dag, hvor en taxivognmand alene må drive sin virksomhed som enkeltmandsvirksomhed.

De vognmænd, der i dag kører offentlig servicetrafik, sygetransport og limousinekørsel, vil fremover under visse betingelser få mulighed for at køre taxikørsel, hvilket giver mulighed for at øge forretningsområdet, ligesom det vil være en lettelse for de vognmænd, som i dag kører offentlig servicetrafik og sygetransport, idet de alene behøver at søge om én type tilladelse og dermed få adgang til al slags kørsel i modsætning til i dag, hvor de skal søge en tilladelse pr. kørselstype.

Den nye regulering vil give en lang række nye muligheder for at udvikle service og ydelser på området, der ikke er mulighed for i dag, og som forventes at lede til en række differentieringer af ydelserne og specialiseringer ift. kunderne.

For det første vil taxivirksomheder, der i dag – bortset fra Hovedstadsområdet – er begrænset til alene at køre taxikørsel inden for den kommune, der har udstedt tilladelsen, få muligheder for at drive forretningen de steder, hvor de ser de mest lovende forretningsmæssige muligheder. For det andet vil de succesfulde taxivirksomheder få mulighed at udvide forretningen efter behov og få frihed til at indrette virksomheden efter, hvad der findes mest hensigtsmæssigt. Dette er ikke muligt i dag på grund af antalsbegrænsningen samt kravet om, at taxivirksomheder skal være personlige virksomheder.

Det er forventningen, at der vil opstå nye forretningsmodeller, der ved anvendelse af digitale teknologier og fleksibel prissætning kan få udbud og efterspørgsel til at mødes til gavn for både kunder, chauffører og taxivirksomheder.

De muligheder, som den nye regulering giver, forventes at øge konkurrence og produktivitet i taxierhvervet og sikre en god betjening af kunderne. Forslaget forventes at reducere virksomhedernes omkostninger gennem bedre kapacitetsudnyttelse.

Kørselskontorer skal alene opfylde visse objektive adgangskrav, hvorefter deres virksomhed kan drives på almindelige markedsvilkår, hvilket giver en større fleksibilitet.

Kørselskontorer beslutter selv, hvilke taxivognmænd, som er tilknyttet kontoret, hvilket sparer tid og penge i forhold til drøftelser med vognmænd, som ikke vurderes at have kørselskontorets profil.

Det bliver administrativt lettere at oprette og drive et kørselskontor, idet ansøger alene skal opfylde visse objektive kriterier og herefter kan drive virksomheden på almindelige markedsvilkår. Det bliver også uden videre muligt for indehavere af en tilladelse til at drive kørselskontor at dække en kommune, hvor der allerede er oprettet et eller flere kørselskontorer.

Taxibranchen bliver pålagt at oprette et uafhængigt landsdækkende klagenævn. Der vil være visse mindre udgifter forbundet med oprettelse og drift af klagenævnet.

Generelt må det forventes, at en liberalisering af taxiloven vil øge udbuddet af taxikørsel og dermed sænke ventetiden for forbrugerne og øge konkurrencen, hvilket kan have en positiv effekt på strukturelt BNP. Der må også forventes en positiv effekt fra en afskaffelse af eksisterende geografiske begrænsninger på tilladelser, da det alt andet lige vil reducere tomkørslen. Omvendt vil et øget udbud kunne føre til mere tomkørsel, hvilket alt andet lige vil trække i den anden retning.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at der vil være administrative lettelser for borgerne ved indførelse af en mere gennemskuelig klageadgang over taxiysdelser. I første omgang skal der klages til kørselskontoret, som skal behandle klagen. Dernæst vil der være mulighed for at klage til et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen pålægges at oprette, jf. lovforslagets § 20, stk. 7.

Endvidere sikres der en større gennemsigtighed i prisen for taxikørsel, når prisen for en standardtur skal fremgå udvendigt på biler, der anvendes til taxikørsel, og når et kørselskontors priser og evt. tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen konsekvenser for miljøet.

7. Forholdet til EU-retten

Regulering af erhvervsmæssig persontransport i biler er et nationalt anliggende, hvorfor lovforslaget ikke indeholder EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 30. juni 2017 til 14. august 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, ATAX Arbejdsgiverforening for Taxibranchen, Brancheforeningen for Limousine Vognmænd, Brancheforeningen taxiførere i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Taxi Råd, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, 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 og Trafikselskaberne i Danmark.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/min- dre udgifter (hvis ja angiv omfang)	Negative konsekven- ser/merudgifter (hvis ja an- giv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommu- ner	Kommunerne vil dels få et bortfald af gebyrindtægter for udstedelse af tilladelser og en tilsvarende reduktion af udgifter, og vil derudover op- nå en besparelse på ca. 10 mio. kr. svarende til de årlige udgifter til tilsyn med de ud- stedte tilladelser.	Der forventes i 2018 mer- udgifter for staten på ca. 4,9 mio. kr. til udstedelse af til- ladelser og tilsyn, som vil blive dækket af afgifter og gebyrer.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommu- ner	Administrationen af ansøg- ninger, tilsyn m.v. flyttes fra kommunerne til staten.	Administrationen af ansøg- ninger, tilsyn m.v. flyttes fra kommunerne til staten.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Mindre omkostninger i for- bindelse med ansøgning om tilladelser og godkendelser. Større muligheder for at styr- ke omsætningen og dermed mulighed for øget fortjeneste via muligheder for smidig til- pasning af virksomhedernes ydelser i overensstemmelse med aktuel efterspørgsel efter tjenesteydelser.	Taxibranchen bliver på- lagt at oprette et uafhæn- gigt landsdækkende klage- nævn. Der vil være visse mindre udgifter forbundet med oprettelse og drift af klagenævnet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	De administrative byrder let- tes via et forenklet tilladelses- system uden antalsbegræns- ning samt frit valg mellem kørselskontorer.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Nemmere klageadgang over taxikørsel.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Regulering af erhvervsmæssig persontransport i biler er et nationalt anliggende, hvorfor lovforslaget ikke indeholder EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU- retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det fremgår af § 1, stk. 1, i taxibekendtgørelsen, at ved erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik) forstås kørsel i et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet,

1. med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre,
2. som udføres mod vederlag, idet godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, fx udgifter til benzin eller olie, ikke anses som vederlag, eller
3. som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

Det fremgår endvidere af taxibekendtgørelsens § 1, stk. 5, at samkørselsarrangementer og kørsel ved benyttelse af køretøjer tilknyttet delebilsordninger ikke anses som erhvervsmæssig personbefordring, såfremt der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

Det foreslås i *stk. 1*, at denne lov skal gælde for erhvervsmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste.

Den foreslåede definition af erhvervsmæssig persontransport erstatter den tidligere definition i taxibekendtgørelsens § 1, stk. 1. Der er tale om en forenkling af definitionen, idet det fremover alene er afgørende, om en given kørsel udføres med henblik på at opnå en fortjeneste. De tidligere krav om, at der skal være tale om befordring af personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører kørslen, samt at befordringen skal udgøre den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål, er fjernet. Til gengæld er det tidligere vederlagskrav afløst af kravet om, at kørslen udføres for at opnå en fortjeneste.

Fortjeneste ved kørsel foreligger, når betalingen for kørslen overstiger de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

Fortjenesten skal således dække alle omkostninger forbundet med kørslen, herunder også dække lønomkostninger og lignende samt afskrivninger på bilen og øvrigt udstyr m.v.

Det er således formålet om at opnå fortjeneste ved en kørsel, der er afgørende for, om der er tale om erhvervsmæssig persontransport, som kræver tilladelse. I modsætning hertil defineres samkørsel ved, at der alene må ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostningerne, jf. bemærkningerne til stk. 2, nedenfor.

For at opnå fortjeneste ved kørslen skal der ske en betaling for kørslen. Ved betaling forstås enten en direkte betaling for den udførte kørsel eller en indirekte betaling, fx i form af en samlet betaling for kørslen samt for en anden ydelse, hvor kørslen er en accessorisk ydelse i forhold til den købte (hoved)ydelse. Det kan fx være i forbindelse med køb af et hotelophold, hvor kørsel til og fra lufthavnen, er en del af en samlet pakke. En sådan kørsel er erhvervsmæssig persontransport, idet der indirekte betales for kørslen. Hotellers kørsel med gæster og andre ydelser, som omfatter udførelse af persontransport, betragtes således som erhvervsmæssig persontransport, der kræver tilladelse. Tilsvarende vil fx kørsel med en pakke og lignende, hvor der samtidig er en person, der transporteres med bilen, ligeledes blive betragtet som erhvervsmæssig persontransport, der kræver tilladelse, hvis betalingen for kørslen overstiger de med kørslen direkte forbundne omkostninger. Det er uden betydning, hvorvidt betaling

for udført persontransport udtrykkeligt fremgår af en faktura for et engagement. Det afgørende er, om persontransport rent faktisk indgår som en del af engagementet.

Derimod vil der ikke være tale om erhvervsmæssig persontransport og dermed tilladelsespligtig kørsel, såfremt kørslen er en integreret del af en ydelse, som foregår på områder, der ikke er tilgængelige for almindelig færdsel, fx kørsel på et lukket område med en begrænset personkreds, såsom kørsel i forlystelsesparker, dyreparker, inden for et aflukket lufthavnsområde m.v. Sådanne former for integreret kørsel, der ikke udføres i konkurrence med den øvrige persontransport, er i modsætning til fx kørsel til og fra hoteller ikke erhvervsmæssig persontransport.

Der er heller ikke tale om erhvervsmæssig persontransport, såfremt der er tale om kørsel, som en hjælper udfører for en borger som led i borgerstyret personlig assistance efter § 96 i lov om social service, jf. lovbekendtgørelse nr. 988 af 17. august 2017, eller andre ordninger efter serviceloven eller øvrig lovgivning, hvor der indgår hjælp til færden uden for hjemmet.

Kørsel i privat regi, hvor der ikke betales for kørslen, er ikke erhvervsmæssig persontransport.

Privat kørsel kan udføres både af privatpersoner, virksomheder, foreninger og offentlige myndigheder, fx den kørsel der foregår med familie, venner og bekendte, eller kørsel i biler, som en virksomhed stiller til rådighed for dennes medarbejders udførelse af deres arbejde. Fx den kommunale hjemmehjælper, der kører til klienterne i kommunens bil, eller en sælger, der kører i firmaets bil til kunderne. Det kan også være en situation, hvor fx et plejehjem ejer en bil, og en af de ansatte kører beboerne til private aktiviteter.

Det foreslås i *stk. 2*, at samkørsel ikke anses som erhvervsmæssig persontransport, såfremt der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen. Samkørsel er således tilladelsesfri kørsel. Ved direkte forbundne omkostninger ved en kørsel forstås passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende.

Den foreslåede bestemmelse afløser bestemmelsen i § 1, stk. 5, i taxibekendtgørelsen, hvor der anvendes betegnelsen samkørselsarrangementer, og hvor der ligeledes stilles krav om, at der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

Der er således ikke tale om en ændring af definitionen af samkørsel, men der henvises nu til de gældende skatteregler for en nærmere afgrænsning af, hvilke omkostninger, der kan medregnes, uden at der bliver tale om en betaling, der vil medføre en fortjeneste for chaufføren.

Ved samkørsel forstås, at to eller flere personer, der skal samme vej, kører i samme bil og deler transportudgifterne. Det anses også for samkørsel, når en passager sættes af eller stiger på i løbet af køreturen, også selv om dette måtte føre til en mindre afvigelse fra førerens rute. Det er således ikke et krav, at føreren og passagererne starter turen samme sted eller har samme slutdestination.

De beløb, som bilejeren modtager fra en passager i forbindelse med samkørsel til dækning af passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende, er skattefri, da betalingerne ikke kan anses for indkomst i skatteretlig forstand, men derimod skyldes, at bilejeren og passageren deler nogle fælles udgifter. Der henvises til de til enhver tid gældende skatteregler om samkørsel.

Overstiger passagerens betaling for kørslen dennes andel af de ovennævnte omkostninger, anses kørslen som erhvervsmæssig persontransport og kræver dermed tilladelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.2.

Til § 2

Efter den gældende taxilovs § 1, stk. 2, kan erhvervmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren.

Der er på nuværende tidspunkt indgået aftaler, der giver adgang til at udføre grænseoverskridende taxikørsel mellem Danmark og Tyskland og mellem Danmark og Sverige samt kørsel i transit gennem de nævnte lande.

Overenskomst af 22. september 1981 med Norge, Sverige og Forbundsrepublikken Tyskland om internationale transporter ad landevej giver danske og tyske taxier adgang til at befordre passagerer ind i eller gennem det andet land. Aftalen giver endvidere adgang til at optage passagerer i det andet land, når aftalen om transport er indgået, før passagererne er ankommet til det andet land. Som optagelse af passagerer i det andet land anses ikke afhentning af passagerer, som samme dag er blevet bragt til det andet land af samme transportudøver.

Ifølge overenskomst af 3. marts 2000 mellem Kongeriget Danmarks regering og Kongeriget Sveriges regering, som er revideret den 17. juni 2002, har danske og svenske taxier adgang til at køre ind i eller gennem det andet land. Aftalen giver endvidere svenske taxier adgang til at optage passagerer ved særligt oprettede holdepladser i Københavns Lufthavn, Kastrup, til transport til Sverige, ligesom danske taxier har adgang til at optage passagerer ved særligt oprettede holdepladser i Sturup Lufthavn til transport til Danmark. Aftalen giver endelig danske og svenske taxier adgang til efter forudgående aftale at optage passagerer uden for de særligt oprettede holdepladser til transport til taxiens hjemland.

Der foreligger ikke internationale aftaler, der giver udenlandsk indregistrerede biler adgang til at udføre erhvervmæssig persontransport med begyndelses- og afslutningspunkt i Danmark (cabotagekørsel).

Det foreslås i *stk. 1*, at erhvervmæssig persontransport, der udføres over landets grænser med udenlandsk indregistrerede biler, alene kan udføres i henhold til international aftale.

Den foreslåede bestemmelse afløser den tilsvarende bestemmelse i § 1, stk. 2, i den gældende taxilov.

Den foreslåede bestemmelse bygger således på, at udførelse af international erhvervmæssig persontransport kan reguleres på grundlag af internationale aftaler.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder, som ikke kan dækkes af biler omfattet af loven, udføres med udenlandsk indregistrerede biler uden tilladelse efter § 3.

Der er tale om ny bestemmelse, og formålet med bestemmelsen er at sikre et tilstrækkeligt antal biler med henblik på at kunne afvikle ekstraordinært stor efterspørgsel på persontransport, som ikke kan dækkes med biler omfattet af dette lovforslag.

Bestemmelsen vil kun finde anvendelse i helt særlige situationer, hvor en stor international begivenhed, finder sted i Danmark, fx OL eller FN's klimakonference og lignende. Hvis Danmark måtte blive vært ved et sådant arrangement, og det vurderes, at kørselsbehovet ikke vil kunne dækkes af biler, der har en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, vil transport-, bygnings- og boligministeren kunne tillade, at kørsel i forbindelse med det pågældende arrangement udføres med udenlandsk indregistrerede biler.

Det skal bemærkes, at de internationale aftaler efter stk. 1 og tilladelser efter stk. 2 kun angår relationerne til denne lov. Derudover kræves tillige en tilladelse fra SKAT i henhold § 25 i bekendtgørelse nr. 599 af 31. maj 2017 om registrering af køretøjer, hvorefter SKAT kan tillade, at en person med bopæl her

i landet fører en registreret udenlandsk bil på færdselslovens område i op til 6 uger i forbindelse med statsbesøg, store internationale begivenheder og lignende. Tilladelsen fra SKAT skal medbringes under kørslen på færdselslovens område og skal efter anmodning vises til politiet eller til SKAT.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at biler, omfattet af *stk. 2*, føres af personer uden et chaufførkort efter § 7.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til § 3

Efter den gældende taxilovs § 1, *stk. 1*, kræves der tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring i biler indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet. Den gældende lov opererer med tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel samt til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 1*, at der kræves tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport i biler. Tilladelsen kan bruges til alle former for erhvervsmæssig persontransport i biler overalt i Danmark og i udlandet i de tilfælde, hvor der er indgået international aftale herom, jf. bemærkninger til § 2.

Ligesom det er tilfældet i den gældende taxilov, kræves der i lovforslaget tilladelse til udførelse af erhvervsmæssig persontransport. Lovforslaget indebærer imidlertid i forhold den gældende lov en forenkling, idet der i lovforslaget opereres med én tilladelsestype, der giver adgang til at udføre forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, mens der i den gældende lov er fire forskellige typer af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport.

Tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel udstedes i henhold til § 2, *stk. 1*, i den gældende taxilov af kommunalbestyrelserne i det område, hvor kørslen skal foregå. I Region Hovedstaden, som omfatter alle kommuner i regionen bortset fra Bornholms Regionskommune, udstedes tilladelser af Taxinævnet i Region Hovedstaden. Tilladelser til offentlig servicetrafik udstedes ifølge § 2, *stk. 5*, i den gældende taxilov af Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen.

Ifølge § 3, *stk. 1*, i den gældende taxilov kan taxi- og limousinekørsel alene udføres i personligt regi. Sygetransport og offentlig servicetrafik kan derimod ifølge § 4 i den gældende taxilov udføres af såvel personligt drevne virksomheder som af selskaber med begrænset ansvar, fonde, foreninger m.v. og af offentlige myndigheder.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelse til erhvervsmæssig persontransport efter ansøgning udstedes af transport-, bygnings- og boligministeren til virksomheder, som opfylder nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Ved virksomhed forstås i denne lov alle former for virksomheder, dvs. enkeltmandsvirksomheder, interessentskaber, kommanditselskaber, andelsselskaber samt andre selskaber og foreninger med begrænset ansvar, iværksætterselskaber, anpartsselskaber, aktieselskaber eller lignende samt offentlige myndigheder og offentlige virksomheder. Virksomhedsbegrebet skal således forstås bredest muligt.

I modsætning til den gældende taxilov vil vognmandsvirksomheder og limousinevirksomheder med den foreslåede bestemmelse kunne drives i selskabsform. I den gældende taxilov er der krav om, at virksomheder, som drives i selskabsform, skal have en ansvarlig leder.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 1*, at en virksomhed skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. *stk. 3*.

Den ansvarlige leder forestår den daglige drift af virksomheden og tegner med godkendelsen som ansvarlig leder virksomheden over for den tilladelsesudstedende myndighed.

Ansøgere af tilladelser skal i henhold til § 3, stk. 1, nr. 1, i den gældende taxilov have bopæl her i landet.

Bopæl i EU eller i EØS- området er ifølge § 9 i taxibekendtgørelsen sidestillet med bopæl i Danmark.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 2*, at virksomheden skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkredsen har bopæl. Der sikres således mulighed for at føre tilsyn med personer med væsentlige interesser samt bestyrelses- og direktionsmedlemmer, jf. § 3, stk. 6, i virksomheder, som drives i selskabsform.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 3*, at den ansøgende virksomhed har fast forretningssted på dansk område. Det vil være et krav, at en ansøger er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR) og har et aktivt CVR-nummer.

Ansøgere af tilladelser må ifølge § 3, stk. 1, nr. 3, i den gældende taxilov ikke være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 4*, at den ansøgende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 3.

Ansøgere af tilladelser må i henhold til § 3, stk. 1, nr. 4, i den gældende taxilov ikke have en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Ved betydelig forfalden gæld til det offentlige forstås i henhold til § 4, stk. 3, i taxibekendtgørelsen forfalden gæld i størrelsesordenen 50.000 kr. eller derover.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 5*, at virksomheden ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

I modsætning til den gældende taxilov foreslås der fastsat en beløbsgrænse i bestemmelsen. Den samme beløbsgrænse findes i lov om buskørsel og i lov om godskørsel.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige - uanset baggrunden for gælden - indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Ansøgere af tilladelser skal i henhold til § 3, stk. 1, nr. 5, i den gældende taxilov have et økonomisk grundlag for at drive virksomhed forretningsmæssigt forsvarligt. Det er fastsat i § 4, stk. 1, i taxibekendtgørelsen at ansøgere af tilladelser skal have en egenkapital på i alt mindst 50.000 kr. for den første tilladelse og 25.000 kr. for hver yderligere tilladelse.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 6*, at den ansøgende virksomhed skal have en egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse.

Nedsættelsen af beløbsgrænserne er en del af den politiske aftale om modernisering af taxiloven.

Hvis ansøgeren har egne kontante midler, skal kravet dokumenteres opfyldt 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. Der kan også stilles en sikkerhed svarende til det fastsatte krav til kapital af et pengeinstitut eller et forsikringsselskab.

Ansøgere af tilladelser skal i henhold til § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, i den gældende taxilov gøre det antageligt, at de vil kunne udøve virksomheden forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 7*, at virksomheden skal sandsynliggøre, at virksomheden udøves på forsvarlig

måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der er tale om videreførelse af gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at personkredsen bag virksomheden skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymen for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed.

Den ansøgende virksomhed skal sandsynliggøre, at den kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle bøder eller fængselsstraffe omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor ansøgeren i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til sine kunder. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandlinger.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor en ansøger har været uhæderlig, men omfatter også tilfælde, hvor en ansøger i sin tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Vurderingen af evnen til at udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen kan også omfatte eventuelle oplysninger om, at en ansøger tidligere har udført erhvervsmæssig kørsel omfattet af denne lov eller af bus- og godskørselsloven uden at have haft tilladelse hertil.

I § 4, stk. 2, i den gældende taxilov er der krav om, at virksomheder, som drives i selskabsform, skal have en godkendt ansvarlig leder.

Det foreslås i *stk. 3*, at godkendelse som ansvarlig leder er betinget af, at vedkommende opfylder en række nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Ansøgere af tilladelser skal i henhold til § 3, stk. 1, nr. 1, i den gældende taxilov have bopæl her i landet. Bopæl i EU eller i EØS-området er ifølge § 9 i taxibekendtgørelsen sidestillet med bopæl i Danmark.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 1*, at den ansvarlige leder skal have bopæl i EU eller i EØS. Dette sikrer, at EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed ikke krænkes.

Ansøgere af tilladelser i henhold til § 3, stk. 1, nr. 2, i den gældende taxilov skal være myndige og må ikke være under værge- eller under samværgemål.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 2*, at den ansvarlige leder skal være myndig og ikke må være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 2.

Grundlaget for bestemmelsen er, at personer, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke bør godkendes som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Baggrunden er, at personer, der er under værgemål, ikke er fuldt ud i stand til at tage vare på deres egne anliggender. De skal således heller ikke have adgang til at udøve et erhverv, hvortil der kræves tilladelse eller godkendelse.

Ansøgere, der er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, kan ifølge § 3, stk. 1, nr. 3, i den gældende taxilov ikke godkendes som ansvarlige ledere.

Det foreslås i stk. 3, *nr. 3*, at den ansvarlige leder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 3.

Ansøgere med en betydelig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, kan i henhold til § 4, stk. 3 i taxibekendtgørelsen ikke godkendes som ansvarlige ledere.

Det foreslås i stk. 3, *nr. 4*, at den ansvarlige leder ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige - uanset baggrunden for gælden - indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Ansøgere af tilladelser må i henhold til § 3, stk. 1, nr. 6, i den gældende taxilov, ikke være dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Det foreslås i stk. 3, *nr. 5*, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af stillingen eller hvervet, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Virksomheder, der fungerer på grundlag af tilladelser i henhold til den gældende lov, er typisk mindre virksomheder med ingen eller få ansatte chauffører. Det antages, at virksomhedsstrukturen på området også fremover vil være præget af mange mindre virksomheder. Bestemmelsen om den ansvarlige leders vandelsforhold bør derfor både omfatte adfærd i forbindelse med udførelse af kørsel og adfærd i forbindelse med ledelsen af en virksomhed.

På grundlag af hensynet til at passagerer trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af tilladelser i denne lov, uden at skulle bekymre sig om deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme og kapitel 28 om formueforbrydelser.

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse med udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om godkendelse som ansvarlig leder.

Ansøgere af tilladelser i henhold til § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, i den gældende taxilov skal kunne gøre det antageligt, at de vil udøve denne forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det foreslås i stk. 3, *nr. 6*, at den ansvarlige leder skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der er tale om videreførelse af gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Det skal vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at den ansvarlige leder ikke vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at godkendelse derfor skal nægtes.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at den ansvarlige leder skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed.

Den ansvarlige leder skal sandsynliggøre, at vedkommende kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle bøder og

fængselsstraffe omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor den ansvarlige i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til passagerer. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandling.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor den ansvarlige leder har været uhæderlig, men omfatter også tilfælde, hvor den pågældende i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Vurderingen af evnen til at udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen kan også omfatte eventuelle oplysninger om, at en ansøger tidligere har udført erhvervmæssig kørsel omfattet af denne lov, den gældende taxilov eller af bus- og godskørselsloven uden at have haft tilladelse hertil.

Efter den gældende taxilov kan taxi- og limousinekørsel kun udføres i personligt regi. Sygetransport og offentlig servicetrafik kan i henhold den gældende taxilov udføres af såvel personligt drevne virksomheder som selskaber med begrænset ansvar, fonde, foreninger m.v. og offentlige myndigheder. Virksomheder, der udfører sygetransport og offentlig servicetrafik i selskabsform, skal efter den gældende lov have en godkendt ansvarlig leder.

Det foreslås i *stk. 4*, at hvis en virksomhed drives som en personligt ejet virksomhed skal den ansvarlige leder være virksomhedsejeren.

Virksomhedsejere af personligt ejede virksomheder skal således opfylde de krav, der stilles til den ansvarlige leder i selskaber, jf. *stk. 3*, nr. 1-6 ovenfor. Det vil sige, at virksomhedsejeren skal have bopæl i EU eller EØS, virksomhedsejeren skal være myndig og må ikke være under værgemål eller samværgemål, virksomhedsejeren må ikke være dømt for et strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for virksomheden og endelig skal virksomhedsejeren sandsynliggøre, at denne kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Afslag på at udstede tilladelse i henhold til den gældende taxilov, der er begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i henhold til § 3, *stk. 2*, nr. 6, kan i henhold til § 3, *stk. 3*, efter begæring af ansøgeren eller den tilladelsesudstedende myndighed indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, *stk. 3*, hvor sagen skal behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 5*, at afslag på tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i *stk. 3*, nr. 5, på begæring af ansøgeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, *stk. 3*. Sagen skal i henhold til retsplejeloven behandles i strafferetsplejens former.

Der er tale om en videreførelse af kravet i § 3, *stk. 3*, i den gældende taxilov.

Det foreslås i *stk. 6*, at der ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder de fastsatte betingelser, kan indgå oplysninger om, hvorvidt medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af denne lov, i en bus- eller en godskørselsvirksomhed, der inden for de seneste 5 år er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf, har overtrådt

bestemmelser nævnt i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov, eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

Der er tale om en ny bestemmelse. Tilsvarende bestemmelse findes i bus- og godsloven.

Oplysninger om forløb, hvor personkredsen bag den ansøgende virksomhed tidligere har haft ansvaret for driften af en virksomhed, eller oplysninger om forløb, hvor denne i væsentlig grad har haft bestemmende indflydelse på driften af en tidligere virksomhed i henhold til denne lov, lov om buskørsel og lov om godskørsel, kan således indgå i vurderingen. Personkredsen bag en virksomhed, som i tidligere virksomhed har udvist en ringe grad af faglige kvalifikationer og manglende evne til at drive virksomhed forretningsmæssigt forsvarligt, vil således kunne anses som værende ude af stand til at drive vognmands- eller kørselskontorvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Dette vil i givet fald kunne danne grundlag for afslag på udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport.

Det foreslås i *stk. 7*, at ansøgning om tilladelse skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren digitalt ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgningen indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren. Skematvangen fraviges, såfremt den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter der kan indgives på anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Sikkerheden ved den digitale selvbetjeningsløsning vil leve op til de krav, som gælder for den offentlige forvaltning efter sikkerhedsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning, og persondataloven vil blive iagttaget i sin helhed.

Det foreslås i *stk. 8*, at tilladelsen kun kan benyttes til kørsel med én bil ad gangen, og tilladelsesindehaveren skal være registreret som bruger af bilen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Baggrunden for bestemmelsen er, at en vognmandsvirksomhed skal opfylde et krav til egenkapital, hvis størrelse er afhængig af antallet af tilladelser, der benyttes i virksomheden. På biler, der bruges til taxikørsel og til kørsel for offentlige myndigheder, skal bilens tilladelsesnummer fremgå udvendigt på bilen, jf. lovforslagets § 26, nr. 2 og § 27.

Det er derfor af kontrolmæssige årsager nødvendigt at fastsætte, at tilladelsen kun kan benyttes til kørsel med én bil ad gangen. Biler, der bruges i henhold til dette lovforslag, skal således af kontrolmæssige årsager være registreret med tilladelsesindehaveren som bruger, således at politiet i forbindelse med kontrol på vejen kan fastslå, om der er udstedt tilladelse til erhvervmæssig persontransport med den pågældende bil.

Tilladelser til erhvervmæssig persontransport forventes udstedt som elektroniske tilladelser.

Det foreslås i *stk. 9*, at der ved fornyelse af tilladelser efter *stk. 1*, ved ombytning af taxitilladelse, jf. § 39, *stk. 1*, eller ved ombytning af tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, jf. § 42, *stk. 1*, kan ses bort fra forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, hvis virksomheden har indgået en afdragsaftale med SKAT om indfrielse af restancen inden for en rimelig periode. Ved en rimelig afviklingsperiode forstås som udgangspunkt et år. Baggrunden for denne lempeligere regel er, at der er tale om virksomheder i drift.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i *stk. 10*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte biler.

Bestemmelsen skal bidrage til at sikre, at tilladelsesindehavere ikke udfører erhvervsmæssig persontransport med flere biler end antallet af udstedte tilladelser. Der vil således blive fastsat bestemmelser i bekendtgørelsesform, hvorefter indehavere af tilladelser skal oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om, hvilke biler der anvendes.

Det foreslås i *stk. 11*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. lovforslagets § 3, *stk. 7*, samt krav til egenkapital, jf. lovforslagets § 3, *stk. 2*, nr. 6.

Det vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, at ansøgning om udstedelse, ændring og fornyelse af tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport skal indgives ved digital selvbetjening via virk.dk.

Det vil endvidere blive fastsat, hvorledes kravet til økonomi skal dokumenteres. Der henvises til det ovenfor under *stk. 2*, nr. 6, anførte.

Til § 4

Efter § 2, *stk. 4*, i den gældende taxilov kan der på grundlag af en tilladelse til offentlig servicetrafik udføres kørsel for trafikselskaber omfattet af lov om trafikselskaber, jf. bekendtgørelse af lov nr. 323 af 20. marts 2015. Tilladelsen er betinget af, at ansøgeren har en kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport kan anvendes til kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører i medfør af lov.

Den foreslåede bestemmelse afløser bestemmelserne om tilladelse til offentlig servicetrafik i den gældende taxilov, bl.a. § 2, *stk. 5*, hvorefter tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber.

Den foreslåede bestemmelse har således et bredere anvendelsesområde, idet den omfatter al kørsel, som en offentlig myndighed udfører med hjemmel i lov. Ved udførelse af kørsel for det offentlige forudsættes det, at der foreligger en skriftlig aftale mellem parterne herom, idet aftaler indgået med en offentlig myndighed som udgangspunkt altid vil være skriftlig og dermed have karakter af en kontrakt. Det bemærkes dog, at bestemmelsen ikke indeholder et udtrykkeligt krav om kontraktligt grundlag.

Den kørsel, som en offentlig myndighed bestiller, skal være en kørselsopgave, som myndigheden enten skal udføre eller kan udføre i medfør af lov. Et eksempel kan være den offentlige servicetrafik, som et trafikselskab varetager med hjemmel i lov om trafikselskaber. Et andet eksempel er skolebuskørsel, som en kommune varetager med hjemmel i § 26 i lov om folkeskolen, jf. lovekendtgørelse nr. 989 af 23. august 2017. Når offentlige myndigheder udbyder kørselsopgaver, som myndigheden varetager i medfør af lov, har såvel vognmandsvirksomheder med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport som

kørselskontorer mulighed for at byde på opgaven. En tilladelse til erhvervsmæssig persontransport kan derimod ikke bruges til at sælge taxikørsel til en offentlig myndighed, idet taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor.

Efter § 2, stk. 1, i den gældende taxilov kræves der tilladelse til limousinekørsel. Tilladelse til limousinekørsel giver ifølge § 1, stk. 4, i taxibekendtgørelsen adgang til at udføre repræsentationskørsel, bryllupskørsel og lignende kørsel i køretøjer med særlig indretning, udstyr og lignende. Det er ikke nærmere defineret, hvilke biltyper, der kan anvendes til limousinekørsel, og hvorledes limousiner i øvrigt skal fremstå.

Det foreslås i stk. 1, *nr.* 2, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal kunne anvendes til limousinekørsel, hvorved foreslås repræsentationskørsel og lignende kørsel i biler, der er specialbyggede limousiner, jf. *litra a)*, eller i biler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr., jf. *litra b)*.

Specialbyggede limousiner, jf. *litra a)*, er personbiler, der er forlænget og indrettet af et ombyggerfirma, som er godkendt af bilproducenten til dette formål. Ombygningsvirksomheder af denne art kendes især i USA, hvorfor det ofte er store amerikanske bilmodeller, der bliver specialopbygget som limousiner.

Biler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr., jf. *litra b)*, tilhører den øverste prisklasse for personbiler, hvorfor de forventes at kunne dække behovet for repræsentativ kørsel på niveau med de specialbyggede limousiner. Også sportsbiler i den øverste prisklasse henregnes til denne limousinekategori.

For at sikre et objektivt og gennemskueligt kriterium for hvilke biler, der må anvendes til limousinekørsel, fastsætter bestemmelsen en beløbsgrænse for bilens mindste almindelige handelsværdi før skatter og afgifter. Beløbsgrænsen på 500.000 kr. er den samme for nye og brugte biler, der ønskes godkendt til limousinekørsel, og beløbsgrænsen pristalsreguleres ikke.

Værdikriteriet skal være opfyldt på tidspunktet for registreringssynet. Det forhold, at bilen i de efterfølgende år måtte miste en del af sin værdi, hindrer ikke, at bilen fortsat kan forblive registreret til limousinekørsel. Bilens ejer skal dermed ikke under de efterfølgende periodesyn dokumentere, hvorvidt bilen fortsat har en bestemt værdi, og bilens løbende værditab hindrer ikke en fortsat anvendelse som limousine, så længe registreringen til denne anvendelse opretholdes.

Det er ejerens ansvar at dokumentere, at en bil på registreringstidspunktet opfylder lovens kriterium for mindste almindelige handelsværdi før skatter og afgifter. Dokumentation forelægges ved fabriksnye biler ved en erklæring fra SKAT eller i form af en købskontrakt eller forhandlererklæring, der udviser bilens pris før skatter og afgifter. Ved brugte biler dokumenteres den afgiftspligtige værdi ved en erklæring fra SKAT på grundlag af en synsvirksomheds vurdering af bilens stand, hvilket svarer til proceduren ved toldsyn. Derimod accepteres ikke andre former for dokumentation, så som en købekontrakt vedrørende en brugt bil eller en privat indhentet sagkyndig erklæring.

Taxikørsel er ikke nærmere defineret i den gældende taxilov. Det følger imidlertid af den gældende lov, at taxitilladelser giver adgang til at udføre enhver form for erhvervsmæssig kørsel i biler indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet. Biler, der fungerer på grundlag af tilladelser til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, er derimod begrænset til at udføre den kørsel, som fremgår af tilladelsen.

Det foreslås i stk. 1, *nr.* 3, at der ved taxikørsel forstås kørsel, der hverken er omfattet af *nr.* 1 eller 2 i denne bestemmelse.

Ligesom det er tilfældet i den gældende lov, kræves der i lovforslaget tilladelse til udførelse af erhvervsmæssig persontransport. Lovforslaget omfatter imidlertid kun én tilladelsestype, som giver adgang til at udføre alle former erhvervsmæssig persontransport i biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren. Den gældende lov omfatter derimod fire forskellige typer af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, nemlig tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik.

Efter § 10, stk. 1, i den gældende taxilov skal indehavere af taxitilladelser, der er udstedt i kommuner med ti taxier eller derover, oprette eller tilslutte sig til et bestillingskontor, der modtager og fordeler bestillinger blandt de tilsluttede tilladelsesindehavere på udførelse af taxikørsel inden for den kommune, hvor bestillingskontoret er etableret. I henhold til § 10, stk. 1 og 2, i den gældende taxilov er der mulighed for at dispensere fra denne adgang. Den gældende taxilov omfatter ikke kørselskontorer.

Det foreslås i *stk. 2*, at taxikørsel, kun må sælges af et kørselskontor.

Ved den foreslåede bestemmelse indføres krav om, at taxikørsel alene må sælges via et kørselskontor.

Den foreslåede bestemmelse adskiller sig væsentlig fra den gældende taxilovs bestemmelser om bestillingskontorer, idet alle, som opfylder adgangskravene i den foreslåede bestemmelse, kan få tilladelse til at drive et kørselskontor. Den foreslåede ordning adskiller sig videre fra den gældende taxilovs bestemmelser om bestillingskontorer, ved at indehavere af tilladelser til at drive kørselskontor tillige kan udføre taxikørsel på grundlag af egne tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 i dette lovforslag. Et kørselskontor kan tillige sælge taxikørsel på grundlag af en kombination af egne tilladelser og tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, som tilhører vognmandsvirksomheder, der har indgået aftale med kørselskontoret om udførelse af taxikørsel.

Der er i modsætning til den gældende taxilov ikke mulighed for at dispensere fra kravet om, at taxikørsel kun må sælges af bestillingskontorer. Det bliver således obligatorisk for indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport at være tilknyttet et kørselskontor for at kunne udføre taxikørsel.

Ved et kørselskontor forstås en virksomhed, der sælger erhvervsmæssig persontransport. For at drive et kørselskontor kræves en tilladelse i henhold til § 5.

Biler, som udfører taxikørsel, skal leve op til de krav om indretning og udstyr og funktion, der er fastlagt i kapitel 6 i lovforslaget, og skal bl.a. være udstyret med taxameter, kontroludstyr og kameraovervågning.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at en bil, der ikke opfylder betingelserne i *stk. 1*, nr. 2, kan anvendes til limousinekørsel, hvis bilen i kraft af sin indretning, udstyr eller historiske værdi besidder en særlig attraktionsværdi som limousine.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Denne dispensationsmulighed forventes udelukkende anvendt på køretøjer, der er meget sjældne, og som i kraft af deres særlige indretning og udstyr har en attraktionsværdi, som gør dem egnet til limousinekørsel på niveau med specialbyggede limousiner eller biler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr.

Dispensationsmuligheden kan eksempelvis bringes i anvendelse over for køretøjer, som har en særlig historisk værdi, og som i kraft af deres indretning og udstyr samtidig skønnes velegnet til anvendelse som limousine. Dispensationsmuligheden kan endvidere komme i betragtning i forhold til ældre biler, som på trods af en høj vedligeholdelsesstand ikke opfylder værdikriteriet i *stk. 2*, nr. 2, litra b). Transport-,

bygnings- og boligministeren afgør hver dispensationsansøgning ved at foretage et individuelt skøn i det enkelte tilfælde.

I forbindelse med en dispensationsansøgning vil det være ansøgerens ansvar at fremlægge den dokumentation, der er nødvendig for at kunne bedømme bilens særlige attraktionsværdi som limousine, herunder dokumentation for bilens eventuelle historiske værdi og dokumentation for, at bilen ikke opfylder værdikriteriet i stk. 2, nr. 2, litra b). Ansøgeren kan blive pålagt at fremstille den pågældende bil fysisk til besigtigelse og skal i så fald bære de omkostninger, der er forbundet hermed.

Til § 5

Efter § 10, stk. 1, i den gældende taxilov skal indehavere af taxitilladelser, der er udstedt i kommuner med ti taxier eller derover, oprette eller tilslutte sig til et bestillingskontor, der modtager og fordeler bestillinger blandt de tilsluttede tilladelsesindehavere på udførelse af taxikørsel inden for den kommune, hvor bestillingskontoret er etableret. Den gældende taxilov omfatter ikke kørselskontorer.

Det foreslås i *stk. 1*, at der kræves tilladelse til at drive et kørselskontor. Ved et kørselskontor forstås en virksomhed, der sælger taxikørsel.

Indehavere af tilladelser til at drive kørselskontor kan endvidere sælge andre ydelser end taxikørsel, bl.a. limousinekørsel, kørsel for offentlige myndigheder m.v.

Den foreslåede bestemmelse adskiller sig væsentlig fra den gældende taxilovs bestemmelser om bestillingskontorer, idet alle, som opfylder adgangskravene i den foreslåede bestemmelse, kan få tilladelse til at drive et kørselskontor. Den foreslåede ordning adskiller sig videre fra den gældende taxilovs bestemmelser om bestillingskontorer, ved at indehavere af tilladelser til at drive kørselskontor tillige kan udføre taxikørsel på grundlag af egne tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 i dette lovforslag. Et kørselskontor kan tillige sælge taxikørsel på grundlag af en kombination af egne tilladelser og tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, som tilhører vognmandsvirksomheder, der har indgået aftale med kørselskontoret om udførelse af taxikørsel.

Indehavere af tilladelser til at udføre erhvervsmæssig persontransport skal være knyttet til et kørselskontor, hvis de ønsker at udføre taxikørsel, da det kun er kørselskontorer, der må sælge taxikørsel.

Aftalen mellem indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport og et kørselskontor er et privatretlig mellemværende, som ikke reguleres nærmere af denne lov, men vil alene være reguleret af den kontrakt, som de to parter indgår. Spørgsmålet om, hvorvidt en vognmand kan indgå aftaler med flere kørselskontorer, er heller ikke reguleret af loven, da det ligeledes er et privatretligt mellemværende, som reguleres af kontrakten mellem parterne.

Et kørselskontor kan endvidere sælge serviceydelser til andre kørselskontorer, som ikke er i besiddelse af det administrative system til udførelse af opgaver, omfattet af bestemmelsen i lovforslagets § 20.

Transport-, bygnings- og boligministeren har med hjemmel i § 12, stk. 1, nr. 11, i den gældende taxilov bemyndiget kommunalbestyrelserne til i medfør af § 18 i taxibekendtgørelsen at godkende oprettelsen af bestillingskontorer. Godkendelse af et bestillingskontor er i medfør af § 18 i taxibekendtgørelsen betinget af, at bestillingskontoret døgnet rundt kan efterkomme bestillinger på taxikørsel hurtigst muligt. Godkendelse af et bestillingskontor forudsætter endvidere, at dette har ansat en af kommunalbestyrelsen godkendt ansvarlig leder, som opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1–4, 6 og 7, i den gældende taxilov. Det er endelig en forudsætning, at der foreligger en af kommunalbestyrelsen godkendt vedtægt, der regulerer forholdet mellem bestillingskontoret og de tilsluttede tilladelsesindehavere.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelse til at drive kørselskontor udstedes af transport-, bygnings- og boligministeren efter ansøgning til en virksomhed, som opfylder nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 1*, at virksomheder med en tilladelse til at drive kørselskontor skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. *stk. 3*. Ved virksomhed forstås i denne lov alle former for virksomheder, dvs. enkeltmandsvirksomheder, interessentskaber, kommanditselskaber, andelsselskaber samt andre selskaber og foreninger med begrænset ansvar, iværksætterselskaber, anpartsselskaber, aktieselskaber eller lignende samt offentlige myndigheder og offentlige virksomheder. Virksomhedsbegrebet skal således forstås bredest muligt.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 2*, at virksomheden skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkredsen har bopæl. Der sikres således mulighed for at føre tilsyn med personer med væsentlige interesser samt bestyrelses- og direktionsmedlemmer, jf. § 3, *stk. 6*, i virksomheder, som drives i selskabsform.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 3*, at et kørselskontor skal have fast forretningssted på dansk område. Det vil være et krav, at kørselskontoret er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR) og har et aktivt CVR-nummer.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 4*, at kørselskontoret ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Baggrunden herfor er, at den pågældende i denne situation ikke skønnes egnet til at drive et kørselskontor.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 5*, at den ansøgende virksomhed ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Den samme beløbsgrænse findes i lov om bus-kørsel og i lov om godskørsel.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige - uanset baggrunden for gælden - indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 6*, at den ansøgende virksomhed skal have en egenkapital på mindst 500.000 kr. Kravet om økonomisk grundlag skal sikre en højere grad af økonomisk forsvarlig drift.

Hvis kørselskontoret har egne kontante midler, skal kravet dokumenteres opfyldt ved en erklæring fra en registreret eller statsautoriseret revisor eller ved et regnskab revideret eller gennemgået af en registreret eller statsautoriseret revisor. Der kan også stilles en sikkerhed svarende til det fastsatte krav til kapital af et pengeinstitut eller et forsikringsselskab.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 7*, at den ansøgende virksomhed skal sandsynliggøre, at virksomheden vil kunne udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Oplysninger om forløb, hvor personkredsen bag den ansøgende virksomhed tidligere har haft ansvaret for driften af en virksomhed, eller oplysninger om forløb, hvor denne i væsentlig grad har haft bestemmende indflydelse på driften af en tidligere virksomhed, kan indgå i vurderingen. Personkredsen bag en virksomhed, som i tidligere virksomhed har udvist en ringe grad af faglige kvalifikationer og manglende evne til at drive virksomhed forretningsmæssigt forsvarligt, vil således kunne anses som værende ude af stand til at drive vognmands- eller kørselskontorvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Dette vil i givet fald kunne danne grundlag for afslag på udstedelse af tilladelse til drive kørselskontor.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden

for branchen er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor en ansøger har været uhæderlig, men omfatter også tilfælde, hvor en ansøger i sin tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Vurderingen af evnen til at udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen kan også omfatte eventuelle oplysninger om, at en ansøger tidligere har udført erhvervsmæssig kørsel omfattet af denne lov eller af bus- og godskørselsloven uden at have haft tilladelse hertil.

Det foreslås i *stk. 3*, at godkendelse som ansvarlige leder, jf. *stk. 2, nr. 1*, er betinget af, at pågældende opfylder en række krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 1*, at den ansvarlige leder skal have bopæl inden for EU eller i stater omfattet af EØS.

Dette sikrer, at EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed ikke krænkes.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 2*, at den ansvarlige leder skal være myndig og ikke må være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7.

Baggrunden for bestemmelsen er, at personer, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke bør godkendes som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til at drive kørselskontor. Personer, der er under værgemål, er ikke fuldt ud i stand til at tage vare på deres egne anliggender. De skal således heller ikke have adgang til at udøve et erhverv, hvortil der kræves tilladelse eller godkendelse.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 3*, at den ansvarlige leder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 4*, at den ansvarlige leder ikke må have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere drevet virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige – uanset baggrunden for gælden - indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 5*, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af stillingen, jf. straffelovens § 78, *stk. 2*. Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om godkendelse som ansvarlig leder.

Denne vurdering omfatter ikke hensynet til passagererne, men derimod strafbare forhold, der knytter sig til straffelovens kapitel 28 om formueforbrydelser.

Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at den ansvarlige leder ikke vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at godkendelse derfor skal nægtes.

Det foreslås i *stk. 3, nr. 6*, at den ansvarlige leder skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det skal vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at den ansvarlige leder ikke vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at godkendelse derfor skal nægtes.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at den ansvarlige leder skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed.

Den ansvarlige leder skal sandsynliggøre, at vedkommende kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle bøder og fængselsstraffe omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor den ansvarlige i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til passagerer. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktions-behandlinger.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor den ansvarlige leder har været uhæderlig, men omfatter også tilfælde, hvor den pågældende i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Vurderingen af evnen til at udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen kan også omfatte eventuelle oplysninger om, at en ansøger tidligere har udført erhvervsmæssig kørsel omfattet af denne lov, den gældende taxilov eller af bus- og godskørselsloven uden at have haft tilladelse hertil.

Det foreslås i *stk. 4*, at hvis en virksomhed drives som en personlig ejet virksomhed, skal den ansvarlige leder være virksomhedsejeren. Virksomhedsejere af personligt ejede virksomheder skal således opfylde de krav, der stilles til den ansvarlige leder i selskaber, jf. *stk. 3*, nr. 1-6 ovenfor. Det vil sige, at virksomhedsejeren skal have bopæl i EU eller EØS, virksomhedsejeren skal være myndig og må ikke være under værgemål eller samværgemål, virksomhedsejeren må ikke være dømt for et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for virksomheden og endelig skal virksomhedsejeren sandsynliggøre, at denne kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det foreslås i *stk. 5*, at afslag på tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i *stk. 3*, nr. 5, på begæring af ansøgeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, *stk. 3*. Sagen skal i henhold til retsplejeloven behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 6*, at der ved vurdering af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder de fastsatte betingelser om at kunne drive virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, kan indgå oplysninger om, hvorvidt medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af denne lov eller i en bus- eller en godskørselsvirksomhed, der inden for de seneste 5 år er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf, har overtrådt bestemmelser nævnt i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov, eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at personkredsen bag kørselskontoret skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed.

Den ansøgende virksomhed skal sandsynliggøre, at den kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i

overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle strafferetlige forhold omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor ansøgeren i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til sine kunder. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandlinger.

Det foreslås i *stk. 7*, at ansøgning om udstedelse af tilladelse, jf. *stk. 1*, skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgningen indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren. Skematvangen fraviges, såfremt den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift.

Kravet, om at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter, der kan indgives på anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Sikkerheden ved den digitale selvbetjeningsløsning vil leve op til de krav, som gælder for den offentlige forvaltning efter sikkerhedsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning, og persondataloven vil blive iagttaget i sin helhed.

Det foreslås i *stk. 8*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. *stk. 7*, samt krav til egenkapitalen, jf. *stk. 2*, nr. 6.

Det vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, at ansøgning om udstedelse, ændring og fornyelse af tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport skal indgives ved digital selvbetjening via *vir.dk*.

Det vil blive fastsat i bekendtgørelse, hvorledes kravet til økonomi skal dokumenteres. Der henvises til det ovenfor under *stk. 2*, nr. 6, anførte.

Til § 6

Den gældende taxilov omfatter ikke bestemmelser om kørselskontorer i landdistrikter. Kommunalbestyrelser i kommuner, hvor der er udstedt færre end ti taxitilladelser, og som dermed ikke er omfattet af tilslutningspligten i henhold til § 10, *stk. 1*, i den gældende taxilov, kan med hjemmel i § 21 i taxibekendtgørelsen pålægge indehaverne af taxitilladelser i de pågældende kommuner at deltage i en af kommunen godkendt fælles telefonvagtordning, der skal tilrettelægges således, at bestilling på taxikørsel kan efterkommes på ethvert tidspunkt af døgnet.

Det foreslås i *stk. 1*, at ved ansøgninger fra et kørselskontor med et fast forretningssted i et landdistrikt, kan egenkapitalkravet i den foreslåede § 5, *stk. 2*, nr. 6, efter en konkret vurdering nedsættes til 40.000 kr. De øvrige krav for at få en tilladelse til at drive kørselskontor, jf. forslagets § 5, *stk. 2*, nr. 1- 5 og nr. 7, skal være opfyldt for at kunne få en tilladelse.

Der er tale om en ny bestemmelse, idet der ikke i den gældende lov stilles kapitalkrav til de nuværende bestillingskontorer.

Behandling af ansøgninger om nedsættelse af kapitalkravet finder sted på grundlag af en konkret vurdering af behovet for taxibetjening i det pågældende område. Det indebærer, at der ikke fastsættes særlige

kriterier, som vil kunne danne grundlag for et retskrav om nedsættelse af egenkapitalkravet. Vurderingen skal blandt andet sikre, at der ikke sker en konkurrenceforvridning i forhold til de eksisterende udbydere af taxikørsel på tidspunktet for ansøgningens behandling.

Formålet med bestemmelsen er at tilskynde taxibetjeningen i områder, hvor det skønnes vanskeligt at etablere og drive kørselskontor på normale vilkår. Tilladelsen forventes givet til små vognmandsvirksomheder, der ønsker at køre taxikørsel inden for et landdistrikt, som en del af deres virksomhed. Vognmanden skal tillige have tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. forslagens § 3, stk. 1, for selv at kunne udføre kørslen.

Vognmanden må samtidig gerne byde på kørsel, som offentlige myndigheder udbyder.

Bestemmelsen er begrundet i, at det skal være nemt at etablere et mindre kørselskontor i et landdistrikt med henblik på alene at betjene dette område. Såfremt en lokal vognmand kun ønsker at betjene det lokalområde, hvor virksomheden har til huse, og ikke har planer om at udvide forretningen til et større opland, kan vognmanden søge en tilladelse efter denne bestemmelse til at oprette eget kørselskontor.

Vognmanden skal leve op til de pligter, der gælder for kørselskontorer i henhold til lovforslagets § 20. Dog gælder dette krav først fra 3 år efter lovens ikrafttræden, jf. lovforslagets § 43.

Det foreslås i *stk. 2*, at et kørselskontor, der drives på grundlag af en tilladelse efter stk. 1, kun må sælge taxikørsel inden for et nærmere geografisk afgrænset område og med maksimalt 3 biler. Kørsel må kun ske inden for dette definerede geografiske område, men kunder må gerne køres ud af området. Det vil i de konkrete tilladelser blive nærmere angivet, hvilket geografisk afgrænset område en tilladelse, i henhold til denne bestemmelse, vil omfatte. En tilladelse kan gives til et landdistrikt, som omfatter arealer i flere kommuner.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren til brug for vurderingen efter stk. 1, skal indhente en udtalelse fra den kommune, hvor ansøgeren har fast forretningssted.

Høringen af kommunen gennemføres for at afdække eventuelle konkurrenceforvridende effekter ved at imødekomme en ansøgning. Kommunen forventes således i sit høringssvar at redegøre for de kørselstilbud, som stilles til rådighed i det pågældende område, herunder muligheden for flextur, kommunens mobilitetspolitik samt hvilke målsætninger der er for taxibetjeningen af kommunen.

Såfremt det pågældende landdistrikt omfatter arealer i flere kommuner, vil samtlige berørte kommuner blive hørt. Bestemmelsen forventes kun anvendt, hvis den eller de kommuner, hvor kørselskontoret skal operere, anbefaler dette.

Transport-, bygnings- og boligministeren træffer herefter ud fra en samlet vurdering afgørelse om, hvorvidt en ansøgning kan imødekommes. Ministeren vil i sin vurdering se på omfanget af den eksisterende taxibetjening i området. Dette vil først og fremmest ske gennem indhentning af oplysninger om taxikørsel fra de kørselskontorer, der allerede tilbyder kørsel i det område, som en ansøgning omfatter.

Det foreslås i *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelsesområde for og administration af de udstedte tilladelser, jf. stk. 1.

Der vil bl.a. blive fastsat regler om, at en tilladelse i henhold til denne bestemmelse vil omfatte et kort, hvoraf det vil fremgå, i hvilket område tilladelsen gælder. Der vil ligeledes blive fastsat nærmere regler om geografisk begrænsning af de tilsluttede taxiers aktiviteter m.v., herunder fx om mulighed for afhentning af kunder uden for tilladelsesområdet.

Til § 7

Chauffører, der udfører kørsel i biler omfattet af den gældende taxilov, skal udover at have erhvervsmæssigt kørekort - og således være fyldt 21 år - tillige have et førerkort, der fungerer som bevis for godkendelse som fører af biler omfattet af den gældende taxilov. Godkendelse som fører i henhold til taxiloven forudsætter, at ansøgerne opfylder betingelserne i § 4 a, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, 2, 6 og 7, i den gældende taxilov samt betingelser fastsat i medfør af § 12, stk. 1, nr. 6, i den gældende taxilov, som bl.a. omfatter krav om faglige kvalifikationer, tilfredsstillende kendskab til lokalområdets geografi, og passende sproglige færdigheder med henblik på udførelse af erhvervet. Disse betingelser er fastsat i § 32 i taxibekendtgørelsen.

Førerkort i henhold til den gældende taxilov udstedes af kommunerne og gælder for kørsel med udgangspunkt i den kommune, som har udstedt det pågældende førerkort. Chaufførkort i henhold til lovforslaget er derimod landsdækkende.

Det foreslås i *stk. 1*, at der kræves chaufførkort for at føre en bil, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren efter ansøgning udsteder chaufførkort til personer, der opfylder nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Chauffører, der fører biler omfattet af den gældende taxilov, skal i henhold til § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, i den gældende taxilov have bopæl her i landet. Bopæl i EU eller i EØS-området er ifølge § 9 i taxibekendtgørelsen sidestillet med bopæl i Danmark.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 1*, at chaufføren skal have bopæl i EU eller EØS.

Dette sikrer, at EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed ikke krænkes.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 2*, at chaufføren skal være 21 år eller derover for at få udstedt chaufførkort. Kravet skal sikre en vis modenhed i forhold til udøvelsen af erhvervet som chauffør. Erhvervsmæssigt kørekort kan udstedes til personer, der er fyldt 21 år.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Chauffører, der fører biler omfattet af den gældende taxilov skal i henhold til § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, i den gældende taxilov være myndige og må ikke være under værgemål efter værgemålsloven § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 3*, at chaufføren skal være myndig og ikke må være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Kravet er fastsat af hensyn til passagerernes sikkerhed.

Chauffører, der fører biler omfattet af den gældende taxilov, skal i henhold til § 4 a, stk. 4, have erhvervsmæssigt kørekort.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 4*, at chaufføren skal have haft kørekort til kategori B (almindelig bil) i mindst 3 år.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Dette krav skal sikre, at chaufføren har rutine i kørsel i en almindelig personbil. Der er tale om et nyt krav, som skal bidrage til at sikre, at chaufføren har de fornødne evner til at udføre kørslen forsvarligt og rutinepræget under forskellige forhold. Rutinepræget kørsel øger muligheden for, at chaufføren bedre kan overskue arbejdssituationen under kørsel med passagerer.

Chauffører, der fører biler omfattet af den gældende taxilov, må i henhold til § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 6, i den gældende taxilov ikke være dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 5*, at chaufføren ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om udstedelse af chaufførkort.

På grundlag af hensynet til, at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden på nogen måde at skulle bekymre sig om deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme og kapitel 28 om formueforbrydelser.

Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at chaufføren ikke vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at ansøgningen om chaufførkort derfor skal afslås.

Ansøgere af førerkort skal i henhold til § 4 a, stk. 1 og 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, i den gældende taxilov kunne gøre det antageligt, at de vil udøve erhvervet forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 6*, at chaufføren skal sandsynliggøre, at erhvervet kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at en ansøger skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent udførelse af erhvervet.

Vurderingen af, om en ansøger kan sandsynliggøre, at erhvervet kan udføres forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, kan udover eventuelle strafferetlige forhold omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor en ansøger tidligere har tilsidesat hensynet til sine kunder.

Oplysninger om forhold, hvor en ansøger tidligere har udvist en sådan grad af ringe faglige kvalifikationer eller manglende evne til at optræde i overensstemmelse med ”god skik inden for branchen” ved at have tilsidesat branchens regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent udførelse af erhvervet, kan således føre til afslag på udstedelse af chaufførkort.

Chauffører, der fører taxier, limousiner og sygetransportbiler, skal i henhold til den gældende taxilov have gennemført og bestået et godkendt kvalifikationskursus i henhold til § 36 i taxibekendtgørelsen samt opfylde de i taxibekendtgørelsens § 32, stk. 1 og 2, fastsatte betingelser.

Chauffører, der er omfattet af den gældende taxilov, skal have gennemført og bestået et godkendt kvalifikationskursus i henhold til § 36 i taxibekendtgørelsen, som har en varighed af mindst 70 timer med undervisning i de i bilag 2 til taxibekendtgørelsen nævnte emner.

Det foreslås i stk. 2, *nr. 7*, at chaufføren skal have gennemført og bestået et af transport-, bygnings- og boligministeren godkendt kursus.

Med forslaget om ophævelse af kravet om kørekort til erhvervsmæssig persontransport forlænges kvalifikationsuddannelsen fra de nuværende 45 timer (6 dage) til 72 timer (10 dage). I dag udbydes et kursus

på 5 uger i AMU-regi, der omfatter kvalifikationsuddannelsen samt undervisning med henblik på at bestå teoriprøven og køreprøven for kørekort til erhvervsmæssig persontransport.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.2.

Den gældende taxilov omfatter ikke særskilte helbredskrav til chauffører.

Det foreslås i stk. 2, nr. 8, at chaufføren skal opfylde visse helbredskrav.

De nuværende skærpede helbredsmæssige krav til førere af køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, jf. bilag 2 til bekendtgørelse nr. 815 af 21. juni 2017 om kørekort, vil blive videreført i de regler, der udstedes efter denne lov, jf. stk. 5 nedenfor.

Afslag på at udstede førerkort i henhold til taxibekendtgørelsen, der er begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i henhold til § 3, stk. 1, nr. 6, kan i henhold til § 3, stk. 3, efter begæring af ansøgeren eller den tilladelsesudstedende myndighed indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen skal behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i stk. 3, at afslag på tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i stk. 1, nr. 5, på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen skal i henhold til retsplejeloven behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i stk. 4, at ansøgning om udstedelse af chaufførkort skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgningen indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren. Skematvangen fraviges, såfremt den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter der kan indgives på anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Sikkerheden ved den digitale selvbetjeningsløsning vil leve op til de krav, der gælder for den offentlige forvaltning efter sikkerhedsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning, og persondataloven vil blive iagttaget i sin helhed.

Det foreslås i stk. 5, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler om indholdet af kursuskravet, herunder den teoretiske og praktiske prøve, jf. stk. 2, nr. 7, helbredskravene, jf. stk. 2, nr. 8, og om indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. stk. 4. Der vil således blive fastlagt et kursusforløb af to ugers varighed (74 lektioner), hvor der i forhold til det nuværende kursusforløb, vil blive lagt mere vægt på undervisning i færdselslovgivning, energirigtig og passagervenlig kørsel samt brug af GPS og lignende. Der vil endvidere blive tale om at videreføre de hidtil gældende helbredskrav.

Kurset vil overordnet omfatte undervisning i færdselslovgivningen, taxilovgivningen, arbejdsmiljø, ar-

bejdsret, befordring af borgere med særlige behov, konflikthåndtering, kundeservice, kommunikation, førstehjælp, brug af GPS samt køretimer.

Det vil blive muligt at få meritoverført enkelte dele af kvalifikationskurset.

Til § 8

Efter den gældende taxilov udstedes tilladelser til taxi-, limousine-, sygetransport og offentlig servicetrafik i henhold til § 11, stk. 4, i taxibekendtgørelsen med gyldighed i op til ti år ad gangen med mulighed for fornyelse. Det samme er tilfældet for godkendelse af ansvarlige ledere af virksomheder, som udfører sygetransport eller offentlig servicetrafik i selskabsform. Godkendelse af bestillingskontorer og ansvarlige ledere af bestillingskontorer kan ligeledes udstedes med gyldighed i op til ti år.

Det foreslås i *stk. 1*, at tilladelser til erhvervsmæssig persontransport og tilladelser til kørselskontorer udstedes for en periode i op til 10 år.

Tidsbegrænsningen af tilladelser og godkendelser har den konsekvens, at indehaveren forud for udløbet af gyldighedsperioden for en tilladelse eller en godkendelse på ny skal ansøge om tildeling af en tilladelse eller godkendelse og dermed skal dokumentere, at lovgivningens betingelser for at have en tilladelse eller godkendelse fortsat er opfyldt.

En tilladelse i henhold til den gældende taxilov skal i medfør af § 5, stk. 3, i den gældende taxilov udnyttes af den, der har opnået denne, og tilladelsen kan hverken helt eller delvis overgå til andre. Transport-, bygnings- og boligministeren kan dog under særlige omstændigheder gøre undtagelse herfra.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelser og godkendelser alene kan anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået tilladelsen eller godkendelsen, og at en tilladelse eller en godkendelse hverken helt eller delvist kan overdrages til andre.

Tilladelser kan, ligesom det er tilfældet efter den gældende taxilov, alene anvendes af den, der har fået tilladelsen. Forbuddet mod, at tilladelser helt eller delvist overdrages til andre, omfatter således salg, bortforpagtning, udleje, udlån pantsætning, kreditorforfølgning, arv eller lignende.

Til § 9

Godkendelse af chauffører omfattet af den gældende taxilov udstedes i medfør af § 4 a, stk. 4, i den gældende taxilov med en gyldighedsperiode, der svarer til restløbetiden af den pågældende chaufførs erhvervsmæssige kørekort. Det vil sige, at et førerkort omfattet af den gældende taxilov kan udstedes med en gyldighedsperiode i op til fem år svarende til en gyldighedsperioden for et erhvervsmæssigt kørekort.

Det foreslås i *stk. 1*, at et chaufførkort udstedes for en periode i op til 5 år.

Gyldighedsperioden for et chaufførkort kan fastsættes for en kortere periode end 5 år, hvis oplysninger om ansøgerens helbredsmaessige forhold giver belæg herfor.

Tidsbegrænsningen af et chaufførkort har den konsekvens, at indehaveren forud for udløbet af gyldighedsperioden for et chaufførkort skal ansøge om tildeling af et nyt chaufførkort og dermed skal dokumentere, at lovgivningens betingelser for at have et chaufførkort er opfyldt.

Bevis for godkendelse som chauffører i henhold til den gældende taxilov foreligger i medfør af § 32 i taxibekendtgørelsen i form af et førerkort, som i henhold til § 33 i taxibekendtgørelsen skal medbringes under kørslen og skal indeholde oplysninger om førerens navn og være forsynet med dennes foto.

Det foreslås i *stk. 2*, at chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og være anbragt så forsiden af kortet er synligt for passageren.

På denne måde sikres passageren en mulighed for hurtigt at kunne observere, at en given chauffør har den fornødne tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport. Kortets forside skal indeholde foto af chaufføren, kortets løbenummer og udløbsdato. På kortets bagside vil chaufførens navn og fødselsdato blive anført.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om et midlertidigt chaufførkort. Bestemmelsen skal sikre en smidig administration, som giver ansøgere, der har dokumenteret opfyldelse af betingelserne for at få udstedt chaufførkort, ret til at udføre persontransport i henhold til lovforslaget i tidsrummet fra, at adgangsbetingelserne er dokumenteret, og frem til tidspunktet, hvor det permanente chaufførkort foreligger.

Et midlertidigt chaufførkort skal medbringes under udførelsen af kørsel omfattet af dette lovforslag og efter anmodning forevises for kontrolmyndighederne. Der er ikke krav om, at det midlertidige kort anbringes synligt for passagererne, idet kortet indeholder personoplysninger.

Til § 10

Indehavere af tilladelser i henhold til § 5, stk. 5, i den gældende taxilov skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det foreslås i § 10, at indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt - for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår - at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning.

Der er en tale videreførelse af den gældende bestemmelse i § 5, stk. 5, i taxiloven.

Til § 11

I henhold til § 4 b i den gældende taxilov skal den myndighed, der har meddelt en tilladelse eller godkendelse efter denne lov, føre tilsyn med, at betingelserne for meddelelsen fortsat er til stede.

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren skal føre tilsyn med, om betingelserne for opretholdelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, tilladelse til et kørselskontor og tilladelse til chaufførkort fortsat er til stede. Dette tilsyn sker som led i ministerens hverv som tilladelsesudstedende myndighed.

Det forventes, at transport-, bygnings- og boligministeren i henhold til § 34, stk. 1, i denne lov vil delegerer sin kompetence til at udstede tilladelser i medfør af denne lov til Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen, og tilsynsforpligtelsen i forbindelse med de udstedte tilladelser forventes ligeledes delegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil føre tilsyn med, at betingelserne i §§ 3 og 5 i dette lovforslag for at være i besiddelse af tilladelse til henholdsvis erhvervsmæssig persontransport i biler og til at drive kørselskontor er opfyldt. Tilsynet vil blive udført dels i form af et risikobaseret tilsyn, dels i form af et tilsyn baseret på stikprøver.

Det risikobaserede tilsyn kan fx blive iværksat i tilfælde, hvor ministeren modtager afgørelser fra politiet om overtrædelse af straffeloven, færdselsloven og taxilovgivningen begået af godkendte ansvarlige ledere eller af virksomheder med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller til at drive kørselskontor. Der vil i sådanne sager blive indhentet straffeattest og oplysninger om tilførsler til kriminalregistret om overtrædelse af færdselslovgivningen med henblik på vurdering af, om tilladelsen vil kunne opretholdes. Endvidere kan det kontrolleres, om virksomheder eller den ansvarlige leder har restancer til det offentlige, og om egenkapitalkravet er opfyldt.

Endvidere vil indberetninger fra det klagenævn, som taxibranchen skal oprette, jf. lovforslagets § 20, stk. 7, samt øvrige indberetninger om uregelmæssigheder kunne danne grundlag for et risikobaseret tilsyn.

Ved tilsyn baseret på stikprøve udtages tilfældige virksomheder til tilsyn. Det vil i sådanne sager typisk blive kontrolleret, om virksomheder eller den ansvarlige leder har restancer til det offentlige, og om egenkapitalkravet er opfyldt.

For så vidt angår kørselskontorer vil der endvidere løbende blive ført tilsyn med, om kørselskontoret løbende opsamler og opbevarer de i lovforslagets § 20 nævnte oplysninger om salg af taxikørsel, således at det sikres, at relevante oplysninger om et kørselskontors aktiviteter er til rådighed for myndighederne med henblik på kontrol af omsætning, skattebetaling og sikring af en forbedret forbrugerbeskyttelse.

Tilsyn kan resultere i skærpet tilsyn, advarsel eller tilbagekaldelse af tilladelser.

Der vil endvidere blive ført tilsynet med, om indehavere af chaufførkort, jf. § 7 i dette lovforslag, fortsat opfylder kravene for at have chaufførkortet. Tilsynet vil blive ført i form af et risikobaseret tilsyn.

Det risikobaserede tilsyn kan fx blive iværksat i tilfælde, hvor ministeren modtager afgørelser fra politiet om overtrædelse af straffeloven, færdselsloven og taxilovgivningen begået af en indehaver af et chaufførkort. Der vil i sådanne sager blive indhentet straffeattest og oplysninger om tilførsler til kriminalregistret om overtrædelse af færdselslovgivningen med henblik på vurdering af, om chaufførkortet vil kunne opretholdes.

Endvidere vil indberetninger fra det klagenævn, som taxibranchen skal oprette, jf. den foreslåede § 20, stk. 7, samt øvrige indberetninger om uregelmæssigheder kunne danne grundlag for et risikobaseret tilsyn.

Tilsyn kan resultere i skærpet tilsyn, advarsel eller tilbagekaldelse af tilladelser.

Til § 12

En tilladelse i henhold til den gældende taxilov kan ifølge dennes § 6 tilbagekaldes, hvis indehaveren af en tilladelse eller den, der har bestemmende indflydelse i virksomheden eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelser i taxiloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Det samme gælder, såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, for meddelelse af en tilladelse ikke længere er til stede.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal kunne tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde kravet om at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen som følge af, at vedkommende groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør, arbejdsmiljølovens kapitel 9 om hvileperiode og fridøgn, lovgivningen om euforiserende stoffer, skatte- og afgiftslovgivningen eller udlændingelovgivningens bestemmelser om menneskesmugling.

Overtrædelse af de nævnte bestemmelser i færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning m.v. samt arbejdsmiljølovens regler om hvileperioder og fridøgn udgør en fare for færdselssikkerheden, og grove eller gentagne overtrædelser skal derfor kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer er det specielt salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport, der vil være relevant i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport.

For så vidt angår overtrædelse af skatte- og afgiftsloven vil urigtige eller manglende oplysninger over for SKAT eller skattesvig og lignende være relevant.

For så vidt angår lovgivningen om menneskesmugling er det specielt bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg - eller medvirken hertil - af mennesker mod deres vilje.

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en tilladelse tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelsen derfor skal tilbagekaldes.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse. Dette er dog ikke tilfældet, såfremt der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at denne forudsætter en umiddelbar sanktion, og at meddelelse af advarsel således ikke forekommer at være proportionalt i forhold til det begåede forhold.

I tilfælde, hvor der ikke er grundlag for at give en advarsel, men alligevel er behov for en sanktion over for virksomheden, vil virksomheden blive sat under skærpet tilsyn.

Efter § 6 i den gældende taxilov kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis indehaveren har en betydelig forfalden gæld til det offentlige.

Efter stk. 1, nr. 2, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover.

Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til den gældende taxilov, at såfremt indehaveren af en tilladelse har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen.

Det forudsættes, at det forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeles tilladelsesindehaveren, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse) en fortsat betydelig forfalden gæld kan få, således at tilladelsesindehaveren får mulighed for at indfri gælden inden for en rimelig tidsfrist.

Efter § 6 i den gældende taxilov kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder denne lovs krav til egenkapital.

Efter stk. 1, nr. 3, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 3, stk. 2, nr. 6.

Formålet med bestemmelsen er, at en tilladelsesindehaver, som ikke har økonomisk mulighed for at holde sine biler i forskriftsmæssig og dermed trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig stand, får tilbagekaldt

tilladelsen til erhvervsmæssig persontransport. Det forudsættes, at indehaveren i forbindelse hermed får en rimelig frist til at retablere egenkapitalgrundlaget.

En tilladelse i henhold til den gældende taxilov kan ifølge dennes § 6 tilbagekaldes, hvis en person med bestemmende indflydelse i virksomheden eller en person, der i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene m.v. for tilladelsen, bestemmelser i taxiloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven.

Det foreslås i *stk. 2*, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal kunne tilbagekaldes, hvis en chauffør eller en anden person, der optræder i indehaverens interesse i forbindelse med udførelsen af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelserne i § 12, stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Der skal være tale om grove og gentagne overtrædelser, idet det ikke vil være rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelser af bestemmelserne i stk. 1, nr. 1. 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.

Efter forslaget skal der 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. Med formuleringen understreges 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 set lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive erhvervsmæssig persontransport i biler.

I henhold til § 6, stk. 3, i den gældende taxilov kan en godkendelse af ansvarlig leder tilbagekaldes, såfremt kravet om god skik ikke længere er opfyldt.

Det foreslås i *stk. 3, 1. pkt.*, at en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport skal kunne tilbagekaldes under de betingelser, der er nævnt i stk. 1, nr. 1 og 2.

Overtrædelse af de nævnte bestemmelser i færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning m.v. samt arbejdsmiljølovens kapitel 9 om hvileperioder og fridøgn udgør en fare for færdselssikkerheden, og grove eller gentagne overtrædelser skal derfor kunne føre til tilbagekaldelse af en godkendelse.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer er det specielt salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport, der vil være relevant i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport.

For så vidt angår overtrædelse af skatte- og afgiftsloven vil afgivelse af urigtige eller manglende oplysninger til SKAT eller skattesvig og lignende være relevant.

For så vidt angår udlændingelovgivningens bestemmelser om menneskesmugling er det specielt bistand

til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg eller medvirken hertil af mennesker mod deres vilje.

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en godkendelse tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at den ansvarlige leder ikke længere vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at godkendelsen derfor skal tilbagekaldes.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en godkendelse. Dette er dog ikke tilfældet, såfremt der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at denne forudsætter en umiddelbar sanktion, og at meddelelse af advarsel således ikke forekommer at være proportionalt i forhold til det begåede forhold.

En godkendelse kan tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover. Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til den gældende taxilov, at såfremt den ansvarlige leder har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde godkendelsen.

Det forudsættes, at det forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeles vedkommende, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse) en fortsat betydelig forfalden gæld kan få, således at denne får mulighed for at indfri gælden inden for en rimelig tidsfrist.

Det foreslås i stk. 3, 2. pkt., at en godkendelse som ansvarlig leder kan tilbagekaldes, hvis indehaveren er blevet dømt for strafbare forhold, som begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. § 78, stk. 2, i straffeloven.

Det betyder, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en individuel vurdering af, hvorvidt et strafbart forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at drive virksomhed med erhvervsmæssig persontransport.

Vurderingen finder sted på grundlag af oplysninger om det strafbare forholds karakter, den tid der er gået fra det strafbare forhold blev begået, og den ansvarlige leders personlige forhold.

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om tilbagekaldelse af godkendelsen.

På grundlag af hensynet, til at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden på nogen måde at skulle bekymre sig om deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme og kapitel 28 om formueforbrydelser.

I henhold til § 6, stk. 6, i den gældende taxilov sker tilbagekaldelse på tid fra et til fem år eller indtil videre.

Det foreslås i stk. 4, at tilbagekaldelse efter stk. 1-3 sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre. Fastsættelse af tilbagekaldelsesperioden sker på grundlag af en konkret vurdering af forholdets beskaffenhed og grovhed.

Til § 13

Den gældende taxilov omfatter ikke tilbagekaldelsesbestemmelser for bestillingskontorer. Det følger imidlertid af § 18, stk. 4, i taxibekendtgørelsen, at godkendelsen af et bestillingskontor er betinget af, at det har ansat en af kommunen godkendt ansvarlig leder, der opfylder betingelserne i § 3 i den gældende taxilov.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at en tilladelse til at drive kørselskontor skal kunne tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, lovgivningen om euforiserende stoffer, skatte- og afgiftslovgivningen eller udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer er det specielt salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport, der vil være relevant i forbindelse med kørselskontorvirksomhed.

For så vidt angår overtrædelse af skatte- og afgiftslovgivningen vil afgivelse af urigtige eller manglende oplysninger til SKAT eller skattesvig og lignende være relevante.

For så vidt angår udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling er det specielt bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg eller medvirken hertil af mennesker mod deres vilje.

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en tilladelse tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelse i henhold til loven derfor skal tilbagekaldes.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse. Dette er dog ikke tilfældet, såfremt der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at denne forudsætter en umiddelbar sanktion, og at meddelelse af advarsel således ikke forekommer proportionalt i forhold til det begåede forhold.

I tilfælde, hvor der ikke er grundlag for at give en advarsel, men alligevel er behov for en sanktion over for virksomheden, vil virksomheden blive sat under skærpet tilsyn.

Efter *stk. 1, nr. 2*, kan der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover. Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til lov om taxikørsel m.v., at såfremt indehaveren af en tilladelse har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen.

Det forudsættes, at det forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeles tilladelsesindehaveren, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse) en fortsat betydelig forfalden gæld kan få, således at tilladelsesindehaveren har mulighed for at indfri gælden inden for en rimelig tidsfrist.

Efter *stk. 1, nr. 3*, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 5, stk. 2, nr. 6.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at en tilladelsesindehaver, som ikke har økonomisk mulighed for at drive kørselskontoret forretningsmæssigt forsvarligt, kan få tilbagekaldt tilladelsen til at drive

kørselskontor. Det forudsættes, at indehaveren i forbindelse hermed får en rimelig frist til at retablere egenkapitalgrundlaget.

En tilladelse i henhold til den gældende taxilov kan ifølge § 6 tilbagekaldes, hvis en person med bestemmende indflydelse i virksomheden eller en person, der i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene m.v. for tilladelsen, bestemmelser i taxiloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven.

Efter *stk. 2* kan en tilladelse til at drive kørselskontor tilbagekaldes, hvis en person, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af *stk. 1, nr. 1*.

Der skal være tale om gentagne og grove overtrædelser, idet det ikke vil være rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelser af bestemmelserne i *stk. 1, nr. 1*. Tilladelsesindehaveren har ikke altid i en sådan situation mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelse af lovgivningen.

Efter forslaget skal der i almindelighed være tale om overtrædelser begået af samme 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. Med formuleringen understreges tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af deres 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 kørselskontor.

I henhold til § 6, *stk. 3*, i den gældende taxilov kan godkendelse af en ansvarlig leder af et bestillingskontor tilbagekaldes, såfremt kravet om god skik ikke længere er opfyldt.

Det foreslås i *stk. 3, 1. pkt.*, at en godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor skal kunne tilbagekaldes under de betingelser, der er nævnt i *stk. 1, nr. 1 og 2*.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer er det specielt salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport, der vil være relevant i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport.

For så vidt angår overtrædelse af skatte- og afgiftsloven vil afgivelse af urigtige eller manglende oplysninger til SKAT eller skattesvig og lignende være relevant.

For så vidt angår udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling er det specielt bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg eller medvirken hertil af mennesker mod deres vilje.

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en godkendelse tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at den ansvarlige leder ikke længere vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at godkendelsen derfor skal tilbagekaldes.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en godkendelse. Dette er dog ikke tilfældet, såfremt der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at denne forudsætter en umiddelbar sanktion, og at meddelelse af advarsel således ikke forekommer at være proportionalt i forhold til det begåede forhold.

En godkendelse kan tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover. Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til den gældende taxilov, at såfremt den ansvarlige leder har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde godkendelsen.

Det forudsættes, at det forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeles vedkommende, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse) en fortsat betydelig forfalden gæld kan få, således at denne får mulighed for at indfri gælden inden for en rimelig tidsfrist.

I henhold til § 6, stk. 3, i den gældende taxilov kan godkendelse af ansvarlig leder tilbagekaldes, såfremt kravet om god skik ikke længere er opfyldt.

Det foreslås i *stk. 3, 2. pkt.*, at godkendelse som ansvarlig leder kan tilbagekaldes, hvis denne er blevet dømt for strafbare forhold, som jf. § 78, stk. 2, i straffeloven begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden.

Det betyder, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en individuel vurdering af, hvorvidt et strafbart forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at drive kørselskontor.

Vurderingen finder sted på grundlag af oplysninger om det strafbare forholds karakter, den tid, der er gået fra det strafbare forhold blev begået, og den ansvarlige leders personlige forhold.

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse med kørselskontorvirksomhed, kan der således blive tale om tilbagekaldelse af godkendelsen.

I henhold til § 6, stk. 6, i den gældende taxilov sker tilbagekaldelse i den gældende taxilov på tid fra et til fem år eller indtil videre.

Det foreslås i *stk. 4*, at tilbagekaldelse efter stk. 1-3 sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre. Fastsættelse af tilbagekaldelsesperioden sker på grundlag af en konkret vurdering af forholdets beskaffenhed og grovhed.

Til § 14

Et førerkort kan i henhold til § 6, stk. 4, i den gældende taxilov tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder kravet om god skik.

Det foreslås i *stk. 1*, at et chaufførkort kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde kravet om god skik, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør, lovgivningen om euforiserende stoffer, skatte- og afgiftslovgivningen eller udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling.

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, der som tilladelsesudstedende myndighed skal godtgøre, at et chaufførkort tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af chaufførkortet.

Der kan ifølge forslagens stk. 1, *nr. 1*, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det er vigtigt, at chaufførerne overholder bestemmelserne i §§ 7 og 9. Desuden kan chaufførerne straffes med bøde for at køre uden chaufførkort eller for ikke at have medbragt chaufførkortet i bilen, jf. lovforslagets § 35.

Der kan ifølge forslagens stk. 1, *nr. 2*, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør.

Overtrædelse af færdselslovgivningen bør have særlige konsekvenser for chauffører, der er ansvarlige for kundernes sikkerhed.

Der kan ifølge forslagens stk. 1, *nr. 3*, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder lovgivningen om euforiserende stoffer.

Det er fx salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport, der vil være relevant i relation til denne bestemmelse.

Der kan ifølge forslagens stk. 1, *nr. 4*, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder skatte- og afgiftslovgivningen.

Afgivelse af urigtige eller manglende oplysninger til SKAT eller skattesvig og lignende vil fx være relevant i relation til denne bestemmelse.

Der kan ifølge forslagens stk. 1, *nr. 5*, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder udlændingelovens bestemmelser om menneskesmugling.

Bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg - eller medvirken hertil - af mennesker mod deres vilje vil være relevant i forhold til denne bestemmelse.

Det skal i alle tilfælde, dvs. ved overtrædelse af stk. 1, *nr. 1-5*, vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og om chaufførkortet derfor skal tilbagekaldes.

Det foreslås i *stk. 2*, at et chaufførkort tilbagekaldes, hvis indehaveren er blevet dømt for et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af beskæftigelsen som chauffør, jf. § 78, stk. 2, i straffeloven.

Det betyder, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en individuel vurdering af, hvorvidt et strafbart forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at føre biler omfattet af denne lov.

Vurderingen finder sted på grundlag af oplysninger om det strafbare forholds karakter, den tid, der er gået fra det strafbare forhold blev begået, og gerningsmandens personlige forhold.

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse med udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at tilbagekalde chaufførkortet.

På grundlag af hensynet til, at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på

grundlag af denne lov, uden at skulle bekymre sig deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme og kapitel 28 om formueforbrydelser.

Det foreslås i *stk. 3*, at tilbagekaldelse efter *stk. 1* sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre. Bestemmelsen præciserer, at tilbagekaldelse af chaufførkort kan ske i en periode på 1 til 5 år eller indtil videre. Fastsættelse af tilbagekaldelsesperioden sker på grundlag af en konkret vurdering af forholdets beskaffenhed og grovhed.

Til § 15

Efter forslagets § 15 kan transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse i nødvendigt omfang videregive tilladelsesindehaveren oplysning om overtrædelser af bestemmelser omfattet af § 13, *stk. 1, nr. 1*, eller § 14, *stk. 1, nr. 1*, begået af en chauffør eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med udførelsen af erhvervet.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Videregivelse af oplysninger om strafbare forhold kan ske efter persondataloven, når videregivelsen er nødvendig for udførelsen af en myndigheds virksomhed eller er påkrævet for en afgørelse, som myndigheden skal træffe, jf. persondatalovens § 8, *stk. 2, nr. 3*.

I forbindelse med afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse, som er begrundet i chaufførers eller andre ansattes grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, er det ud fra almindelige retssikkerhedsmæssige principper vigtigt at sikre, at tilladelsesindehaveren er bekendt med de oplysninger, der kan medføre, at der træffes afgørelse om tilbagekaldelse.

Der henvises til afsnit 2.12. i de almindelige bemærkninger.

Til § 16

Efter § 7, *stk. 1*, i den gældende taxilov kan indehaveren af en tilladelse eller godkendelse forlange en afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for den tilladelsesudstedende myndighed, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, medmindre der er tale om tilbagekaldelse på grund af vandelsmæssige forhold.

Det foreslås i *stk. 1*, at indehavere af tilladelser og godkendelser kan forlange en afgørelse om tilbagekaldelse, der ikke vedrører vandelsmæssige forhold, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, over for transport-, bygnings- og boligministeren, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Der er tale om videreførelse af § 7, *stk. 1*, i den gældende taxilov.

Efter § 7, *stk. 4*, i den gældende taxilov kan en afgørelse om tilbagekaldelse på grund af vandelsmæssige forhold forlanges indbragt for domstolene på begæring af den, afgørelsen vedrører, eller den myndighed, der har truffet afgørelsen. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 2*, at indehavere af tilladelser og godkendelser kan forlange en afgørelse om tilbagekaldelse, der vedrører vandelsmæssige forhold, jf. straffelovens § 78, *stk. 2*, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen

indbringes herefter for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Der er tale om videreførelse af § 7, stk. 4, i den gældende taxilov.

Efter § 7, stk. 2, i den gældende taxilov har anmodning om sagsanlæg opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i *stk. 3*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om tilbagekaldelse truffet på grundlag af skønsmæssige afgørelser skal have opsættende virkning. Findes tilbagekaldelsen lovlig ved dommen, kan det i dommen bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Ved skønsmæssige afgørelser vil udgangspunktet være, at indbringelse for domstolene har opsættende virkning. Dette udgangspunkt er begrundet i retssikkerhedsmæssige hensyn.

Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i *stk. 4*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om tilbagekaldelse truffet på grundlag af objektive konstaterbare forhold ikke har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldes ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

I sådanne tilfælde skønnes der ikke at være samme behov for opsættende virkning, som er tilfældet i forbindelse med skønsmæssige afgørelser. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører.

Til § 17

Efter § 7, stk. 1, i den gældende taxilov kan indehaveren af en tilladelse eller godkendelse forlange en afgørelse om afslag på fornyelse af en tilladelse eller godkendelse indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for den tilladelsesudstedende myndighed, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, medmindre der er tale om tilbagekaldelse på grund af vandelsmæssige forhold.

Det foreslås i *stk. 1*, at indehavere af tilladelser og godkendelser skal kunne forlange afgørelser om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser, der ikke vedrører vandelsmæssige forhold, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Transport-, bygnings- og boligministeren anlægger herefter sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Der er tale om videreførelse af § 7, stk. 1, i den gældende taxilov.

Efter § 7, stk. 4, i den gældende taxilov kan en afgørelse om afslag på fornyelse på grund af vandelsmæssige forhold forlanges indbragt for domstolene på begæring af den, afgørelsen vedrører, eller den myndighed, der har truffet afgørelsen. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 2*, at indehavere af tilladelser og godkendelser kan forlange en afgørelse om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser, der vedrører vandelsmæssige forhold, jf. straffelovens § 78, stk.

2, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen indbringes herefter for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Der er tale om videreførelse af § 7, stk. 4, i den gældende taxilov.

Efter § 7, stk. 2, i den gældende taxilov har anmodning om sagsanlæg opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i *stk. 3*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser truffet på grundlag af skønsmæssige afgørelser skal have opsættende virkning. Findes tilbagekaldelsen lovlig ved dom, kan det ved dom bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Ved skønsmæssige afgørelser vil udgangspunktet være, at indbringelse for domstolene har opsættende virkning. Dette udgangspunkt er begrundet i retssikkerhedsmæssige hensyn.

Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dom, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i *stk. 4*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser truffet på grundlag af objektive konstaterbare forhold ikke har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelsen ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

I sådanne tilfælde skønnes der ikke at være samme behov for opsættende virkning, som er tilfældet i forbindelse med skønsmæssige afgørelser. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører.

Til § 18

Efter § 8, stk. 1, i den gældende taxilov bortfalder en tilladelse eller en godkendelse, hvis indehaveren afgår ved døden, ikke længere har bopæl her i landet, ikke længere er myndig, kommer under værgemål eller under samværgemål eller kommer under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det foreslås i *stk. 1*, at tilladelser og godkendelser bortfalder, hvis indehaveren afgår ved døden, kommer under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Det samme skal gælde, hvis indehaveren af en tilladelse og godkendelse ikke længere har bopæl i EU eller EØS, ikke længere er myndig, kommer under værgemål eller under samværgemål. Tilladelser og godkendelser bortfalder endvidere, hvis virksomheden ikke længere har fast forretningssted i Danmark.

Der er tale om en videreførelse af § 8, stk. 1, i den gældende taxilov.

Efter § 7 i taxibekendtgørelsen bortfalder en tilladelse til sygetransport eller offentlig servicetrafik, hvis den ansvarlige leder fratræder, medmindre virksomheden inden 3 måneder efter den ansvarlige leders fratræden over for den tilladelsesudstedende myndighed har dokumenteret at have ansat en ny ansvarlig leder, der opfylder de fastsatte krav.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelser til erhvervsmæssig persontransport eller til at drive kørselskontor bort-

falder, hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder virksomheden. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter den ansvarlige leders fratrædelse give midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny ansvarlig leder.

Bestemmelsen skal give virksomheden mulighed for i en overgangsperiode ikke at have en ansvarlig leder, uden at virksomheden af den grund mister sin tilladelse.

Efter § 8, stk. 2, i den gældende taxilov kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktion, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål eller samværgemål, efter anmeldelse inden 14 dage til myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen, midlertidig få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan give midlertidig tilladelse til et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktion, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål eller samværgemål, til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

Den midlertidige tilladelse vil som udgangspunkt blive udstedt for en periode på seks måneder regnet fra det tidspunkt, hvor den pågældende situation indtraf. Dog kan den midlertidige tilladelse i særlige situationer forlænges i et kortere tidsrum, jf. det foreslåede *stk. 4*.

Efter § 8, stk. 2, i den gældende taxilov gælder adgangen til midlertidigt at fortsætte driften af virksomheden kun indtil 6 måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse eller værgemålets iværksættelse. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

Det foreslås i *stk. 4*, at de midlertidige tilladelser efter *stk. 3* gælder indtil seks måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse, værgemålets iværksættelse eller den ansvarlige leders fratrædelse. Transport-, bygnings- og boligministeren kan dog i særlige tilfælde forlænge de midlertidige tilladelser yderligere.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at virksomheder i drift, som på grund af de i bestemmelsen anførte ude fra kommende årsager er lukningstruede, har en rimelig frist til at tage de nødvendige initiativer med henblik på fortsættelse af driften. Formålet er ligeledes at give indehavere af luknings-truede virksomheder en rimelig frist til at overveje, hvorvidt en virksomhed skal afvikles eller forsøges opretholdt.

Til § 19

Efter § 9 i den gældende taxilov skal en tilladelse eller godkendelse, der er tilbagekaldt, nægtet fornyet, frakendt eller bortfaldet, straks afleveres til den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen.

Det foreslås, at tilladelser og godkendelser, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, straks skal afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Det forventes, at tilladelser i henhold til loven vil blive udstedt elektronisk. Tilladelser i henhold til loven, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, tilbageleveres i form af elektronisk annullering foretaget af transport-, bygnings- og boligministeren. Tilladelser i henhold til loven, der som følge af praktiske årsager måtte foreligge i fysisk form, skal ved tilbagekaldelse eller bortfald straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Chaufførkort vil foreligge i fysisk form med henblik på, at disse er synlige for passagererne. Chaufførkort, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, skal straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Til § 20

Et bestillingskontor skal i henhold til § 18, stk. 5, i taxibekendtgørelsen efter kommunalbestyrelsens forlangende indsende regnskab og budget til kommunalbestyrelsens godkendelse samt dokumentere omfanget af kontorets aktiviteter ved indsendelse af ordresedler og døgnrapporter for den seneste måned. Derudover skal kontoret årligt indsende en liste over tilsluttede tilladelsesindehavere.

I henhold til § 13 i udstyrsbekendtgørelsen skal der i en taxi findes en trafikbog, der på forlangende skal forevises og om fornødent udlånes til kontrolmyndigheden.

Det foreslås i *stk. 1*, at et kørselskontor løbende og digitalt skal indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kontoret. Der skal for hver kørselsopgave indsamles oplysning om bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørselens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, start- og slutpunkt angivet med GPS-koordinater og øvrige GPS-koordinater.

Oplysningerne om de kørte ture skal indsamles og opbevares for at kunne sikre tilsyn og kontrol med kørselskontorernes virksomhed, herunder kørselskontorenes omsætning.

Oplysninger om betalingen skal både omfatte prisen for den pågældende tur, betaling for bro- eller færgetakster m.v. og betaling for eventuelle tillægsydelser.

Datoen for taxikørslen angives som den dato, hvor en kørsel starter, fx hvis en kørsel starter kl. 23.55 og den først slutter kl. 00.15 den følgende dag, i det tilfælde angives kørslen som værende foregået på den dag, hvor kørslen startede.

Start- og slutpunkt for en kørt tur angivet med GPS-koordinater samt øvrige GPS-koordinater for den kørte tur skal gøre det muligt efterfølgende at se den kørte rute på et kort.

Et yderligere formål med at indsamle oplysningerne er at sikre en høj grad af forbrugerbeskyttelse, således at oplysningerne om en kørt tur efterfølgende kan dokumenteres. Fx hvis en kunde efterfølgende klager over en tur, fordi kunden er af den opfattelse, at chaufføren kørte en omvej for at tage sig bedre betalt for turen. I en sådan sag vil de indhentede data om henholdsvis start- og slutpunkt sammenholdt med de øvrige GPS-koordinater kunne afgøre, om der er kørt en omvej eller ej og dermed danne baggrund for, om kunden får medhold i sin klage eller ej.

Et kørselskontor kan i forbindelse med indsamling og opbevaring af oplysninger indgå en aftale med en tredjepart om, at tredjeparten står for indsamlingen og opbevaringen af de pågældende oplysninger, men det juridiske ansvar, for at der sker indsamling, påhviler uanset en sådan aftale det enkelte kørselskontor.

Indsamling af oplysninger om chaufførkortnummer er en personoplysning. Efter en konkret vurdering vil samtlige af de indsamlede oplysninger kunne være personoplysninger, som er omfattet af persondataloven. Der henvises til en nærmere beskrivelse af forholdet til persondataloven i afsnit 2.12.3. i de almindelige bemærkninger.

De i bestemmelsen nævnte oplysninger skal indsamles og opbevares for at kunne sikre kontrol med kørselskontorers omsætning og dermed muligheden for en korrekt indberetning til myndighederne. Det vurderes, at indsamlingen af oplysninger er relevant og tilstrækkelig til opnåelse af ovennævnte formål. Alle oplysningerne er nødvendige for opnåelse af formålet. Det vil blive fastsat i en bekendtgørelse, at oplysningerne skal opbevares i 5 år plus det indeværende år, jf. det foreslåede stk. 10. Opbevarings-

periodens længde er nødvendigt af hensyn til sikring af skattebetalingen, jf. bogføringslovens § 10, jf. lovbekendtgørelse nr. 648 af 15. juni 2006. Bestemmelsen afløser § 18, stk. 5, i taxibekendtgørelsen.

Det foreslås i *stk. 2*, at et kørselskontor digitalt for hver chaufførs vagt skal indsamle og opbevare oplysninger om bilens registreringsnummer, start- og sluttidspunkt, chaufførkortnummer og bilens kilometertællers visning ved vagtens start- og sluttidspunkt.

Ved en chaufførs vagt forstås det tidsrum, hvor en chauffør møder på arbejde og indtil chaufførens arbejdsdag slutter.

Bestemmelsen afløser sammen med det foreslåede *stk. 1*, § 13 i udstyrsbekendtgørelsen om trafikbøger og gør det nu til et krav, at indsamlingen af de krævede oplysninger skal ske digitalt. De registrerede oplysninger om den enkelte chaufførs vagt skal bruges til at kunne dokumentere anvendelsen af bilen til erhvervsmæssig persontransport.

Det foreslås i *stk. 3*, at et kørselskontor løbende og digitalt skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

Det kunne fx være oplysninger om, hvor kørselskontorets biler fysisk befinder sig på et givent tidspunkt, om bilerne er ledige eller optagede osv. De samordnede digitale trafikløsninger skal udvide forbrugernes kendskab til de trafikale tilbud.

Til statistiske formål kunne det være oplysninger om, hvilke dele af landet det pågældende kørselskontor betjener, antallet af henholdsvis tilknyttede vognmænd og biler og lignende.

Det vil blive fastsat i en bekendtgørelse, hvilke oplysninger kørselskontorerne skal indsamle til samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

Det foreslås i *stk. 4*, at et kørselskontors administrative systemer skal gennemgå en årlig systemrevision med henblik på at sikre datasikkerhed og datakvalitet. Der skal i den forbindelse udfærdiges en erklæring om den udførte systemrevision af en uafhængig revisor. Erklæringen skal indsendes til transport-, bygnings- og boligministeren.

Der skal ske en revision i forhold til kørselskontorets processer, systemer og interne kontroller, herunder kørselskontorets kontrol med kvaliteten af den løbende dataopsamling samt kontrol med det anvendte system.

Formålet med, at revisionserklæringen foretages af en uvildig 3. part, er at sikre, at de opsamlede data er tilgængelige og pålidelige, samt at data opbevares i overensstemmelse med de krav, der er pålagt kørselskontoret. Dette sikrer, at fuldstændige og nøjagtige data er tilgængelig på forespørgsel fra relevante myndigheder.

Det foreslås i *stk. 5*, at et kørselskontor skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur kan få følgende oplysninger: Bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørselens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, kørselskontorets navn og oplysning om klageadgang. Disse oplysninger skal gives til kunden enten ved en kvittering i papirformat eller i elektronisk format, fx via en app, sms eller mail. Kunden vil kunne klage over en manglende kvittering for en kørt tur, i første omgang til kørselskontoret og senere til det landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette, jf. det foreslåede *stk. 7*.

I forbindelse med en taxitur indgår kunderne således en juridisk aftale med kørselskontoret og ikke med vognmandsvirksomheden eller chaufføren. Kvitteringen er kundens dokumentation for den kørte tur og kan efterfølgende bruges i forbindelse med en klage over den kørte tur.

Det bemærkes, at bestemmelsen er tiltænkt som en supplerende bestemmelse til persondatalovens § 31.

Det foreslås i *stk. 6*, at et kørselskontor efter anmodning fra myndighederne skal indsende de indsamlede oplysninger efter *stk. 1-3* eller dele heraf i digital form. Denne mulighed vil primært blive brugt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som transport- bygnings- og boligministeren forventes at ville delegere sine kompetencer i denne lov til, men kan bruges af andre myndigheder fx SKAT, Datatilsynet og politiet. Formålet med videregivelsen er bl.a. at kunne sikre kontrol med kørselskontorers omsætning og dermed muligheden for en korrekt indberetning til myndighederne.

Formålet er endvidere at føre kontrol med, at kørselskontorerne lever op til deres forpligtelser i denne lov ved at føre tilsyn fx i form af stikprøver af udvalgte data om et givent emne eller ved at anmode et kørselskontor om at indsende data fra en given periode.

Der vil dels være tale om de i *stk. 1* nævnte oplysninger om den enkelte kørselsopgave, dels oplysninger om chaufførers vagtdata, jf. *stk. 2*, samt bl.a. oplysninger om tilsluttede vognmænd og anvendte biler og om oplysninger til samordnede digitale trafikløsninger og statistiske formål, jf. *stk. 3*.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* indebærer, at et kørselskontor skal etablere en klageordning. Det enkelte kørselskontor skal således etablere en administrativ ordning, hvorefter det kan behandle og svare på de klager, som kontoret modtager.

Desuden pålægges kørselskontorerne at være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen pålægges at oprette. Det private klagenævn skal behandle civile tvister mellem et kørselskontor og en kunde. Kunderne skal først have rettet skriftlig henvendelse til kørselskontoret og forgæves have forsøgt få en tilfredsstillende løsning med kørselskontoret, inden kunden kan klage til klagenævnet. Det er forventningen, at klagenævnet ikke kun skal kunne behandle klager fra private forbrugere, men også skal have kompetence til at behandle klager fra ”forbrugende erhvervsdrivende”. Når en erhvervsdrivende køber taxiudlejning, er der således ikke tale om en ydelse, som indgår i en erhvervsdrivendes produktion, men om en ydelse, som minder om et almindeligt forbrugerkøb.

Udgifterne til etablering og drift af klagenævnet vil skulle finansieres af taxibranchen. På den baggrund vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet som udgangspunkt lade det være op til branchen selv at stå for oprettelsen af klagenævnet, ligesom branchen i udgangspunktet selv tilrettelægger driften af nævnet, jf. dog det foreslåede *stk. 12* nedenfor.

Taxibranchen kan imidlertid vælge at oprette klagenævnet som et privat tvistsløsningsorgan godkendt efter forbrugerklagelovens § 6, således at de fælles procedureregler i forbrugerklagelovens kapitel 6 finder anvendelse. Såfremt taxibranchen vælger denne mulighed, skal erhvervsministeren i henhold til § 6 i forbrugerklageloven godkende oprettelsen af og vedtægterne for klagenævnet.

En mulighed kunne være, at det nye taxiklagenævn arbejder sammen eller sammenlægges med det eksisterende Ankenævn for bus, tog og metro. En sådan sammenlægning forudsætter, at parterne i de to nævn kan blive enige om en sådan løsning. En mulig løsning kunne også være et samarbejde mellem de to nævn, således at det nye taxiklagenævn køber ekspertise hos Ankenævnet for bus, tog og metro til udarbejdelse af vedtægter, forretningsorden m.v. og eventuelt deler sekretariat, administrative systemer, kontorhold osv. med Ankenævnet for bus, tog og metro.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.10.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i *stk. 8*, at et kørselskontor er ansvarlig for, at den kørsel, der sælges af kontoret, ikke udføres til en højere pris end det udmeldte landsdækkende prisloft, jf. den foreslåede § 21. Det følger

af det foreslåede § 21, stk. 3, at et kørselskontors priser skal beregnes efter samme struktur, som det landsdækkende prisloft beregnes efter.

Det foreslås i *stk. 9*, at et kørselskontor er ansvarlig for, at de biler, der er knyttet til kørselskontoret, har en erhvervsansvarsforsikring, som bl.a. dækker skade på bagage og skader i forbindelse med, at en chauffør hjælper en kunde ud af bilen. Derudover skal bilerne have den lovpligtige ansvarsforsikring i henhold til færdselsloven.

Efter det foreslåede *stk. 10* fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren nærmere regler om de oplysninger, som et kørselskontor skal indsamle, opbevare og indsende, jf. *stk. de foreslåede 1-3 og 6*. Der vil blive fastsat regler om, i hvilket format oplysningerne skal være, hvordan de skal opbevares og logges m.v.

I *stk. 11* foreslås en bemyndigelseshjemmel, så transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og omfanget af den systemrevision, som et kørselskontor pålægges at udarbejde, herunder om de årlige revisorerklæringer.

Systemrevisionen skal foretages årligt og skal omfatte følgende elementer:

- Adgangskontrol: Kontroller til sikring imod uautoriseret adgang til systemer, kørselsdata og interne kontroller, procedurer for administration af adgang, opfølgning på tildelt adgang.
- Logning: Kontroller, der sikrer, at ændringer logges, samt at det ikke er muligt at tilgå loggen.
- Ændringshåndtering: Kontroller, der sikrer, at alle systemopdateringer og ændringer følger en autoriseret proces, der sikrer, at ændringerne er testet, dokumenteret og godkendt inden de implementeres.
- Dokumentation: Kontroller, der sikrer, at systemfunktionalitet, manuelle forretningsgange, processer og dataflow løbende opdateres og dokumenteres, herunder risici og interne kontroller.
- Opsamling af data: Kontroller, der sikrer, at data opsamles fuldstændigt og nøjagtigt samt løbende, og at de kommunikeres fra bil til kørselskontor (og evt. fra kørselskontor til myndighed).
- Opbevaring af data: Kontroller, der sikrer, at data opbevares på en sådan måde, at de ikke kan ændres af uautoriserede, og såfremt de ændres, at det er fuldstændigt sporbart.
- Rapportering af kørselsdata: Kontroller, der sikrer, at rapporterede kørselsdata er fuldstændige og nøjagtige og vedrører den korrekte periode/vognmand/bil/chauffør.
- Kontrol af kørselsdata: Kontroller, der sikrer, den løbende afstemning af kørselsdata, herunder at data leveres pr. chauffør, pr. bil, pr. vagt, og at disse data rapporteres pr. vognmand, pr. dag, og der etableres hensigtsmæssige kontroller (eksempelvis kørselsprocent, indkøbt omsætning pr. dag etc.).

Kravene vil blive udformet i en IT-instruks om krav til systemrevision af administrative systemer for kørselskontorer. Det vil fremgå af instruksen, at den årlige revisionserklæring skal udarbejdes efter revisionsstandarden ISAE 3000.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan herefter foretage stikprøvevis tilsyn af kørselskontorer baseret på dataanalyse af de løbende indsamlede data og de indsendte revisionserklæringer. Revisionserklæringen er, som de øvrige krav i § 20, en betingelse for at opretholde tilladelsen til at være kørselskontor, jf. lovforslagets § 13, nr. 1, litra a, på samme måde som efterlevelse af de øvrige pligter i § 20.

Det foreslås i *stk. 12*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med klagenævnet. Det er i første omgang Transport-, Bygnings- og Boligministeriets hensigt, at branchen på egen hånd skal stå for etableringen af klage-nævnet, herunder også fastsætte vedtægter for nævnets virke. Med bestemmelsen sikres det imidlertid, at ministeren ved en bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, hvis det skulle vise sig nødvendigt, fx hvis det må konstateres, at nævnet på visse områder ikke fungerer hensigtsmæssigt. Det er således

forventningen, at branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, fx at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt.

Endvidere sikres mulighed for at kunne fastsætte regler om tilsyn med klagenævnet, hvilket potentielt kunne benyttes, såfremt det anses at være nødvendigt for at kunne følge med i, om klagenævnets behandling af sager fungerer hensigtsmæssigt.

Til § 21

Det fremgår af taxibekendtgørelsens § 28, at maksimaltakster, herunder eventuelle takster for timebetaling, samt eventuelle særlige tillæg til taksterne, fastsættes af kommunalbestyrelsen.

Det foreslås i *stk. 1*, at taxikørsel er underlagt et landsdækkende prisloft. Prisloftet udgør den maksimale pris for en taxitur, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v. Hvis der fx indføres betaling for kørsel på visse veje eller i visse områder, vil betalingen for denne kørsel kunne tillægges betalingen for en taxitur.

Der er tale om en ny bestemmelse, idet der i henhold til gældende regulering fastsættes maksimaltakster af kommunalbestyrelsen, jf. § 28 i taxibekendtgørelsen. Det er således noget nyt, at der fremover vil blive fastsat et landsdækkende prisloft.

Det foreslås i *stk. 2*, at det landsdækkende prisloft beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for hverdagskørsel mellem kl. 6 og kl. 18 og et prisloft for kørsel aften, nat og i weekender. Desuden fastsættes et særligt prisloft på særlige dage. Prisloftet er landsdækkende, og der fastlægges således en højeste starttakst, en højeste takst pr. kilometer samt en højeste takst pr. time. Ingen af disse takster kan overskrides, men det er muligt for det enkelte kørselskontor at gå under disse takster.

Prisloftet beregnes efter følgende formler:

$\text{Pris (dag)} = \text{starttakst (dag)} + \text{km} \times \text{kmpris (dag)} + \text{minutter}/60 \times \text{timepris (dag)}$

$\text{Pris (aften)} = \text{starttakst (aften)} + \text{km} \times \text{kmpris (aften)} + \text{minutter}/60 \times \text{timepris (aften)}$

Det vil sige, at såvel den medgåede tid som det tilbagelagte antal kilometer påvirker prisloftet.

Paralleltakstsystemet er valgt for at sikre en transparens i prissætningen, som er kontrollerbar for forbrugeren.

Prisen for en 10 km taxitur, der tager et kvarter og foretages en mandag kl 13.00 vil med en starttakst på 40 kr. og en kilometertakst på 10 kr./km og en timepris på 400 kr./time udgøre:

$240 \text{ kr.} = 40 \text{ kr.} + 10 \text{ km} \times 10 \text{ kr./km} + 15/60 \times 400 \text{ kr./time}$

Ved særlige dage forstås 24.-26. december, 31. december og 1. januar, hvor prisloftet forhøjes med 50 pct. i forhold til prisloftet for aftener og weekender.

Det foreslås i *stk. 3*, at et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det landsdækkende prisloft efter det foreslåede *stk. 2*, 1. pkt. Kørselskontorets priser må kun ændres kvartalsvist eller sjældnere.

Det enkelte kørselskontors priser skal være opbygget efter samme struktur som de landsdækkende prislofter. Kørselskontoret kan vælge at arbejde med en lavere værdi for starttaksten og/eller kilometerprisen og/eller timetaksten, men ingen af de fastlagte værdier i det landsdækkende prisloft kan overskrides. Det

følger endvidere, at et kørselskontors takster kun må ændres kvartalsvist eller sjældnere. Disse takster skal udgøre grundlaget for kørsel efter regning ved brug af taxametrrets prisberegningsfacilitet, dvs. de såkaldte gadeture.

Det foreslås i *stk. 4*, at et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde eller lignende. Der kan eksempelvis være tale om et tillæg for medtagning af cykler eller barnevogne. Det er vigtigt, at ydelsen er klart afgrænset, og at det entydigt kan konstateres, at tillægsydelsen er blevet leveret i forbindelse med kørslen. Der må således ikke opkræves drikkepenge.

Der må ikke opkræves betaling for medtagning af kørestole, førerhunde og lignende, det kan fx være andet udstyr, som det er nødvendigt, at personer med særlige behov har på en taxitur.

Prisen for tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside, jf. den foreslåede § 23, og tillige fremgå af den kvittering, der udstedes til kunden. Kunden kan ikke pålægges at betale for tillægsydelser, som ikke er annonceret på hjemmesiden og accepteret af kunden før kørselens påbegyndelse.

Det foreslås i *stk. 5*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter det landsdækkende prisloft. Transport-, bygnings- og boligministeren fastlægger værdierne for starttakst (dag), starttakst (aften), kmpris (dag), kmpris (aften), timepris (dag), timepris (aften). Værdierne 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).

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.7.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 22

Det foreslås i *stk. 1*, at et kørselskontor og en kunde forud for en konkret taxitur kan aftale en fast pris for kørslen. Det bliver således muligt for en kunde og et kørselskontor på forhånd at aftale en fast pris for en taxitur, der er defineret på forhånd. Det følger endvidere af bestemmelsen, at det er kørselskontoret, der skal kunne dokumentere den faste pris. Prisen skal kunne dokumenteres over for henholdsvis kunden og for kontrolmyndighederne.

Taxiture med fast pris kendes i dag fra byer i Jylland til lufthavnene i Karup, Billund m.fl. Den digitale udvikling har muliggjort, at kunden via computer, app m.m. kan indgå aftale med et kørselskontor om en tur fra en given adresse til en anden adresse, dvs. start- og slutdestinationer er kendt, og dermed på forhånd have indgået en aftale om pris og øvrige vilkår for turen.

Det er afgørende, at afstand, starttidspunkt og sluttidspunkt samt betaling for disse ture registreres i kontrolsystemet i den vogn, der udfører turen. Priserne for aftalte ture vil kunne variere, fx fra time til time eller fra dag til dag, idet disse priser ikke er underlagt lovforslagets § 21, stk. 3, om at priserne for gadeture kun må ændres kvartalsvist eller sjældnere.

Af det foreslåede *stk. 2*, fremgår, at et kørselskontors priser for ture med en fast pris ud fra en samlet betragtning skal ligge under kørselskontorets annoncerede priser. Et kørselskontor skal således kunne dokumentere, at de faste priser fastlægges på en sådan måde, at de i almindelighed vil være lig med eller lavere end taxameterprisen for den pågældende tur. Denne dokumentation kan bestå i en sammenligning af en konkret fastpristur med priser for flere tilsvarende ture, hvor prisberegningen er foretaget ved hjælp af taxametreret.

Til § 23

Det foreslås, at kørselskontorets priser, herunder for eventuelle tillægsydelser, skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

Der er tale om en ny bestemmelse, idet der ikke i den gældende lovgivning stilles krav om annoncering af priser på hjemmesider.

Det skal på kørselskontorets hjemmeside klart fremgå, hvad kørselskontorets starttakst, kilometertakst og timetakst er for henholdsvis dagskørsel og kørsel om aftenen og i weekenden samt på særlige dage. Taksterne skal oplyses for både biler, der indrettet til transport af højst 5 personer, inklusive chaufføren og for biler, der er indrettet til transport 6-9 personer, inklusive chaufføren, såfremt det pågældende kørselskontor råder over både små biler og storvogne.

Det skal endvidere oplyses, hvordan kørselskontorets priser er i forhold til det landsækkende prisloft, og hvornår kørselskontorets priser senest er ændret.

Af hjemmesiden skal endvidere fremgå, hvilke slags tillægsydelser kørselskontoret tilbyder, og hvilken pris kunden skal betale for disse. Annonceringen skal gøre det muligt at vurdere turens pris forud for kørselens påbegyndelse.

Til § 24

Ifølge § 1 i udstyrsbekendtgørelsen skal biler, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel eller til sygetransport være godkendt og registreret til dette, ligesom biler inden for den offentlige servicetrafik i dag bliver registreret til denne anvendelse.

Det foreslås, at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret til denne anvendelse. Dermed viderefører lovforslaget et princip, der allerede har været anvendt under den hidtil gældende lovgivning, jf. § 1 udstyrsbekendtgørelsen. Godkendelsen vil som hidtil foregå under et registreringssyn i en synsvirksomhed i overensstemmelse med reglerne i synslovgivningen. Registreringen vil som hidtil ske i motorregistret (DMR).

Bestemmelsen har til formål at sikre, at køretøjet er udstyret og indrettet i overensstemmelse med de regler, der er foreskrevet for den pågældende anvendelse. Registreringen sikrer, at bilen kan blive indkaldt til periodiske syn med de intervaller, som synslovgivningen foreskriver for den pågældende anvendelse, ligesom registreringen er et grundlag for tilsyn, kontrol og statistik på området for erhvervsmæssig persontransport.

Til § 25

Det fremgår af § 6 i udstyrsbekendtgørelsen, at en taxi skal være udstyret med taxameter. Taxametret skal til enhver tid fungere korrekt og i overensstemmelse med de gældende takster. Det skal angive det indkørte beløb og den takst, hvortil det er stillet. Disse angivelser skal uden vanskelighed kunne aflæses af passagererne og være forsynet med belysning, når taxametret slås til. Det fremgår endvidere af § 7 i udstyrsbekendtgørelsen, at en taxi skal være udstyret med et elektronisk kontrolapparat, der registrerer, hvorvidt der under kørslen har været passagerer i vognen (kontroltæller besatte kilometre, som anført i trafikbogen).

Det foreslås i *stk. 1*, at taxameter og andet kontroludstyr altid skal være i funktion under kørsel i biler, der er godkendt og registreret til taxikørsel. Dette indebærer, at udstyret skal være tændt, selv om bilen fx anvendes privat eller til andet erhvervsmæssigt formål, så som kørsel for en offentlig myndighed m.v. Bestemmelsen tilgodeser kontrol- og håndhævelsesformål, således at politi og SKAT under en stikprøvekontrol kan sammenholde chaufførens oplysninger med kontroludstyrets registreringer. Under

taxiture fungerer taxametret desuden som et kasseapparat, der sikrer, at turens pris beregnes korrekt i forhold til kunden, samt at afregningen kan kontrolleres af vognmand, kørselskontor, klageinstans og skattemyndighed m.fl.

Det foreslås i *stk. 2*, at ved taxikørsel skal taxametret løbende vise turens pris, jf. dog det foreslåede *stk. 3*. Ved taxikørsel, hvor der ikke på forhånd er aftalt en fast pris for den pågældende tur, skal taxametret således løbende vise turens pris. Ved taxikørsel efter regning skal taxametret være tændt, og taxametret fortløbende vise prisen for den pågældende tur, dog kan der efterfølgende tillægges yderligere betaling for eventuelle bro- og færgetakster samt for eventuelle tillægsydelser i henhold til de betingelser, der er nævnt ovenfor til den foreslåede § 21.

Det foreslås i *stk. 3*, at ved taxikørsel, hvor der er indgået en aftale om en fast pris efter § 22, skal den aftalte pris vises på taxametrets display ved kørselens påbegyndelse og under hele turen. Der sker derved en registrering af salget i vognens kasseapparat, dvs. taxametret.

Den faste pris kan dog være 0 kr. såfremt, der er tale om en tur, hvor en kunde har indgået en aftale om, at kunden må køre op til et vist antal ture. Fx hvis en kunde har indgået en forsikringsaftale, om at kunden, i tilfælde af et bestemt kørselsbehov opstår, har ret til kørsel til fx behandling et maksimalt antal gange pr. år. Kunden har på forhånd betalt for et maksimalt antal ture, og prisen for den enkelte tur kan derfor ikke udregnes på forhånd og derfor indtastes en betaling på 0 kr. for den pågældende tur og med angivelse af en bestemt kode for forudbetalte ture med et højeste antal ture.

Det foreslås i *stk. 4*, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning. Denne bestemmelse er en videreførelse af den gældende taxilovs § 15, *stk. 1*, som med virkning fra 1. juli 2010 indførte en pligt til intern tv-overvågning i taxier, jf. lov nr. 485 af 11. maj 2010 om ændring af lov om taxikørsel m.v. (Obligatorisk tv-overvågning i taxier). Som en sproglig modernisering anvendes udtrykket ”kameraovervågning” i stedet for det hidtidige udtryk ”tv-overvågning”, uden at der hermed tilsigtes en indholdsmæssig ændring.

Formålet med bestemmelsen er at forebygge og bidrage til opklaring af røverier og overfald imod førere af biler, der anvendes til taxikørsel.

Optagelser fra kameraovervågning i kriminalitetsforebyggende øjemed skal som hovedregel slettes senest 30 dage efter optagelsen er foretaget, jf. persondatalovens § 26, a, *stk. 2*. Efter persondatalovens § 26 a, *stk. 3*, kan optagelserne opbevares i et længere tidsrum end 30 dage, hvis det er nødvendigt af hensyn til den dataansvarliges behandling af en konkret tvist. Den dataansvarlige skal i så fald inden for 30 dages fristen, underrette den, som tvisten vedrører, og på anmodning udlevere en kopi af optagelsen til den pågældende.

Med afskaffelsen af det kommunale bevillingssystem bortfalder kommunalbestyrelsens hidtil eksisterende mulighed i § 15, *stk. 2*, i den gældende taxilov for at fritage en taxi for pligten til at være forsynet med kameraovervågning, hvis taxien hovedsageligt anvendes til forudbestilt kørsel ifølge kontrakt, fx befordring af personale, børn, patienter, ældre m.v. Biler, der anvendes til taxikørsel, kan i stedet fremover anvendes over hele landet, hvor de bør være i stand til at tage både forudbestilte og ikke-forudbestilte ture uden hensyn til de begrænsninger, som dispensationsordningen var betinget af. Endvidere tilstræbes der fremover samme sikkerhedsniveau for alle chauffører ved taxikørsel uanset kørselens omstændigheder eller den anvendte bil.

Kameraovervågning af personer er omfattet af persondataloven og tv-overvågningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1190 af 11. oktober 2007 om tv-overvågning.

Der henvises i øvrigt til en nærmere beskrivelse af forholdet til persondataloven og tv-overvågningsloven i afsnit 2.12.4 i de almindelige bemærkninger.

Til § 26

Det foreslås, at der udvendigt på biler, der anvendes til taxikørsel, skal fremgå prisen for en 10 kilometer-tur ved anvendelse af kørselskontorets priser, bilens tilladelsesnummer og kørselskontorets navn.

Ved at kræve disse oplysninger udvendigt på biler, der kører taxikørsel, er det muligt for kunderne at identificere bilen og dens tilhørsforhold samt danne sig et indtryk af det pågældende kørselskontors prisniveau. Pris er en vigtig information for forbrugerens valg af transport, og prisen for en tur på 10 kilometer i henholdsvis dag og aften timerne og ved en køretid på 12 minutter svarende til en gennemsnitshastighed på 50 km/t er dermed en fordel at annoncere udvendigt på bilen på et sted, som er klart synligt for kunden. Det er forventet, at transport-, bygnings- og boligministeren vil fastsætte nærmere krav til blandt andet placeringen og størrelsen af annonceringen af kørselskontorets prisniveau i den bekendtgørelse, der udstedes med hjemmel i den foreslåede § 28.

Det skal bemærkes, at lov nr. 426 af 3. maj 2017 om markedsføring (markedsføringsloven) også finder anvendelse på den annoncering, der vil følge af den foreslåede bestemmelse.

Til § 27

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at biler, der udfører erhvervsmæssig persontransport for en offentlig myndighed, jf. den foreslåede § 4, stk. 1, nr. 1, skal være forsynet med udvendig påskrift, der oplyser nummeret på den tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, der gælder for bilen.

Bestemmelsen tilgodeser kontrolformål, og der kan i medfør af den foreslåede § 28 fastsættes nærmere regler om bl.a. påskriftens udformning og placering, herunder placering flere steder på bilen.

Til § 28

Det foreslås i 1. pkt., at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om bilernes afmærkning, indretning og udstyr, samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet samt om kontroludstyr og kontroloplysninger m.v. I denne forbindelse vil der som hidtil blive stillet særlige krav til biler, der anvendes til taxikørsel, herunder krav om taxameter og andet kontroludstyr, fx til registrering af passagerer i bilen m.v.

Bestemmelsen svarer til den gældende taxilovs § 12, stk. 1, nr. 9 og 13.

De administrativt fastsatte indretnings- og udstyrskrav vil tage udgangspunkt i den foreslåede § 1, stk. 1, hvorefter der kun må anvendes biler indrettet til transport af højst 9 personer, inkl. chaufføren. Dermed videreføres det allerede gældende princip om, at kun personbiler af klassen M1 må anvendes til den type kørsler, der er omfattet af loven. Personbiler af klassen M1 er defineret som biler, der er beregnet til befordring af højst 9 personer inkl. føreren, og har ved taxikørsel en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg.

Indretnings- og udstyrskrav til biler, der anvendes til taxikørsel, fastsættes som hidtil ud fra passende hensyn til passagerernes sikkerhed, forbrugersikkerheden og myndighedernes kontrolmuligheder, herunder navnlig en effektiv skattekontrol. Disse hensyn skal afvejes mod behovet for en fleksibel og konkurrenceorienteret transportbranche, idet vognmandsvirksomheder fremover skal kunne konkurrere på pris og service i et større omfang, end hvad der har været forudsat i den gældende taxilovgivning.

Regler om kontroludstyr forventes som hidtil kun fastsat for biler, der anvendes til taxikørsel.

Hjemlen til at fastsætte regler om kontroloplysninger omfatter både elektroniske kontroldata (fx pligter til at indsamle, opbevare, fremvise og overføre kørselsdata m.v.) og papirdokumenter i det omfang, at det i en overgangsperiode fortsat vil være tilladt at anvende trafikbøger eller andre kontroloplysninger i papirform.

Trafikbøger i papirform vil blive udfaset senest 5 år efter lovens ikrafttræden, idet kontroloplysninger fremover opsamles, fremvises og overføres i elektronisk form. Der forventes endvidere fastsat en 5-årig overgangsordning for biler, der ved lovens ikrafttræden ikke har udstyr til en elektronisk håndtering og løbende indberetning af kontroloplysninger.

Krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af taxilovgivningen viderefører den gældende taxilovs § 12, stk. 1, nr. 13, som blev indsat i taxiloven ved lov nr. 533 af 12. juni 2009 om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Denne del af bestemmelsen indebærer, at Færdselsstyrelsen løbende foretager en vurdering af, om der er opstået et behov for at justere de energi- og miljøkrav, som en bil skal opfylde ved godkendelse og registrering til erhvervsmæssig persontransport. Denne vurdering skal ikke foretages i faste intervaller, men i takt med den løbende energiteknologiske udvikling.

Da energi- og miljøkravene fastsættes i bekendtgørelsesform, udsendes de forinden i offentlig høring, hvilket giver berørte parter mulighed for at kommentere påtænkte ændringer.

De miljøkrav, der stilles til nye limousiner, er erfaringsmæssigt mere lempelige end miljøkravene til nye taxier. For historiske biler, der godkendes til limousinekørsel, vil der blive fastsat lempede miljøkrav, uden at energiforbruget og forureningsniveauet dog må overstige, hvad der er passende for en bil af den pågældende type under forudsætning af en god vedligeholdelsesstand. Dette er en konsekvens af, at disse biler normalt drives af historiske motorer, som i praksis sjældent kan opgraderes til moderne miljøstandarder.

I det omfang benzin- eller dieselmotorer måtte blive forældet som miljøstandard for biler, hjemler bestemmelsen mulighed for, at krav til miljøegenskaber og energieffektivitet fastsættes så strenge, at emission af CO₂, NO_x, dieselpartikler m.m. ikke længere vil være tilladt ved nyanskaffede biler. En beslutning herom vil forudsætte, at der findes passende alternativer i form af biler, der ikke anvender fossile brændstoffer, men fx anvender elektricitet eller brint som energikilde. Det er endvidere forudsat, at beslutningen ikke vil være urimeligt bebyrdende for persontransportbranchen, når der henses til en samlet vurdering af relevante bilers tilgængelighed, udvalg, udbredelse, pris, komfort og ydelse, samt driftsomkostninger og opladningsmuligheder m.v.

Transport-, bygnings- og boligministerens adgang til at fastsætte regler om kontroloplysninger m.v. omfatter også adgang til at bestemme, at bestemte oplysninger og dokumenter om biler og deres udstyr skal indberettes til kontrolformål.

Det foreslås i 2. pkt., at transport-, bygnings- og boligministeren endvidere kan fastsætte regler om, at indberetning af oplysninger om biler og udstyr skal ske i digitalt form, herunder ved anvendelse af blanketter m.v. Der kan fx stilles krav om, at bestemte oplysninger skal indsendes pr. e-mail, samt at oplysninger skal indtastes eller dokumenter uploades på Virk.dk, på en anden hjemmeside eller på Færdselsstyrelsens dokumentportal m.fl.

Til § 29

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i *stk. 1*, at en kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen i et givent tidsrum.

Denne mulighed forventes mest brugt af kommuner i landdistrikter, hvor efterspørgslen efter taxier er lav, og hvor der i forvejen er ingen eller få kørselskontorer, der tilbyder taxikørsel. Kommunens køb af taxidækning påvirker ikke øvrige kørselskontorers mulighed for at sælge taxiudlejninger i kommunen, da en tilladelse til at drive kørselskontor gælder i hele landet.

Det kommunale indkøb af erhvervsmæssig persontransport skal ske efter en konkurrencepræget, gennemsigtig, ikke diskriminerende udbudsprocedure i overensstemmelse med reglerne om offentlige udbud.

Udbuddet skal således være åbent for alle interesserede kørselskontorer. Selve udbudsprocessen skal være gennemsigtig og alle interesserede kørselskontorer skal have adgang til information om udbudsprocessen. Behandlingen af tilbudsgivere skal være ikke-diskriminerende i alle faser af proceduren, herunder skal kriterierne for udvælgelse og tildeling af kontrakten foregå på en måde, hvor en objektiv sammenligning og vurdering er mulig.

Kommunerne får med bestemmelsen mulighed for at støtte borgernes mulighed for at have et tilbud om individuel trafik.

Det er kommunerne, der i udbudsbetingelserne bestemmer i hvilket tidsrum, den kommunalt købte taxitjeneste skal stilles til rådighed. Der er således ikke krav om, at tjenesten skal stilles til rådighed på alle tidspunkter af døgnet eller alle ugens dage.

Typisk vil tjenesten blive stillet til rådighed inden for det tidsrum, hvor der ankommer tog eller busser til kommunen, og hvor der er en vis efterspørgsel efter taxier til slutdestinationen.

Det foreslås i *stk. 2*, at flere kommuner, der geografisk grænser op til hinanden, kan samarbejde om at indgå en kontrakt efter det foreslåede *stk. 1*. Kommunerne vil i en sådan situation skulle aftale fordeling af udgifterne kommunerne imellem, typisk i forhold til, hvor stort et område der betjenes i den enkelte kommune.

Det foreslås i *stk. 3*, at det kørselskontor, der har indgået en kontrakt efter det foreslåede *stk. 1* eller *2*, skal udføre taxikørslen til samme priser, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel. Kørselskontoret må således hverken hæve eller sænke priserne for den taxikørsel, hvor der er indgået en kontrakt med en kommune om en fysisk tilstedeværelse i kommunen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.9.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 30

Efter taxibekendtgørelsens § 36, *stk. 1*, godkendes udbydere af kurser for chauffører af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, såfremt kurset opfylder de i et bilag til bekendtgørelsen fastsatte indholdskrav, og såfremt kurset og prøven skønnes at kunne udføres på betryggende måde.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at transport-, bygnings- og boligministeren godkender de uddannelsessteder, der tilbyder det i det foreslåede § 7, *stk. 2, nr. 7*, nævnte kursus.

Ved godkendelse af uddannelsessteder vil der blive lagt vægt på, om kursusudbyderen har en undervisningsplan for kurset, hvilke undervisningsmetoder der vil blive anvendt, oplysninger om undervisernes kvalifikationer og kompetenceområder, oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikdelen og køretøjspark samt deltagerantal.

Både erhvervsskoler og private virksomheder vil kunne godkendes som kursusudbydere.

Det foreslås endvidere i *stk. 1, 2 pkt.*, at der kan knyttes vilkår til godkendelsen.

Der vil eksempelvis blive fastsat vilkår om, at uddannelsesstedet skal medvirke i forbindelse med indsendelse af elektroniske ansøgninger om udstedelse af chaufførkort.

Der er i taxibekendtgørelsen ikke fastsat bestemmelser om adgangskrav til kurser for chauffører.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om adgangsbetingelser til kurset, herunder sprogkrav, indholdet af kurset, krav til prøver og krav til godkendelse af uddannelsessteder, herunder krav til undervisere og udstyr.

Der vil i bekendtgørelsesform blive stillet som en betingelse for at kunne optages på kurset, at chaufføren har sprogkunderskaber svarende til "Prøve i Dansk 2", jf. bekendtgørelse nr. 901 af 29. juni 2017 om danskuddannelse til voksne udlændinge m.fl.

Uddannelsesstedet skal således sikre sig, at kravet er opfyldt for at optage chaufføren på kurset. Det vil typisk ske på kursets første dag, hvor underviseren ved samtale med kursisterne vil kontrollere, om deltagerforudsætningerne er til stede.

Uddannelsesmål for de enkelte emner i kurset vil ligeledes blive fastsat i bekendtgørelsesform tillige med nærmere krav til prøveafvikling samt krav til udstyr, primært til bilerne, der skal anvendes til de individuelle køretimer.

Til § 31

Repræsentanter for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal efter taxibekendtgørelsens § 36, stk. 3, gives adgang til at overvære den afsluttende skriftlige prøve i forbindelse med kurser for chauffører.

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med uddannelsessteder godkendt i henhold til denne lov.

Tilsynet vil bestå dels i administrativt tilsyn baseret på vurdering af prøveresultater og eventuelle klager, dels praktisk tilsyn med de godkendte uddannelsessteder. Målsætningen med tilsynet vil være at sikre, at uddannelsesstederne lever op til de fastsatte krav.

Det foreslås i *stk. 2*, at et godkendt uddannelsessted skal give transport-, bygnings- og boligministeren adgang til uddannelsesstedet med tilhørende lokaler, udlevere dokumenter, som relaterer til det godkendte kursus, og bistå ved tilsynet.

Det forudsættes således, at et godkendt uddannelsessted loyalt medvirker og bistår i forbindelse med gennemførelse af et tilsyn. Det er væsentligt for tilsynet med et uddannelsessted, at uddannelsesstedet aktivt medvirker ved tilsynet, herunder udleverer dokumenter, som relaterer til det godkendte kursus.

Til § 32

Efter taxibekendtgørelsens § 36, stk. 4, kan godkendelse af kurser for chauffører og udbydere tilbagekal-des, såfremt udbyderen groft eller gentagne gange har overtrådt vilkår for godkendelsen.

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tilbagekalde en godkendelse udstedt til et godkendt uddannelsessted, hvis uddannelsesstedet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for godkendelsen, eller hvis der ikke har været uddannelsesvirksomhed inden for de seneste 12 måneder.

En godkendelse vil eksempelvis kunne tilbagekaldes, hvis uddannelsesstedet ikke medvirker i forbindelse med indsendelse af elektroniske ansøgninger om udstedelse af chaufførkort. Forinden der sker tilbagekaldelse, vil der blive givet en advarsel, således at uddannelsesstedet har mulighed for at rette op på forholdet og dermed undgå en tilbagekaldelse af godkendelsen.

Med henblik på sikring af et vedvarende højt fagligt niveau foreslås det, at der skal være mulighed for at tilbagekalde en godkendelse af et uddannelsessted, hvis der ikke inden for de seneste 12 måneder har været uddannelsesvirksomhed.

Til § 33

Efter den gældende taxilov kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 470 kr. for behandling af ansøgning om tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel eller sygetransport. Kommunerne kan endvidere opkræve et gebyr på ca. 1.540 kr. for udstedelse af en tilladelse. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opkræver ikke gebyr for behandling af ansøgning om udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at den godkendte vognmandsvirksomhed for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler skal betale en afgift på 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år og 600 kr. pr. tilladelse med gyldighed på 5 år eller derunder.

Afgiften vil ud over at dække omkostninger forbundet med udstedelse af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler også dække omkostninger forbundet med tilsyn med indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler og med tilsyn med kørselskontorer.

Der sker således en omlægning fra et gebyr til en afgift. Omlægningen vil betyde, at en vognmand, der ansøger om og får udstedt én tilladelse, vil skulle betale en afgift på 1.200 kr. mod i dag gebyrer på ca. 2.000 kr. En vognmand, der ansøger om og får udstedt 10 tilladelser, vil skulle betale en afgift på 12.000 kr. mod i dag gebyrer på ca. 16.900 kr.

Afgiften betales af vognmandsvirksomheden, som har ansøgt om udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser. Afgiften skal betales, før tilladelserne udstedes. Hvis en ansøgning om udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser ikke imødekommes, vil der således ikke skulle betales afgift. Virksomheder, der får udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i overgangsordningen, jf. lovforslagets § 41, stk. 1, eller som får udstedt tilladelser efter udløbet af overgangsordningen, vil få udstedt tilladelser med gyldighed i 10 år.

Vognmænd, der har taxitilladelser og ansøger om, at de ombyttes til tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i bil, vil få tilladelserne udstedt med en udløbsdato, som svarer til udløbsdatoen i taxitilladelserne, jf. lovforslagets § 39, stk. 2. Dette sker af administrative årsager for at sprede udløbsdatoer for tilladelser efter nærværende lov.

I de tilfælde, hvor taxivognmænd i forbindelse med ombytning af taxitilladelser vil få udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i bil med gyldighed på 5 år eller derunder, vil de kun skulle betale en afgift på 600 kr. pr. tilladelse. Taxivognmænd, der i forbindelse med ombytning af taxitilladelser vil få udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i bil med gyldighed over 5 år, vil skulle betale en afgift på 1.200 kr. pr. tilladelse.

Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at afgifterne for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transport-, bygnings- og boligministeren vil offentliggøre reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2019.

Det foreslås i *stk. 2*, at der kan tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5, hvis betaling for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser ikke sker rettidigt.

Der påtænkes valgt en løsning, hvor afgiften skal betales, før tilladelsen udstedes, men hvis der på et senere tidspunkt vælges en anden løsning, vil der skulle tillægges renter, hvis afgiften ikke betales rettidigt.

Det foreslås i *stk. 3*, at overskuddet kan tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift, hvis der er oparbejdet store overskud i ordningen.

Efter den gældende taxilov kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 470 kr. for behandling af ansøgning om godkendelse af et bestillingskontor og et gebyr på ca. 1.540 kr. for udstedelse en godkendelse. For behandling af en ansøgning om førerkort kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 470 kr. og på ca. 115 kr. for udstedelse af førerkortet.

Størrelsen af afgiften pr. tilladelse er beregnet på grundlag af en række antagelser om antallet af forventede ansøgere og antallet af forventede ansøgte tilladelser. Der kan således være en vis risiko for, at afgiften er fastsat for højt i første omgang. Der åbnes derfor mulighed for, at de virksomheder, der har betalt afgift, kan få tilbagebetalt overskuddet. Det er op til en konkret vurdering, der foretages af transport-, bygnings- og boligministeren, hvornår der er oparbejdet sådanne store overskud.

Det foreslås i *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, for udstedelse af chaufførkort og for godkendelse af uddannelsessteder samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. 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 § 34

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan bemyndige myndigheder under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan således både delegere sin kompetence til at træffe afgørelser i medfør af denne lov og til at udstede forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det forventes, at ministeren vil delegere sine beføjelser i denne lov til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

således at styrelsen skal udstede samtlige tilladelser, føre tilsyn og udstede bekendtgørelser i medfør af denne lov.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til klage over afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Ministerens vil fastsætte eventuelle regler om afskæring af klageadgang i delegationsbekendtgørelsen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der vil herefter i bekendtgørelsesform kunne fastsættes regler om afskæring af klageadgang, hvorefter afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelserne begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

Til § 35

I § 16 i den gældende taxilov er der fastsat straffebestemmelser for overtrædelse af bestemmelser fastsat i loven, overtrædelse af vilkår fastsat i tilladelser, godkendelser og forskrifter udstedt i medfør af loven samt overtrædelse af bestemmelser, der er indeholdt i forordninger i De Europæiske Fællesskaber.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at overtrædelse af de foreslåede § 2, stk. 1, § 3, stk. 1 eller 8, § 4, stk. 2, § 5, stk. 1, § 6, stk. 2, § 7, stk. 1, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, § 10, § 20, stk. 1-9, § 21, stk. 3 eller 4, §§ 23 eller 24, § 25, stk. 1-4, §§ 26-27, § 37, stk. 2 eller 3, § 38, stk. 1, 3 eller 4, eller § 40, stk. 2, straffes med bøde.

Formålet med forslaget er at nedsætte antallet af overtrædelser af bestemmelserne i lovforslaget.

Det foreslås, at bødeniveauet hæves betydeligt i forhold til niveauet for forhold omfattet af den gældende bestemmelse, således at det kommer på niveau med bødesatserne på bus- og godskørselsområdet. Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.

Det foreslås endvidere at der indføres bødesatser på 2.000 kr., 4.000 kr. og 8.000 kr. for chaufførers overtrædelse af konkrete bestemmelser i loven.

Forslagene til niveau for bødestraf for overtrædelse af de enkelte bestemmelser fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

Som udgangspunkt skal bøden ved skærpende omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, fx gentagne kørsler uden tilladelse, vil kunne fordobles eller tredobles.

Udgangspunktet ved valg af ansvarssubjekt i særlovgivningen er, at tiltalen rejses mod den juridiske person. Der kan dog i en række tilfælde være anledning til – ud over tiltalen mod den juridiske person – tillige at rejse tiltale mod en eller flere fysiske personer, såfremt den eller de pågældende har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed. Det er anklagemyndigheden, der i forbindelse med behandlingen af en straffesag tager stilling til, hvem der skal tiltales.

Det foreslås, at overtrædelse af forbuddet i forslagets § 2, stk. 1, mod udførelse af erhvervsmæssig persontransport med udenlandsk indregistrerede biler inden for dansk område, som ikke finder sted på

grundlag af international aftale, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af det foreslåede i § 2, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet udførsel af kørsel med udenlandsk indregistrerede biler er en særlig undtagelse fra kravet om, at kun dansk indregistrerede biler med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, som er tilknyttet et kørselskontor, kan udføre taxikørsel i Danmark. En overtrædelse heraf vil påføre den danske taxibranche en uretmæssig konkurrence og er derfor en overtrædelse, der bør anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 3, stk. 1, om at erhvervsmæssig persontransport i biler indrettet til befordring af højst 9 personer, inkl. chaufføren, kun kan udføres på grundlag af tilladelse i henhold til dette lovforslag, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af det foreslåede i § 3, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet kravet om en tilladelse er det grundlæggende krav til udførelse af erhvervsmæssig persontransport. Overtrædelse heraf vil påføre de vognmænd, der har erhvervet sig en tilladelse og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at få tilladelsen, og som til stadighed lever op til disse krav, en uretmæssig konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 3, stk. 8, om at der kun må være tilknyttet én bil til én tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, og at indehaveren af tilladelsen skal være registreret som bruger af den bil, som tilladelsen udnyttes med, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af det foreslåede i § 3, stk. 8, anses som mindre alvorlig overtrædelse, idet der er tale om en forskrift, som skal tjene et kontrolmæssigt formål.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 4, stk. 2, om at taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af det foreslåede i § 4, stk. 2, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet bestemmelsen er en af grundstenene i den nye regulering. Overtrædelse vil medføre, at kunder, der kører med en bil, som ikke er tilsluttet et kørselskontor, ikke er sikret mod snyd i forhold til prisloftet og ej heller har mulighed for at klage. Endvidere vil en overtrædelse medføre, at der ikke bliver sikret data til brug for myndighedernes kontrol af korrekt skattebetaling m.v. Endvidere vil overtrædelse heraf være en direkte konkurrent til de kørselskontorer, der har erhvervet sig en tilladelse og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at få tilladelsen, og som til stadighed lever op til disse krav.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 5, stk. 1, om at drift af kørselskontor kun kan finde sted på grundlag af tilladelse i henhold til dette lovforslag, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af det foreslåede i § 5, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet kravet om tilladelse til at drive kørselskontor er en af grundstenene i den nye regulering. Såfremt et kørselskontor ikke har den påkrævede tilladelse må der være en formodning for, at kravene i lovforslagets § 20 ikke bliver overholdt med den konsekvens, at der ikke er den krævede forbrugerbeskyttelse og sikring af data til brug for myndighedskontrol.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 6, stk. 2, om at taxikørsel, der sælges af et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt, jf. § 6, stk. 1, kun må udføres inden for et nærmere afgrænset område og med maksimalt 3 biler, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 6, stk. 2, anses som en alvorlig overtrædelse, idet tilladelsen er givet på lempeligere vilkår, mod at kørslen kun må ske i det pågældende landdistrikt. Kørsel uden for det område, hvor den pågældende tilladelse gælder, vil være i direkte konkurrence med øvrige kørselskontorer, som har opnået en tilladelse på normale vilkår.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 7, stk. 1, om at der kræves chaufførkort for at føre biler, der udfører erhvervsmæssig persontransport, straffes med bøde på 4.000 kr. Der er tale om et anbefalet straffniveau svarende til det, der gælder på bus- og godskørselsområdet. Udover at chaufføren kan blive pålagt en bøde for overtrædelsen, kan vognmanden tillige blive pålagt en bøde for ikke at have sikret sig, at chaufføren har et gyldigt chaufførkort, jf. § 35, stk. 2, se bemærkningerne hertil nedenfor.

Det foreslås, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagens § 8, stk. 2, om at tilladelse til erhvervsmæssig persontransport og tilladelse til at drive kørselskontor, skal udnyttes af den, som har opnået denne, og at tilladelsen ikke kan overdrages til andre, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 8, stk. 2, anses som en alvorlig overtrædelse, idet det er vigtigt i kontroløjemed, at tilladelsen kun udnyttes af den, som tilladelsen er udstedt til.

Det foreslås, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagens § 9, stk. 2, om at chaufførkort, jf. § 7 i dette lovforslag, skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne, straffes med bøde på 2.000 kr. Bestemmelsen skal gøre det muligt for passagererne at konstatere, at chaufføren er godkendt i henhold til denne lov. Bestemmelsen skal videre gøre det muligt for passagererne at identificere chaufføren, fx i forbindelse med en klage over en gennemført tur.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 10, om at indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 10 i dette lovforslag anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet det er vigtigt, at de indgåede kollektive overenskomster på dette område følges, således at alle konkurrerer på lige vilkår og chaufførerne sikres ordentlige vilkår.

Det foreslås, at overtrædelser af forslagens § 20, stk. 1, om at et kørselskontor løbende og digitalt skal indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kørselskontoret straffes med en bøde på 35.000 kr. Kørselskontoret skal således indsamle oplysning om bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørselens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, start- og slutpunkt angivet som GPS-koordinater og øvrige GPS koordinater. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet det er afgørende for myndighedernes kontrol med kørselskontorerne, at de efterlever bestemmelsen.

Det foreslås, at overtrædelser af forslagens § 20, stk. 2, om at et kørselskontor for hver chaufførs vagt skal indsamle og opbevare oplysninger om bilens registreringsnummer, start- og sluttidspunkt, chaufførkortnummer og bilens kilometertællers visning ved vagtens start- og sluttidspunkt, straffes med en bøde på 15.000 kr. Overtrædelsen af bestemmelsen anses som en alvorlig overtrædelse, idet oplysningerne om de enkelte vagter er vigtige i forhold til myndighedernes mulighed for at føre kontrol med kørselskontorernes anvendelse af bilerne.

Det foreslås at straffe med bøde på 5.000 kr. for overtrædelse af forslagens § 20, stk. 3, om at et kørselskontor skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål. Da der alene er tale om krav om indsamling af data til samordnede digitale formål og til statistiske formål, anses overtrædelsen som mindre alvorlig.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 20, stk. 4, om indsendelse af en årlig erklæring om et kørselskontors administrative systemer fra en uafhængig revisor til transport-, bygnings- og boligministeren straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 4, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet det er afgørende for myndighedernes kontrol med kørselskontorerne, at de efterlever bestemmelsen. Desuden er det vigtigt, at alle kørselskontorer overholder bestemmelsen, så alle konkurrerer på lige vilkår.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 20, stk. 5, om at et kørselskontor skal sørge for, at en kunde efter en kørt taxitur får de oplysninger, der fremgår af § 20, stk. 1, nr. 1–6 samt oplysning om kørselskontorets navn og information om klageadgang, jf. stk. 7, straffes med en bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 5, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet forseelsen ikke nødvendigvis medfører, at en taxikunde ikke efterfølgende kan klage over en kørt tur, men kunden får sværere ved at bevise sine påstande.

Det foreslås at straffe med bøde på 35.000 kr. for overtrædelse af forslagets § 20, stk. 6, om at et kørselskontor efter anmodning skal indsende oplysninger om kontorets salg af taxikørsel til myndighederne i digital form, oplysninger om hver chaufførs vagt samt data, der er nødvendige til samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 6, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet det er afgørende for myndighedernes kontrol med kørselskontorerne, at de efterlever bestemmelsen.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 20, stk. 7, om at et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchens skal oprette, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 7, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet forseelsen ikke medfører, at taxikunderne ikke kan klage over en kørt tur, men de fratages deres mulighed for at få deres klagesag prøvet ved et uafhængigt, landsdækkende klagenævn. Desuden kan overtrædelse af § 20, stk. 7, have den mere alvorlige konsekvens for et kørselskontor, at tilladelsen kan tilbagekaldes, jf. § 13, stk. 1, nr. 1, litra a.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 20, stk. 8, hvorefter et kørselskontor er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet, jf. 21, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 8, anses som en alvorlig overtrædelse, idet det er vigtigt, at samtlige kørselskontorer i landet opererer inden for det udmeldte landsdækkende prisloft.

Det foreslås, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 9, hvorefter et kørselskontor er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, er forsikret, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 9, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet det forhold, at de påkrævede forsikringer ikke er tegnet kan have meget vidtrækkende konsekvenser for kunderne.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 21, stk. 3, om at et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det landsdækkende prisloft, jf. § 21, stk. 2, i dette forslag, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 3, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet overtrædelse heraf ikke nødvendigvis fører til dyrere priser for kunderne, men alene gør det uoverskueligt for disse at kontrollere beregningen.

Det foreslås, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 21, stk. 4, om at et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde og lignende, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 4, anses som en alvorlig overtrædelse, idet det er afgørende for borgere med særlige behov at vide, at der ikke må opkræves tillæg for disse ofte helt nødvendige remedier.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 22, stk. 2, om at et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af fastpristure, ud fra en samlet betragtning er under de landsdækkende prislofter, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 22, stk. 2, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der i beregningen af fastpristure indgår en række usikre elementer og forseelsen kan derfor til dels bero på misforståelser af beregningsmetoden.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 23 om, at et kørselskontors priser og priser for eventuelle tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 23 anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet overtrædelsen ikke nødvendigvis har nogen større skadevirkning for kunderne.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 24 om, at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret hertil, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestem-

melsen i § 24 anses som en alvorlig overtrædelse. Det er vigtigt for kunderne at vide, at de biler, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport er registreret og godkendt til denne anvendelse.

Det foreslås, at indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, der overtræder forslagets § 25, stk. 1, om at kontroludstyret i taxier altid skal være i funktion, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 1, anses som en alvorlig overtrædelse, idet bestemmelsen om, at kontroludstyret altid skal være i funktion er en vigtig grundsten i reguleringen af taxierhvervet. Såfremt kontroludstyret ikke er aktiveret er det umuligt for myndighederne at føre kontrol.

Det foreslås tillige, at chauffører, der udfører erhvervsmæssig persontransport, skal kunne straffes for overtrædelse af denne bestemmelse med en bøde på 8.000 kr. Det er meget alvorligt, hvis en chauffør slukker for kontroludstyret, idet pågældende på den måde både kan snyde sin arbejdsgiver og samtidig have mulighed for en indtjening uden om myndighedernes kontrol.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 25, stk. 2, om, at taxametret løbende skal vise turens pris, jf. dog stk. 3, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 2, anses som en alvorlig overtrædelse, idet det er vigtigt, at kunder ved gadtur har mulighed for løbende at følge med i prisen for den pågældende tur.

Det foreslås, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 25, stk. 3, hvorefter den aftalte pris skal vises på taxametrets display ved kørselens begyndelse og under hele turen, når der er indgået en aftale om fast pris, jf. § 22, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 3, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet forseelsen ikke direkte går ud over kunden, men kan gå ud over myndighedernes mulighed for kontrol.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 25, stk. 4 om, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 4, anses som en alvorlig overtrædelse, idet formålet med bestemmelsen, som er at forebygge og bidrage til opklaring af røverier og overfald mod førere af biler, der anvendes til taxikørsel, er yderst vigtigt.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 26, om at biler, der bruges til taxikørsel, udvendigt skal være forsynet med oplysning om prisen for en tur på 10 kilometer ved anvendelse af kørselskontorets priser, bilens tilladelsesnummer og om kørselskontorets navn, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 26 anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet forseelsen ikke nødvendigvis har en skadevirkning over for kunderne, men gør det sværere at sammenligne priserne mellem forskellige kørselskontorer.

Det foreslås, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 27, om at biler, der bruges til kørsel for offentlige myndigheder, udvendigt skal være forsynet med bilens tilladelsesnummer, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 27 anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet forseelsen ikke har skadevirkning over for kunderne, men gør det svært for myndighederne at kontrollere om tilladelsesforholdene er i orden.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 37, stk. 2, om at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, i den gældende taxilov skal medbringes under kørslen og på forlangende forevises for kontrolmyndighederne, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 37, stk. 2, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet forseelsen ikke nødvendigvis har skadevirkning over for kunderne, men besværliggør myndighedernes kontrol.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 37, stk. 3, om at førerkort i henhold til § 33, stk. 1, i

bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringes under kørslen og skal være anbragt synlig for passagererne, straffes med bøde på 2.000 kr. Bestemmelsen skal gøre det muligt for passagererne at konstatere, at chaufføren er godkendt. Bestemmelsen skal videre gøre det muligt for passagererne at identificere en chauffør i forbindelse med en klage over en gennemført tur.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 38, stk. 1, om at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til den gældende taxilov og som i medfør heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, fortsat skal være tilsluttet et bestillingskontor, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 38, stk. 1, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet bestillingskontorerne fortsat har en rolle, så længe, de opretholder deres drift.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 38, stk. 2, om at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til den gældende taxilov ikke kan indgå aftale med et kørselskontor om udførelse af taxikørsel, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 38, stk. 2, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet man fra lovgivers side ikke ønsker en sammenblanding mellem de nye og gamle regler.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 38, stk. 3, om at indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 i dette forslag ikke kan indgå aftale med et bestillingskontor, jf. den gældende taxilov, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 38, stk. 3, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet man fra lovgivers side ikke ønsker en sammenblanding mellem de nye og gamle regler.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 40, stk. 2, om at indehaveren af et bevis for at have gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 32, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringe dette under kørslen og skal på forlangende forevise dette for kontrolmyndighederne, straffes med bøde på 2.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 40, stk. 2, anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet forseelsen ikke nødvendigvis har skadevirkning over for kunderne, men besværliggør myndighedernes kontrol.

Det foreslås i stk. 1, *nr.* 2, at overtrædelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til dette lovforslag eller forskrifter udstedt i medfør af, straffes med bøde. Det skal således fx være muligt, at straffe for overtrædelse af vilkår i tilladelser til kørselskontorer i landdistrikter, for kørsel uden for det geografiske område, som tilladelsen gælder i, jf. forslagets § 6, stk. 2.

Det foreslås i *stk.* 2, at indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, stk. 1, eller en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, den gældende taxilov, kan straffes med bøde, hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med § 7, stk. 1, er i besiddelse af chaufførkort, i besiddelse af førerkort, jf. § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. eller i besiddelse af dokumentation i henhold til § 34, stk. 1, 2. pkt., i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus, jf. § 36 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

Det foreslås, at en indehaver af en tilladelse straffes med bøde på 8.000 kr., hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører er i besiddelse af et chaufførkort, førerkort eller af dokumentation for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus. Det foreslåede bødeniveau er dobbelt så højt, som den bøde, det foreslås, at chaufføren får for samme forseelse. Årsagen hertil er, at det vægtes højt, at vognmanden påser, at de ansatte chauffører har de påkrævede kvalifikationer.

Det foreslås i *stk.* 3, at der i forskrifter, der er fastsat i medfør af loven, skal kunne fastsættes bestemmelser om straf for overtrædelse af disse forskrifter. Bestemmelsen forventes anvendt i flere af de bekendtgørelser, der vil blive udstedt med hjemmel i denne lov, bl.a. i en generel bekendtgørelse om

taxikørsel, som udstedes med hjemmel i forslagens § 3, stk. 10 og 11, § 5, stk. 8, § 6, stk. 4, § 7, stk. 5, § 9, stk. 3, § 20, stk. 10 og 11, § 21, stk. 5, § 30, stk. 2 og § 35, stk. 3.

Desuden forventes bestemmelsen anvendt i en bekendtgørelse om særlige krav til biler, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport, jf. hjemmelsbestemmelsen i forslagens § 28.

Det foreslås i *stk. 4*, at der kan pålægges selskaber (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Bestemmelsen udelukker ikke, at der tillige kan rejses tiltale mod en eller flere juridiske personer, fx i ledelsen af den juridiske person, hvis de pågældende har handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

Det foreslås i *stk. 5*, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 kan lægges vægt på hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

De i bilag 1 foreslåede bødesatser, vil kunne fordobles eller tredobles, hvis der foreligger skærpende omstændigheder i forbindelse med overtrædelse af bestemmelser i denne lov.

Der bør ved udmåling af bødestraf tillige tages hensyn til omfanget af unddragne beløb og uberettiget vinding i forbindelse hermed.

Til § 36

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2018. Da der er tale om erhvervsrettet lovgivning, og da det er fundet hensigtsmæssigt, at loven træder i kraft hurtigst muligt, foreslås ikrafttræden af loven den 1. januar 2018.

Det foreslås i *stk. 2*, at lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 ophæves samtidig med, at loven træder i kraft, jf. dog stk. 3 og 4.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, stk. 1, og § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, ophæves den 1. marts 2018.

Formålet med bestemmelsen er at sikre myndighederne i henhold til lov om taxikørsel m.v. tidsmæssig mulighed for at gennemføre og afslutte behandlingen af ansøgninger om tildeling af tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller tilladelser til offentlig servicetrafik, og ansøgninger om godkendelser af førerkort, der er modtaget kort tid før udgangen af 2017.

Det foreslås i *stk. 4*, at lovforslagets bestemmelser, bortset fra bestemmelserne i §§ 12-16, 18 og 19 om tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser m.v. og aflevering af tilbagekaldte eller bortfaldne tilladelser og godkendelser til transport-, bygnings- og boligministeren, ikke skal finde anvendelse for tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel og for udførelse af offentlig servicetrafik udstedt i medfør af § 1, stk. 1, i den gældende taxilov, samt for godkendelser i henhold til § 4 a, stk. 1, til at føre biler omfattet af denne lov. For sådanne tilladelser og godkendelser finder de hidtil gældende regler i den gældende taxilov og regler udstedt i medfør heraf anvendelse, indtil tilladelserne og godkendelserne udløber eller ombyttes.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at indehavere af tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til den gældende taxilov, fortsat udøver virksomhed i overensstemmelse med de betingelser og vilkår, der er stillet for at besidde og udøve virksomhed på grundlag af tilladelser og godkendelser i henhold til denne gældende taxilov.

Formålet med at anvende lovforslagets tilbagekaldelsesbestemmelser er at sikre, at indehavere af tilladel-

ser og godkendelser udstedt i henhold til den gældende taxilov får de forbedrede retssikkerhedsgarantier, som gælder for indehavere af tilladelser og godkendelser i henhold til dette lovforslag.

Den myndighed, der har udstedt en tilladelse og eller en godkendelse i henhold til den gældende taxilov, skal fortsat føre tilsyn med, at indehaveren af en tilladelse og eller en godkendelse lever op til de betingelser og vilkår, der er stillet for at besidde og udøve virksomhed på grundlag af tilladelser og godkendelser i henhold til denne gældende taxilov.

Dette gælder dog ikke, hvis den tilladelsesudstedende myndighed har valgt at overdrage denne forpligtelse til transport-, bygnings- og boligministeren.

De hidtidige bestemmelser i § 6, stk. 1, 2, 4 og 6, og §§ 7–9 om tilbagekaldelse, bortfald af tilladelser og godkendelser og om indsendelse af disse til den myndighed, der har udstedt disse tilladelser og godkendelser, finder således ikke anvendelse.

Det foreslås i *stk. 5*, at ansøgninger om tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, eller godkendelser i henhold til § 4 a, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som er modtaget af en myndighed inden udgangen af 2017, kan imødekommes indtil den 1. marts 2018, såfremt ansøgeren opfylder betingelserne i § 3, eller i § 4 a. i den gældende taxilov.

De myndigheder, der i henhold den gældende taxilov, har kunnet udstede tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller til offentlig servicetrafik til ansøgere, som opfylder betingelserne i § 3 samt udstede førerkort til personer, der opfylder betingelser i § 4 a, stk. 1, i den gældende taxilov, skal fortsat have kompetence hertil indtil 1. marts 2018. Bestemmelsen sikrer, at ansøgninger, der er modtaget før årsskiftet 2017/2018, kan færdigbehandles.

Den gældende taxilov indeholder i § 12, stk. 1, nr. 13, en bemyndigelse, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer. Denne bemyndigelse er for tiden udmøntet i bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Lovforslaget opretholder en tilsvarende bemyndigelsesbestemmelse i § 28, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om bl.a. bilernes indretning og udstyr samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet.

Det foreslås i *stk. 6*, at bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., forbliver i kraft, indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør denne lov.

Den gældende og den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, jf. § 28, om fastsættelse af regler om bilers udstyr m.v., herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet har samme indhold, hvad angår bemyndigelsen til at fastsætte regler om energi- og miljøkrav bortset fra, at den foreslåede bestemmelse forpligter ministeren til at fastsætte regler, mens den hidtidige bestemmelse blot var formuleret som en mulighed for at fastsætte regler.

Til § 37

Det foreslås i *stk. 1*, at tilladelser og godkendelser udstedt i medfør af den gældende taxilov forbliver i kraft indtil udløbet af disses gyldighedsperiode.

Tilladelser og godkendelser er inden for disses gyldighedsperiode i medfør af grundlovens § 73 en beskyttet rettighed. Inddragelse inden for gyldighedsperioden kan udgøre et ekspropriativt indgreb, som forudsætter fuldstændig erstatning.

Det foreslås derfor, at tilladelser og godkendelser, der er udstedt med hjemmel i medfør af den gældende taxilov, forbliver i kraft indtil udløb. Dette gælder alle fire former for tilladelser, der udstedes i henhold til den gældende taxilov, dvs. tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel samt offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelser udstedt i henhold til den gældende taxilov skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndigheder. Bestemmelsen har til formål, som det også var fastsat i den gældende taxilov, at give kontrolmyndigheder mulighed for at sikre, at den pågældende bil har den påkrævede tilladelse til den specifikke form for erhvervsmæssig persontransport, enten taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 3*, at godkendelse i henhold til § 33, stk. 1, i den gældende taxilov (førerkort), skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne.

Bestemmelsen har til formål, som det også var fastsat i den gældende taxilov, at give politiet og passagerer mulighed for at sikre, at kørslen udføres af en person, der er godkendt hertil.

Det foreslås i *stk. 4*, at den myndighed der har udstedt de enkelte tilladelser og godkendelser fortsat skal føre tilsyn med, at betingelserne for at besidde disse er til stede.

Det foreslås i *stk. 5*, at den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til den gældende taxilov, kan vælge at overdrage denne forpligtelse til transport-, bygnings- og boligministeren med et halvt års varsel. Varslet gælder fra det tidspunkt, hvor anmodningen fra en kommune er modtaget af transport-, bygnings- og boligministeren. Såfremt kommunerne overdrager forpligtelsen til transport-, bygnings- og boligministeren, skal kommunerne sørge for, at ministeren får alle oplysninger om de tilladelser, som de fremover skal føre tilsyn med, herunder en kopi af de udstedte tilladelser samt andre sagsakter med relation til den pågældende tilladelse.

Til § 38

Det foreslås i *stk. 1*, at indehavere af taxitilladelser, som ifølge den gældende taxilov skulle være tilsluttet et bestillingskontor fortsat skal være tilsluttet et bestillingskontor. Dette gælder dog ikke, hvis der ikke er oprettet et bestillingskontor.

Det foreslås i *stk. 2*, at indehavere af taxitilladelser, der er udstedt med hjemmel i den gældende taxilov, ikke kan indgå aftale med et kørselskontor i henhold til § 5 i denne lov om udførelse af taxikørsel.

Indehaveren af en taxitilladelse efter den gældende taxilov bliver ikke frataget muligheden for at udøve sit erhverv, men får i stedet mulighed for at udøve taxierhvervet som selvstændig uden om et bestillingskontor.

Det foreslås i *stk. 3*, at indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, ikke kan indgå aftale med et bestillingskontor om udførelse af taxikørsel.

Det skyldes, at der gælder forskellige regler for de to ordninger i henhold til henholdsvis den gældende taxilov og denne lov.

Ejerkredsen bag et bestillingskontor har mulighed for at nedlægge dette og i stedet oprette et kørselskontor, såfremt de opfylder betingelser i forslagets § 5.

Der er ikke noget til hinder for, at et bestillingskontor i overgangsperioden tillige fungerer som kørselskontor.

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 forpligtelsen er blevet overdraget til transport-, bygnings- og boligministeren.

Til § 39

Det foreslås i *stk. 1*, at indehaveren af en taxitilladelse i henhold til den gældende taxilov kan ombytte denne med en tilladelse i henhold til denne lovs § 3, såfremt indehaveren opfylder betingelserne. Det foreslås videre, at en tilladelse, der udstedes som led i en ombytning, kan udstedes til en virksomhed, der ejes af indehaveren af den tilladelse, som byttes. Det er endvidere en forudsætning, at indehaveren af den pågældende tilladelse er ansvarlig leder i henhold til denne lov af den virksomhed, som modtager tilladelse ved ombytning.

Ombytning af tilladelse finder sted ved henvendelse til transport-, bygnings- og boligministeren, som udsteder det samme antal tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, hvis indehaveren opfylder betingelserne i § 3.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelser, der ombyttes efter stk. 1, udstedes med samme udløbsdato som de tidligere udstedte taxitilladelser. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato lægges den seneste udløbsdato til grund for samtlige tilladelser. Udløbsdatoen kan dog ikke fastsættes tidligere end den 31. marts 2021.

Af administrative årsager lægges ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato den seneste udløbsdato til grund. Dette vil dog ikke gælde, hvis udløbstidspunktet for ombyttede taxitilladelser ligger inden for overgangsperioden. I sådanne tilfælde fastsættes udløbsdatoen tidligst til den 31. marts 2021 for at undgå utilsigtede konsekvenser i forbindelse med overgangsordningen.

Ved ansøgning om ombytning af taxitilladelser skal oplyses om tidspunkt for ophør af tilslutning til et bestillingskontor. Tilladelser i henhold til denne lov vil blive udstedt med gyldighed fra dette tidspunkt.

Det foreslås i *stk. 3*, at ved udstedelse af tilladelser, der ombyttes efter stk. 1, skal indehaveren aflevere det samme antal taxitilladelser som antallet af udstedte tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring.

Bortset fra det i § 42 nævnte forhold kan tilladelser til limousinekørsel, sygetransport- og offentlig servicetrafik ikke ombyttes til tilladelser i henhold til denne lov.

Det foreslås i *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren indtil den 31. december 2020 efter ansøgning kan ombytte taxitilladelser med tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, med henblik på, at ægtefæller og livsarvinger, der i en længere årrække har deltaget i udnyttelsen af tilladelsen, sikres mulighed for at fortsætte virksomheden, hvis indehaveren af en taxitilladelse afgår ved døden eller af anden årsag mister evnen til at udnytte tilladelsen.

Formålet med forslaget er at undgå utilsigtede konsekvenser i forbindelse med overgangsordningen, hvor der årligt indtil udgangen af 2020 kun kan udstedes 500 tilladelser til erhvervsmæssig persontransport.

Det foreslås derfor, som det var tilfældet i henhold til den gældende taxilov, at personer, som i et vist omfang havde deltaget i en virksomhed, der fungerer på grundlag af taxitilladelser udstedt til disses ægtefæller, sikres mulighed for at fortsætte virksomheden, hvis den ægtefælle, som har fået udstedt taxitilladelsen, dør eller på anden måde mister evnen til at udnytte tilladelsen.

Det foreslås videre, som det var tilfældet i henhold til den gældende taxilov, at livsarvinger, der som udgangspunkt havde været fuldtidsbeskæftiget i tilladelsesindehaverens taxivirksomhed i mindst 10 år, og

som ikke selv har tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, på samme måde sikres mulighed for at fortsætte en taxivirksomhed.

Det foreslås i *stk. 5*, at transport-, bygnings- og boligministeren indtil den 31. december 2020 efter ansøgning i forbindelse med en skilsmisse kan ombytte en taxitilladelse til erhvervsmæssig persontransport, således at tilladelsen til erhvervsmæssig persontransport udstedes til den tidligere ægtefælle, som har deltaget i udnyttelsen af taxitilladelsen, og som ønsker at overtage og fortsætte taxivirksomheden.

Registrerede partnerskab og ægteskabslignende samlivsforhold forudsættes ligestillet med ægteskaber.

Tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, der udstedes i henhold til *stk. 4* og *5*, vil få samme gyldighedsperiode, som de ombyttede taxitilladelser, dog ikke tidligere end 31. marts 2021.

Til § 40

Det foreslås i *stk. 1*, at chauffører, der udfører offentlig servicetrafik i henhold til § 2, *stk. 5*, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og som alene har gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 33, *stk. 1*, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., skal kunne fortsætte denne virksomhed indtil udløbet af gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervsmæssig kørsel, der er udstedt til den pågældende chauffør.

Den foreslåede bestemmelse sikrer førere af biler, der fungerer på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, adgang til at fortsætte denne virksomhed efter denne lovs ikrafttræden, som det er tilfældet for chauffører, der er i besiddelse af førerkort i henhold til henhold til § 33, *stk. 1*, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

Såfremt chaufføren efter udløbet af gyldighedsperioden for pågældendes kørekort til erhvervsmæssig kørsel, ønsker at fortsætte i erhvervet, skal denne erhverve et chaufførkort i henhold til § 7 i denne lov.

Det foreslås i *stk. 2*, at bevis for det i *stk. 1* nævnte kursus skal medbringes i bilen under kørslen og på forlangende skal forevises politiet.

Til § 41

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at indtil den 31. december 2020 udstedes årligt 500 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i henhold til § 3 fordelt med 125 tilladelser pr. kvartal.

Fra 1. januar 2018 indtil udgangen af 2020 udstedes kun 500 nye tilladelser pr. år til erhvervsmæssig persontransport. Den årlige kvote fordeles jævnt, således at der udstedes 125 tilladelser pr. kvartal.

Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at ansøges der inden for et kvartal om flere end 125 tilladelser i henhold til § 3, sker fordelingen ved lodtrækning.

Det vil være en forudsætning for at få udstedt en tilladelse, at ansøgeren opfylder betingelserne i lovforslagets § 3. Lodtrækningen udføres af transport-, bygnings- og boligministeren, som kan beslutte, at der skal være offentlig adgang til lodtrækningen.

Efter afslutning af lodtrækning underrettes ansøgeren om resultatet af lodtrækningen. Ansøgere, som allerede har modtaget tilladelser ved lodtrækning, kan søge om tildeling af yderligere tilladelser i de følgende kvartaler. De kan ligeledes deltage i lodtrækning på linje med ansøgere, som ikke har fået tildelt tilladelser.

Det foreslås i *stk. 1, 3. pkt.*, at en ansøger maksimalt kan ansøge om 20 tilladelser ad gangen pr. kvartal.

Dette skal bidrage til sikring af en jævn fordeling af tilladelserne.

Det foreslås i *stk. 2*, at modtageren af en tilladelse i henhold til *stk. 1*, inden for en frist af to måneder fra datoen for udstedelsen af tilladelsen, skal oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummer for den bil, tilladelsen anvendes til. Opfyldes denne betingelse ikke, bortfalder tilladelsen.

Iagttages oplysningspligten ikke, bortfalder tilladelsen og indgår i fordelingen af tilladelser i første kvartal af det følgende år. Dette skal bidrage til, at der i overgangsperioden bliver udstedt 500 nye tilladelser om året, og at disse tilladelser bliver udnyttet, således at det sikres, at der bliver udstedt flere tilladelser til erhvervsmæssig persontransport.

Det foreslås i *stk. 3*, at tilladelser, der ikke er blevet udnyttet, vil blive tillagt antallet af tilladelser, der udstedes i det første kvartal året efter. Bestemmelsen skal sammen med *stk. 2* ovenfor, sikre at der rent faktisk bliver udstedt 500 nye tilladelser pr. år i overgangsperioden, såfremt der ansøges om flere end 500 tilladelser.

Det foreslås i *stk. 4*, at ikke udnyttede tilladelser til taxikørsel i henhold til § 1, *stk. 1*, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, samt tilladelser i henhold til § 3, *stk. 1*, der i medfør af § 19 er afleveret til transport-, bygnings- og boligministeren, genudstedes indtil den 31. december 2020 efter ansøgning i overensstemmelse med proceduren i *stk. 1* og *3*. Bestemmelsen skal sikre, at væksten i antallet af tilladelser ikke udhules af, at der er ubenyttede tilladelser efter den gældende taxilov, eller tilladelser, der er tilbagekaldt eller bortfaldet efter loven. Ved ikke-benyttede tilladelser tænkes på tilladelser, som er udstedt i henhold til lov om taxikørsel, dvs. tilladelser, som ikke er ombyttet til tilladelser efter § 3, og hvor indehaveren af tilladelsen ikke benytter sin tilladelse, fx fordi pågældende ikke længere lever op til de betingelser, som blev stillet for at få og bevare tilladelsen, eller fx fordi pågældende er afgået ved døden.

Til § 42

Det foreslås i *stk. 1*, at en tilladelse til limousine-, sygetransport og offentlig servicetrafik, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, ved udløb af tilladelsens gyldighedsperiode kan ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3, såfremt indehaveren opfylder betingelserne i § 3.

Ombytning kan først finde sted ved udløb af en tilladelses gyldighedsperiode. Adgang til at ombytte tilladelser, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, skal sikre, at indehaverne af sådanne tilladelser fortsat kan drive virksomhed og dermed kan leve op til eventuelle kontraktuelle forpligtelser. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato lægges den seneste udløbsdato til grund.

Efter de foreliggende oplysninger drejer det sig om 284 tilladelser til sygetransport, 154 limousinetilladelser og 21 tilladelser til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelser efter *stk. 1* udstedes med gyldighed fra det tidspunkt, hvor tilladelsen til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik udløber til og med udgangen af 2021.

Efter år 2020 er der ingen begrænsninger på antallet af tilladelser, der kan udstedes efter § 3, idet begrænsningen på antallet af nye tilladelser kun gælder i en treårig overgangsperiode, jf. § 41.

Til § 43

Det foreslås, at indehavere af en tilladelse til at drive kørselskontor i et landdistrikt, jf. § 6, jf. § 5, først skal efterleve kravene i § 20 fra med 1. januar 2021. Landdistrikt-kørselskontorerne skal således først leve op til de samme pligter som øvrige kørselskontorer 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 3 årig udsættelse af ikrafttræden af § 20 for landdistrikt-kørselskontorerne.

Til § 44

Det foreslås, at i § 12, stk. 4, nr. 1, og i § 12, stk. 4, nr. 2, litra a, i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og § 4 i lov nr. 710 af 8. juni 2017, ændres ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af, at loven ændrer titel.

Til § 45

Det foreslås, at i § 3, stk. 4, nr. 1, og i § 3, stk. 4, nr. 2, i lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af, at loven ændrer titel.

Til § 46

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 12...

Stk. 4. Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

1. er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om godskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller
2. har været godkendt som transportleder i eller har haft væsentlige interesser i en bus- eller godskørselsvirksomhed, der
 - a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om godskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,
 - b) ...
 - c)...

§ 3....

Stk. 4. Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

1. er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller
2. har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der
 - a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,
 - b) ...
 - c) ...

§ 44

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og § 4 i lov nr. 710 af 8. juni 2017, foretages følgende ændring:

I § 12, stk. 4, nr. 1 og 2, litra a, ændres ”lov om taxikørsel” til: ”taxiloven”.

§ 45

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 3, stk. 4, nr. 1 og 2, litra a, ændres ”lov om taxikørsel” til: ”taxiloven”.

Bilag 2

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forslag til niveauet for bødestraf på området for erhvervsmæssig persontransport i biler, jf. § 35

	Mindre alvorlige overtrædelser. Bøde 5.000 kr.	Alvorlige overtrædelser. Bøde 15.000 kr.	Meget alvorlige overtrædelser. Bøde 35.000 kr.
Vognmandsvirksomheder og kørselskontorer			
§ 2, stk. 1 – kørsel uden tilladelse, med udenlandsk indregistrerede biler			X
§ 3, stk. 1 – kørsel uden tilladelse			X
§ 3, stk. 8 – ikke registreret som bruger af bil	X		
§ 4, stk. 2 – taxikørsel uden om et kørselskontor			X
§ 5, stk. 1 – kørselskontor uden tilladelse			X
§ 6, stk. 2 – kørsel uden for det tilladte geografiske område		X	
§ 8, stk. 2 – overdragelse af tilladelse		X	
§ 10 – overholder ikke løn og arbejdsvilkår i overenskomster			X
§ 20, stk. 1 – et kørselskontor indhenter ikke data			X
§ 20, stk. 2 – et kørselskontor registrerer ikke oplysninger om chaufførernes vagter		X	
§ 20, stk. 3 - et kørselskontor indsamler og opbevarer ikke data, der kan indgå i samordne-	X		

de digitale trafikløsninger og til statistiske formål			
§ 20, stk. 4 – ej indsendelse af revisorerklæring			X
§ 20, stk. 5 – ingen kvittering til kunden	X		
§ 20, stk. 6 – et kørselskontor indsender ikke oplysninger om salg af taxikørsel til myndighederne			X
§ 20, stk. 7 – ej tilsluttet klagenævn	X		
§ 20, stk. 8 – højere priser end prisloftet		X	
§ 20, stk. 9 – har ikke de påkrævede forsikringer			X
§ 21, stk. 3 – ej beregnet priser efter samme struktur som landsdækkende prisloft	X		
§ 21, stk. 4 – opkrævning for kørestole, førerhunde og lignende		X	
§ 22, stk. 2 – ej dokumentere, at prisen for fastpristure er under landsdækkende prisloft	X		
§ 23 – ingen priser på hjemmeside	X		
§ 24 – bil ikke godkendt til erhvervmæssig persontransport		X	
§ 25, stk. 1 – kontroludstyr ikke aktiveret under kørsel		X	
§ 25, stk. 2 – taxameter viser ikke løbende turens pris		X	

§ 25, stk. 3 – fast pris ikke på taxametrrets display	X		
§ 25, stk. 4 – ingen kameraovervågning		X	
§ 26 – ingen oplysning på taxi om priser eller tilladelsesnummer	X		
§ 27 – intet tilladelsesnummer på bil, der kører for offentlig myndighed	X		
§ 37, stk. 2 – tilladelse efter lov om taxikørsel ikke medbragt	X		
§ 38, stk. 1 – indehaver af gl. taxitilladelse ikke tilsluttet bestillingskontor	X		
§ 38, stk. 2 – indehaver af gl. taxitilladelse har aftale med kørselskontor	X		
§ 38, stk. 3 – indehaver af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport har aftale med bestillingskontor	X		

Overtrådte regler	Chauffører	Vognmand
§ 7, stk. 1 – kørsel uden at have erhvervet chaufførkort	4.000 kr.	8.000 kr.
§ 9, stk. 2 – chaufførkort ikke medbragt	2.000 kr.	-
§ 25, stk. 1 – kontroludstyr i bilen ikke aktiveret under kørsel	8.000 kr.	
§ 37, stk. 3 – førerkort ikke medbragt	2.000 kr.	-
§ 40, stk. 2 – kursusbevis ikke medbragt	2.000 kr.	-