



Fremsat den 23. marts 2011 af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.

(Tilladelser til offentlig servicetrafik og krav til beklædning af førere af taxier)

§ 1

I lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1039 af 8. oktober 2009, som ændret ved lov nr. 485 af 11. maj 2010 og § 45 i lov nr. 718 af 25. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Den, der udfører erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil.«

2. § 2 affattes således:

»§ 2. Tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport meddeles af kommunalbestyrelsen. Tilladelse til offentlig servicetrafik meddeles af transportministeren.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel (taxibevillinger) inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området. Inden fastsættelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik forhandler kommunalbestyrelsen med Regionsrådet herom. Herefter indberetter kommunalbestyrelsen antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik til transportministeren.

Stk. 4. Tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling) er betinget af, at køretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Stk. 5. Tilladelse til sygetransport er betinget af, at køretøjet alene benyttes til dette formål i henhold til en nærmere fastsat afgrænsning, jf. § 12, stk. 1, nr. 3.

Stk. 6. Tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik for et trafikelskab omfattet af lov om trafikelskaber.«

3. I § 4, stk. 1, ændres »i henhold til § 2, stk. 4,« til: »til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik«.

4. I § 4, stk. 4, ændres »jf. § 2, stk. 4,« til: »§ 2, stk. 5 og 6,«.

5. I § 4 a, stk. 1, ændres »de af loven omfattede køretøjer« til: »taxier, limousiner og sygetransportkøretøjer«.

6. I § 4 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Førere af køretøjer, som anvendes til kørsel på grundlag af en tilladelse til offentlig servicetrafik, skal opfylde betingelsen om i faglig henseende at være kvalificeret til at udøve virksomheden, jf. § 3, stk. 1, nr. 7, 1. led.«

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

7. I § 4 a, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1 og 3«.

8. I § 5, stk. 4, ændres »eller godkendelsen« til: »til taxikørsel (taxibevillingen)«.

9. I § 6, stk. 5, og § 8, stk. 1, ændres »§ 4 a, stk. 2,« til: »§ 4 a, stk. 3,«.

10. I § 12 stk. 1, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) beklædning af førere af taxier,«

Nr. 7-12 bliver herefter nr. 8-13.

11. I § 12, stk. 1, nr. 11, der bliver til nr. 12, ændres »tilladelse samt« til »tilladelse,«.

12. I § 12, stk. 1, nr. 12, der bliver til nr. 13, ændres »køretøjer.« til »køretøjer samt«.

13. Efter § 12, stk. 1, nr. 12, der bliver til nr. 13, indsættes som nr. 14:

»14) kommunalbestyrelsernes forhandlinger med Regionsrådet og kommunalbestyrelsernes indberetninger til Transportministeriet om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. december 2011.

Stk. 2. § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 2, og § 12, stk. 1, nr. 7 og nr. 12-14, i lov om taxikørsel m.v., som affattet henholdsvis ændret ved

dette lovforslags § 1, nr. 10-13, træder dog i kraft den 1. juni 2011.

Stk. 3. § 4 a, stk. 2, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 6, træder dog først i kraft den 1. marts 2012.

Stk. 4. Uanset § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 1, kan erhvervsmæssig personbefordring dog fortsat udføres på grundlag af tilladelser efter lov om buskørsel, der er begrænset til kørsel med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål og baggrund.
2. Gældende ret.
3. Lovforslaget i hovedtræk.
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.
5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet.
6. Administrative konsekvenser for borgerne.
7. Miljømæssige konsekvenser.
8. Forholdet til EU-retten.
9. Høring.
10. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser.

1. Lovforslaget formål og baggrund

Der har i en længere periode været stor fokus på taxierhvervets bekymring for, at de såkaldte EP-tilladelser (»EP« henviser til erhvervsmæssig persontransport) har indflydelse på taxivognmændenes forretning ved at skabe konkurrenceforvriddning. Fra taxierhvervets side har der været peget på, at forskellene i konkurrenceforholdene kan have en række negative konsekvenser for taxivognmændenes økonomi, hvorfor flere taxivognmænd er ophørt med at drive taxiforretning, specielt i tyndt befolkede områder. Kommunerne, regionerne og trafikskaberne finder, at ordningen med EP-tilladelser er en velfungerende ordning.

Lovforslaget indebærer, at administrationen af de såkaldte EP-tilladelser, der i dag administreres efter buskørselsloven, flyttes til taxiloven. Det drejer sig om tilladelser, som omfatter motorkøretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikskab om almindelig rutekørsel. Tilladelserne foreslås fremover benævnt som »tilladelser til offentlig servicetrafik«.

Lovforslaget har til formål dels at give mulighed for en decentral behovsvurdering også på området for tilladelser til offentlig servicetrafik, i det omfang kommunerne ønsker det, dels at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser, hvor dette er praktisk muligt. Herved sikres endvidere en præcisering af hjemmelsgrundlaget for tilladelser til offentlig servicetrafik.

Ifølge forslaget skal der stilles energi- og miljøkrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, i lighed med køretøjer, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport.

Ifølge forslaget skal der endvidere stilles de samme uddannelsesmæssige krav, der i dag stilles til førere af taxier, limousiner og sygetransportkøretøjer, til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik.

Lovforslaget indfører, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med antallet af tilladelser til taxikørsel. Fastsættelsen sker ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden

inden for hele kommunens område, herunder i forhold til såvel taxibetjeningen som den offentlige servicetrafik. Ved at sætte et loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik vil en kommunalbestyrelse kunne vælge at sikre taxierhvervet en større andel af den samordnede kørsel, som trafikskabet lader udføre.

Endelig indebærer forslaget, at der i taxiloven indsættes en bestemmelse om, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte krav til beklædning af førere af taxier. Kravet indføres for at sikre og fastholde en høj kvalitet inden for taxierhvervet og for at lette genkendeligheden af førere.

2. Gældende ret

Efter taxilovens § 1 kræves der tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring med personbiler (køretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet). Dette gælder dog ikke køretøjer, der udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel.

Busloven regulerer erhvervsmæssig personbefordring med busser (køretøjer indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet) og stiller også krav om tilladelse hertil.

Alle former for rutekørsel kræver endvidere tilladelse efter lov om trafikskaber.

Rutekørsel er i § 19 i lov om trafikskaber defineret som regelmæssig befording af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder. Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som »almindelig rutekørsel«. Ved almindelig rutekørsel forstås endvidere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befording til behandling, terapi og lignende.

En virksomhed kan ansøge Trafikstyrelsen om udstedelse af en EP-tilladelse. En EP-tilladelse er en tilladelse efter busloven, som alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikskab om almindelig rutekørsel. For at få udstedt en EP-tilladelse skal ansøgeren dokumentere, at vedkommende har kontrakt om udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikskab.

Den almindelige rutekørsel, der udføres for trafikskaberne på grundlag af en EP-tilladelse, er dels den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, dels den samordnede kørsel, dvs. handicapkørsel, patientkørsel, lægekørsel og teletaxa- eller telebustrafik i det samme bestillingssystem. Kørslen kan også udføres af taxier med taxitilladelse og af busser med tilladelse efter busloven.

Buslovgivningen giver ikke mulighed for at stille energi- og miljøkrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af EP-tilladelser, eller for at stille uddannelsesmæssige krav til førere af disse køretøjer.

Der er ikke i taxilovgivningens krav til taxichaufførers beklædning. Visse bestillingskontorer har dog på eget initiativ indført bestemmelser om chaufførernes beklædning.

3. Lovforslaget i hovedtræk

3.1. Tilladelse til offentlig servicetrafik

Det foreslås, at der i taxiloven indføres en ny tilladelsestype, »tilladelse til offentlig servicetrafik«. Tilladelsen giver indehaveren ret til at udføre erhvervmæssig personbefordring i forbindelse med kontrakt med et trafikskab om almindelig rutekørsel. Der kan ikke på grundlag af den nye tilladelsestype udføres andre former for erhvervmæssig personbefordring.

Der vil med forslaget blive skabt en klar opdeling af køretøjer omfattet af taxiloven og køretøjer omfattet af busloven. Den usikkerhed, der er både hos lokale og regionale myndigheder og hos vognmandsvirksomhederne på bus- og taxiområdet om de to loves anvendelsesområder, vil således blive fjernet.

Det foreslås, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med fastsættelse af antallet af taxitilladelser.

Fastsættelsen foreslås at ske ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele kommunens område. Det er op til den enkelte kommunalbestyrelse at vurdere, om der er behov for en antalsbegrænsning af tilladelser til offentlig servicetrafik og i givet fald, hvor stort antallet af tilladelser skal være.

Hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at tilladelser til offentlig servicetrafik giver et problem i udkantsområderne, kan de lægge loft på antallet af disse tilladelser. Omvendt hvis der ikke vurderes at være problemer i udkantsområderne, eller hvis problemerne ikke vurderes at have meget at gøre med antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, kan kommunalbestyrelsen vælge ikke at lægge loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

I modsætning til taxitilladelser, som har en geografisk begrænsning inden for en kommunes område, kan en tilladelse til offentlig servicetrafik anvendes til kørsel inden for et trafikskabs område. Det foreslås derfor, at kommunalbestyrelsen forhandler med Regionsrådet inden fastsættelsen af antallet af tilladelser til offentlig service trafik. Kommunalbestyrelsen skal indberette en eventuel antalsbegrænsning af tilladelser til offentlig servicetrafik til transportministeren, der herefter vil kunne udstede tilladelser.

Udstedelse af den nye tilladelsestype efter taxiloven og tilsyn hermed foreslås bibeholdt i Transportministeriet.

Der er under den nuværende lovgivning ingen begrænsninger med hensyn til hvilke former, en virksomhed for EP-tilladelser kan drives under. Denne ordning foreslås videreført, således at tilladelse til offentlig servicetrafik også kan udstedes til selskaber m.v.

For at få udstedt en tilladelse til offentlig servicetrafik skal ansøgeren dokumentere, at vedkommende har kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik (almindelig rutekørsel) for et trafikskab.

Da en tilladelse til offentlig servicetrafik kun giver ret til udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikskab, vil der ikke blive stillet krav om serviceforpligtelser (tilslutningspligt, kørselspligt), som der stilles til en taxi.

Det samme gør sig gældende for så vidt angår kravet om tv-overvågning, som er indført ved ændring af taxiloven i fol-

ketingssamlingen 2009/10 (LOV nr. 485 af 11/5 2010). Taxier, der hovedsageligt anvendes til forudbestilt kørsel i henhold til kontrakt, kan fritages for pligten til at være forsynet med tv-overvågning. Den kørsel, der udføres på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, er netop kontraktkørsel.

Transportministeriet finder ikke grundlag for, at der stilles andre krav, f.eks. vandelskrav, end uddannelsesmæssige krav til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik. En sådan lovregulering på området findes ikke hensigtsmæssig, da kørslen, der udføres af køretøjer med tilladelser til offentlig servicetrafik, udelukkende udføres for trafikskaber. Disse bør som professionelle udbydere indføre krav til førerne af de køretøjer, som skal udføre kørsel for trafikskabet. Tilsvarende finder Transportministeriet ikke grundlag for at indføre krav om førerkort til disse førere, da der udelukkende udføres kørsel for trafikskaber.

Tilladelser efter lov om buskørsel, begrænset til kørsel med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikskab om almindelig rutekørsel forbliver i kraft efter deres indhold.

3.2. Energi- og miljøkrav til køretøjer, der anvendes til kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik

Det foreslås endvidere, at der stilles energi- og miljøkrav til køretøjer, der anvendes til kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med de krav, der stilles til køretøjer, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport. Ved en ændring af taxiloven i folketingsamlingen 2008/09 (LOV nr. 533 af 12/6 2009) blev der skabt bemyndigelse for transportministeren til at stille krav om miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af lovgivningen.

Kravene findes i bekendtgørelse nr. 826 af 25. august 2009 om energi- og miljøkrav til taxier. Ved en ændring af bekendtgørelsen som følge af dette lovforslag vil der blive taget hensyn til bindende aftaler, indgået inden kundgørelse af ændringsbekendtgørelsen, om leverancer af køretøjer med henblik på levering inden for en kortere periode.

Med forslaget vil der dermed, hvor det er muligt og vurderes hensigtsmæssigt, blive skabt konkurrencemæssig ligestilling mellem køretøjer, der anvendes til kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, og de øvrige køretøjer, der er omfattet af taxilovgivningen.

3.3. Uddannelsesmæssige krav til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik

Endvidere foreslås det, at der stilles uddannelsesmæssige krav til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med de krav, der i dag stilles til førere af taxier, limousiner og sygetransportkøretøjer. Der vil således blive skabt konkurrencemæssig ligestilling på området. Endvidere vil forslaget have positive færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser. Med forslaget vil der blive skabt uddannelsesmæssige krav til alle førere af køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring.

3.4. Krav til beklædning af førere af taxier

Endelig foreslås det, at der i taxiloven indsættes en bestemmelse om, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte krav til taxichaufførers beklædning.

Der vil herefter i bekendtgørelsesform kunne fastsættes krav til taxichaufførers beklædning under udførelse af taxikørsel. Et sådant krav vil kunne indføres dels for at sikre og fastholde en høj kvalitet inden for taxierhvervet, dels for at lette genkendeligheden af førere af taxier. Der vil kunne stilles krav om, at det tøj, som føreren bærer, skal være forsynet med særlige kendetegn.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at det nye uddannelsesmæssige krav til de førere, der ikke allerede i anden sammenhæng har gennemført kurset, vil medføre mindre merudgifter for trafikskaberne og dermed regioner og kommuner.

Forslaget om tilladelser til offentlig servicetrafik vurderes ikke i sig selv at indebære øgede udgifter for kommunerne, da der med forslaget alene åbnes for en mulighed for at fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med fastsættelse af antallet af taxitilladelser. Kommunerne får således en øget mulighed for regulering af området, men ikke nogen forpligtelse hertil. En eventuel begrænsning af offentlige servicetilladelser vil kunne indebære højere priser for den udbudte trafik som følge af en reduktion af konkurrencen, men dette afspejler i givet fald en aktiv prioritering fra kommunens side med det sigte at øge servicen på taxiområdet i kommunen.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget vurderes at medføre mindre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med chaufførers gennemførelse af uddannelse. Vognmanden vil således få en mindre udgift til kurser og herudover undvære chaufføren i kursusperioden.

Endvidere vurderes det, at et krav til taxichaufførers beklædning vil kunne medføre mindre økonomiske konsekvenser for taxivognmandsvirksomheder.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger til, at lovforslaget bliver forelagt

virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Kravet om mere miljøvenlige køretøjer vil have en positiv effekt på miljøet. Der vil opnås en formindskelse af CO₂ udledningen og af luftforureningen.

8. Forholdet til EU-retten

Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport blev vedtaget 23. april 2009. Direktivet har til formål at fremme renere og mere energieffektive køretøjer og at forbedre transportsektorens bidrag til Fællesskabets miljø-, klima-, og energipolitikker. Direktivet forpligter ordregivende myndigheder, ordregivere og visse operatører, til at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele køretøjets driftslevetid, når de indkøber køretøjer til vejtransport.

Ændringen i bekendtgørelsen om energi- og miljøkrav til taxier vurderes at være i overensstemmelse med direktivets mulighed for at fastsætte tekniske specifikationer for energi- og miljøpræstationer for køretøjer, som udfører offentlig personbefordring i form af offentlig servicetrafik.

Det vurderes, at ændringen i bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier som udkast skal notificeres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (Informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF. Ændringerne vil således først kunne træde i kraft, når EU-proceduren er gennemført.

9. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos følgende myndigheder, organisationer mv.:

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C. A. T.) Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Taxi Råd, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, De Samvirkende Invalide organisationer (DSI), DI, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, LO, NOAH-Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Rigspolitiet, Taxinævnet i Region Hovedstaden og Trafikskaberne i Danmark.

10. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Forslaget vurderes at ville medføre mindre merudgifter for trafikskaberne og dermed regioner og kommuner i forbindelse med det nye uddannelsesmæssige krav til de førere, der ikke allerede i anden sammenhæng har gennemført kurset.

		Forslaget kan medføre administrative konsekvenser for regioner og kommuner ved en vurdering af behovet for tilladelser til offentlig servicetrafik. Forslaget kan medføre visse administrative konsekvenser for staten ved behandlingen af eventuelle ansøgninger om dispensation fra energi- og miljøkrav for køretøjer, der anvendes til offentlig servicetrafik.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet		Forslaget kan påføre erhvervet mindre, økonomiske konsekvenser i forbindelse med chaufførers gennemførelse af uddannelse og krav til taxichaufførers beklædning.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Kravet om mere miljøvenlige køretøjer vurderes at vil få en positiv effekt på miljøet.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Det vurderes, at ændringer i bekendtgørelse om energi- og miljøkrav taxier som udkast skal notificeres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (Informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF. Ændringerne vil således først kunne træde i kraft, når EU-proceduren er gennemført.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås, at der i taxiloven indføres en ny tilladelsestype, »tilladelse til offentlig servicetrafik« ud over de eksisterende typer: taxitilladelse, limousinetilladelse og tilladelse til sygetransport.

En tilladelse til offentlig servicetrafik vil alene give indehaveren ret til at udføre erhvervsmæssig personbefordring i forbindelse med kontrakt med et trafikskabskab om almindelig rutekørsel. Der kan dels være tale individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, dels om den samordnede kørsel, dvs. de kørselsordninger, som kommuner og regioner er forpligtet til at lade udføre i henhold til anden lovgivning f.eks. befordring af visse folkeskoleelever, befordring af ældre til dagcenter og befordring af patienter til læge eller sygehus.

Der vil ikke på grundlag af den nye tilladelsestype kunne udføres andre former for erhvervsmæssig personbefordring.

Det er hensigten ved en ændring af taxibekendtgørelsen at muliggøre, at kravet til faglige kvalifikationer tillige kan opfyldes efter de krav, der er fastsat i buslovgivningen. Efter buslovgivningen kræves det alene for at opfylde kravet til faglige kvalifikationer, at ansøgeren gennemfører og består et busvognmandskursus, der har en varighed på mindst 144 lektioner (af 45 minutters varighed). Der er således ikke krav om, at ansøgeren skal have haft forudgående beskæftigelse inden for erhvervet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det foreslås i *stk. 1*, at den nye tilladelsestype i taxilovgivningen, »tilladelse til offentlig servicetrafik«, i lighed med i dag meddeles af transportministeren.

Hvis kommunalbestyrelsen som foreslået i *stk. 2* ønsker at øge grundlaget for taxidrift i kommunen, herunder ud fra hensyn til taxibetjeningen af udkantsområder, kan de lægge loft over antallet af disse tilladelser.

Hvis en kommunalbestyrelse har fastsat antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik i sin kommune, vil dette kunne have betydning for vognmandsvirksomheder med forretningsadresse i den pågældende kommune. I de tilfælde, hvor loftet for tilladelser til offentlig servicetrafik er nået, vil der ikke kunne udstedes flere sådanne tilladelser til vognmandsvirksomheder med forretningsadresse i kommunen. Ved forretningsadresse forstås virksomhedens adresse i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR).

De foreslåede bestemmelser i *stk. 3 og 4* svarer indholdsmæssigt til de nuværende bestemmelser. Der er alene tale om en tilpasning af ordlyden i forbindelse med indførelsen af et nyt *stk. 5* om tilladelse til offentlig servicetrafik.

Som ny bestemmelse foreslås det i *stk. 5*, at udstedelse af en tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har kontrakt med et trafikskabskab om udførelse af offentlig servicetrafik. Hvis det fra trafikskabskabets side er et krav for at indgå en kontrakt, at den pågældende vognmand har en tilladelse til offentlig servicetrafik, vil der kunne gives forhåndstilsagn om udstedelse af en sådan tilladelse.

Såfremt kontrakten med trafikskabskabet udløber i tilladelsens gyldighedsperiode (op til 10 år) og ikke forlænges, vil indehaver af tilladelsen ikke længere kunne udføre erhvervsmæssig personbefordring på grundlag af den udstedte tilladelse.

Til nr. 3-5

De foreslåede ændringer er en konsekvens af indførelse af en ny § 2, stk. 6, jf. forslaget § 1, nr. 2.

Til nr. 6

Det foreslås, at førere af køretøjer med tilladelse til offentlig servicetrafik skal opfylde de samme uddannelsesmæssige krav, som der i dag stilles til førere af taxier, limousiner og sygetransportkøretøjer.

Der er for øjeblikket krav om, at en fører af en taxi, limousine eller sygetransportkøretøj skal gennemgå et kvalifikationskursus på mindst 70 lektioner. Kurset indeholder følgende emner: Regler om erhvervmæssig personbefordring, arbejdsret, arbejdsmarkedsforhold, overenskomster, færdselslovgivning, arbejdsmiljø, informationsteknik, kundeservice, befordring af handicappede og patientbetjening, konfliktafværgelse, betalingsformer, førstehjælp, taxilovgivningen, særlige krav til taxien og dennes benyttelse, taxameterkontrollanter, standardvedtægten, bestillingskontor og afregning. Kurset afsluttes med en skriftlig prøve.

Trafikstyrelsen har nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af taxierhvervets interessenter med henblik på en modernisering af kurset. Det overvejes endvidere at reducere varigheden af den grundlæggende kvalifikationsuddannelse og indføre obligatorisk efteruddannelse i stil med den ordning, der gælder for bus- og lastbilchauffører. Der sker samtidig en revision af spørgsmålene til den afsluttende prøve, der vil blive flyttet over på en elektronisk platform.

Til nr. 7

Den foreslåede ændring er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 6.

Til nr. 8

Den foreslåede ændring er en præcisering af den nugældende bestemmelse, der alene vedrører tilladelser til taxikørsel. Den er tillige en konsekvens af forslaget § 1, nr. 1, om indførelse af en ny tilladelsestype i taxiloven. Hidtil har kommunalbestyrelsen været tilladelsesudstedende myndighed for alle typer tilladelser efter taxiloven.

Til nr. 9

Den foreslåede ændring er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 6.

Til nr. 10

Med den foreslåede ændring af § 12 skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om taxichaufførers beklædning under udførelse af taxikørsel.

Bemyndigelsen vil blive udmøntet i bekendtgørelsesform, hvor der vil blive fastsat mindstekrav for chaufførens beklædning. Det kan være eksempelvis krav om, at tøjet, som chaufføren bærer, skal være forsynet med tryk eller emblem, der skal bæres tydeligt, hvoraf ordet »taxi« eller navn og logo på det bestillingskontor, som taxien er tilsluttet, fremgår.

Muligheden for, at der lokalt kan fastsættes et uniformsregulativ vil blive opretholdt. Standardvedtægten for bestillingskontorer, der indeholder mulighed for fastsættelse af et uniformsregulativ, der skal godkendes af kommunalbestyrelsen, vil således blive bibeholdt.

Til nr. 11 og nr. 12

Ændringerne er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 13.

Til nr. 13

Med den foreslåede ændring af § 12 skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte en procedure for de enkelte kommunalbestyrelses forhandlinger med Regionsrådet og kommunalbestyrelsernes indberetning til Transportministeriet om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, der kan udstedes.

Administrationen, herunder udstedelse og tilsyn, af tilladelser til offentlig servicetrafik foreslås fortsat henlagt til transportministeren, og det er derfor væsentligt, at der kan fastsættes retningslinjer for, hvordan og hvornår de enkelte kommunalbestyrelser skal indsende oplysninger.

Der vil i bekendtgørelsesform blive fastsat en procedure, hvorefter kommunalbestyrelserne én gang årligt skal forhandle med Regionsrådet, hvis der ønskes en antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik i kommunen. Regionsrådet kan i den forbindelse høre trafikelskabet. Efter afslutningen af forhandlingen mellem kommunalbestyrelsen og Regionsrådet meddeler kommunalbestyrelsen transportministeren, om der ønskes fastsat en begrænsning af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, i givet fald med angivelse af antal tilladelser, der maksimalt må udstedes. Transportministeren vil herefter kunne udstede tilladelser.

Regionsrådet vurderer, om forhandlingerne skal føres enkeltvis med de kommuner, der ønsker fastsat en antalsbegrænsning, eller om der skal forhandles samlet med alle de berørte kommuner. Det er kommunalbestyrelsen, der efter forhandlingen med Regionsrådet, træffer den endelige beslutning om eventuel antalsbegrænsning.

Endvidere vil der blive fastsat tidsfrister for kommunalbestyrelsens indberetninger om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik til Transportministeriet.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. december 2011.

Af hensyn til den praktiske gennemførelse af kommunalbestyrelsernes forhandlinger med Regionsrådet og kommunalbestyrelsernes indberetninger til Transportministeriet om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik foreslås det, at bestemmelserne herom træder i kraft den 1. juni 2011. En ændring af taxibekendtgørelsen herom forventes at kunne træde i kraft senest den 1. september 2011.

Af administrative grunde træder bemyndigelsesbestemmelserne vedrørende krav til beklædning af førere af taxier også i kraft den 1. juni 2011. Ændring af taxibekendtgørelsen herom forventes at træde i kraft 1. december 2011.

Reglerne om uddannelseskraft til førere foreslås dog først at træde i kraft den 1. marts 2012, således at de berørte førere kan nå at gennemgå uddannelsen.

Tilladelser efter lov om buskørsel, begrænset til kørsel med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, fø-

deren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel, forbliver i kraft efter deres indhold.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

§ 1. Den, der udfører erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet, skal have tilladelse hertil, medmindre det benyttede køretøj udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, jf. lov om buskørsel.

§ 2. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, meddeles af kommunalbestyrelsen.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel (taxibevillinger) inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området.

Stk. 3. Der kan meddeles tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling). Tilladelsen er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Stk. 4. Der kan endvidere meddeles tilladelse til sygetransport. Tilladelsen er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til dette formål i henhold til en nærmere fastsat afgrænsning, jf. § 12, stk. 1, nr. 3.

I lov om taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1039 af 8. oktober 2009, som ændret ved lov nr. 485 af 11. maj 2010 og § 45 i lov nr. 718 af 25. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Den, der udfører erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse efter denne lov hertil.«

2. § 2 affattes således:

»Tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport meddeles af kommunalbestyrelsen. Tilladelse til offentlig servicetrafik meddeles af transportministeren.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel (taxibevillinger) inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området. Inden fastsættelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik forhandler kommunalbestyrelsen med Regionsrådet herom. Herefter indberetter kommunalbestyrelsen antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik til transportministeren.

Stk. 4. Tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling) er betinget af, at køretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Stk. 5. Tilladelse til sygetransport er betinget af, at køretøjet alene benyttes til dette formål i henhold til en nærmere fastsat afgrænsning, jf. § 12, stk. 1, nr. 3.

Stk. 6. Tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har kontrakt om udførelse af

- offentlig servicetrafik for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber.
- § 4.** Tilladelse i henhold til § 2, stk. 4, kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3-5 og nr. 7, 2. led.
[...]
- Stk. 4.* Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 3 nævnte art kan meddeles tilladelse, jf. § 2, stk. 4, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af transportministeren
- § 4 a.** Førere af de af loven omfattende køretøjer kan godkendes, såfremt de opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1, 2, 6 og 7, samt de betingelser, der fastsættes i medfør af § 12, stk. 1, nr. 6.
- Stk. 2.* Taxameterkontrollanter kan godkendes, såfremt de opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4, 6 og 7, samt de betingelser, der fastsættes i medfør af § 12, stk. 1, nr. 9.
- Stk. 3.* Godkendelse af førere i medfør af stk. 1 meddeles af kommunalbestyrelsen, idet godkendelsen har samme tidsmæssige gyldighed som gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt til den pågældende.
- Stk. 4.* Godkendelse af taxameterkontrollanter i medfør af stk. 2 meddeles af Færdselsstyrelsen for et tidsrum af højst 10 år ad gangen.
- Stk. 5.* Ved godkendelse efter stk. 1 og 2 finder § 3, stk. 2 og 3, tilsvarende anvendelse.
- § 5. ---**
- Stk. 4.* Tilladelsen eller godkendelsen meddeles i øvrigt på nærmere af kommunalbestyrelsen fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse, jf. § 13.
- § 6. ---**
- Stk. 5.* Godkendelse af taxameterkontrollanter efter § 4 a, stk. 2, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1, eller såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, 6 og 7, ikke længere er til stede.
- § 8.** Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren heraf afgår ved døden eller ophører
- 3.I § 4, stk. 1,** ændres »i henhold til § 2, stk. 4,« til: »til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik«.
- 4.I § 4, stk. 4,** ændres »jf. § 2, stk. 4,« til: »§ 2, stk. 5 og 6,«.
- 5.I § 4 a, stk. 1,** ændres »de af loven omfattede køretøjer« til: »taxier, limousiner og sygetransportkøretøjer«.
- 6.I § 4 a** indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»Stk. 2. Førere af køretøjer, som anvendes til kørsel på grundlag af en tilladelse til offentlig servicetrafik, skal opfylde betingelsen i overensstemmelse med i faglig henseende at være kvalificeret til at udøve virksomheden, jf. § 3, stk. 1, nr. 7, 1. led.«
Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.
- 7.I § 4 a, stk. 5,** der bliver stk. 6, ændres ”stk. 1 og 2” til: ”stk. 1 og 3”.
- 8.I § 5, stk. 4,** ændres »eller godkendelsen« til: »til taxikørsel (taxibevillingen)«.
- 9.I § 6, stk. 5, og § 8, stk. 1,** ændres ”§ 4 a, stk. 2,” til: ”§ 4 a, stk. 3,”.

med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-3, § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-3, eller § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 1 og 2, eller § 4 a, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-3.

§ 12, stk. 1. Transportministeren kan fastsætte regler om

- 6) de faglige, aldersmæssige krav m.v., en godkendt fører af et af loven omfattet motorkøretøj skal opfylde,
- 7) betaling for behandling af ansøgninger og for meddelelse af tilladelser og godkendelser, herunder indeksregulering af sådan betaling,
- 8) køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxameter, kontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontroldokumenter og maksimaltakster for taxikørsel,
- 9) taxameterkontrollantvirksomhed, herunder vedrørende godkendelse af taxameterkontrollanter,
- 10) godkendelse og drift af bestillingskontorer, herunder tidsbegrænsning af godkendelsen, tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald, voldgift, eksklusion og gennemførelse af disciplinærbod,
- 11) andre forhold vedrørende taxi- og sygetransportvirksomhed, herunder kontrolforanstaltninger for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse samt
- 12) krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer.

10.I § 12, stk. 1, nr. 11, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) beklædning af førere af taxier,«
Nr. 7-12 bliver herefter nr. 8-13.

11.I § 12, stk. 1, nr. 11, der bliver til nr. 12, ændres »tilladelse samt« til »tilladelse,«.

12.I § 12, stk. 1, nr. 12, der bliver til nr. 13, ændres »køretøjer.« til »køretøjer samt«.

13. Efter § 12, stk. nr. 12, der bliver til nr. 13, indsættes som nr. 14:

»14) kommunalbestyrelsernes forhandlinger med Regionsrådet og kommunalbestyrelsernes indberetninger til Transportministeriet om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. december 2011.

Stk. 2. § 2, stk. 3, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 2, og § 12, stk. 1, nr. 7 og nr. 12-14, i lov om taxikørsel m.v., som

affattet henholdsvis ændret ved dette lovforslags § 1, nr. 10-13, træder dog i kraft den 1. juni 2011.

Stk. 3. § 4 a, stk. 2, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 6, træder dog først i kraft den 1. marts 2012.

Stk. 4. Uanset § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 1, kan erhvervsmæssig personbefordring dog fortsat udføres på grundlag af tilladelser efter lov om buskørsel, der er begrænset til kørsel med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel.