



Fremsat den 25. januar 2012 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. og registreringsafgiftsloven

(Ophævelse af betingelse om tilladelse til taxikørsel for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik og fritagelse for registreringsafgift af biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik)

§ 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, § 45 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og lov nr. 633 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:

1. § 2, stk. 5, 2.-4. pkt., ophæves.

§ 2

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 836 af 1. juli 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 1, nr. 5, affattes således:

»5) køretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel udelukkende benyttes til erhvervmæssig personbefordring,«.

2. I § 2, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

»6) køretøjer, der med tilladelse til offentlig servicetrafik efter lov om taxikørsel m.v. udelukkende benyttes til udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber,«.

Nr. 6-20 bliver herefter nr. 7-21.

3. I § 6, stk. 1, ændres »§ 2, stk. 1, nr. 6, litra c.« til: »§ 2, stk. 1, nr. 7, litra c.«

§ 3

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund og formål.
2. Taxiloven.
 - 2.1 Gældende ret.
 - 2.2 Lovforslagets indhold.
3. Registreringsafgiftsloven.
 - 3.1 Gældende ret.
 - 3.2 Lovforslagets indhold.
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.
6. Administrative konsekvenser for borgerne.
7. Miljømæssige konsekvenser.
8. Forholdet til EU-retten.
9. Høring.
10. Samlet vurdering af lovforslaget.

1. Lovforslaget baggrund og formål

Lovforslaget har sin baggrund i den ændring af taxiloven, der blev vedtaget af Folketinget den 1. juni 2011 (lov nr. 633 af 14. juni 2011) og trådte i kraft den 1. september 2011. Herved blev administrationen af de såkaldte EP-tilladelser (tilladelser efter busloven, som omfatter køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt om rutekørsel med et trafikskab) flyttet fra busloven til taxiloven. Tilladelseerne ændrede samtidig navn til »tilladelser til offentlig servicetrafik«. Det er efter lovændringen bl.a. en betingelse for at få udstedt tilladelse til offentlig servicetrafik, at ansøgeren har en tilladelse til taxikørsel.

Lovforslagets formål er at udvide kredsen af virksomheder, der kan få udstedt tilladelse til offentlig servicetrafik og således kan byde på kørselsopgaver for trafikskaber, således at det ikke kun er taxivognmænd, der kan byde. Ændringen af taxiloven pr. 1. september 2011 vil ifølge Kommunernes Landsforening og Danske Regioner fordyre de offentlige kørsler betydeligt. Endvidere er formålet at undgå hel eller delvis lukning af buskørselsvirksomheder, som tidligere har kunnet byde på kørsel for trafikskaber, men som efter lovændringen pr. 1. september 2011 ikke ville kunne byde på grund af manglende taxitilladelser.

Lovforslaget indeholder en ophævelse af betingelsen om, at en ansøger skal have en taxitilladelse for at få udstedt en tilladelse til offentlig servicetrafik. Buskørselsvirksomheder og iværksættere, f.eks. taxichauffører, vil således på ny kunne få mulighed for at udstedt tilladelse til at udføre rutekørsel med en bil for et trafikskab.

Endvidere er baggrunden for lovforslaget at sikre, at der sker tilbageførsel til den registreringsafgiftsmæssige retstilstand, der var gældende før den 1. september 2011, for biler, der udfører almindelig rutekørsel for et trafikskab omfattet af lov om trafikskaber.

Det foreslås derfor i registreringsafgiftsmæssig henseende at sidestille biler, der med tilladelse til offentlig servicetrafik efter lov om taxikørsel m.v. anvendes til almindelig rutekørsel for et trafikskab omfattet af lov om trafikskaber, med biler, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til sådan kørsel.

2. Taxiloven

2.1 Gældende ret

I henhold til taxilovens § 2, stk. 5, er det en betingelse for at få udstedt tilladelse til offentlig servicetrafik, at ansøgeren har kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik for et trafikskab. Det er endvidere en betingelse, at ansøgeren har tilladelse til taxikørsel. Der kan udstedes én tilladelse til offentlig servicetrafik for hver tilladelse til taxikørsel. Tilladelsen til offentlig servicetrafik udstedes med samme gyldighedsperiode som tilladelse til taxikørsel.

Trafikstyrelsen har mulighed for at give forhåndstilsagn om tilladelse til offentlig servicetrafik til virksomheder, der ønskes at byde på udførelse af offentlig servicetrafik for et trafikskab.

Den offentlige servicetrafik, der udføres for trafikskaberne på grundlag af en tilladelse til offentlig servicetrafik, er dels den individuelle handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, dels den samordnede kørsel, dvs. handicapkørsel, patientkørsel, lægekørsel og teletaxi- eller telebus- trafik i det samme bestillingssystem. Kørslen kan også udføres af taxier med taxitilladelse og af busser med tilladelse efter busloven.

Biler, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, kan ikke lovligt anvendes til andre former for erhvervmæssig kørsel.

2.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Det foreslås, at betingelsen om, at den, der ansøger om tilladelse til offentlig servicetrafik, skal have tilladelse til taxikørsel, ophæves.

Indførelsen af denne betingelse har bevirket, at kredsen af virksomheder, der kan byde på kørselsopgaver for trafikskaberne, med biler indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, er blevet reduceret. Dette vil ifølge Kommunernes Landsforening og Danske Regioner fordyre de offentlige kørsler betydeligt. For at opretholde konkurrencen i forbindelse med trafikskabernes udbud af kørsel og for at være sikre på at kunne opfylde behovet hos kommuner og regioner (forsyningsikkerheden) er trafikskaberne afhængige af en så bred udbyderkreds som muligt.

Ophævelse af betingelsen om, at kun taxivognmænd kan få tildelt tilladelse til offentlig servicetrafik, vil endvidere betyde, at busvognmænd, der for øjeblikket har EP-tilladelser, vil kunne få udstedt tilladelser til offentlig servicetrafik, når EP-tilladelse udløber. Hvis dette ikke var tilfældet, kunne det betyde, at disse virksomheder måtte lukke eller indskrænke virksomheden.

En taxivognmand, der har fået udstedt tilladelse til offentlig servicetrafik før ikrafttræden af denne lov, vil kunne opretholde tilladelsen, selv om den pågældende ikke længere har tilladelse til taxikørsel.

Busvognmænd, der ikke tidligere har haft EP-tilladelser, og iværksættere, f.eks. taxichauffører, vil fremover på ny have mulighed for få udstedt tilladelse til at udføre rutekørsel med en bil for et trafikskab.

En ansøger skal fortsat endvidere opfylde en række nærmere krav til faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel for at få udstedt tilladelse til offentlig servicetrafik.

Baggrunden for at sammenkoble tilladelser til offentlig servicetrafik med tilladelser til taxikørsel var et forsøg på at løse eventuelle problemer med taxibetjeningen i landdistrikter. Efter regeringens opfattelse løses eventuelle problemer med taxibetjeningen i landdistrikter ikke tilfredsstillende ved en sådan indsnævring af adgangen til at drive befordringsvirksomhed. Taxibetjening i landdistrikter bør ses i sammenhæng med de forskellige regler for tilladelser m.v., som gælder for virksomheder, der udfører erhvervmæssig befordring i personbiler (taxier, limousiner, sygetransportbiler og biler, der udfører offentlig servicetrafik). Det er derfor hensigten at gennemføre en analyse af mulighederne for en samordning af reglerne for erhvervmæssig persontransport i personbiler, som også tager sigte på at skabe et mere vel fungerende marked og herunder sikre gode rammer for personbefordring i landdistrikter.

3. Registreringsafgiftsloven

3.1 Gældende ret

Køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, med hvilke der udføres rutekørsel for et tra-

fikskab, er fritaget for registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 5, når kørslen udføres efter tilladelse i henhold til lov om buskørsel, de såkaldte EP-tilladelser.

EP-tilladelser udstedes i tilknytning til en vognmands indgåelse af en kontrakt med et trafikskab omfattet af lov om trafikskaber om udførelse af almindelig rutekørsel. Tilladelserne kan kun anvendes til at udføre sådan kørsel. Den rutekørsel, der udføres på grundlag af EP-tilladelser, er den såkaldte 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.

Efter en ændring af lov om taxikørsel m.v. (lov nr. 633 af 14. juni 2011) er administrationen af de såkaldte EP-tilladelser fra den 1. september 2011 flyttet fra lov om buskørsel til lov om taxikørsel.

Tilladelserne benævnes tilladelse til offentlig servicetrafik. Ændringen har baggrund i et ønske om at stille energi- og miljømæssige krav for biler, der på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik udfører almindelig rutekørsel for et trafikskab, i lighed med de krav, der stilles til taxier. Endvidere ønskes der stillet de samme uddannelsesmæssige krav til førere af biler, der på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik udfører almindelig rutekørsel for et trafikskab, som til førere af taxier.

Køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, er på nuværende tidspunkt omfattet af registreringsafgiftspligt, hvilket ikke har været tilsigtet.

3.2 Lovforslagets indhold

Det foreslås, at biler, med hvilke der udføres almindelig rutekørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, fritages for registreringsafgift i lighed med den afgiftsfritagelse, som de biler har, der udfører den samme kørsel på grundlag af tilladelser efter lov om buskørsel. Ændringen tilsikrer således blot at fastholde den afgiftsmæssige retstilstand på området, der var gældende indtil den 1. september 2011.

Da der ikke indtil lovforslagets fremsættelse har været udstedt tilladelser til offentlig servicetrafik som følge af anvendelse af overgangsbestemmelserne i ændringen af taxiloven pr. 1. september 2011, har den afgiftsmæssige problemstilling ikke været relevant indtil videre.

Tilladelse til offentlig servicetrafik udstedes ligesom EP-tilladelser kun i tilknytning til en vognmands indgåelse af en kontrakt med et trafikskab omfattet af lov om trafikskabet om udførelse af almindelig rutekørsel. Der bliver således ikke udstedt flere tilladelser som følge af, at tilladelsesudstedelsen er flyttet fra lov om buskørsel til lov om taxikørsel.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget om ændring af betingelserne for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik vurderes ikke at have omkostninger for staten, kommuner og regioner, da retstilstanden tilbageføres til den, der var gældende før den 1. september 2011.

Det vurderes, at fritagelsen for registreringsafgift for biler, der på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik udfører almindelig rutekørsel for et trafikskab, ikke vil have fiskal effekt, da der alene er tale om en tilbageførelse til den registreringsmæssige afgiftstilstand, der var gældende indtil den 1. september 2011.

Det vurderes, at lovforslaget ikke vil have administrative konsekvenser for staten, kommuner og regioner.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes, at forslaget om ændring af betingelserne for udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik ikke vil have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, da retstilstanden tilbageføres til den, der var gældende før den 1. september 2011.

Det vurderes, at forslaget om fritagelsen for registreringsafgift for biler, der på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik udfører almindelig rutekørsel for et trafikskab, ikke vil få økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

10. Samlet vurdering af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Ingen
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Med den foreslåede ændring ophæves betingelsen om, at en ansøger om tilladelse til offentlig servicetrafik skal have en tilladelse til taxikørsel.

7. Miljømæssige konsekvenser

Det vurderes, at der ikke er nogen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder, organisationer m.v.:

Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Bilbranchen, Brancheforeningen for Limousine Vognmænd, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C. A. T.), Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Bil-Forhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Taxi Råd, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, De Danske Bilimportører, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund, Foreningen EP-Danmark, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rigspolitiet, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Trafikskaberne i Danmark og Økonomisk Forening for Persontransport.

En ansøger skal fortsat have en kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik for et trafikskab, for få udstedt en tilladelse til offentlig servicetrafik.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2, for så vidt angår de øvrige krav, som en ansøger skal opfylde.

Til § 2

Til nr. 1

Der er alene tale om en sproglig ændring af beskrivelsen af arten af køretøjer. Der er således ingen ændring af indholdsmæssig karakter.

Til nr. 2

Det foreslås, at biler, med hvilke der udføres almindelig rutekørsel for et trafikselskab på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, fritages for registreringsafgift i lighed med biler, der udfører samme form for kørsel for et trafikselskab på grundlag af tilladelser efter lov om buskørsel, de såkaldte EP-tilladelser.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 3.2.

Til nr. 3

Ændringen er en konsekvens af forslagets § 2, nr. 2.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, da ændringen af taxiloven pr. 1. sep-

tember 2011 har haft en utilsigtet virkning på antallet af virksomheder, der kan byde på kørselsopgaver for trafikselskaber. En hurtig ikrafttræden ønskes derfor af hensyn til muligheden for at udvide kredsen af virksomheder, der kan byde, således at bud ikke kun kan komme fra taxivognmænd. Således vil buskørselsvirksomheder og iværksættere på ny kunne byde på sådan kørsel. Endvidere undgås hel eller delvis lukning af buskørselsvirksomheder, som tidligere har kunnet byde på kørsel for trafikselskaber, men som efter lovændringen pr. 1. september 2011 ikke vil kunne byde på grund af manglende taxitilladelser.

Endvidere vil en hurtig ikrafttræden sikre den samme registreringsafgiftsmæssige tilstand, som var gældende indtil den 1. september 2011, for de biler, der udfører almindelig rutekørsel for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 2. ---

Stk. 5. Tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber. Tilladelse til offentlig servicetrafik er endvidere betinget af, at ansøgeren har tilladelse til taxikørsel. Der kan udstedes én tilladelse til offentlig servicetrafik for hver tilladelse til taxikørsel. Tilladelsen til offentlig servicetrafik udstedes med samme gyldighedsperiode som tilladelsen til taxikørsel.

§ 2. Fritaget for afgift er:

- 1) ---
- 5) køretøjer, der er omfattet af lov om buskørsel,
- 6)-20) ---

§ 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, § 45 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og lov nr. 633 af 14. juni 2011, foretages følgende ændring:

1. § 2, *stk. 5, 2.-4. pkt.*, ophæves.

§ 2

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 836 af 1. juli 2011, foretages følgende ændringer:

1. § 2, *stk. 1, nr. 5*, affattes således:
»5) køretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel udelukkende benyttes til erhvervmæssig personbefordring,«.

2. I § 2, *stk. 1*, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:
»6) køretøjer, der med tilladelse til offentlig servicetrafik efter lov om taxikørsel m.v. udelukkende benyttes til udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber,«.

Nr. 6-20 bliver herefter nr. 7-21.

§ 6. For køretøjer, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befording af patienter og donorer, udgør afgiften 0 pct. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 20 pct. af resten, jf. dog § 2, stk. 1, nr. 6, litra c.

3. I § 6, stk. 1, ændres »§ 2, stk. 1, nr. 6, litra c.« til: »§ 2, stk. 1, nr. 7, litra c.«

§ 3

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.