



Fremsat den 6. oktober 2021 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om ændring af taxiloven

(Dokumentationskrav til brug for tilsyn og dansk kundskaber for chauffører, gebyrer samt overenskomstkrav for tilladelser i henhold til tidligere gældende lov om taxikørsel m.v.)

§ 1

I taxiloven, lov nr. 1538 af 19. december 2017, som ændret ved lov nr. 557 af 7. maj 2019 og lov nr. 433 af 16. marts 2021, foretages følgende ændringer:

1. I § 11 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, hvilken dokumentation der skal indsendes til brug for tilsynet.«

2. I § 30, *stk. 2*, ændres »sprogkrav« til: »krav om at kunne dokumentere sine dansk kundskaber«.

3. *Overskriften* til kapitel 9 affattes således:

»Kapitel 9
Gebyrer«.

4. § 33 affattes således:

»§ 33. Transportministeren fastsætter regler om gebyrer for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport, til at drive kørselskontor og udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder. Gebyrer kan også dække omkostninger forbundet

med tilsyn. Transportministeren fastsætter endvidere regler om opkrævning m.v. af gebyrer, herunder om betaling for rykkerskrivelser.«

5. I § 36, *stk. 4, 2. pkt.*, indsættes efter »ombyttes«: », jf. dog *stk. 5-7*«.

6. I § 36 indsættes efter *stk. 4* som nye stykker:

»*Stk. 5.* For indehavere af en tilladelse efter § 1, *stk. 1*, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, finder § 10 i taxiloven anvendelse fra den 1. juli 2022, jf. dog *stk. 6*.

Stk. 6. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse som nævnt i *stk. 5* tillade, at § 10 først skal opfyldes efter 1. juli 2022.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele tilladelse efter *stk. 6*.«

Stk. 5 og *6* bliver herefter *stk. 8* og *9*.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovslaget er en udmøntning af Aftale om justering af taxiloven m.v. af 16. marts 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti. Det fremgår af aftalen, at parterne er enige om, at sprogkravet ved optagelse på chaufførkursen ændres til et dokumentationskrav, at afgiften for udstedelse af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport ændres til et gebyr, og at overenskomstbestemmelsen i § 10 også skal finde anvendelse på tilladelser udstedt efter den tidligere taxilov.

Derudover indeholder lovforslaget et forslag om, at transportministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilken dokumentation der skal indsendes til brug for tilsynet med, at betingelserne for at opretholde en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, til at drive kørselskontor eller til at have et chaufførkort fortsat er tilstede.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2. 1. Sprogkravet for optagelse på chaufførkursen ændres til et dokumentationskrav

2.1.1. Gældende ret

Af taxilovens § 30, stk. 2, fremgår, at transportministeren fastsætter regler om adgangsbetingelser for optagelse på chaufførkursen, herunder sprogkrav. Disse er fastsat i bekendtgørelse nr. 1244 af 26. november 2019 om taxikørsel, hvor det fremgår af § 24, stk. 1, at optagelse på kvalifikationskursen for chauffører forudsætter, at ansøgeren behersker det danske sprog på niveau med Prøve i dansk 2. Ved optagelse af ansøgere på chaufførkursen er det uddannelsesstederne, der skal sikre, at den enkelte ansøger kan fungere dansksprogligt i en- og tovejskommunikation ved anvendelse af et sammenhængende sprog med en vis grad af kompleksitet og korrekthed i hyppigt forekommende kommunikationssituationer.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det har vist sig, at modellen med, at det er uddannelsesstederne, der skal tjekke ansøgerens danskkundskaber, ikke fungerer tilfredsstillende, idet det er oplevelsen blandt mange aktører i branchen, at danskkundskaberne blandt nye chauffører ikke er tilfredsstillende.

Det foreslås, at en ansøger forud for optagelse på chaufførkursen som udgangspunkt skal kunne fremlægge enten prøvebevis for bestået Prøve i dansk 2, bevis for at have bestået folkeskolens afgangsprøve i dansk eller på anden vis kan dokumentere at beherske det danske sprog, fx via et andet testresultat, som vidner om, at ansøgeren kan dansk på det

niveau eller over det niveau, der kræves for at kunne bestå Prøve i dansk 2. Ansøgeren vil skulle indsende dokumentationen for sine danskkundskaber til uddannelsesstedet, som skal opbevare en kopi heraf.

Selve niveauet for sprogkravet, svarende til de danskkundskaber, der kræves for at kunne bestå Prøve i dansk 2, fastholdes, idet det svarer til et niveau, der medfører, at man kan kommunikere i et enkelt og tydeligt udtalt sprog i en almindelig hverdagsituation.

Kun i helt særlige tilfælde, hvor ansøgeren ikke er i besiddelse af nogen form for skriftlig dokumentation for sine danskkundskaber, vil ansøgeren få mulighed for at dokumentere sine danskkundskaber på anden vis. Det kan fx være en udenlandsk statsborger, der har arbejdet i Danmark i mange år og på den måde har lært dansk, men uden at have et skriftligt bevis for sine kundskaber. Et andet eksempel kan være en dansk statsborger, der har boet i udlandet og gået i skole der, og som derfor ikke har dokumentation for sine danskkundskaber.

Der vil således i taxibekendtgørelsen blive indsat en mulighed for, at Færdselsstyrelsen kan dispensere fra dokumentationskravet. Dispensation kan gives til ansøgere, der er i stand til at gennemføre en samtale på dansk af en vis varighed og kompleksitet og desuden også kan svare på enkelte skriftlige spørgsmål, således at ansøgeren også dokumenterer at beherske skriftlig dansk.

2.2. Betaling for udstedelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport ændres fra en afgift til gebyr

2.2.1. Gældende ret

De gældende regler om afgifter og gebyrer fremgår af kapitel 9 i taxiloven. Det fremgår af § 33, stk. 1, at der skal betales en afgift for at få en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Pr. 1. januar 2021 er afgiften på 1.238 kr. for en tilladelse på 10 år til erhvervsmæssig persontransport, mens den for en tilladelse på 5 år er 619 kr. Eftersom der er tale om en afgift, kan den alene reguleres en gang årligt med det generelle pris- og lønindeks. Sker betalingen af afgiften ikke, kan der tillægges renter.

For behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontorer, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder betales et gebyr. Gebyrets størrelse fastsættes i en bekendtgørelse, jf. bekendtgørelse nr. 1074 af 31. maj 2021 om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet.

Gebyret for udstedelse af chaufførkort er pr. 1. juli 2021 blevet forhøjet til 1.470 kr., da det tidligere gebyr ikke var omkostningsdækkende. Gebyret er det samme for henholdsvis udstedelse, fornyelse eller erstatning.

Gebyret for en tilladelse til at drive kørselskontorer og godkendelse af uddannelsessteder er et gebyr efter regning med en fast timesats på 800 kr., hvor der både betales for behandling af ansøgningen og for selve udstedelsen af en tilladelse. Gebyret betales for sagsbehandlingen, og betales for hver påbegyndt time, uanset om ansøgningen resulterer i et afslag. Størrelsen af gebyrsatsen vil blive justeret, såfremt ordningen ikke balancerer over en fireårig periode.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med den nuværende afgiftssats på tilladelser til erhvervs-mæssig persontransport på 1.238 kr. for en tiårig tilladelse er området underfinansieret, hvilket skyldes, at sagsbehandlingen tager længere tid og er mere omfangsrig end oprindeligt antaget, hvorved der er blevet opbygget et betragteligt underskud på ordningen. Eftersom en lovbestemt afgift alene kan pristalsreguleres, kræver egentlige justeringer af satsen en lovændring. Det er derfor fundet mest hensigtsmæssigt at ændre afgiften for en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport til et gebyr, således at fremtidige justeringer af den sats, som en ansøger skal betale, kan reguleres administrativt i en bekendtgørelse og ikke ved en lovændring. Om-lægningen til et gebyr vil sikre en omkostningsdækkende brugerbetaling.

Ændringen fra en afgift til et gebyr indebærer, at ordningen skal balancere over en fireårig periode, og at der ikke fremover vil være behov for lovændringer, når det er påkrævet at ændre gebyret i enten opad- eller nedadgående retning.

Et gebyr modsvarer en konkret modydelse. Det skal i videst muligt omfang ske ved en fordeling af de fælles omkostninger, der medgår til området. Derudover skal de omkostninger, der alene medgår til et specifikt område, alene belaste dette område.

Færdselsstyrelsen har beregnet, at gebyret for udstedelse af en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport med en gyldighed på 10 år, efter vedtagelsen af dette lovforslag forventes forhøjet fra de nuværende 1.238 kr. til 1.770 kr., mens en 5 årig tilladelse forhøjes fra 619 kr. til 885 kr.

For ansøgninger om tilladelse til at drive et kørselskontor og for godkendelse af et uddannelsessted, der udbyder kurser for chauffører med henblik på at erhverve et kvalifikationsbevis for at kunne erhverve et chaufførkort, vil der fortsat skulle betales et gebyr efter regning med en fast timepris, som pr. 1. januar 2021 er 800 kr.

Der vil ligeledes fortsat skulle betales et gebyr for udstedelse af chaufførkort. Gebyret på 1.470 kr. forventes at være omkostningsdækkende i 2021 og 2022. Ved udgangen af 2021 foretages den årlige genberegning, hvor det afdækkes om gebyret fortsat er omkostningsdækkende.

For alle gebyrers vedkommende gælder, at der i fastsættelsen af størrelsen af gebyret indregnes, at det enkelte gebyr også skal dække Færdselsstyrelsens omkostninger til tilsyn

med området, dog vil tilsynet med kørselskontorer fortsat blive dækket af gebyret for tilladelser til erhvervs-mæssig persontransport, idet tilsynene med kørselskontorer ofte også vil indebære tilsyn med de tilknyttede vognmænd. Det skyldes, at al taxikørsel skal sælges via kørselskontorer, jf. taxilovens § 4, stk. 2. Ligeledes vil tilsynet med uddannelsessteder fortsat blive dækket af gebyret for udstedelse af chaufførkort, idet det krævede kvalifikationskursus for chauffører udelukkende tilbydes af de godkendte uddannelsessteder og tilsynet med disse udføres løbende.

2.3. Overenskomstbestemmelsen i § 10 skal også gælde for tilladelser udstedt efter tidligere gældende taxilov

2.3.1. Gældende ret

Det følger af § 10 i den gældende taxilov, at indehaveren af en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst. En kollektiv overenskomst skal være indgået af de inden for det pågældende faglige områdes mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og skal gælde på hele det danske område.

Det medfører, at virksomheder, der har ansat chauffører, skal sikre, at arbejdsvilkårene for blandt andet løn, arbejdstid, pension, opsigelse, ferie, sygdom, frihed og barsel, skal være mindst lige så gunstige som de vilkår, der er fastsat for samme arbejde i henhold til en af de kollektive landsdækkende overenskomster for fagområder omfattet af taxiloven.

Bestemmelsen i § 10 i den gældende taxilov finder alene anvendelse for tilladelser, der er udstedt i medfør af den gældende taxilov. Det følger af § 36, stk. 4, i den gældende taxilov, at loven ikke finder anvendelse for tilladelser og godkendelser udstedt i medfør af den tidligere gældende taxilov, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013. Dog finder §§ 12-16, 18 og 19 i den gældende taxilov også anvendelse på tilladelser og godkendelser udstedt i medfør af den tidligere gældende taxilov.

For så vidt angår tilladelser udstedt efter den tidligere gældende taxilov er det således bestemmelsen i § 5, stk. 5, i lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, der finder anvendelse for så vidt angår overholdelse af løn- og arbejdsvilkår. Det følger af bestemmelsen, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

I en dom fra Højesteret fra 2015 (U. 2015.1509H) udtalte Højesteret sig om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og den tidligere gældende taxilovs § 5, stk. 5. Spørgsmålet i sagen var, om en lokal kollektiv overenskomst for chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Højesteret henviste i dommen til dissensen i Vestre

Landsrets dom af 18. april 2013, hvor det var anført, at lovforarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til den tidligere gældende taxilovs § 5, stk. 5, ikke gav det fornødne sikre grundlag for at antage, at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes. Det anføres videre, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjælp.

En konsekvens af Højesterets dom er, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og i taxiloven. For så vidt angår tilladelser efter den tidligere gældende taxilov er det § 5, stk. 5, i lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, der skal overholdes, og her er kravet alene, at der skal være indgået en kollektiv overenskomst, mens der ikke kan stilles krav til indholdet eller niveauet i overenskomsten.

Der er således forskel på de overenskomstkra, der stilles til tilladelser udstedt efter den gældende taxilov, hvor der i henhold til § 10 stilles krav til såvel indholdet som niveauet i overenskomsten, mens der for tilladelser udstedt efter den tidligere gældende taxilov alene gælder et krav om, at der skal være indgået en kollektiv overenskomst, men derudover stilles ikke yderligere krav.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er forskel på de løn- og overenskomstvilkår, der kan godkendes for henholdsvis tilladelser udstedt i henhold til den gældende taxilov og tilladelser udstedt i henhold til den tidligere gældende taxilov. Det skyldes, at den gældende taxilov kræver, at overenskomsterne skal være på niveau med de mest repræsentative og landsdækkende overenskomster inden for taxiområdet, mens lokale overenskomster uanset deres indhold kunne godkendes i henhold til den tidligere gældende taxilov. Dette skaber ulige konkurrencevilkår mellem tilladelsesindehavere med nye og gamle tilladelser, idet indehavere af tilladelser i henhold til den tidligere gældende taxilov har gunstigere betingelser, fordi der ikke stilles de samme krav til indholdet af de overenskomster, de skal iagttage for at have at tilladelse.

Denne skævhed rettes der op på med lovforslaget, idet det foreslås, at § 10 i den gældende taxilov fra og med 1. juli 2022 også skal gælde for tilladelser udstedt i henhold til den tidligere gældende taxilov, jf. den foreslåede § 36, stk. 5.

Det bemærkes, at en tilsvarende bestemmelse blev indsat i bus- og godskørselsloven ved lov nr. 870 af 14. juni 2020 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgifter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v., således at en ny affattelse af bestemmelserne om løn- og overenskomstforhold også skulle finde anvendelse på allerede udstedte tilladelser i henhold til de to love, jf. § 5, stk. 2, i den nævnte lov.

Det er Transportministeriets vurdering, at den foreslåede ordning med nye krav til løn- og arbejdsvilkår for tilladelser udstedt i henhold til den tidligere gældende taxilov vil kunne medføre merudgifter for tilladelsesindehavere efter den tidligere gældende taxilov, såfremt de udgifter indehavere af en tilladelse i henhold til den tidligere gældende taxilov har i forbindelse med opfyldelsen af overenskomstbestemmelsen er lavere end ved opfyldelsen af den gældende taxilovs § 10. Der er dog en vis usikkerhed forbundet med størrelsen af eventuelle merudgifter, idet det vil afhænge af det konkrete indhold af de lokale overenskomster, som ikke er offentligt tilgængelige. Det foreslås på den baggrund, at tilladelsesindehavere bør have en vis periode til at få indrettet de ansættelsesretlige forhold i deres virksomheder til de nye krav og af den grund foreslås det, at kravet finder anvendelse fra 1. juli 2022.

Desuden foreslås indført en dispensationsadgang, således at tilladelsesindehavere efter den tidligere gældende taxilov i særlige tilfælde kan ansøge om, at § 10 først skal opfyldes på et senere tidspunkt end 1. juli 2022, jf. den foreslåede § 36, stk. 6. Med dispensationsadgangen tager lovforslaget højde for den situation, at tilladelsesindehavere i henhold til den tidligere gældende taxilov – på trods af overgangsordningen i den foreslåede ændring af § 36, stk. 5 – i konkrete tilfælde kan blive ramt atypisk hårdt af forslaget.

Som det fremgår, vil dispensationsadgangen kunne anvendes i særlige tilfælde. En sådan situation vil fx kunne opstå, hvis opfyldelse af det foreslåede krav til løn- og arbejdsvilkår på det tidspunkt, der følger af den foreslåede § 36, stk. 5, ville kunne få karakter af ekspropriation.

Endelig foreslås det, at der i § 36, stk. 7, indsættes en hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at give dispensation efter det foreslåede stk. 6.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har en afledt positiv økonomisk konsekvens for staten, idet omlægningen af afgiften til et gebyr fremover vil sikre en omkostningsdækkende brugerbetaling, som vil medføre, at de fastsatte gebyrer dækker Færdselsstyrelsen omkostninger til sagsbehandling, udstedelse og tilsyn.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner.

Det vurderes, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevante for lovforslaget.

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

Lovforslaget medfører afledte negative konsekvenser for erhvervslivet, idet den nuværende afgift for udstedelse af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport foreslås omlagt til et gebyr, som i forlængelse af vedtagelsen af dette lovforslag forventes forhøjet fra de nuværende 1.238 kr. til 1.770

kr. for en tilladelse med gyldighed i 10 år, mens en 5 årig tilladelse forhøjes fra 619 kr. til 885 kr.

Med lovforslaget foreslås, at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel i henhold til den tidligere gældende lov om taxikørsel skal sikre, at chaufførernes løn- og arbejdsvilkår er mindst lige så gode, som de vilkår, der er fastsat for samme arbejde i henhold til en kollektiv overenskomst, der er indgået af repræsentative arbejdsmarkedsparter på dette faglige område, og som gælder for hele landet.

For tilladelsesindehavere, som indtil lovens ikrafttræden har fulgt løn- og arbejdsvilkår i sådanne kollektive overenskomster, vurderes lovforslaget ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser.

For tilladelsesindehavere, som på tidspunktet for ikrafttræden af denne lov ikke har fulgt løn- og arbejdsvilkår i sådanne kollektive overenskomster, kan lovforslaget medføre merudgifter.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 6, at overgangsbestemmelsen først skal træde i kraft 1. juli 2022, således at indehavere af en tilladelse i henhold til lov om taxikørsel har seks måneder til at sikre sig, at de overholder det nye krav i forhold til løn- og arbejdsvilkår. De seks måneder skal være med til at give modtagere af tilladelser i henhold til lov om taxikørsel tid til at omstille sig til, at de skal leve op til nogle nye minimumkrav.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for de konkrete ændringer i dette lovforslag.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører et øget administrativt krav, for de personer, der ansøger om optagelse på chaufførkursen, idet

det bliver en betingelse for at blive optaget på kurset, at de indsender dokumentation for deres dansk kundskaber.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden 1. juli 2021 til 18. august 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejdsgiverforeningen KA, ATAX Arbejdsgiverforening for taxibranchen, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brancheforeningen Taxiførere i Danmark, Brintbranchen, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Danske Handicaporganisationer, Dansk PersonTransport, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik – DTL, Det Faglige Hus, DI Transport, Det Centrale Handicapråd, FEP foreningen for erhvervsmæssig persontransport, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund (3F), FEP foreningen for erhvervsmæssig persontransport, Forbrugerrådet Tænk, Horresta, KL, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH, Rigspolitiet, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for SikkerTrafik, Taxiterminalen, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA).

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget har en afledt positiv økonomisk konsekvens for staten, idet omlægningen af afgiften til et gebyr fremover vil sikre en omkostningsdækkende brugerbetaling, som vil medføre, at de fastsatte gebyrer dækker Færdselsstyrelsen omkostninger til sagsbehandling, udstedelse og tilsyn.	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget medfører afledte negative konsekvenser for erhvervslivet, idet gebyret for udstedelse af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport med en gyldighed på 10 år, efter vedtagelsen af dette lovforslag forventes forhøjet fra de nuværende 1.238 kr. til 1.770 kr., mens en 5 årig tilladelse forhøjes fra 619 kr. til 885 kr. For tilladelsesindehavere, som på tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 6, i denne lov ikke har givet chaufførerne løn- og arbejdsvilkår, der er mindst lige så gode, som de vilkår, der er fastsat for samme arbejde i henhold til en kollektiv overenskomst, der er indgået af repræsentative arbejdsmarkedsparter på dette faglige område, og som gælder for hele landet, kan lovforslaget medføre merudgifter.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Lovforslaget medfører et øget administrativt krav, for de personer, der ansøger om optagelse på chaufførkursen, idet det bliver en betingelse for at blive optaget på kurset, at de indsender dokumentation for deres dansk-kundskaber.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering	JA	NEJ
Går videre end minimumskrav i EU-regulering		X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af taxilovens § 11, at transportministeren fører tilsyn med, at betingelserne for opretholdelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, tilladelse til et kørselskontor og chaufførkort fortsat er tilstede. Til brug for tilsynet indhentes der oplysninger fra forskellige parter for at kontrollere, om de forskellige betingelser for at have tilladelsen fortsat er tilstede, fx oplysninger fra Skatteforvaltningen og Rigspolitiet.

For eksempel kan Færdselsstyrelsen i forbindelse med et tilsyn anmode tilladelsesindehaver, virksomhedens ansvarlige leder og chauffører, der er indehaver af et gyldigt chauffør-

kort til erhvervmæssig persontransport, om at tilvejebringe straffeattester og domsudskrifter fra udlandet, hvis denne tidligere har haft ophold i udlandet.

Det foreslås, at det indsættes som § 11, stk. 2, at transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilken dokumentation der skal indsendes til brug for tilsynet.

Bestemmelsen har til formål, at der fastsættes regler om, hvilke oplysninger der kan indhentes til brug for tilsynet.

Det kan fx være oplysninger om, hvorvidt tilladelsesindehaveren fortsat har den påkrævede egenkapital, jf. taxilovens § 3, stk. 2, nr. 5 og § 5, stk. 2, nr. 5. Eller det kan være oplysninger om, hvorvidt en vognmand aflønner sine chauffører i overensstemmelse med taxilovens § 10, hvorfor der blandt andet forventes at blive fastsat regler om indhentelse af lønsedler og ansættelseskontrakter samt timesedler, køresedler, ugerapporter eller lignende. Ved fastsættelse af regler om

indhentelse af lønsedler og ansættelseskontrakter til brug for tilsynet vil vognmanden ikke skulle indhente chaufførernes samtykke, men være pligtig til at udlevere disse. Der vil således være tale om lovlige behandling af personoplysninger, som den dataansvarlige er blevet pålagt, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

Til nr. 2

Af den gældende taxilov § 30, stk. 2, fremgår det, at transportministeren fastsætter regler om adgangsbetingelser for optagelse på chaufførkursen, herunder sprogkrav. Disse er fastsat i bekendtgørelse nr. 1244 af 26. november 2019 om taxikørsel, hvor det fremgår af § 24, stk. 1, at optagelse på kvalifikationskursen for chauffører forudsætter, at ansøgeren behersker det danske sprog på niveau med Prøve i dansk 2. Ved optagelse af ansøgere på chaufførkursen er det uddannelsesstederne, der skal sikre, at den enkelte ansøger kan fungere dansksprogligt i en- og tovejskommunikation ved anvendelse af et sammenhængende sprog med en vis grad af kompleksitet og korrekthed i hyppigt forekommende kommunikationssituationer.

Det foreslås, at § 30, stk. 2, ændres, så sprogkrav ændres til krav om at kunne dokumentere sine danskkundskaber.

Der vil herefter i taxibekendtgørelsen blive fastsat regler om krav til, at ansøgere til chaufførkursen kan dokumentere sine danskkundskaber.

Ansøgere skal således fremover forud for optagelse på chaufførkursen som udgangspunkt kunne fremlægge enten prøvebevis for bestået Prøve i dansk 2, bevis for at have bestået folkeskolens afgangsprøve i dansk eller på anden vis kunne dokumentere at beherske det danske sprog, fx via et andet testresultat, som dokumenterer, at ansøgeren kan dansk på det niveau eller over det niveau, der kræves for at kunne bestå Prøve i dansk 2. Bilag 3b til Cirkulæreskrivelse om naturalisation indeholder en liste over andre prøver m.v., som dokumenterer en ansøgers danskkundskaber.

Det foreslåede krav ændrer ikke på niveauet for sprogkravet. Der er alene tale om indførelse af et dokumentationskrav. Niveauet for de krævede danskkundskaber vil fortsat være et niveau svarende til at kunne bestå Prøve i dansk 2. Det svarer til et niveau, hvor ansøgeren kan kommunikere i et enkelt og tydeligt udtalt sprog i en almindelig hverdagsituation. Danskuddannelse 2 er tilrettelagt for kursister, som har en kort skole- og uddannelsesmæssig baggrund fra hjemlandet. Målet for undervisningen er at forstå, tale og læse dansk med henblik på at kunne klare sig på det danske arbejdsmarked, i efterfølgende arbejdsmarkedsuddannelse og som borger i det danske samfund.

Kun i helt særlige tilfælde, hvor ansøgeren ikke er i besiddelse af nogen form for dokumentation for sine danskkundskaber, vil ansøgeren få mulighed for at dokumentere sine danskkundskaber på anden vis. Det kan fx være en udenlandsk statsborger, der har arbejdet i Danmark i mange år og på den måde lært dansk, men uden at have et skriftligt bevis

for sine kundskaber. Et andet eksempel kan være en dansk statsborger, der har boet i udlandet og gået i skole der, og som derfor ikke har dokumentation for sine danskkundskaber.

Der vil således i taxibekendtgørelsen blive indsat en mulighed for, at Færdselsstyrelsen kan dispensere fra dokumentationskravet. Det er forventningen, at Færdselsstyrelsen vil gennemføre en samtale af en vis varighed og kompleksitet med de ansøgere, der søger om dispensation fra dokumentationskravet. Samtalen vil skulle foregå på en sådan måde, at ansøgerens identitet kan sikres, og hvor det tillige sikres, at ansøgeren ikke kan benytte sig af hjælp fra andre personer. I løbet af samtalen vil ansøgeren ligeledes skulle løse enkelte skriftlige opgaver for at sikre sig, at ansøgeren også kan læse og skrive dansk.

Hvis en ansøger efter Færdselsstyrelsens vurdering ikke behersker det danske sprog på tilstrækkelig vis, vil ansøgeren ikke kunne blive optaget på chaufføruddannelsen. Ansøgeren må herefter forbedre sine danskkundskaber, før end vedkommende kan ansøge på ny, fx ved at bestå Prøve i dansk 2. De statskontrollerede prøver i dansk 2 afholdes 2 gange om året, og det er både muligt at tilmelde sig som studerende eller som selvstuderende.

Til nr. 3

Af den gældende taxilov fremgår, at overskriften på kapitel 9 er Afgifter og gebyrer, idet § 33 både omhandler afgifter og gebyrer.

Det foreslås, at overskriften på kapitel 9 ændres til Gebyrer, idet det i lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås, at den gældende afgift omlægges til et gebyr.

Til nr. 4

Af den gældende taxilovs § 33 fremgår de gældende regler om gebyrer og afgifter på taxiområdet. For en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport betales en afgift på 619 kr. (2021) for en tilladelse med en varighed på 5 år og 1.238 kr. (2021) for en tilladelse med en varighed på 10 år. Afgiften dækker også tilsyn med tilladelser til erhvervsmæssig persontransport og tilsyn med kørselskontorer. Beløbene reguleres en gang årligt med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Der kan tillægges renter, hvis betalingen ikke erlægges rettidigt og store overskud i ordningen skal tilbagebetales til de virksomheder, der har betalt afgift.

For behandling af ansøgninger om og udstedelse af tilladelser til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder skal der betales et gebyr, som fastsættes i en bekendtgørelse, jf. bekendtgørelse nr. 1074 af 31. maj 2021 om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet.

Det foreslås, at § 33, 1. pkt., affattes således, at transportministeren fastsætter gebyrer for udstedelse, fornyelse og

ændring af tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport, til at drive kørselskontor og for udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder.

Den foreslåede ændring af § 33 indebærer, at afgiften for tilladelser til erhvervmæssig persontransport ændres til et gebyr, således at niveauet for gebyrer fremover vil kunne fastsættes i en bekendtgørelse, der udstedes af Færdselsstyrelsen.

Ændringen fra en afgift til et gebyr indebærer, at ordningen skal balancere over en fireårig periode, og at der ikke fremover vil være behov for lovændringer, når det er påkrævet at ændre gebyret i enten opad- eller nedadgående retning.

Et gebyr modsvarer en konkret modydelse. Det skal i videst muligt omfang ske ved en fordeling af de fælles omkostninger, der medgår til området. Derudover skal de omkostninger, der alene medgår til et specifikt område, alene belaste dette område.

Færdselsstyrelsen har beregnet, at gebyret for udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport efter vedtagelsen af dette lovforslag forventes forhøjet fra 1.238 kr. til 1.770 kr. pr. 1. januar 2022. Gebyret skal tillige dække Færdselsstyrelsens omkostninger til tilsyn med de udstedte tilladelser til erhvervmæssig persontransport, herunder blandt andet tilladelsesindehavernes overholdelse af overenskomstbestemmelsen i § 10. Fra 1. juli 2022 skal der tillige føres tilsyn med, at indehavere af tilladelser efter den tidligere taxilov også overholder taxilovens § 10, jf. den foreslåede § 36, stk. 5.

Gebyret for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor og for godkendelse af uddannelsessteder vil være efter regning med en timepris. Gebyret er pr. 1. januar 2021 800 kr. pr. time og vil blive justeret, såfremt ordningen ikke balancerer over en fireårig periode. 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.

Gebyret for udstedelse af chaufførkort er pr. 1. juli 2021 blevet forhøjet til 1.470 kr. jf. bekendtgørelse nr. 1074 af 31. maj om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet, da det tidligere gebyr ikke var omkostningsdækkende, hvorved der var blevet oparbejdet et betragteligt underskud på gebyrordningen. Gebyret på 1.470 kr. forventes at være omkostningsdækkende i 2021 og 2022. Ved udgangen af 2021 foretages den årlige genberegning, hvor det afdækkes om gebyret fortsat er omkostningsdækkende. Gebyret skal også dække de fremtidige omkostninger til administration af dokumentationskravet til ansøgernes danskunderskaber.

Taksten for gebyrer skal fastsættes således, at der opnås fuld dækning for de omkostninger, der er forbundet med det pågældende gebyrbelagte område, således at der tilstræbes balance over en løbende 4-årig periode fra og med regnskabs-

året. Mindst en gang årligt vurderes det, om omkostningerne skal reduceres, eller om gebyrsatsen skal justeres for at sikre balance.

Af den gældende taxilovs § 33, stk. 1, følger, at både tilsynet med tilladelser til erhvervmæssig persontransport og med kørselskontorer dækkes af den nuværende afgift for tilladelser til erhvervmæssig persontransport. Det følger endvidere af den gældende taxilovs § 33, stk. 4, at gebyret for chaufførkort både dækker tilsyn med chaufførkort og med uddannelsessteder.

Det foreslås i § 33, 2. pkt., at gebyrer også kan dække omkostninger forbundet med tilsynet.

Både tilsynet med tilladelser til erhvervmæssig persontransport og med kørselskontorer vil fremover blive dækket af gebyret for tilladelser til erhvervmæssig persontransport, idet tilsynene med kørselskontorer ofte også vil indebære tilsyn med de tilknyttede vognmænd. Det skyldes, at al taxikørsel skal sælges via kørselskontorer, jf. taxilovens § 4, stk. 2. Der er således en naturlig tilknytning mellem tilsyn og tilladelser til henholdsvis udførelse af erhvervmæssig persontransport og drift af kørselskontorer. Det skønnes for nuværende, at tilsynet med kørselskontorer svarer til mindre end et halvt årsværk.

Tilsynet med uddannelsessteder vil fortsat blive dækket af gebyret for udstedelse af chaufførkort, idet det krævede kvalifikationskursus for chauffører udelukkende tilbydes af de godkendte uddannelsessteder og tilsynet med disse udføres løbende.

I henhold til den gældende taxilovs § 33, stk. 4, fremgår det, at transportministeren udover at kunne fastsætte gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder tillige kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om rykkerskrivelser.

Det foreslås i § 33, 3. pkt., at transportministeren fastsætter regler om opkrævning m.v. af gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

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

Til nr. 5

Det følger af den gældende taxilovs § 36, stk. 4, 2. pkt., at for tilladelser og godkendelser, der er udstedt efter den hidtil gældende taxilov, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, finder reglerne i denne tidligere gældende taxilov anvendelse samt regler, der er udstedt i henhold til denne lov, indtil tilladelse og godkendelse udløber eller ombyttes.

Det foreslås, at der i § 36, stk. 4, 2. pkt., efter »ombyttes« indsættes », jf. dog stk. 5-7«. Forslaget er en konsekvens af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 6, således at der henvises til de nye numre, der indsættes.

Til nr. 6

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

Bestemmelsen finder kun anvendelse for tilladelser til erhvervmæssig persontransport, der udstedes efter den gældende taxilov, der trådte i kraft 1. januar 2018. For tilladelser udstedt efter den tidligere gældende taxilov, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., finder bestemmelsen i § 5, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v. anvendelse for så vidt angår overholdelse af løn og arbejdsvilkår. Bestemmelsen fastslår, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

I en dom fra Højesteret fra 2015 (U. 2015.1509H) udtalte Højesteret sig om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og den daværende taxilovs § 5, stk. 5. Spørgsmålet i sagen var, om en lokal kollektiv overenskomst for chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Højesteret henviste i dommen til dissensen i Vestre Landsrets dom af 18. april 2013, hvor det var anført, at lovforarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til den daværende taxilovs § 5, stk. 5, ikke gav det fornødne sikre grundlag for at antage, at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes. Det anføres videre, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjælp.

En konsekvens af Højesterets dom er, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og i taxiloven. For så vidt angår tilladelser efter den tidligere taxilov er det § 5, stk. 5, i lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, der skal overholdes, og her er kravet alene, at der skal være indgået en kollektiv overenskomst, mens der ikke kan stilles krav til indholdet eller niveauet i overenskomsten.

Der er således forskel på de overenskomstkra, der stilles til tilladelser udstedt efter den gældende taxilov, hvor der i henhold til § 10 stilles krav til såvel indholdet som niveauet

i overenskomsten, mens der for tilladelser udstedt efter den tidligere gældende taxilov alene gælder et krav om, at der skal være indgået en kollektiv overenskomst, men derudover stilles ikke yderligere krav.

Det foreslås med § 36, stk. 5, at der indsættes et nyt stykke i den gældende taxilovs § 36, hvorefter § 10 i den gældende taxilov skal finde anvendelse for indehavere af en tilladelse efter lov om taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 fra den 1. juli 2022, jf. dog de foreslåede affat- telser af § 36, stk. 6 og 7.

Det betyder, at indehavere af tilladelser til taxikørsel, limou- sinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik i henhold til den tidligere gældende taxilov fra den 1. juli 2022, skal overholde overenskomstbestemmelsen i den gældende taxilovs § 10. Det medfører, at indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Det er Transportministeriets vurdering, at den foreslåede ordning med nye krav til løn- og arbejdsvilkår for tilladelser udstedt i henhold til den tidligere gældende taxilov vil kunne medføre merudgifter for tilladelsesindehavere efter den tidligere gældende taxilov, såfremt de udgifter indehaverne af en tilladelse i henhold til den tidligere gældende taxilov har i forbindelse med opfyldelsen af overenskomstbestem- melsen er lavere end ved opfyldelsen af den gældende taxilovs § 10. Der er dog en vis usikkerhed forbundet med størrelsen af eventuelle merudgifter, idet det vil afhænge af det konkrete indhold af de lokale overenskomster, som ikke er offentligt tilgængelige. Det foreslås på den baggrund, at tilladelsesindehaverne bør have en vis periode til at få indrettet de ansættelsesretlige forhold i deres virksomheder til de nye krav og af den grund foreslås det, at kravet finder anvendelser fra 1. juli 2022.

Det foreslås med § 36, stk. 6, at transportministeren i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse som nævnt i det foreslåede stk. 5 kan tillade, at § 10 i den gældende taxilov først skal opfyldes efter 1. juli 2022.

Det kan ikke udelukkes, at enkelte tilladelsesindehavere - på trods af overgangsordningen i den foreslåede ændring af § 36, stk. 5 - vil kunne blive ramt atypisk hårdt af lovforslaget.

Dispensationsadgangen i den foreslåede § 36, stk. 6, vil kunne udnyttes til at give en tilladelsesindehaver i henhold til den tidligere gældende taxilov tilladelse til at opfylde de nye krav til løn- og arbejdsvilkår på et senere tidspunkt end 1. juli 2022. Med dispensationsadgangen tager lovforslaget højde for den situation, at tilladelsesindehavere i henhold til den tidligere gældende taxilov - på trods af overgangsord-

ningen i den foreslåede ændring af § 36, stk. 5 - i konkrete tilfælde kan blive ramt atypisk hårdt af forslaget.

Som det fremgår, vil dispensationsadgangen kunne anvendes i særlige tilfælde. En sådan situation vil fx kunne opstå, hvis opfyldelse af det foreslåede krav til løn- og arbejdsvilkår på det tidspunkt, der følger af den foreslåede § 36, stk. 5, ville kunne få karakter af ekspropriation.

Det foreslås med § 36, stk. 7, at transportministeren kan

fastsætte regler om adgangen til at meddele tilladelse efter det foreslåede stk. 6.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet den gældende taxilov, jf. § 46, ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I taxiloven, lov nr. 1538 af 19. december 2017, som ændret ved lov nr. 557 af 7. maj 2019 og lov nr. 433 af 16. marts 2021, foretages følgende ændringer:

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.

1. I § 11 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, hvilken dokumentation der skal indsendes til brug for tilsynet.«

§ 30. –

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

2. I § 30, *stk. 2*, ændres »sprogkrav« til: »krav om at kunne dokumentere sine dansk kundskaber«.

Kapitel 9

3. *Overskriften* til kapitel 9 affattes således:

»Kapitel 9

Afgifter og gebyrer

Gebyrer«.

§ 33. For udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler, jf. § 3, betaler den godkendte virksomhed en afgift på 600 kr. pr. tilladelse med gyldighed i 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.

4. § 33 affattes således:

»§ 33. Transportministeren fastsætter regler om gebyrer for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport, til at drive kørselskontor og for udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder. Gebyrer kan også dække omkostninger forbundet med tilsyn. Transportministeren fastsætter endvidere regler om opkrævning m.v. af gebyrer, herunder om betaling for rykkerskrivelser.«

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 for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

§ 36. -

-
-

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. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013. For sådanne tilladelser og godkendelser finder de hidtil gældende regler i lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 og regler udstedt i medfør heraf anvendelse, indtil tilladelse og godkendelserne udløber eller ombyttes.

5. I § 36, *stk. 4, 2. pkt.*, indsættes efter »ombyttes«: »», jf. dog *stk. 5-7*«.

6. I § 36 indsættes efter *stk. 4* som nye stykker:

»*Stk. 5.* For indehavere af en tilladelse efter § 1, *stk. 1*, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, finder § 10 i taxiloven anvendelse fra den 1. juli 2022, jf. dog *stk. 6*.

Stk. 6. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter ansøgning fra en indehaver af en tilladelse som nævnt i *stk. 5* tillade, at § 10, først skal opfyldes efter 1. juli 2022.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele tilladelse efter *stk. 6*.«
Stk. 5 og 6 bliver herefter *stk. 8* og 9.