

3. august 2010

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.

(Tilladelser til offentlig servicetrafik)

#### § 1

I lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1039 af 8. oktober 2009, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

”Den, der udfører erhvervmæssig 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) og 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. Kommunalbestyrelsen hører Regionsrådet inden fastsættelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik og indberetter antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik til transportministeren.

Stk. 3. Tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling) er betinget af, at køretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Stk. 4. 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. 5. Tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at indehaveren har kontrakt med et regionalt trafikselskab om udførelse af offentlig servicetrafik.”

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. 4 og 5,”.

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 offentlig servicetrafik, skal opfylde betingelsen i § 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, nr. 11, ændres "tilladelse samt" til "tilladelse,".

11. I § 12, stk. 1, nr. 12, ændres "køretøjer." til "køretøjer samt".

12. I § 12 indsættes efter stk. 1, nr. 12 som nr. 13:

"13) kommunalbestyrelsernes indberetning om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik."

## § 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2011, § 4 a, stk. 2, dog først 1. juli 2011.

Stk. 2. Tilladelser udstedt i henhold til lov om buskørsel, begrænset til kørsel med motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafiksel-skab om almindelig rutekørsel forbliver i kraft efter deres indhold.

## Almindelige bemærkninger

### 1. Lovforslagets formål og baggrund

Der har i en længere periode været stor fokus på taxierhvervets bekymring for, at de såkaldte EP-tilladelser ("EP" henviser til erhvervmæssig persontransport) truer taxivognmændenes forretning ved at skabe konkurrenceforvridning. Forskellen i konkurrenceforholdene kan have en række negative konsekvenser for taxivognmændenes økonomi.

Formålet med forslaget er 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.

Lovforslaget indebærer, at administrationen af de såkaldte EP-tilladelser, der i dag reguleres af 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 regionalt trafiksel-skab om almindelig rutekørsel. Tilladelserne foreslås fremover benævnt som "tilladelser til offentlig servicetrafik".

Lovforslaget indfører endvidere som noget nyt, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik. 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.

Ifølge forslaget skal der stilles energi- og miljøkrav til køretøjer, der udføres 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.

### 2. Gældende ret

Taxiloven regulerer erhvervmæssig personbefordring med personbiler (køretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet). Dette gælder dog ikke køretøjer, der udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, dvs. rutekørsel, der er åben for alle.

Busloven regulerer erhvervmæssig personbefordring med busser (køretøjer indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet).

Rutekørsel er i § 19 i lov om trafikkselskaber (LBK nr. 412 af 11. april 2010) defineret som regelmæssig befordring 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 befordring til behandling, terapi og lignende.

Antallet af siddepladser er normalt afgørende for, om taxiloven eller busloven finder anvendelse. Dette er dog ikke tilfældet ved udførelse af almindelig rutekørsel.

Såfremt en personbil udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, er kørslen omfattet af trafikkselskabslovens bestemmelser om rutekørsel og buslovens bestemmelser om tilladelse til erhvervmæssig personbefordring. En virksomhed kan ansøge Trafikstyrelsen om udstedelse af en EP-tilladelse til kørslen. En EP-tilladelse er defineret som en tilladelse i henhold til busloven, som alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et regionalt trafikkselskab om almindelig rutekørsel. For at få udstedt en EP-tilladelse skal ansøgeren dokumentere, at vedkommende har kontrakt med et regionalt trafikkselskab om udførelse af almindelig rutekørsel.

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

Hvis ansøgeren i forvejen har tilladelse i henhold til taxiloven, udsteder Trafikstyrelsen EP-tilladelsen på grundlag af kvalifikationskravene i taxilovgivningen. Det betyder for det første, at vognmanden ikke skal opfylde buslovgivningens kursuskrav, og det for andet, at kravet til egenkapital skal opfyldes efter taxilovgivningens (lavere) krav.

Hvis ansøgeren i forvejen er busvognmand, skal den pågældende opfylde buslovgivningens krav for at få udstedt tilladelsen.

En ansøger, der hverken har tilladelse efter bus- eller taxiloven, skal opfylde buslovgivningens kvalifikationskrav.

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.

### 3. Lovforslagets indhold

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 regionalt trafikkselskab 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 sker 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.

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 regionalt trafikskabs område. Det foreslås derfor, at kommunalbestyrelsen hører Regionsrådet inden fastsættelsen af tilladelser til offentlig service trafik. Kommunalbestyrelsen skal indberette en eventuel antalsbegrænsning af tilladelser til offentlig servicetrafik til trafikministeren.

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 folketingssamlingen 2008/09 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 revision af bekendtgørelsen som følge af dette lovforslag vil der blive taget hensyn til bindende aftaler, indgået inden lovens ikrafttræden, om leverancer af køretøjer med henblik på levering inden for en kortere periode.

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 konkurrencemæssige 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.

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

Administrationen, herunder udstedelse og tilsyn, af den nye tilladelsestype 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 med kontrakt med et regionalt trafikselskab om almindelig rutekørsel.

Transportministeriet finder ikke grundlag for, at der stilles vandelskrav til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, eller krav om førerkort til disse førere. En sådan lovregulering på området findes ikke hensigtsmæssig, da kørslen, der udføres af køretøjer med tilladelser til offentlig servicetrafik, udelukkende udføres for de regionale trafikselskaber. Disse bør som professionelle udbydere indføre krav til førerne af de køretøjer, som skal udføre kørsel for trafikselskabet.

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

Det samme gør sig gældende for så vidt angår kravet om videoovervågning, som er indført ved ændring af taxiloven i folketingssamlingen 2009/10 (L 118). 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.

#### 4. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner

Det vurderes, at forslaget kan få administrative og økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner, hvis de vælger at begrænse antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik og dermed får mindre konkurrence i forbindelse med udbud af de regionale trafikselskabers kørsel. Det vil imidlertid være en rent lokal og regional afvejning og prioritering mellem hensynene til de forskellige elementer i af den samlede betjening af offentligheden.

Lovforslaget vurderes i mindre omfang at kunne medføre visse administrative konsekvenser for staten i forbindelse med behandlingen af eventuelle ansøgninger om dispensation fra energi- og miljøkrav for køretøjer, der anvendes til offentlig servicetrafik.

#### 5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har ikke 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, da forslaget ikke skønnes at medføre væsentlige administrative byrder eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 6. Økonomiske 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. Herudover skal vognmanden undvære chaufføren i kursusperioden, der er på 10 dage.

#### 7. Miljømessige konsekvenser

Kravet om mere miljøvenlige køretøjer vil have en positiv effekt på miljøet. Der vil opnås en formindskelse af CO<sub>2</sub> udledningen og af luftforureningen.

#### 8. Erhvervsadministrative konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at medføre erhvervsadministrative konsekvenser.

#### 9. Forholdet til EU-retten

Det vurderes, at der ingen relevante EU-retlige aspekter er i forbindelse med lovforslaget.

#### 10. Ligestilling

Forslaget har gennemgået en ligestillingsvurdering. Der er ikke forskel på kvinder og mænds vilkår og tilværelse på dette område. Ligestilling findes derfor ikke relevant for dette lovforslag.

#### 11. Andre konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at medføre andre konsekvenser.

#### 12. 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 Forbud (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, LO, NOAH-Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Rigspolitiet, Storkøbenhavns Taxi-Fører Forening og Taxinævnet i Region Hovedstaden.

#### 11. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Forslaget kan medføre administrative og økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner, hvis de vælger at begrænse antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Forslaget kan medføre administrative konsekvenser for regio-

		<p>ner og kommuner ved en vurdering af behovet for tilladelser til offentlig servicetrafik.</p> <p>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.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		Forslaget kan påføre erhvervet mindre økonomiske konsekvenser i forbindelse med chaufførers gennemførelse af uddannelse.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Kravet om mere miljøvenlige køretøjer vurderes at vil få en positiv effekt på miljøet.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Det vurderes, at der ingen relevante EU-retlige aspekter er i forbindelse med forslaget.	

### Bemærkningerne 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 erhvervmæssig personbefordring i forbindelse med kontrakt med et regionalt trafikselskab om almindelig rutekørsel. Der kan dels være tale individuelle 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.

En ansøger om tilladelse til offentlig servicetrafik skal opfylde de kvalifikationskrav, der er fastsat i lovens § 3, stk. 1, hvis der er tale om personligt drevne virksomheder, eller i § 4, stk. 1 og 2, jf. § 3, stk. 1, hvis ansøger er et selskab. Der er tale om krav til faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel.

For så vidt angår kravet til faglige kvalifikationer, er det i bekendtgørelse om taxikørsel fastsat, at ansøgeren skal have været beskæftiget inden for erhvervet personbefordring i en periode, der svarer til mindst 3 års fuldtidsbeskæftigelse, og at ansøgeren skal gennemføre et af Trafikstyrelsen godkendt taxivognmandskursus. Kurset har en varighed af 70 timer og indeholder blandt andet følgende emner: Færdselslovgivning, aftaleret, skatteforhold, told, moms og afgifter, forsikringsforhold, arbejdsret, arbejdsmarkedsforhold, overenskomster, arbejdsmiljøforhold, driftsøkonomi, personaleledelse og administration, markedsføring og licitation. Trafikstyrelsen har i samarbejde med taxibranchen påbegyndt en modernisering af kursets indhold.

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

Til nr. 2

Det foreslås, at den nye tilladelsestype i taxilovgivningen, "tilladelse til offentlig servicetrafik", i lighed med i dag meddeles af transportministeren.

Det foreslås i stk. 2, at 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 kommunens område. Det foreslås endvidere, at såfremt kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, hører kommunalbestyrelsen Regionsrådet inden fastsættelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

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, kan kommunalbestyrelsen vælge ikke at lægge loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

Da tilladelser til offentlig servicetrafik efter forslaget udstedes af transportministeren, skal de enkelte kommunalbestyrelser indberette antallet af tilladelser til denne.

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 regionalt trafikskab om udførelse af offentlig servicetrafik.

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

Til nr. 3-5

De foreslåede ændringer er en konsekvens af indførelse af en ny § 2, stk. 5, 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 timer. 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 de 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.

Transportministeriet har overvejet, om der også skulle stilles samme vandelskrav til førere af køretøjer til tilladelse til offentlig servicetrafik samt krav om førerkort. Efter nærmere overvejelse er det fundet mere hensigtsmæssigt, at det er de regionale trafikskaber som i deres udbud – som professionelle udbydere – sikrer, at førernes vandel er i orden. Det vurderes således ikke umiddelbart at være nødvendigt at lovregulere området.

Til nr. 7

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

Til nr. 8

Den foreslåede ændring er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 1 om indførelse af en ny tilladelsestype. 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 10 og 11

Ændringerne er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 12.

Til nr. 12

Med den foreslåede ændring af § 12 skabes der hjemmel til, at ministeren kan fastsætte en procedure for de enkelte kommunalbestyrelses indberetning til transportministeren 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.

Det er tanken, at bemyndigelsen udmøntes i bekendtgørelsesform, hvor der blandt andet fastsættes tidsfrister for kommunalbestyrelsens indberetninger om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

## Til § 2

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

Reglerne om uddannelseskraft til førere foreslås dog først at træde i kraft den 1. juli 2011, således at de berørte førere kan nå at gennemgå uddannelsen.

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om taxikørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1039 af 8. oktober 2009, foretages følgende ændringer:

§ 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.

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:

”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) og 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. Kommunalbestyrelsen hører Regionsrådet inden fastsættelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

Stk. 3. Tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling) er betinget af, at køretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Stk. 4. 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. 5. Tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at indehaveren har kontrakt med et regionalt trafikselskab om udførelse af offentlig ser-

§ 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 erhvervmæssig 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.

vicetrafik.”

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. 4 og 5,”.

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 offentlig servicetrafik, skal opfylde betingelsen i § 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 (taxibevoillingen)”.

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

§ 8. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren heraf afgår ved døden eller op- hører 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

-----

11) andre forhold vedrørende taxi- og syge- transportvirksomhed, herunder kontrolforanstalt- ninger 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, ændres "tilladelse samt" til "tilladelse,".

11. I § 12, stk. 1, nr. 12, ændres "køretøjer." til "køretøjer samt".

12. I § 12 indsættes efter stk. 1, nr. 12 som nr. 13: "13) kommunalbestyrelsernes indberetning om antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik."

## § 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2011, § 4 a, stk. 2, dog først 1. juli 2011.

Stk. 2. Tilladelser udstedt i henhold til lov om buskørsel, begrænset til kørsel med motorkøretø- jer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel forbliver i kraft efter deres indhold.