

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2016-5598

HØRINGSUDKAST af 30. juni 2017

**Forslag  
til  
Taxilov**

Kapitel 1

Anvendelsesområde

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

Stk. 2. Samkørsel anses ikke som erhvervmæssig persontransport, jf. stk. 1, såfremt der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

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

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

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

Kapitel 2

Tilladelser

Tilladelse til erhvervmæssig persontransport

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

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervmæssig persontransport til en virksomhed, der

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

Stk. 3. Den leder, der er nævnt i stk. 2, nr. 1, skal

- 1) have bopæl i EU eller EØS,
- 2) være myndig og ikke være under værgemål eller samværgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7,
- 3) opfylde kravene i stk. 2, nr. 4 og 5,
- 4) ikke være dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og

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

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

Stk. 5. Nægtelse af udstedelse af tilladelse begrundet i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3, nr. 4, skal på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

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

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

Stk. 7. Ansøgning skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, kan afvises af transport-, bygnings- og boligministeren.

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

Stk. 9. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte biler.

Stk. 10. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningers indhold, herunder kravet til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

#### Anvendelsesområde for tilladelser til erhvervmæssig persontransport

**§ 4.** En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan anvendes til

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

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

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

#### Tilladelse til at drive kørselskontor

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

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

- 1) har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift,
- 2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
- 3) har fast forretningssted på dansk område,
- 4) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 5) ikke har en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,

- 6) har en egenkapital på mindst 500.000 kr., jf. dog § 6, og
- 7) kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 3. Den leder, der er nævnt i stk. 2, nr. 1, skal

- 1) have bopæl i EU eller EØS,
- 2) være myndig og ikke under værgemål eller samværgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7,
- 3) opfylde kravene i stk. 2, nr. 4 og 5,
- 4) ikke være dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

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

Stk. 5. Nægtelse af udstedelse af tilladelse begrundet i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3, nr. 4, skal på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

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

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

Stk. 7. Ansøgning skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, kan afvises af transport- bygnings- og boligministeren.

Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningers indhold, herunder kravet til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

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

Stk. 2. Et kørselskontor, der drives på grundlag af tilladelse meddelt efter ansøgning efter stk. 1, kan kun sælge taxikørsel

- 1) inden for et nærmere afgrænset geografisk område, og
- 2) med et bestemt antal biler.

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

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om anvendelsesområde for og administration af de udstedte tilladelser, jf. § 5, jf. stk. 1.

#### Chaufførkort

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

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

- 1) har bopæl i EU eller EØS,
- 2) er 21 år eller derover,
- 3) er myndig og ikke under værgemål eller samværgemål efter værgelovens §§ 5-7,
- 4) har et kørekort kategori B (almindelig bil), som pågældende har erhvervet for mindst tre år siden,

- 5) ikke er dømt for et strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af chaufførkortet, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- 6) kan sandsynliggøre, at erhvervet kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen,
- 7) har gennemført et af transport-, bygnings- og boligministeren godkendt kursus og bestået dertil hørende teoretisk og praktisk prøve, og
- 8) opfylder nærmere fastsatte helbredskrav.

Stk. 3. Nægtelse af udstedelse af chaufførkort begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 2, nr. 5, skal på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Stk. 4. Ansøgning skal indgives til transport- bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, kan afvises af transport- bygnings- og boligministeren.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om kursuskravet, jf. stk. 2, nr. 7, og helbredskravet, jf. stk. 2, nr. 8.

#### Tilladelsers gyldighed m.v.

**§ 8.** Tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, og tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, jf. § 6, udstedes for en periode på op til 10 år.

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

**§ 9.** Chaufførkort, jf. § 7, udstedes med gyldighed i 5 år.

Stk. 2. Chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og skal være synligt for passagererne.

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

#### Krav til løn- og arbejdsvilkår

**§ 10.** Indehaveren af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser og løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

#### Tilsyn

**§ 11.** Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med, at betingelserne for udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, tilladelse til et kørselskontor, jf. § 5, jf. § 6, og chaufførkort, jf. § 7, fortsat er til stede.

### Kapitel 3

#### Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald af tilladelser m.v.

**§ 12.** En tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i
  - a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
  - b) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør,
  - c) arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn,
  - d) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
  - e) skatte- og afgiftslovgivningen, eller

- f) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel,
- 2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover, eller
- 3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 3, stk. 2, nr. 6.

Stk. 2. En tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, kan tilbagekaldes, hvis en chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7.

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

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

**§ 13.** En tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

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

Stk. 2. En tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, kan tilbagekaldes, hvis en person, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 5, stk. 2, nr. 7.

Stk. 3. En godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor, jf. § 5, stk. 2, nr. 1, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2 nævnte betingelser. Det samme gælder, hvis vedkommende er dømt for et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

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

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

- 1) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- 2) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør,
- 3) arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn,
- 4) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
- 5) skatte- og afgiftslovgivningen,
- 6) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller
- 7) er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

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

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

**§ 16.** En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 1-3, § 13, stk. 1-3, og § 14, stk. 1, nr. 7, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen

er meddelt den pågældende, fremsættes over for transport-, bygnings- og boligministeren, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 3, 2. pkt., efter § 13, stk. 3, 2. pkt. og efter § 14, stk. 1, nr. 2, kan inden 4 uger efter, at den er meddelt den pågældende, forlanges indbragt for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen behandles i strafferetsplejes former.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse ifølge § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2 og 3, § 13, stk. 1, nr. 1, § 13, stk. 2 og 3, og § 14, stk. 1, har opsættende virkning, medmindre retten bestemmer noget andet. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse ifølge § 14, stk. 1, nr. 2 og 3, § 15, stk. 1, nr. 2 og 3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

**§ 17.** Bestemmelsen i § 16, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse for afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5, og § 7, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 5-7, § 3, stk. 3, nr. 3, jf. § 3, stk. 2, nr. 5, § 3, stk. 3, nr. 5, § 5, stk. 2, nr. 5-7, § 5, stk. 3, nr. 3, jf. stk. 2, nr. 5, § 5, stk. 3, nr. 5, og § 7, stk. 2, nr. 6.

Stk. 2. Bestemmelsen i § 16, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse for afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5, og 7, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 3, nr. 4, og § 7, stk. 2, nr. 5.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg vedrørende nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5, og 7, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, § 3, stk. 3, nr. 4 og 5, § 5, stk. 2, nr. 7, § 5, stk. 3, nr. 4 og 5, og § 7, stk. 2, nr. 5, har opsættende virkning, medmindre retten bestemmer noget andet. Hvis nægtelsen af fornyelse findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5 og 7 hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 5 og 6, § 3, stk. 3, nr. 3, jf. stk. 2, nr. 4, § 5, stk. 2, nr. 5 og 6, og § 5, stk. 3, nr. 3, jf. stk. 2, nr. 5, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelse vedrører. Ankes en dom, hvorved nægtelse af fornyelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

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

Stk. 2. En tilladelse udstedt til et selskab efter § 3 eller § 5 bortfalder, hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder virksomheden.

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

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter den ansvarlige leders fratrædelse give midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny ansvarlig leder, der opfylder de fastsatte krav, jf. § 3, stk. 3, eller § 5, stk. 3.

Stk. 5. De midlertidige tilladelser, jf. stk. 3 og 4, gælder indtil seks måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse, værgemålets iværksættelse eller den ansvarlige leders fratrædelse. Dog kan transport-, bygnings- og boligministeren i særlige tilfælde forlænge fristen yderligere.

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

## Kapitel 4

### Kørselskontorets pligter

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

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

Stk. 2. Udover oplysningerne i stk. 1, skal kørselskontoret indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

Stk. 3. Et kørselskontors administrative systemer skal gennemgå en årlig systemrevision med henblik på at sikre datasikkerhed og datakvalitet. Der skal i den forbindelse udfærdiges en erklæring af en uafhængig revisor, som skal indsendes til transport-, bygnings- og boligministeren.

Stk. 4. Kørselskontoret skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur kan få følgende:

- 9) de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1-6,
- 10) oplyst kørselskontorets navn, og
- 11) få information om klageadgang, jf. stk. 6.

Stk. 5. Kørselskontoret skal efter anmodning stille oplysninger om kontorets salg af taxikørsel til rådighed for myndighederne, jf. stk. 1, nr. 1-8, samt data, der er nødvendige til driften af samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, jf. stk. 2.

Stk. 6. Et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette.

Stk. 7. Kørselskontoret er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet, jf. § 21.

Stk. 8. Kørselskontoret er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, har en erhvervsansvarsforsikring.

Stk. 9. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om de oplysninger, som et kørselskontor skal indsamle og opbevare, jf. stk. 1 og 2.

Stk. 10. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om en systemrevision, jf. stk. 3.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn, jf. stk. 6.

## Kapitel 5

### Prisberegning og prisloft

**§ 21.** Taxikørsel, jf. § 4, stk. 1, nr. 3, er underlagt et nationalt prisloft, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v.

Stk. 2. Det nationale prisloft, jf. stk. 1, beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for

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

Stk. 3. Et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det nationale prisloft, jf. stk. 2.

Stk. 4. Et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris jf. § 22, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser, jf. stk. 3.

Stk. 5. Et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde o. lign.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter det nationale prisloft, jf. stk. 1.

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

**§ 23.** Kørselskontorets takster og priser for eventuelle tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

## Kapitel 6

### Biler og udstyr

**§ 24.** Erhvervsmæssig persontransport må kun udføres med biler, der er godkendt og registreret til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 4, stk. 1, nr. 1-3.

**§ 25.** Ved taxikørsel skal kontroludstyret være aktiveret.

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

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

**§ 26.** Biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning.

**§ 27.** Udvendigt på de biler, der kører taxikørsel, skal følgende fremgå:

- 1) prisen for en 10 km tur ved anvendelse af kørselskontorets takster,
- 2) bilens tilladelsesnummer og
- 3) kørselskontorets navn.

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

## Kapitel 7

### Mulighed for at en kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor

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

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

Stk. 3. Det kørselskontor, der har indgået en kontrakt efter stk. 1, skal udføre taxikørslen til samme takster, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel, jf. § 23.



## Kapitel 8

### Godkendelse af uddannelsessteder m.v.

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

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

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

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

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

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

## Kapitel 9

### Afgifter og gebyrer

**§ 33.** For udførelse af transport-, bygnings- og boligministerens opgaver vedrørende erhvervsmæssig persontransport i biler betales afgifter og gebyrer i overensstemmelse med stk. 2-8.

Stk. 2. Afgifterne dækker omkostninger forbundet med transport-, bygnings- og boligministerens udstedelse af og tilsyn med tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler, jf. § 3, og tilsyn med kørselskontorer, jf. § 5, jf. § 6.

Stk. 3. Gebyrerne dækker finansiering af behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder, herunder finansiering af tilsyn med chauffører og uddannelsessteder.

Stk. 4. For udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler, jf. § 3, betaler den godkendte vognmandsvirksomhed en afgift på 600 kr. pr. tilladelse med gyldighed op til og med 5 år og 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år.

Stk. 5. Beløbene anført i stk. 4 reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transport-, bygnings- og boligministeren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2019.

Stk. 6. Hvis betalinger efter stk. 4 ikke sker rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

Stk. 7. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift til transport-, bygnings- og boligministeren, jf. stk. 4.

Stk. 8. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer, jf. stk. 3, samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

## Kapitel 10

### Delegation og klageadgang

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

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

## Kapitel 11

### Straffebestemmelser

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

- 1) overtræder § 2, stk. 1, § 3, stk. 1, § 3, stk. 8, § 4, stk. 2, § 5, stk. 1, § 6, stk. 2, § 7, stk. 1, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, § 10, § 20, stk. 1, 3, 4, 6, 7 og 8, § 21, stk. 3-5, § 23, § 24, § 25 stk. 1-3, § 26, § 27, § 42, stk. 2-3, § 43, stk. 1, 3 og 4 og § 45, stk. 2, eller
- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.

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

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

Stk. 4. Der kan pålægges juridiske personer, herunder selskaber, strafansvar efter straffelovens kapitel 5.

Stk. 5. Der kan ved udmåling af straffen for overtrædelse af stk. 1, nr. 1 og 2, lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

**§ 36.** Ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af denne lov kan der ske konfiskation af den bil, der er anvendt ved overtrædelsen, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

Stk. 2. I øvrigt gælder den borgerlige straffelovs regler om konfiskation.

**§ 37.** Politiet kan tilbageholde en bil, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør heraf.

Stk. 2. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

**§ 38.** Politiet kan foretage ransagning af en bil i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.

## Kapitel 12

### Kundgørelser og EU-forhold

#### Kundgørelser

**§ 39.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til virksomheder eller til teknisk udstyr mv., og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal gælde, selv om de ikke foreligger på dansk.

#### EU-forhold

**§ 40.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gennemførelse af EU-regulering om erhvervsmæssig persontransport i biler, herunder om bilers indretning og udstyr, der anvendes ved erhvervsmæssig persontransport.

#### Kapitel 13

##### Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.

**§ 41.** Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Stk. 2. Samtidig ophæves lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, dog med undtagelse af § 1, stk. 1, og § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som ophæves den 1. marts 2018.

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

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

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

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

Stk. 4. Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal fortsat føre tilsyn med, at indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen opfylder betingelserne for at besidde denne.

Stk. 5. Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 kan med et halvt års varsel overdrage denne forpligtelse til transport-, bygnings- og boligministeren.

**§ 43.** Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som i medfør heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, skal fortsat være tilsluttet et bestillingskontor.

Stk. 2. Såfremt der inden for en kommune ikke er oprettet et bestillingskontor, kan indehaveren af en tilladelse til taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som i medfør af heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, fortsat drive virksomhed.

Stk. 3. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel m.v., der er udstedt i henhold til lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan ikke indgå aftale med et kørselskontor, oprettet i medfør § 5, om udførelse af taxikørsel.

Stk. 4. Indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 kan ikke indgå aftale med et bestillingskontor om udførelse af taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013.

**§ 44.** En tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3, såfremt indehaveren opfylder betingelserne. Den i første punktum nævnte tilladelse kan udstedes til et selskab, hvis dette ejes af indehaveren af den pågældende tilladelse til taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og indehaveren er ansvarlig leder af selskabet.

Stk. 2. Tilladelser ombyttet efter stk. 1 udstedes med samme udløbsdato som de tidligere udstedte tilladelser til taxikørsel. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato lægges den seneste udløbsdato til grund for samtlige tilladelser.

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

**§ 45.** Chauffører, der udfører offentlig servicetrafik i henhold til § 2, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og som alene har gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 32, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., kan efter lovens ikrafttræden fortsætte denne virksomhed indtil udløbet af gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervmæssig kørsel, der er udstedt til den pågældende.

Stk. 2. Bevis for gennemførelse af det i stk. 1, nævnte kursus skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndigheder.

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

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

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

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

**§ 47.** En tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, kan, såfremt indehaveren opfylder betingelserne i § 3, ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3.

Stk. 2. Tilladelser, efter stk. 1, udstedes med gyldighed til udgangen af 2021.

**§ 48.** Bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., forbliver i kraft indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør loven.

**§ 49.** Bestemmelserne i §§ 12-16 18 og 19 gælder tilsvarende for tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v.

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

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

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

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

**§ 52.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget  
Almindelige bemærkninger

1. Indledning.....	14
2. Lovforslagets hovedpunkter .....	15
2.1. Erhvervsmæssig persontransport .....	15
2.1.1 Gældende ret.....	15
2.1.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	15
2.2. Tilladelser til erhvervsmæssig persontransport .....	16
2.2.1 Gældende ret .....	16
2.2.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	17
2.3. Kørselskontorer .....	18
2.3.1 Gældende ret .....	18
2.3.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	19
2.4. Krav til chauffører.....	19
2.4.1 Gældende ret .....	19
2.4.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	20
2.5. Kørselskontorets pligter.....	21
2.5.1 Gældende ret.....	21
2.5.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	22
2.6. Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald af tilladelser.....	22
2.6.1 Gældende ret .....	22
2.6.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	23
2.7. Prisberegning og prisloft.....	23
2.7.1 Gældende ret.....	23
2.7.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	23
2.8. Trafiksikkerhed samt krav til bilers indretning, udstyr og miljøegenskaber m.v.....	25
2.8.1 Gældende ret .....	25
2.8.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	25
2.9. Mulighed for kommunalt indkøb af taxiberedskab .....	26
2.9.1 Gældende ret .....	26
2.9.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	26
2.10. Klageordning.....	27
2.10.1 Gældende ret.....	27
2.10.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	27
2.11. Straffebestemmelser .....	28

2.11.1 Gældende ret .....	28
2.11.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	29
2.12. Forholdet til persondataloven .....	29
2.12.1 Ansøgninger .....	30
2.12.2 Tilsyn, herunder tilbagekaldelse og bortfald .....	31
2.12.3 Kørselskontorets pligter .....	31
2.12.4 Kameraovervågning .....	32
2.13. Overgangsordningen .....	32
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige .....	33
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. ....	34
5. Administrative konsekvenser for borgerne .....	35
6. Miljømæssige konsekvenser .....	35
7. Forholdet til EU-retten .....	35
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v. ....	35
9. Sammenfattende skema .....	35

## 1. Indledning

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

Med lovforslaget gives den enkelte vognmand og det enkelte kørselskontor mulighed for at vokse og udnytte virksomhedsmodeller på linje med andre erhverv. Det sikres endvidere, at alle, der opfylder kravene for at få en tilladelse, kan få udstedt en sådan, idet antalsbegrænsningen ophæves. Dette vil fremme konkurrencen til gavn for både erhvervslivet og forbrugerne.

Samtidig indføres der med lovforslaget skærpede krav til erhvervets forpligtigelser til dokumentation og til at dele denne dokumentation med myndighederne. Dokumentationen vil give myndighederne et bedre grundlag for kontrol, og den administrative kontrol med erhvervet vil blive centraliseret og styrket.

Hovedpunkterne i lovforslaget er, at:

- der indføres én type tilladelse til alle former erhvervmæssig persontransport i biler,
- vognmændene gives mulighed for at anvende den virksomhedsform, de foretrækker,
- begrænsningen på antallet af tilladelser ophæves,
- den geografiske begrænsning for brug af tilladelser ophæves,
- alle tilladelser fremover skal udstedes af transport- bygnings- og boligministeren,
- salg af taxikørsel skal ske via et kørselskontor,
- kørselskontorerne får en række pligter over for myndighederne og over for kunderne,
- chaufførerne skal have et chaufførkort for at udføre erhvervmæssig persontransport,
- de gældende krav om taxametre og sædefølere opretholdes,
- der indføres et nationalt prisloft for taxikørsel,

- der kan aftales en fast pris for en taxitur, som ligger under prisloftet,
- der indføres regler for at klage over taxikørsel,
- der indføres særlige regler for at sikre taxibetjening i landdistrikterne,
- der indføres en overgangsordning, og
- der gennemføres evalueringer af loven.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

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

### 2.1. Erhvervmæssig persontransport

#### 2.1.1 Gældende ret

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

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

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

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

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

Erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til højst 9 personer inklusive føreren kræver tilladelse i henhold til denne lov. Erhvervmæssig persontransport er således i lovforslagets § 1, stk. 1, defineret som persontransport, der udføres i personbiler indrettet til befordring af højst 9 personer, inklusive chaufføren, for at opnå en fortjeneste.

Den tilladelsespligtige kørsel står i modsætning til den kørsel, som ikke kræver tilladelse.

Den hidtidige definition har givet anledning til uklarheder. Det er i medfør af dette lovforslag afgørende for, om kørsel er erhvervmæssig, at den udføres med henblik på at opnå en økonomisk fortjeneste.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.2. Tilladelser til erhvervmæssig persontransport

### 2.2.1 Gældende ret

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Offentlig servicetrafik omfatter i henhold til § 1, stk. 4, i taxibekendtgørelsen kørsel, der er koordineret af de regionale trafikelskaber. Det drejer sig om trafikelskabernes kørsel for kommuner og regioner, den individuelle handicapkørsel og den såkaldte ”flexitur”, dvs. kørsel, der er åben for alle borgere efter bestilling.

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

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

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

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

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

I henhold til § 4 i lovforslaget kan en tilladelse anvendes til at udføre kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i lov, til limousinekørsel og til taxikørsel.

Tilladelsen udstedes i henhold til § 3 i lovforslaget af transport-, bygnings- og boligministeren, hvis virksomheden opfylder en række betingelser vedrørende vandel, god skik inden for branchen og økonomi mv. Kravene skal være opfyldt til stadighed og skal sikre, at virksomheden kan udføre erhvervet på en sikker og tryk måde, og at konkurrencen sker på et ensartet grundlag.

### 2.3. Kørselskontorer

#### 2.3.1 Gældende ret

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

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

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

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

Bestillingskontorer driver ikke selv vognmandsvirksomhed, men formidler udelukkende taxikørsel.

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

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

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

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

Det foreslås i § 4 i lovforslaget, at taxikørsel kun kan sælges af et kørselskontor.

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

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

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

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

Det forventes, at de nye regler vil give anledning til større og stærkere kørselskontorer på landsplan samtidig med, at mindre kørselskontorer også vil få mulighed for at udvikle sig. Det bliver lettere at etablere kørselskontorer i landdistrikterne, da der i henhold til § 6, stk. 1, i lovforslaget vil være et væsentligt lavere egenkapitalkrav til kørselskontorer, der har fast forretningssted i et landdistrikt. I disse tilfælde vil der i henhold til lovforslagets § 6, stk. 2, nr.1, blive fastsat vilkår om, at kørselskontoret kun må tilbyde taxikørsel i et nærmere fastsat geografisk område. Den konkrete taxikørsel for kørselskontoret bliver udført af vognmandsvirksomheder, der i henhold til lovforslagets § 3, stk. 1, har en tilladelse til at udføre erhvervmæssigtransport.

Kørselskontoret kan selv være indehaver af tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

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

Kørselskontoret kan også byde på de kørselsopgaver, som offentlige myndigheder udbyder med hjemmel i lov, fx de opgaver som et trafikelskab udbyder med hjemmel i lov om trafikelskaber.

## 2.4. Krav til chauffører

### 2.4.1 Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

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

Førerkortet har i henhold til § 4 a, stk. 4, i den gældende taxilov, samme tidsmæssige gyldighedsperiode som gyldighedsperioden for kørekortet til erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt til chaufføren. Førerkortet er forsynet med foto af føreren og skal medbringes under kørslen og efter anmodning forevises for passagererne og politiet.

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

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

Det foreslås, at kørekortet til erhvervsmæssig personbefordring i henhold til § 57, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 38 af lov af 5. januar 2017 om færdsel afskaffes, og at førerkortet i henhold til § 33, stk. 1, i taxibekendtgørelsen erstattes af et chaufførkort i henhold til lovforslagets § 7, stk. 1, som alle førere af biler, der udfører erhvervsmæssig persontransport, skal være i besiddelse af.

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

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

De øvrige emner fra det nuværende kursus, arbejdsret, arbejdsmiljø, befording af handicappede, taxilovgivning og førstehjælp, vil blive bibeholdt.

De nuværende krav til vandel og god skik inden for branchen, jf. § 4 a, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, pkt. 6 og 7, og helbred, jf. bilag 2, gruppe 2 i bekendtgørelse nr. 312 af 25. marts 2015 om kørekort, vil blive videreført. Der vil for alle kursusudbydere blive fastsat krav om, at det skal sikres, at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med tilfredsstillende resultat.

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

## 2.5. Kørselskontorets pligter

### 2.5.1 Gældende ret

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

Hvis der er udstedt flere end 20 tilladelser i en kommune, kan 10 indehavere af en taxitilladelse eller derover i henhold til § 18, stk. 2, i taxibekendtgørelsen kræve kommunalbestyrelsens godkendelse af oprettelsen af endnu ét bestillingskontor, hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Det aftalemæssige forhold mellem kørselskontor og de tilsluttede vognmandsvirksomheder vil ikke som i dag, jf. § 18, stk. 6, i taxibekendtgørelsen, blive reguleret i lovgivningen. Forudsætningen for at kunne tilbyde taxikørsel er dog, at vognmandsvirksomheden i henhold til lovforslagets § 4, stk. 2, i lovforslaget er tilknyttet et kørselskontor.

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

Denne tilslutningspligt er begrundet i et ønske om at skabe både mere ordnede og mere liberale forhold i erhvervet, ved på den ene side at pålægge kørselskontorerne en pligt i henhold til § 20, stk. 1 og 2, i lovforslaget til at indsamle, opbevare og indberette en række oplysninger om den kørsel, der udføres i kontorets navn. På den anden side, bliver der åbnet for, at kørselskontorer frit kan etablere sig, og virksomheden kan definere og håndhæve en selvstændig serviceprofil og tilbyde kørsel, hvor kontoret kan se et forretningsmæssigt potentiale.

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

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

## 2.6. Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald af tilladelser

### 2.6.1 Gældende ret

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

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

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

Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse, kan i henhold til § 7, stk. 3, i den gældende taxilov efter ansøgning ophæve afgørelser om tilbagekaldelse eller nægtelse af tilladelser og godkendelser. Afslag

på at imødekomme sådanne ansøgninger kan i henhold til § 7, stk. 3, 3. pkt., i den gældende taxilov under nærmere angivne betingelser forlanges domstolsprøvet.

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

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

Lovforslaget præciserer reglerne i den gældende taxilov om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser, hvorved der sikres bedre gennemsigtighed og dermed større retssikkerhed.

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

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

Det foreslås herudover i lovforslagets § 18, stk. 4, at transport-, bolig- og bygningsministeren, i tilfælde af at en godkendt ansvarlig leder af et selskab, der har tilladelse i henhold til loven, fratræder selskabet, kan give midlertidig tilladelse til, at selskabet fortsætter virksomheden efter den ansvarlige leders fratreden, med henblik på at ansætte en ny ansvarlig leder.

Det foreslås endelig i lovforslagets § 49, at bestemmelser om tilbagekaldelse og bortfald skal gælde tilsvarende for tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til den gældende taxilov.

## 2.7. Prisberegning og prisloft

### 2.7.1 Gældende ret

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

Det fremgår således af § 28, stk. 1, i taxibekendtgørelsen, at maksimaltakster samt eventuelle særlige tillæg til taksterne fastsættes af kommunalbestyrelsen. Det fremgår endvidere af bekendtgørelsen, at taxametret skal være slået til, når vognen er hyret.

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

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

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

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

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

Reformen af taxilovgivning har som mål at skabe nye rammer for branchen, så der kan skabes øget konkurrence til gavn for forbrugerne. Et væsentligt element heri er, at det også bliver muligt for kørselskontorerne

at konkurrencer på pris og samlet set kunne tilbyde den pris og kvalitet, der imødekommer kundernes forskelligartede behov.

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

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

Det foreslås, at det nationale prisloft samt kørselskontorenes priser skal udregnes som en paralleltakst. Det vil sige, at prisen for en taxitur udregnes ved en samtidig anvendelse af kilometertakst og minuttakst tillagt en starttakst.

Det nationale prisloft udregnes ud fra en national starttakst tillagt en samtidig anvendelse af den nationalt fastsatte kilometertakst og nationalt fastsatte minuttakst.

Prisloftet beregnes efter følgende formler:

$\text{Pris (dag)} = \text{Starttakst(dag)} + \text{KM} \times \text{kmpris (dag)} + \text{Minutter} \times \text{minutpris (dag)}$

$\text{Pris (aften)} = \text{Starttakst(aften)} + \text{KM} \times \text{kmpris (aften)} + \text{Minutter} \times \text{minutpris (aften)}$

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

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

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

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

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

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

Et kørselskontor skal kunne dokumentere, jf. forslagens § 21, stk. 4, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser. Et kørselskontor skal således kunne dokumentere, at de faste priser fastlægges på en sådan måde, at de i almindelighed vil være lig med eller lavere end taxameterprisen for den pågældende tur.

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

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



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

### 2.8.1 Gældende ret

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

Endvidere er der for krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer fastsat en bemyndigelsesbestemmelse i § 12, stk. 1, nr. 13, i den gældende taxilov. I medfør af denne bestemmelse foretager Færdselsstyrelsen hvert år en vurdering af, om der er mulighed for en justering af energi- og miljøkravene i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet. Udkastet til denne vurdering sendes i høring hos relevante organisationer og myndigheder, og vurderingen offentliggøres på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Miljøegenskaber for taxier, limousiner og sygetransportbiler er i dag reguleret i bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

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

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

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

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

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

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

I forhold til de hidtil gældende regler stilles der i lovforslaget krav om, at taxier tillige løbende skal sende en række oplysninger om kørselsopgaven til kørselskontoret, jf. lovforslagets § 20, stk. 1. Desuden stilles der krav om, at kunderne efter en kørt skal kunne få en lang række oplysninger om den kørte tur, jf. lovforslagets § 20, stk. 4.

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

pågældende taxi, såfremt taxametret er udrustet til trådløs datakommunikation med kørselskontoret samt GPS-modul til løbende logning af taxiens position.

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

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

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

Biler, der alene kører efter kontrakt for offentlige myndigheder, forventes som hidtil at blive friholdt fra udstyrskrav m.v., da fornødne krav kan fastsættes ud fra den konkrete anvendelse, når en offentlig ordregiver indgår kørselskontrakt med en vognmand.

## 2.9. Mulighed for kommunalt indkøb af taxiberedskab

### 2.9.1 Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Desuden skal en kommune sørge for, at udbuddet sker efter de gældende udbudsregler, herunder bl.a. kravene om gennemsigtighed og ikke-diskrimination.

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

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

## 2.10. Klageordning

### 2.10.1 Gældende ret

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

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

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

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

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

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

Det vurderes, at kunderne i den erhvervsmæssige persontransport i biler også har et behov for at kunne klage over den transport, som de køber.

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

Derfor er det vigtigt, at pligten til at give kunderne oplysning om klageadgangen og de oplysninger, der skal til for at dokumentere den enkelte tur pålægges de virksomheder, der er ansvarlige for kørslen. I henhold til den foreslåede ordning bliver det entydigt kørselskontorerne, der bliver ansvarlige for serviceniveauet, og det er kørselskontorerne, som kunderne en indgår en juridisk aftale med om en given kørsel, jf. lovforslagets § 20, stk. 4, hvorefter kunden har krav på at få diverse oplysninger om en kørt tur i form af en kvittering enten i papirformat eller i elektronisk format.

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

For kørsel for offentlige myndigheder, som indgår kontrakter direkte med indehavere af tilladelser til erhvervmæssig persontransport, vurderes det ikke nødvendigt at indføre en klageadgang i denne lov. Klager over kørsler, der foregår for fx et trafikelskab, vil i stedet skulle behandles af trafikelskabet og vil i sidste ende være et kontraktuelt anliggende mellem trafikelskabet og den enkelte vognmand. Dog vil kunderne ofte allerede i dag have mulighed for at klage til Ankenævnet for bus-, tog og metro.

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

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

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

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

Det uvildige klagenævn for taxiklager kan, såfremt det oprettes som et godkendt privat klagenævn i henhold til forbrugerklageloven, eventuelt samarbejde eller sammenlægges med det eksisterende Ankenævn for bus, tog og metro, således at der kan opnås visse fordele ved at dele kontorhold og it-ydelser samt oplæring af nye medarbejdere osv.

Kørselskontorerne skal finansiere klagenævnets virke. Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse i § 20, stk. 11, får transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med nævnet. Det er i udgangspunktet ikke hensigten, at ministeren udnytter denne hjemmel, idet det – som nævnt ovenfor – er hensigten, at branchen selv står for at få nævnet til at fungere eller vælger at oprette klagenævnet som et godkendt tvistløsningsorgan i henhold til § 6 i forbrugerklageloven. Men det vurderes nødvendigt, at ministeren får mulighed for at kunne følge med i, hvordan nævnet fungerer, fx ved at fastsætte regler om et tilsyn samt muligheden for at fastsætte bindende regler på området, hvis det eventuelt må konstateres, at nævnet ikke fungerer tilfredsstillende. Det er således forventningen, at branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, fx at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt. Hjemmelen vil endvidere kunne benyttes til at fx at fastsætte krav om offentliggørelse af afgørelser, udarbejdelse af årsrapporter m.v.

## 2.11. Straffebestemmelser

### 2.11.1 Gældende ret

Det nuværende bødeniveau for overtrædelse af taxiloven og bestemmelser mv., fastsat i medfør af loven, bygger på Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/2009 om taxikørsel m.v., som senest er revideret den 17. december 2014. Det følger af Rigsadvokatens meddelelse, at anklagemyndigheden for chaufførernes vedkommende som

udgangspunkt skal nedlægge påstand om bødestrafte på mellem 500 kr. og 1.500 kr. med mulighed for en stigning på op til 3.500 kr. i tilfælde af gentagne overtrædelser. For vognmændenes vedkommende kan der blive tale om bødestraf, hvis disse er medansvarlige for chaufførers overtrædelser. Bøderne er i sådanne tilfælde på samme niveau eller højere og indtil det dobbelte, hvis der er grundlag for dette.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.12. Forholdet til persondataloven

Lovforslaget vil medføre, at transport-, bygnings- og boligministeren skal behandle personoplysninger i forbindelse med ansøgning om tilladelser til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor, chaufførkort og som led i udøvelsen af tilsynsmyndighed, herunder tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser. Endvidere vil kørselskontorerne skulle behandle personoplysninger, jf. lovforslagets § 20 om kørselskontorets pligter. Biler, der anvendes til taxikørsel, vil desuden skulle være forsynet med indvendig kameraovervågning, jf. lovforslagets § 26.

Persondataloven gælder for behandling af personoplysninger, som helt eller delvis foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive

indeholdt i et register, jf. persondatalovens § 1, stk. 1. Ved behandling forstås enhver operation eller række af operationer med eller uden brug af elektronisk databehandling, som oplysninger gøres til genstand for, jf. persondatalovens § 3, nr. 2.

Det fremgår af persondatalovens § 5, at oplysninger skal behandles i overensstemmelse med god databehandlingskik. Indsamling af oplysninger skal ske til udtrykkeligt angivne og saglige formål, og senere behandling må ikke være uforenelig med disse formål. Endvidere skal de oplysninger, der behandles, være relevante og tilstrækkelige og må ikke omfatte mere, end hvad der kræves til opfyldelse af de formål, hvortil oplysningerne indsamles, og de formål, hvortil oplysningerne senere behandles. Behandlingen af oplysningerne skal derudover tilrettelægges således, at der foretages fornøden ajourføring og kontrol for at sikre, at der ikke behandles urigtige eller vildledende oplysninger. Urigtige eller vildledende oplysninger skal snarest muligt slettes eller berigtiges. Endvidere fremgår det, at de indsamlede oplysninger ikke må opbevares på en måde, der giver mulighed for identificering af den registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

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

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

Det fremgår endvidere af persondatalovens § 8, stk. 1, at den offentlige forvaltning må behandle oplysninger om strafbare forhold og andre rent private forhold, når dette er nødvendigt for varetagelsen af myndighedens opgaver.

#### 2.12.1 Ansøgninger

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

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

Behandlingen af ovenstående personoplysninger er nødvendig af hensyn til udførelsen af de opgaver, der henhører under ministerens myndighedsudøvelse.

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

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

Chaufføren giver i samtykkeerklæringen sit udtrykkelige samtykke til, at ministeren behandler vedkommendes personoplysninger, herunder indhenter oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet.

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

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

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

#### 2.12.2 Tilsyn, herunder tilbagekaldelse og bortfald

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

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

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

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

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

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

Ministeren vil i forbindelse med bortfald af tilladelser til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort, jf. lovforslagets § 18, skulle behandle personoplysninger.

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

Behandling af andre rent private forhold må finde sted, når det er nødvendigt for varetagelsen af myndighedens opgaver, jf. persondatalovens § 8, stk. 1, hvilket vil være tilfældet.

#### 2.12.3 Kørselskontorets pligter

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

Kørselskontorets behandling er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse efter lovforslaget, og behandlingen er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 3.

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

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

Kørselskontoret skal efter anmodning stille oplysninger om kontorets salg af kørsel til rådighed for myndighederne, jf. lovforslagets § 20, stk. 5.

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

#### 2.12.4 Kameraovervågning

Det fremgår af lovforslagets § 26, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning. Kravet om kameraovervågning findes allerede i den gældende taxilovs § 15, stk. 1, om tv-overvågning.

Tv-overvågning af personer er omfattet af persondataloven. Tv-overvågningen skal foretages så skånsomt som muligt, og personoplysningerne skal behandles sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Dette medfører, at der skal træffes de fornødne foranstaltninger mod, at oplysninger kommer til uvedkommendes kendskab eller misbruges

Ifølge tv-overvågningsloven er tv-overvågning, som alene sker inde i taxier, ikke er omfattet af forbuddet mod privates tv-overvågning i lovens § 1, stk. 1. Forbuddet i § 1, stk. 1, omfatter således alene tv-overvågning af gade, vej, plads eller lignende område, som benyttes til almindelig færdsel. Forbuddet i § 1, stk. 1, indebærer imidlertid, at det skal sikres, at tv-overvågningen ikke omfatter personer udenfor taxiens kabine. Hvis der foretages tv-overvågning inde i taxier, følger det endvidere af tv-overvågningslovens § 3, at der skal oplyses om overvågningen ved skiltning eller på anden tydelig måde.

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

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

Ifølge § 26 a, stk. 1, i persondataloven må optagelser fra tv-overvågning videregives til politiet i kriminalitetsopklarende øjemed. Optagelser fra tv-overvågning i kriminalitetsforebyggende øjemed skal som hovedregel ifølge persondatalovens § 26, a, stk. 2, slettes senest 30 dage efter optagelsen er foretaget. Efter persondatalovens § 26 a, stk. 3, kan optagelserne opbevares i et længere tidsrum end 30 dage, hvis det er nødvendigt af hensyn til den dataansvarliges behandling af en konkret tvist. Den dataansvarlige skal i så fald inden for 30 dages fristen i stk. 2, underrette den, som tvisten vedrører og på anmodning udlevere en kopi af optagelsen til den pågældende.

#### 2.13. Overgangsordningen

Det foreslås, at der indføres en overgangsordning, således at antallet af nye tilladelser i de første 3 år efter lovens ikrafttræden begrænses til 500 tilladelser årligt, dog tillagt det antal eksisterende taxitilladelser som i samme periode ikke er blevet udnyttet eller nye tilladelser, som er bortfaldet eller tilbagekaldt, jf. lovforslagets § 46.

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

Det er forventningen, at der vil være mange ansøgere til de 500 årlige tilladelser i overgangsperioden. I så fald foreslås det, at udvælgelsen af de virksomheder, der får tilladelserne vil ske ved lodtrækning, blandt de kvalificerede ansøgere. Det foreslås desuden, at en virksomhed maksimalt kan ansøge om 20 tilladelser pr. kvartal. Desuden vil der blive stillet krav om, at en indehaver af en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport inden for en to måneders frist for udstedelsen af tilladelsen, skal give meddelelse om registreringsnummeret på



den bil, som tilladelsen anvendes til. I modsat fald bortfalder tilladelsen og tillægges i stedet antallet af tilladelser, der kan udstedes i første kvartal året efter.

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

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

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

Tilladelsesindehaveren vil inden for det tidsrum, som tilladelserne har gyldighed, have en beskyttet rettighed i medfør af grundlovens § 73, dvs. inddragelse af tilladelsen vil være et ekspropriativt indgreb og kræve fuldstændig erstatning.

Efter tilladelsens udløb er forventningen om fornyelse ikke beskyttet.

For at overgangen til tilladelser efter loven bliver så smidig som muligt foreslås det, at der gives alle indehavere af en taxitilladelse mulighed for at ombytte deres tilladelse til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. lovforslagets § 44. Indehaverne skal dog leve op til kravene i lovforslagets § 3. Disse krav er stort set identiske med de nuværende krav i den gældende lov, kapitalkravene er dog lidt lempeligere. Muligheden for ombytning fra en ”gammel taxitilladelse” til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport gælder fra lovens vedtagelse, og tilladelserne udstedes samme udløbsdato, som de ombyggede tilladelser, jf. lovforslagets § 44, stk. 2.

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

For at kunne benytte en tilladelse til erhvervmæssig persontransport til taxikørsel skal indehaveren have indgået en aftale med et kørselskontor, idet det kun er kørselskontorer, der må sælge taxikørsel. Det vil derfor være afgørende for, om en ombytning af taxitilladelse er interessant, at der hurtigst muligt efter lovens ikrafttræden bliver oprettet kørselskontorer, idet de nye tilladelser ikke kan benyttes til at køre taxikørsel for et bestillingskontor, jf. lovforslagets 43, stk. 4.

Tilladelser til sygetransport, limousinekørsel og offentlig service trafik, som udløber i overgangsperioden, vil kunne ombyttes, hvis indehaveren opfylder kravene i lovforslagets § 3, jf. lovforslagets § 47.

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

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

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Det vurderes, at centraliseringen af administrationen af lovgivning for udførelse af erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til befording af højst ni personer, chauffører medregnet, medfører en række stordriftsfordele i forhold til den nuværende ordning og her af følgende besparelser.

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

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

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

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

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

Det bliver administrativt lettere at oprette og drive et kørselskontor, idet ansøger alene skal opfylde visse objektive kriterier og herefter kan drive virksomheden på almindelige markedsvilkår. Det bliver også uden videre

muligt for indehavere af en tilladelse til kørselskontor at dække en kommune, hvor der allerede er oprettet et eller flere kørselskontorer.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

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

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

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen konsekvenser for miljøet.

#### 7. Forholdet til EU-retten

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

Ifølge lovforslagets § 40 bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren fremover til at fastsætte regler med henblik på gennemførelse af EU-regulering om erhvervsmæssig persontransport i biler. Bestemmelsen skal sikre fornøden hjemmel til at fastsætte regler med henblik på at gennemføre nye eller ændrede direktiver eller anden tilsvarende EU-regulering, herunder regler om biler og udstyr inden for denne lovs anvendelsesområde.

Da lovforslaget stiller krav om taxameterudstyr i biler, der anvendes til taxikørsel, kan der i medfør af § 40 eksempelvis fastsættes harmoniserede regler om taxametres tilgængeliggørelse på markedet, i det omfang disse regler ikke kan fastsættes i henhold til §§ 15, stk. 1, og 22, stk. 4, i den eksisterende lov om erhvervsfremme og regional udvikling, jf. lovbekendtgørelse nr. 820 af 28. juni 2016.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

Advokatsamfundet, Ankenævnet for bus, tog og metro, ATAX Arbejdsgiverforening for Taxibranchen, Brancheorganisationen for Limousine Vognmænd, Brancheorganisationen taxiførere i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Taxi Råd, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Datatilsynet, Det Centrale Handicapråd, Dansk Industri Transport, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerombudsmanden, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

#### 9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat,	Kommunerne vil dels få et bortfald af	Der forventes i 2018 merudgifter for staten på ca. 4,9

regioner og kommuner	gebyrindtægter for udstedelse af tilladelser og en tilsvarende reduktion af udgifter, og vil derudover opnå en besparelse på ca. 10 mio. kr. svarende til de årlige udgifter til tilsyn med de udstedte tilladelser.	mio. kr. til udstedelse af tilladelser og tilsyn, som vil blive dækket af afgifter og gebyrer.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Administrationen af ansøgninger, tilsyn m.v. flyttes fra kommunerne til staten. Der sikres hermed en mere ensartet behandling af ansøgninger og godkendelser. Kommunerne bliver fritaget for en opgave	Staten bliver pålagt en ny opgave.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Mindre omkostninger i forbindelse med ansøgning om tilladelser og godkendelser.  Større muligheder for at styrke omsætningen og dermed mulighed for øget fortjeneste via muligheder for smidig tilpasning af virksomhedernes ydelser i overensstemmelse med aktuel efterspørgsel efter tjenesteydelser.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	De administrative byrder lettes via et forenklet tilladelsessystem uden antalsbegrænsning samt frit valg mellem kørselskontorer.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Nemmere klageadgang over taxikørsel	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Regulering af erhvervmæssig persontransport i biler er som udgangspunkt et nationalt anliggende, hvorfor lovforslaget ikke	

	umiddelbart indeholder EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	JA	NEJ X

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Det foreslås i stk. 1, at loven skal gælde for al erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Kørslen må kun foregå i dansk indregistrerede biler.

Fortjeneste ved kørsel foreligger, når betalingen for kørslen overstiger de med kørslen forbundne omkostninger, det vil sige udgifter til brændstof, service og vedligeholdelse, forsikring, afskrivning, lønomkostninger mv. samt eventuelle udgifter til færgeoverfart, broafgifter m.v.

Det er således formålet at opnå fortjeneste ved en kørsel, der er afgørende for om, der er tale om erhvervmæssig persontransport, som kræver tilladelse.

For at opnå fortjeneste ved kørslen skal der ske en betaling for kørslen. Ved betaling forstås enten en direkte betaling for den udførte kørsel eller en indirekte betaling, fx i form af en samlet betaling for kørslen samt for en anden ydelse, hvor kørslen er en accessorisk ydelse i forhold til den købte (hoved)ydelse. Det kan fx være i forbindelse med køb af et hotelophold, hvor kørsel til og fra lufthavnen, er en del af en samlet pakke. En sådan kørsel er erhvervmæssig persontransport, idet der indirekte betales for kørslen. Hotellers kørsel med gæster og andre ydelser, som omfatter udførelse af persontransport, betragtes således som erhvervmæssig persontransport, der kræver tilladelse. Det er derfor uden betydning, hvorvidt betaling for udført persontransport udtrykkeligt indgår i en faktura for et arrangement, hvor persontransport indgår som en del af arrangementet.

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

Der er heller ikke tale om erhvervmæssig persontransport, såfremt der er tale om kørsel, som en hjælper udfører for en borger som led i borgerstyret personlig assistance efter § 96 i lov om social service eller andre ordninger efter lov om social service eller øvrig lovgivning, hvor der indgår hjælp til færdens uden for hjemmet.

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

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

Det foreslås i stk. 2, at samkørsel ikke anses som erhvervmæssig persontransport og dermed er tilladelsesfri kørsel, hvis der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, det vil sige

passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende.

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

De beløb, som bilejeren i forbindelse med samkørsel modtager fra en passager til dækning af passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende, er skattefri, da betalingerne ikke kan anses for indkomst i skatteretlig forstand, men derimod skyldes, at bilejeren og passageren deler nogle fælles udgifter. Der henvises til de til enhver tid gældende skatteregler om samkørsel, se på nuværende tidspunkt <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=2236667&vId=0>.

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

Afgrænsningen af samkørsel er en fortsættelse af den nuværende retstilstand, idet der nu henvises til Skat for en nærmere afgrænsning af, hvilke omkostninger, der kan medregnes, uden at der bliver tale om en betaling, der vil medføre en fortjeneste for chaufføren.

Det er uden betydning, hvorledes aftalen om samkørsel er blevet etableret. Dette indebærer, at der fx gælder samme regler for samkørsel til og fra en fælles arbejdsplads, som der gælder, hvis bilejeren offentligt har udbudt køreligheden, fx på en internetportal.

## Til § 2

Det foreslås i stk. 1, at det skal være muligt i henhold til international aftale at udføre erhvervsmæssig persontransport over landets grænser eller inden for dansk område i udenlandsk indregistrerede biler.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at udenlandsk indregistrerede biler, omfattet af stk. 2, føres af personer uden et chaufførkort efter § 7. I forbindelse med, at transport-, bygnings- og boligministeren tillader, at udenlandsk indregistrerede biler, undtagelsesvist får lov til at køre i Danmark, skal chaufførerne af de pågældende biler ikke have et dansk førerkort, men de pågældende skal have et kørekort, der er gyldigt i Danmark.

Det skal bemærkes, at tilladelserne efter stk. 2 og 3 kun angår de påkrævede tilladelser efter denne lov. Derudover kræves tillige en tilladelse fra SKAT i henhold § 25 i bekendtgørelse nr. 599 af 31. maj 2017 om registrering af køretøjer, hvorefter SKAT kan tillade, at en person med bopæl her i landet fører en registreret udenlandsk bil på færdselslovens område i op til 6 uger i forbindelse med statsbesøg, store internationale begivenheder o. lign. Tilladelsen fra SKAT skal medbringes under kørslen på færdselslovens område og skal efter anmodning vises til politiet eller til SKAT.

### Til § 3

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

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

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

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

I modsætning til den gældende taxilov vil vognmandsvirksomheder og limousinevirksomheder kunne drives i selskabsform. Det er således for øjeblikket kun muligt at drive sådanne virksomheder i personligt regi.

Det foreslås i stk. 2, nr. 1, at en virksomhed skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor. I den gældende taxilov er der alene krav om, at virksomheder, som drives i selskabsform, skal have en ansvarlig leder.

Det foreslås i stk. 2, nr. 2, at virksomheden skal have en ejerkræds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkrædsen har bopæl.

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

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

Det foreslås i stk. 2, nr. 5, at virksomheden ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. I modsætning til den gældende taxilov er der fastsat en beløbsgrænse i bestemmelsen. Den samme beløbsgrænse findes i lov om buskørsel og i lov om godskørsel.

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

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

Der er i den gældende taxilovgivning krav om egenkapital på mindst 50.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse. Nedsættelsen af beløbsgrænserne er en del af den politiske aftale.

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

Det foreslås i stk. 2, nr. 7, at virksomheden kan sandsynliggøre, at virksomheden udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der er tale om videreførelse af gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

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

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

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

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

Det foreslås i stk. 3, at virksomheder med en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i stk. 3, nr. 1, at den ansvarlige leder skal have bopæl inden for EU eller i stater omfattet af EØS. Dette sikrer overholdelse af EU- retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.



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

Grundlaget for bestemmelsen er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke burde godkendes som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Baggrunden er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål, ikke fuldt ud er i stand til at tage vare på deres egne anliggender. Det må derfor være udgangspunktet, at de pågældende heller ikke skal have adgang til at udøve et erhverv, hvortil der kræves tilladelse eller godkendelse.

Det foreslås i stk. 3, nr. 3, at den ansvarlige leder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Den ansvarlige leder må heller ikke have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

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

Det foreslås i stk. 3, nr. 4, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse med udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om godkendelse som ansvarlig leder.

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

På grundlag af hensynet til at passagerer trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af tilladelser i denne lov, uden at skulle bekymre sig deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelse), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsom legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (volde nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser. Det bør endvidere indgå i vurderingen, om en ansøger er straffet for forhold omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 28 om formueforbrydelser §§ 278 (underslæb), 279 (bedrageri) og 279 a (databedrageri).

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

Det foreslås i stk. 3, nr. 5, at den ansvarlige leder skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der er tale om videreførelse af gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

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

Den ansvarlige leder skal sandsynliggøre, at vedkommende kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle strafferetlige forhold omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor den

ansvarlige i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til passagerer. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandlinger.

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

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

Det foreslås i stk. 4, at i personligt ejede virksomheder skal den ansvarlige leder være ejer af virksomheden. Ejere af virksomheder i personligt regi skal således opfylde samtlige adgangsbetinger.

Det foreslås i stk. 5, at nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i stk. 3, nr. 4, på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

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

a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,

b) har overtrådt bestemmelser nævnt i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven, eller

c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

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

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

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

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

Transport-, bygnings- og boligministeren er efter persondataloven forpligtet til at stille en sikker digital selvbetjeningsløsning til rådighed for ansøgeren.

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

Baggrunden for bestemmelsen er, at en vognmandsvirksomhed skal opfylde et krav til egenkapital, hvis størrelse er afhængig af antallet af tilladelser, der benyttes i virksomheden. En tilladelse er ikke knyttet til en konkret bil, men kan benyttes til hvilken som helst af virksomhedens biler. På biler, der bruges til taxikørsel, skal bilens tilladelsesnummer fremgå, jf. lovforslagets § 27.

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

Tilladelser til erhvervmæssig persontransport forventes udstedt som elektroniske tilladelser.

Det foreslås i stk. 9, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte biler. Bestemmelsen skal bidrage til at sikre, at tilladelsesindehavere ikke udfører erhvervmæssig persontransport med flere biler end antallet af udstedte tilladelser. Der vil således blive fastsat bestemmelser i bekendtgørelsesform, hvorefter indehavere af tilladelser skal oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om, hvilke biler der anvendes.

Det foreslås i stk. 10, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningens indhold, herunder kravet til økonomisk grundlag.

Det vil blive fastsat, hvorledes kravet til økonomi skal dokumenteres. Der henvises til det ovenfor under stk. 1, nr. 6, anførte.

#### Til § 4

Det foreslås i stk. 1, nr. 1, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan anvendes til kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i anden lovgivning.

Den kørsel, som en offentlig myndighed bestiller, skal være en kørselsopgave, som myndigheden enten skal udføre eller kan udføre med hjemmel i lov. Et eksempel kan være den offentlige servicetrafik, som et trafikselskab varetager med hjemmel i lov om trafikselskaber. Et andet eksempel er skolebuskørsel, som en kommune varetager med hjemmel i § 26 i lov om folkeskolen. Når offentlige myndigheder udbyder kørselsopgaver, som myndigheden varetager med hjemmel i lov, har såvel vognmandsvirksomheder med tilladelse til erhvervmæssig persontransport som kørselskontorer mulighed for at byde på opgaven. En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan derimod ikke bruges til at sælge taxikørsel til en offentlig myndighed, idet taxikørsel kun sælges af et kørselskontor.

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

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

Luksusbiler, jf. litra b), tilhører den øverste prisklasse for personbiler, hvorfor de forventes at kunne dække behovet for repræsentativ kørsel på niveau med de specialbyggede limousiner. Også sportsbiler i den øverste prisklasse henregnes til denne limousinekategori.

For at sikre et objektivt og gennemskueligt kriterium for hvilke biler der må anvendes til limousinekørsel i luksusbiler, fastsætter bestemmelsen en beløbsgrænse for bilens mindste almindelige handelsværdi før skatter og

afgifter. Beløbsgrænsen på 500.000 kr. er den samme for nye og brugte biler, der ønskes godkendt til limousinekørsel, og beløbsgrænsen pristalsreguleres ikke.

Værdikriteriet skal være opfyldt på tidspunktet for registreringssynet. Det forhold, at bilen i de efterfølgende år måtte miste en del af sin værdi, hindrer følgelig ikke, at bilen fortsat kan forblive registreret til limousinekørsel.

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

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

Ligesom det er tilfældet i den gældende lov, kræves der i lovforslaget tilladelse til udførelse af erhvervmæssig persontransport. Lovforslaget omfatter imidlertid kun én tilladelsestype, som giver adgang til at udføre kørsel for en offentlig myndighed, limousinekørsel og taxikørsel. Den gældende lov omfatter derimod fire forskellige typer af tilladelser til erhvervmæssig persontransport, nemlig tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i stk. 2, at taxikørsel, det vil sige erhvervmæssig persontransport, der hverken kan anses som kørsel, som udføres for en offentlig myndighed eller limousinekørsel, kun må sælges via et kørselskontor.

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

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

Indehavere af tilladelser til at udføre erhvervmæssig transport skal således være knyttet til et kørselskontor, hvis de ønsker at udføre taxikørsel.

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

Et kørselskontor er ikke begrænset til at sælge taxikørsel.

Et kørselskontor kan tillige udføre taxikørsel på grundlag af egne tilladelser til erhvervmæssig persontransport, ligesom det også kan sælge taxikørsel på grundlag af en kombination af egne tilladelser og tilladelser til erhvervmæssig persontransport, som tilhører vognmandsvirksomheder, der har indgået aftale med kørselskontoret om udførelse af kørsel.

Et kørselskontor kan tillige sælge kørsel til offentlige myndigheder samt limousinekørsel. Det er alene en forudsætning, at kørselskontoret eller de vognmænd, som kørselskontoret har kontrakt med, har tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport.

Et kørselskontor kan endvidere sælge serviceydelse til andre kørselskontorer, som ikke er i besiddelse af det administrative system til udførelse af opgaver, omfattet af bestemmelsen i lovforslagets § 20, stk. 1 og 2.

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at biler, som ikke opfylder kravene i § 4, stk. 1, nr. 2, kan anvendes til limousinekørsel, hvis de i kraft af deres indretning, udstyr eller historiske værdi har en særlig attraktionsværdi som limousine. Denne dispensationsmulighed forventes udelukkende anvendt på

køretøjer, der er meget sjældne, og som i kraft af deres særlige indretning og udstyr har en attraktionsværdi, som gør dem egnede til limousinekørsel på niveau med specialbyggede limousiner eller luksusbiler.

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

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

#### Til § 5

Det foreslås i stk. 1, at der kræves tilladelse til at drive kørselskontor.

Ved et kørselskontor forstås en virksomhed, der sælger taxikørsel. Indehavere af tilladelser til at drive kørselskontor kan endvidere sælge andre ydelser end taxikørsel, fx limousinekørsel og kørsel for offentlige myndigheder.

Ved den foreslåede bestemmelse indføres krav om, at taxikørsel alene kan sælges via et kørselskontor. Den foreslåede ordning svarer til den gældende taxilovs bestemmelser om oprettelse og drift af bestillingskontorer, som modtager og formidler bestillinger på taxikørsel inden for kommuner, hvor der er ti taxier eller mere.

Den foreslåede bestemmelse adskiller sig imidlertid væsentlig fra den gældende taxilovs bestemmelser om bestillingskontorer, idet alle, som opfylder adgangskravene i de foreslåede bestemmelse, kan få tilladelse til at drive et kørselskontor. Den foreslåede ordning adskiller sig videre fra taxilovens bestemmelser om bestillingskontorer, ved at indehavere af tilladelser til at drive kørselskontor tillige kan udføre taxikørsel på grundlag af egne taxitilladelser henhold til § 3 i dette lovforslag. Indehavere af tilladelser til kørselskontorer kan endvidere sælge andre ydelser end taxikørsel.

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

Det foreslås i stk. 2, nr. 1, at virksomheder med en tilladelse til at drive kørselskontor skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i stk. 2, nr. 2, at virksomheden skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkredsen har bopæl.

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

Det foreslås i stk. 2, nr. 4, at kørselskontoret ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 3. Baggrunden herfor er, at den pågældende i denne situation ikke skønnes egnede til at drive et kørselskontor.

Det foreslås i stk. 2, nr. 5, at den ansøgende virksomhed ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. I modsætning til den gældende taxilov er der fastsat en beløbsgrænse i bestemmelsen. Den samme beløbsgrænse findes i lov om buskørsel og i lov om godskørsel.

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

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

Der er i den gældende taxilovgivning intet krav om egenkapital i forbindelse med godkendelse til at drive bestillingskontor.

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

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

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

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

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

Det foreslås i stk. 3, at den i stk. 2, nr. 1 nævnte godkendte ansvarlige leder skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i stk. 3, nr. 1, at den ansvarlige leder skal have bopæl inden for EU eller i stater omfattet af Det Europæiske Økonomiske Samarbejde. Dette sikrer overholdelse af EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

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

Baggrunden for bestemmelsen er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke burde godkendes som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til at drive kørselskontor. Baggrunden er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål, ikke fuldt ud er i stand til at tage vare på deres egne anliggender. Det må derfor være udgangspunktet, at de pågældende heller ikke skal have adgang til at udøve et erhverv, hvortil der kræves tilladelse eller godkendelse.

Det foreslås i stk. 3, nr. 3, at den ansvarlige leder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, og at denne heller ikke må have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

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

Det foreslås i stk. 3, nr. 4, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Hvis det strafbare forhold er begået i

forbindelse udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om godkendelse som ansvarlig leder.

Denne vurdering omfatter ikke hensynet til passagererne, men derimod strafbare forhold, der knytter sig til straffelovens kapitel 28 om formueforbrydelser, det vil sige §§ 278 (underslæb), 279 (bedrageri) og 279 a (databedrageri).

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

Det foreslås i stk. 4, at i personligt ejede virksomheder skal den ansvarlige leder være ejer af virksomheden.

Det foreslås i stk. 5, at nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i stk. 3, nr. 4, på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

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

a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,

b) har overtrådt bestemmelser nævnt i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven, eller

c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

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

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

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

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

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

Transport-, bygnings- og boligministeren er efter persondataloven forpligtet til at stille en sikker digital selvbetjeningsløsning til rådighed for ansøgeren.

Det foreslås i stk. 8, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningens indhold, herunder kravet til økonomisk grundlag.

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

#### Til § 6

Det foreslås i stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med ansøgninger om tilladelse til at drive kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt efter en konkret vurdering skal kunne nedsætte egenkapitalkravet, jf. forslagens § 5, stk. 2, nr. 5, til 40.000 kr. De øvrige krav for at få en tilladelse til at drive kørselskontor, jf. forslagens § 5, stk. 2, nr. 1-4 og nr. 6, skal være opfyldt.

Formålet med bestemmelsen er at bidrage til sikring af taxibetjeningen i områder, hvor det skønnes vanskeligt at etablere og drive kørselskontor på normale vilkår.

Der er tale om en ny bestemmelse, idet der ikke er en lignende bestemmelse i den gældende taxilov.

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

Det foreslås i stk. 2, at et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt kun må sælge taxikørsel inden for et nærmere geografisk afgrænset område og med et nærmere bestemt antal biler.

Der vil i tilladelserne blive nærmere angivet, hvilket geografisk afgrænset område en tilladelse i henhold til denne bestemmelse vil omfatte.

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren til brug for vurdering af, hvorvidt kapitalkravet i medfør af stk. 1 kan nedsættes til 40.000 kr., skal indhente en udtalelse fra den kommune, hvor kørselskontoret agtes etableret. Bestemmelsen forventes kun anvendt, hvis den kommune, hvor kørselskontoret skal have forretningssted, anbefaler dette.

Indehavere af tilladelser i henhold til § 6, som selv ønsker at udføre taxikørsel, skal tillige have tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. forslagens § 3, stk. 1.

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren til brug for vurdering af, hvorvidt kapitalkravet i medfør af stk. 1 kan nedsættes til 40.000 kr., skal indhente en udtalelse fra den kommune, hvor kørselskontoret agtes etableret. Bestemmelsen forventes kun anvendt, hvis den kommune, hvor kørselskontoret skal have forretningssted, anbefaler dette.

Det foreslås i stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelsesområde for og administration af de udstedte tilladelser, jf. § 5, jf. stk. 1.

#### Til § 7

Det foreslås i stk. 1, at der kræves godkendelse i form af et chaufførkort for at føre en bil, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport.

Chauffører, der udfører kørsel i biler omfattet af den gældende taxilov, skal udover at have erhvervsmæssigt kørekort, ifølge taxiloven være godkendt hertil. Bevis for godkendelse som fører foreligger i form af et førerkort. Godkendelse som fører i henhold til taxiloven forudsætter, at ansøgerne opfylder lovgivningens krav til bl.a. faglige kvalifikationer, passende vandelsmæssig baggrund og god skik mv. Førerkort i henhold til taxiloven gælder for kørsel med udgangspunkt i den kommune, som har udstedt det pågældende førerkort. Chaufførkort i henhold til lovforslaget er derimod landsdækkende.



Som noget nyt i forhold til den gældende lov foreslås det i stk. 2, at chaufførkort, udstedes af transport-, bygnings- og boligministeren. Det foreslås i stk. 2, nr. 1, at chaufføren skal have bopæl inden for EU eller i stater omfattet af Det Europæiske Økonomiske Samarbejde. Dette sikrer overholdelse af EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Det foreslås i stk. 2, nr. 2, at der fastsættes en aldersgrænse på 21 år for at få udstedt chaufførkort. Kravet skal sikre en vis modenhed i forhold til udøvelsen af erhvervet som erhvervschauffør. Efter gældende ret skal chauffører, der udfører kørsel på grundlag af taxiloven, have erhvervsmæssigt kørekort. Erhvervsmæssigt kørekort kan udstedes til personer, der er fyldt 21 år.

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

Det foreslås i stk. 2, nr. 4, at chaufføren skal have haft kørekort til kategori B (almindelig bil) i mindst 3 år. Dette krav skal sikre, at chaufføren har rutine i kørsel i en almindelig personbil. Der er tale om et nyt krav.

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

På grundlag af hensynet til at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden på nogen måde at skulle bekymre sig deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelse), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsomt legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (volde nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegoods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser.

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

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

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

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

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

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

Med forslaget om ophævelse af kravet om kørekort til erhvervsmæssig persontransport forlænges kvalifikationsuddannelsen fra de nuværende 45 timer (6 dage) til 72 timer (10 dage). I dag udbydes et kursus på 5

uger i AMU-regi, der omfatter kvalifikationsuddannelsen samt undervisning for at bestå teoriprøven og køreprøven til kørekort til erhvervmæssig persontransport. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.2.

Det udvidede kvalifikationskursus skal overordnet omfatte undervisning i færdselslovgivningen, taxilovgivningen, arbejdsmiljø, konflikthåndtering, kundeservice, kommunikation, førstehjælp, brug af GPS samt køretimer. Det nærmere indhold i undervisningen fremgår af bekendtgørelsen.

Det vil blive muligt at få meritoverført enkelte dele af kvalifikationskurset. Forslaget til indholdet af meritordningen fremgår nærmere af bekendtgørelsen.

Det foreslås i stk. 2, nr. 8, at chaufføren skal opfylde visse helbredskrav. I dag stilles der skærpede helbredskrav til førere af køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring, jf. kørekorts bekendtgørelsens bilag 2, hvoraf det fremgår specifikt, hvilke betingelser der stilles. Disse helbredsmæssige krav vil blive videreført i de regler, der udstedes efter denne lov, jf. stk. 5 nedenfor.

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

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

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

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

Transport-, bygnings- og boligministeren er efter persondataloven forpligtet til at stille en sikker digital selvbetjeningsløsning til rådighed for ansøgeren.

Det foreslås i stk. 5, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler om indholdet af kvalifikationskurset og om indholdet af helbredskravene.

## Til § 8

Det foreslås i stk. 1, at tilladelser til erhvervmæssig persontransport og tilladelser til kørselskontorer udstedes for en periode på op til 10 år, og at tilladelse kan fornyes.

Tilladelser til at udføre erhvervmæssig personbefordring i henhold til den gældende taxilov kan ligeledes udstedes med gyldighed i op til ti år. Det er samme er tilfældet for godkendelse af ansvarlige ledere af virksomheder, som udfører sygetransport eller offentlig servicetrafik i selskabsform. Godkendelse af bestillingskontorer og ansvarlige ledere af bestillingskontorer kan ligeledes udstedes med gyldighed i op til ti år.

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

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

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

#### Til § 9

Det foreslås i stk. 1, at et chaufførkort udstedes for en periode på op til 5 år med mulighed for fornyelse.

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

Godkendelse af chauffører omfattet af den gældende taxilov, udstedes med en gyldighedsperiode, der svarer til restløbetiden af den pågældende chaufførs erhvervmæssige kørekort. Det vil sige, at et førerkort omfattet af taxiloven kan udstedes med gyldighedsperiode på op til fem år svarende til gyldighedsperioden for et erhvervmæssigt kørekort.

Det foreslås i stk. 2, at chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og være synligt for passageren. På denne måde sikres passageren en mulighed for hurtigt at kunne observere, at en given chauffør har den fornødne tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport. Kortet skal indeholde chaufførens navn og foto.

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren med henblik på sikring af en smidig administration skal kunne fastsætte regler om udstedelse midlertidige chaufførkort, som giver ansøgere af chaufførkort, der har dokumenteret at opfylde betingelserne for at få udstedt chaufførkort, ret til at udføre persontransport i henhold til lovforslaget i tidsrummet fra, at adgangsbetingelserne er dokumenteret og frem til tidspunktet, hvor det permanente chaufførkort foreligger.

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

#### Til § 10

Det foreslås, at indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. lovforslagets § 3, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt - for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår - at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning.

Det er en tale videreførelse af de gældende bestemmelser i § 5, stk. 5, i taxiloven.

#### Til § 11

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren som tilladelsesudstedende myndighed skal føre tilsyn med, at betingelserne for de udstedte tilladelser og chaufførkort fortsat er til stede.

Kontrol med, at indehavere af tilladelser og godkendelser i medfør af taxiloven overholder betingelserne for at besidde dette, udføres af den kommune, som har udstedt den pågældende tilladelse eller godkendelse.

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

Transport-, bygnings- og boligministeren vil føre tilsyn med, at betingelserne i §§ 3, og 5 - 7 i dette lovforslag er opfyldt. Tilsynet med de udstedte tilladelser vil blive udført dels i form af et risikobaseret tilsyn, dels i form af et tilsyn baseret på stikprøver.

Det risikobaserede tilsyn vil blive iværksat i tilfælde, hvor styrelsen modtager afgørelser fra politiet om overtrædelse af straffeloven, færdselsloven og taxilovgivningen begået af virksomheder med tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller til at drive kørselskontor, af godkendte ansvarlige ledere for sådanne virksomheder eller af chauffører. Endvidere vil indberetninger fra det klagenævn, som taxibranchen skal oprette, jf. den foreslåede § 20, stk. 6, samt øvrige indberetninger om uregelmæssigheder kunne danne grundlag for et risikobaseret tilsyn.

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

#### Til § 12

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

Tilladelser i henhold den gældende taxilov kan tilbagekaldes, hvis indehaveren af en tilladelse, eller den der har bestemmende indflydelse i virksomheden eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelser i taxiloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Det samme gælder, hvis indehaveren af tilladelsen har en betydelig forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover, hvis vedkommende ikke længere opfylder lovgivningens krav om egenkapitalens størrelse, hvis vedkommende er blevet dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Det samme er tilfældet, hvis indehaveren af en tilladelse ikke længere anses for at være fagligt kvalificeret til at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Godkendelse af ansvarlige ledere af selskaber, der udfører sygetransport eller offentlig servicetrafik, kan tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for godkendelsen, bestemmelser i taxiloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Det samme gælder, hvis den ansvarlige leder har en betydelig forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover, er blevet dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, eller ikke længere anses for at være fagligt kvalificeret til at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

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

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

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

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

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

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

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

Efter stk. 1, nr. 2, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover. Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til lov om taxikørsel m.v., at såfremt indehaveren af en tilladelse har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen.

Ved lov nr. 408 af 6. juni 1991 om ændring af lov om hyrekørsel blev der indført adgang til at tilbagekalde tilladelser til taxikørsel, hvis indehaveren havde en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Der blev samtidig indført adgang til at afvise ansøgninger om tildeling af taxitilladelser, hvis en ansøger havde en betydelig forfalden gæld til det offentlige.

Beløbsgrænserne fremgik ikke direkte af loven, men var derimod fastsat i lovens forarbejder. Afvisning af ansøgninger kunne således finde sted, hvis en ansøger havde en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 50.000 kr. Tilbagekaldelse af tilladelser til taxikørsel kunne ske, hvis indehaveren af en tilladelse havde en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr.

Ved lov nr. 936 af 27. december 1991 indførtes i øvrigt tilsvarende bestemmelser i 19 love om erhvervsudøvelse på grundlag af autorisationer o. lign.

Ændringen af hyrekørselsloven og andre love om erhvervsudøvelse på grundlag af autorisationer o. lign. skete på baggrund af et udvalgsarbejde gennemført af Finansministeriet, som bl.a. viste, at der på taxiområdet var særligt mange selvstændige, der havde forfaldne restancer til det offentlige i form af skat, moms m.v.

Det forudsættes, at der må kræves mere graverende forhold end ved nægtelse af en tilladelse, før en tilladelse kan tilbagekaldes med henvisning til at den pågældende er i restance til det offentlige.

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

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

Formålet med bestemmelsen er, at en tilladelsesindehaver, som ikke har økonomisk mulighed for at holde sine biler i forskriftsmæssig og dermed trafikikkerhedsmæssig forsvarlig stand, kan få tilbagekaldt tilladelsen til erhvervsmæssig persontransport.

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

Der skal være tale om grove og gentagne overtrædelser, idet det ikke vil være rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelser af bestemmelserne i stk. 1, nr. 1. Tilladelsesindehaveren har ikke altid i en sådan situation mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelser af lovgivningen.

Det bemærkes, at en tilladelse under alle omstændigheder kun vil kunne tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen på grund af overtrædelsens karakter ikke vil kunne udøve sin virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Efter forslaget skal der i almindelighed være tale om overtrædelser begået af den samme chauffør eller af samme anden person, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse.

Det vil i denne forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af § 13, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af sit hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner, der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive erhvervmæssig persontransport i biler.

Det foreslås i stk. 3, at en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse erhvervmæssig persontransport, skal kunne tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder ikke længere kan udføre erhvervet i overensstemmelse med god skik inden for branchen eller hvis vedkommende har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover.

Der henvises nærmere til det under stk. 1 anførte.

Efter forslaget skal der endvidere være adgang til at tilbagekalde en godkendelse som ansvarlig leder, hvis denne er blevet dømt for strafbare forhold, som begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. § 78, stk. 2, i straffeloven.

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

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

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

På grundlag af hensynet til at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden på nogen måde at skulle bekymre sig om deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelse), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsom legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (volde nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegoods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser.

Bestemmelsen i stk. 4 præciserer, at tilbagekaldelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. lovens § 13, stk. 1, og godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, der ikke indeholder angivelse af en tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

## Til § 13

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

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

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

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

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en tilladelse skal tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelse eller godkendelse i henhold til loven derfor skal tilbagekaldes.

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

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

Efter stk. 1, nr. 2, kan der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover. Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til lov om taxikørsel m.v., at såfremt indehaveren af en tilladelse har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen.

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

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

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at en tilladelsesindehaver, som ikke har økonomisk mulighed for at drive kørselskontoret forretningsmæssigt forsvarligt, kan få tilbagekaldt tilladelsen til at drive kørselskontor.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 2 kan det føre til tilbagekaldelse af en tilladelse til at drive kørselskontor, hvis en person, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse, gentagne gange groft har overtrådt bestemmelserne i stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder kravet om at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Der skal være tale om gentagne og grove overtrædelser, idet det ikke vil være rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelser af bestemmelserne i stk. 1, nr. 1. Tilladelsesindehaveren har ikke altid i en sådan situation mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelse af lovgivningen.

Det bemærkes, at en tilladelse under alle omstændigheder kun vil kunne tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen på grund af overtrædelsens karakter ikke vil kunne udøve sin virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Efter forslaget skal der i almindelighed være tale om overtrædelser begået af samme person, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse.

Det vil i denne forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af § 13, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af sit hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner, der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive kørselskontor.

Det foreslås i stk. 3, at en godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor skal kunne tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder ikke længere kan udføre erhvervet i overensstemmelse med god skik inden for branchen, eller hvis vedkommende har forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.

Der henvises nærmere til det under stk. 1 anførte.

Efter forslaget skal der endvidere være adgang til at tilbagekalde en godkendelse som ansvarlig leder, hvis denne er blevet dømt for strafbare forhold, som jf. § 78, stk. 2, i straffeloven begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden.

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

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

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

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 præciserer, at tilbagekaldelse af tilladelse til at drive kørselskontor, jf. lovens stk. 1, og godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor, jf. stk. 3, kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, der ikke indeholder angivelse af en tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

#### Til § 14

Det foreslås i stk. 1, at et chaufførkort, det vil sige tilladelse til at føre biler omfattet af denne lov, skal kunne tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør, arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn, lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel, skatte- og afgiftslovgivningen, lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller er dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Det foreslås, at det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en godkendelse skal tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse.

Der kan ifølge forslagets stk. 1, nr. 1, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene for chaufførkortet eller bestemmelser fastsat i medfør heraf, lovens bestemmelser eller regler i medfør af loven.



Det er vigtigt, at chaufførerne overholder bestemmelserne i §§ 7 og 9. Desuden kan chaufførerne straffes med bøde for at køre uden chaufførkort eller for ikke at have medbragt chaufførkortet i bilen, jf. lovforslagets § 35.

Der kan ifølge forslaget's stk. 1, nr. 2, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder bestemmelser i færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning m.v.

Overtrædelse af færdselslovgivningen bør have særlige konsekvenser for chauffører, der er ansvarlige for kundernes sikkerhed.

Der kan ifølge forslaget's stk. 1, nr. 3, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder arbejdsmiljølovens regler om hvileperioder og fridøgn

Såfremt dette er tilfældet, vil chaufføren kunne udgøre en fare for færdselssikkerheden, og derfor skal overtrædelse heraf kunne føre til tilbagekaldelse af et chaufførkort

Der kan ifølge forslaget's stk. 1, nr. 4, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel. Det er fx salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervmæssig persontransport, der vil være relevant i relation til denne bestemmelse.

Der kan ifølge forslaget's stk. 1, nr. 5, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder skatte- og afgiftsloven. Afgivelse af urigtige eller manglende oplysninger over for SKAT eller skattesvig o.l. vil fx være relevant i relation til denne bestemmelse.

Der kan ifølge forslaget's stk. 1, nr. 6, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder lovgivningen om menneskesmugling og eller menneskehandel. Fx bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg eller medvirken hertil af mennesker mod deres vilje vil være relevant i forhold til denne bestemmelse.

Det skal i alle tilfælde, dvs. overtrædelse af stk. 1, nr. 1-6, vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og om chaufførkortet derfor skal tilbagekaldes.

Efter stk. 1, nr. 7, kan et chaufførkort tilbagekaldes, hvis indehaveren af tilladelsen er blevet dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af beskæftigelsen som chauffør, jf. § 78, stk. 2, i straffeloven. Det betyder, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en individuel vurdering af, hvorvidt et strafbart forhold begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at føre biler omfattet af loven.

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

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse med udøvelse af erhvervmæssig persontransport, kan der således blive tale om at tilbagekalde tilladelse i henhold til loven.

På grundlag af hensynet til at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden at skulle bekymre sig deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelse), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsom legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (vold nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegoods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser.

Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelse eller godkendelse i henhold til loven derfor skal tilbagekaldes.

Det foreslås i stk. 2, at tilbagekaldelse efter stk. 1 sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.

Bestemmelsen præciserer, at tilbagekaldelse af chaufførkort, jf. stk. 1, kan ske i en periode på 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af chaufførkort, der ikke indeholder angivelse af en tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

#### Til § 15

Efter forslaget § 15 kan transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse i nødvendigt omfang give tilladelsesindehaveren oplysning om overtrædelser af bestemmelser omfattet af § 13, stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 1, nr. 1, begået af en chauffør eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med udførelsen af erhvervet.

I forbindelse med afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse, som er begrundet i chaufførers eller andre ansattes grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, er det ud fra almindelige retssikkerhedsmæssige principper vigtigt at sikre, at tilladelsesindehaveren er bekendt med de oplysninger, der kan medføre, at der træffes afgørelse om tilbagekaldelse.

#### Til § 16

Det foreslås i stk. 1, at indehavere af tilladelser og godkendelser altid skal kunne forlange afgørelser om tilbagekaldelse, der ikke vedrører vandelsmæssige forhold, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende over for transport-, bygnings- og boligministeren, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Det foreslås i stk. 2, at indehavere af tilladelser og godkendelser altid skal kunne forlange afgørelser om tilbagekaldelse, der vedrører vandelsmæssige forhold, krav jf. straffelovens § 78, stk. 2, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen indbringes herefter for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejes former.

Det foreslås i stk. 3, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om tilbagekaldelse truffet på grundlag af skønsmæssige afgørelser skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i stk. 4, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om tilbagekaldelse truffet på grundlag af objektive konstaterbare forhold ikke skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører.

Ankes en dom hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

#### Til § 17

Det foreslås i stk. 1, at indehavere af tilladelser og godkendelser skal kunne forlange afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser, der ikke vedrører vandelsmæssige forhold, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Transport-, bygnings- og boligministeren anlægger herefter sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Det foreslås i stk. 2, at indehavere af tilladelser og godkendelser skal kunne forlange afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser, der vedrører vandelsmæssige forhold, jf. straffelovens § 78, stk. 2, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den

pågældende. Sagen indbringes herefter for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i stk. 3, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser truffet på grundlag af skønsmæssige afgørelser skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i stk. 4, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser truffet på grundlag af objektive konstaterbare forhold ikke skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører.

Ankes en dom hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

#### Til § 18

Det foreslås i stk. 1, at tilladelser og godkendelser bortfalder, hvis indehaveren afgår ved døden, kommer under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Det samme skal gælde, hvis indehaveren af en tilladelse og godkendelse ikke længere har bopæl inden for EU eller i en stat omfattet af EØS, hvis vedkommende ikke længere er myndig, kommer under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål under værgemålslovens § 7.

Tilladelser og godkendelser bortfalder endvidere, hvis virksomheden ikke længere har fast forretningssted i Danmark.

Det foreslås i stk. 2, at tilladelser til selskaber, der udfører erhvervmæssig persontransport eller kørselskontorvirksomhed, bortfalder hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder virksomheden.

Det foreslås i stk. 3, at et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktion, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål, skal kunne få midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

Den midlertidige tilladelse vil som udgangspunkt blive udstedt for en periode på seks måneder regnet fra det tidspunkt, hvor den pågældende situation indtraf. Dog kan den midlertidige tilladelse i særlige situationer forlænges i et kortere tidsrum, jf. stk. 5, sidste pkt.

Det foreslås i stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren efter den ansvarlige leders fratrædelse kan give midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny ansvarlig leder, der opfylder de fastsatte krav, jf. § 3, stk. 3, eller § 5, stk. 3.

Bestemmelsen skal give virksomheden mulighed for i en overgangsperiode ikke at have en ansvarlig leder, uden at virksomheden af den grund mister sin tilladelse.

Det foreslås i stk. 5, at de midlertidige tilladelser, jf. stk. 3 og 4, kun gælder indtil seks måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse, værgemålets iværksættelse eller den ansvarlige leders fratrædelse. Dog kan transport-, bygnings- og boligministeren i særlige tilfælde forlænge fristen yderligere.

En yderligere forlængelse kan fx komme på tale, hvis en ansøger springer fra kontrakten, eller hvis en ansøger først kan tiltræde på et senere tidspunkt.

#### Til § 19

Det foreslås, at tilladelser og godkendelser, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, straks skal afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Det forventes, at tilladelser i henhold til loven vil blive udstedt elektronisk. Tilladelser i henhold til loven, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, tilbageleveres i form af elektronisk annullering foretaget af transport-, bygnings- og boligministeren. Tilladelser i henhold til loven, der som følge af praktiske årsager måtte foreligge i fysisk form, skal ved tilbagekaldelse eller bortfald straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Chaufførkort vil foreligge i fysisk form med henblik på, at disse er synlige for passagererne. Chaufførkort, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, skal straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

#### Til § 20

Det foreslås i stk. 1, at et kørselskontor har ansvaret for løbende at indsamle og opbevare en række oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kontoret. Indsamling og opbevaring af oplysninger skal foregå digitalt. Kørselskontorer må ved salg af taxikørsel kun anvende virksomheder, der har en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3. Et kørselskontor kan som virksomhed selv være indehaver af tilladelse til at udføre erhvervsmæssig transport med personbiler.

De biler, som udfører kørsel for kørselskontoret, skal leve op til de krav om indretning, udstyr og funktion, som fastlagt i loven med tilhørende bekendtgørelser, jf. lovens kapitel 6.

Der skal for hver kørselsopgave indhentes oplysning om:

- bilens registreringsnummer,
- chaufførkortnummer,
- dato for kørslen,
- kørselens begyndelses- og sluttidspunkt,
- antal kørte kilometer,
- betalingen (prisen),
- start- og slutpunkt, og
- GPS-koordinater.

Disse oplysninger skal indhentes og opbevares for at kunne sikre kontrol med kørselskontorers omsætning og dermed muligheden for en korrekt indberetning til myndighederne, jf. det foreslåede stk. 5, hvorefter kørselskontoret efter anmodning fra myndighederne skal stille de indhentede oplysninger til rådighed for disse.

GPS-koordinaterne skal gøre det muligt efterfølgende at kunne se den kørte rute på et kort.

Et yderligere formål med at indsamle oplysningerne er at sikre en høj grad af forbrugerbeskyttelse, således at oplysningerne om en kørt tur efterfølgende kan dokumenteres. Fx hvis en kunde efterfølgende klager over en tur, fordi kunden er af den opfattelse, at chaufføren kørte en omvej. I en sådan sag vil de indhentede data om henholdsvis start - og slutpunkt sammenholdt med GPS-koordinaterne kunne afgøre, om der er kørt en omvej eller ej og dermed danne baggrund for, om kunden får medhold i sin klage eller ej.

Et kørselskontor kan i forbindelse med indsamling og opbevaring af oplysninger indgå en aftale med en tredjepart om, at tredjeparten står for indsamlingen og opbevaringen af de pågældende oplysninger, men det juridiske ansvar påhviler uanset en sådan aftale det enkelte kørselskontor.

Indsamling af oplysninger om chaufførkortnummer er en personoplysning, som er omfattet af persondataloven. Der henvises til en nærmere beskrivelse af forholdet til persondataloven i afsnit 2.12.3 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i stk. 2, at et kørselskontor skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

Hvilke oplysninger et kørselskontor skal indsamle til samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, jf. den foreslåede bestemmelse i stk. 9 nedenfor. Det kunne fx

være oplysninger om, hvor kørselskontorets biler fysisk befinder sig på et givent tidspunkt, om bilerne er ledige eller optagede osv.

Til statistiske formål kunne det være oplysninger om, hvilke dele af landet det pågældende kørselskontor betjener, antallet af henholdsvis tilknyttede vognmænd og biler o. lign.

Det foreslås i stk. 3, at et kørselskontors administrative systemer skal gennemgå en årlig systemrevision med henblik på at sikre datakvaliteten. Der skal i den forbindelse udfærdiges en erklæring af en uafhængig revisor, som skal indsendes til transport-, bygnings- og boligministeren.

Der skal ske en revision i forhold til kørselskontorets processer, systemer og interne kontroller, herunder kørselskontorets kontrol med kvaliteten af den løbende dataopsamling samt kontrol med det anvendte system.

Formålet med, at revisionserklæringen foretages af en uvildig 3. part, er at sikre, at de opsamlede data er tilgængelige og pålidelige, samt at data opbevares i overensstemmelse med de krav, der er pålagt kørselskontoret. Dette sikrer, at fuldstændige og nøjagtige data er tilgængelig på forespørgsel fra relevante myndigheder.

Revisionen bør foretages årligt og bør omfatte følgende elementer:

- Adgangskontrol: Kontroller til sikring imod uautoriseret adgang til systemer, kørselsdata og interne kontroller, procedurer for administration af adgang, opfølgning på tildelt adgang.
- Logning: Kontroller til sikring af at ændringer logges, samt at det ikke er muligt at tilgå loggen.
- Ændringshåndtering: Kontroller til sikring af at alle systemopdateringer og ændringer følger en autoriseret proces, der sikrer, at ændringerne er testet, dokumenteret og godkendt inden de implementeres.
- Dokumentation: Kontroller, der sikrer, at systemfunktionalitet, manuelle forretningsgange, processer og dataflow løbende opdateres og dokumenteres, herunder risici og interne kontroller.
- Opsamling af data: Kontroller til sikring af, at data opsamles fuldstændigt og nøjagtigt samt løbende, og at de kommunikerer fra bil til kørselskontor (og evt. fra kørselskontor til myndighed).
- Opbevaring af data: Kontroller til sikring af at data opbevares på en sådan måde, at de ikke kan ændres af uautoriserede, og såfremt de ændres, at det er fuldstændigt sporbart.
- Rapportering af kørselsdata: Kontroller til sikring af, at rapporterede kørselsdata er fuldstændige og nøjagtige og vedrører den korrekte periode/vognmand/bil/chauffør.
- Kontrol af kørselsdata: Kontroller til sikring af den løbende afstemning af kørselsdata, til sikring af, at data leveres pr. chauffør, pr. bil, pr. vagt og at disse data rapporteres pr. vognmand, pr. dag og der etableres hensigtsmæssige kontroller (eksempelvis kørselsprocent, indkørt omsætning pr. dag etc.).

Kravene vil blive udformet i en IT-instruks om krav til systemrevision af administrative systemer for kørselskontorer, jf. det foreslåede stk. 9 nedenfor. Det vil fremgå af instruksen, at den årlige revisionserklæring skal udarbejdes efter revisionsstandarden ISAE 3000. Transport-, bygnings- og boligministeren kan herefter foretage stikprøvevis tilsyn af kørselskontorer baseret på dataanalyse af de løbende indsamlede data og de indsendte revisionserklæringer. Revisionserklæringen er som de øvrige krav i § 20, et krav for at opretholde tilladelsen til at være kørselskontor, jf. lovforslagets § 13, nr. 1, litra a, på samme måde som efterlevelse af de øvrige pligter i § 20.

Det foreslås i stk. 4, at et kørselskontor skal sørge for at en kunde efter en kørt tur kan få følgende oplysninger: bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørslens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, kørselskontorets navn og oplysning om klageadgang. Disse oplysninger skal gives til kunden enten ved en kvittering i papirformat eller i elektronisk format, fx via en app, sms eller mail.

I forbindelse med en taxitur indgår kunderne således en juridisk aftale med kørselskontoret og ikke med vognmandsvirksomheden eller chaufføren. Kvitteringen er kundens dokumentation for den kørte tur og kan efterfølgende bruges i forbindelse med en klage over den kørte tur.

Det foreslås i stk. 5, at et kørselskontor efter anmodning skal stille de indsamlede og opbevarede oplysninger, jf. stk. 1, nr. 1-8, til rådighed for myndighederne. Denne mulighed vil primært blive brugt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, men kan bruges af andre myndigheder fx SKAT, Datatilsynet og Politiet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 6, indebærer, at et kørselskontor skal etablere en klageordning. Det enkelte kørselskontor skal således etablere en administrativ ordning, hvorefter det kan behandle og svare på de klager, som kontoret modtager.

Desuden pålægges kørselskontorerne at være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen pålægges at oprette. Det private klagenævn skal behandle civile tvister mellem et kørselskontor og en kunde. Kunderne skal først have rettet skriftlig henvendelse til kørselskontoret og forgæves have forsøgt få en tilfredsstillende løsning med kørselskontoret, inden kunden kan klage til klagenævnet.

Udgifterne til etablering og drift af klagenævnet vil skulle finansieres af taxibranchen. På den baggrund vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet som udgangspunkt lade det være op til branchen selv at stå for oprettelsen af klagenævnet, ligesom branchen i udgangspunktet selv tilrettelægger driften af nævnet, jf. dog stk. 11 nedenfor.

Taxibranchen kan imidlertid vælge at oprette klagenævnet som et privat tvistløsningsorgan godkendt efter forbrugerklagelovens § 6, således at de fælles procedureregler i forbrugerklagelovens kapitel 6 finder anvendelse. Såfremt taxibranchen vælger denne mulighed, skal erhvervsministeren i henhold til § 6 i forbrugerklageloven godkende oprettelsen af og vedtægterne for klagenævnet.

En mulighed kunne være, at det nye taxiklagenævn arbejder sammen eller sammenlægges med det eksisterende Ankenævn for bus, tog og metro. En sådan sammenlægning forudsætter, at parterne i de to nævn kan blive enige om en sådan løsning. En mulig løsning kunne også være et samarbejde mellem de to nævn, således at det nye taxiklagenævn køber ekspertise hos Ankenævnet for bus, tog og metro til udarbejdelse af vedtægter, forretningsorden m.v. og eventuelt deler sekretariat, administrative systemer, kontorhold osv. med Ankenævnet for bus, tog og metro.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.10.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i stk. 7, at et kørselskontor er ansvarlig for, at den kørsel, der sælges af kontoret, ikke udføres til en højere pris end det udmeldte nationale prisloft, jf. den foreslåede bestemmelse i § 21. Det følger af § 21, stk.3, at et kørselskontors priser skal beregnes efter samme struktur, som det nationale prisloft beregnes efter.

Det foreslås i stk. 8, at et kørselskontor er ansvarlig for, at de biler der er knyttet til kørselskontoret har en erhvervsansvarsforsikring, som bl.a. dækker skade på bagage og skader i forbindelse med at en chauffør hjælper en kunde ud af bilen. Derudover skal bilerne have den lovpligtige ansvarsforsikring i henhold til færdselsloven.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 9 fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren nærmere regler om de oplysninger, som et kørselskontor skal indsamle og opbevare, jf. stk. 1 og 2. Der vil blive fastsat regler om, i hvilket format oplysningerne skal være, hvordan de skal opbevares og logges m.v.

I stk. 10 foreslås en bemyndigelseshjemmel, så transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og omfanget af den systemrevision, som et kørselskontor pålægges at udarbejde, herunder om de årlige revisorerklæringer. Som et bilag til bestemmelserne vil der blive udarbejdet en IT-instruks, som i detaljer vil beskrive hvilke elementer revisionen skal omfatte, jf. bemærkninger til stk. 3 ovenfor.

Det foreslås i stk. 11, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med klagenævnet. Det er i første omgang Transport-, Bygnings- og Boligministeriets hensigt, at branchen på egen hånd skal stå for etableringen af klagenævnet, herunder også fastsætte vedtægter for nævnets virke. Med bestemmelsen sikres det imidlertid, at ministeren ved en bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, hvis det skulle vise sig nødvendigt, fx hvis det må konstateres, at nævnet på visse områder ikke fungerer hensigtsmæssigt. Det er således forventningen, at

branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, fx at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt.

Endvidere sikres mulighed for at kunne fastsætte regler om tilsyn med klagenævnet, hvilket potentielt kunne benyttes, såfremt det anses at være nødvendigt for at kunne følge med i, om klagenævnets behandling af sager fungerer hensigtsmæssigt.

#### Til § 21

Det foreslås i stk. 1, at der fastsættes et nationalt prisloft for taxikørsel. Prisloftet udgør den maksimale pris for en taxitur, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v. Hvis der fx indføres betaling for kørsel på visse veje eller i visse områder, vil betalingen herfor kunne tillægges betalingen for en taxitur.

De nationale prislofter skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

Det foreslås i stk. 2, at det nationale prisloft beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for hverdagskørsel mellem kl. 6 og kl. 18 og et prisloft for kørsel aften, nat og i weekender. Desuden fastsættes et særligt prisloft på særlige dage. Prisloftet skal gælde i hele landet. Det vil sige, at der på nationalt niveau fastlægges en højeste starttakst, en takst pr. km samt en takst pr. minut. Ingen af disse takster kan overskrides, men det er muligt for det enkelte kørselskontor at gå under disse takster.

Prisloftet beregnes efter følgende formler:

Pris (dag)= starttakst(dag)+km x kmpris (dag)+minutter x minutpris (dag)

Pris (aften)=starttakst(aften)+ km x kmpris (aften)+minutter x minutpris (aften)

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

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

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

Det foreslås i stk. 3, at det enkelte kørselskontors takster skal være opbygget på samme måde som det nationale prisloft. Kørselskontoret kan vælge at arbejde med en lavere værdi for starttaksten og/eller kilometerprisen og/eller minuttaksten, men ingen af de fastlagte værdier i det nationale prisloft kan overskrides.

Kørselskontorets takster kan ændres kvartalsvist eller sjældnere. Disse takster skal udgøre grundlaget for kørsel efter regning ved brug af taxametrets prisberegningsskema.

Af den foreslåede bestemmelse i stk. 4, fremgår at et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser. Et kørselskontor skal således kunne dokumentere, at de faste priser fastlægges på en sådan måde, at de i almindelighed vil være lig med eller lavere end taxameterprisen for den pågældende tur.

Det foreslås i stk. 5, at et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørslen. Der kan eksempelvis være tale om et tillæg for medtagning af cykler eller barnevogne. Det er vigtigt, at ydelsen er klart afgrænset, og at det entydigt kan konstateres, at tillægsydelsen er blevet leveret i forbindelse med kørslen. Der må ikke opkræves betaling for medtagning af kørestole, førerhunde o. lign.

Prisen for tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside og tillige fremgå af den kvittering, der udstedes til kunden.

Det foreslås i stk. 6, at prisloftet fastsættes af transport-, bygnings- og boligministeren. Taksten gælder uanset vognstørrelse. Der må ikke forlanges drikkepenge. Transport-, bygnings- og boligministeren fastlægger værdierne for starttakst(dag), starttakst (aften), kmpris(dag), kmpris(aften), minutpris(dag), minutpris(aften). Værdierne skal

fastlægges og reguleres, så branchen har mulighed for fuld omkostningsdækning, inklusive forrentning og afskrivning af den investerede kapital.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.7.2 i de almindelige bemærkninger.

#### Til § 22

Det foreslås i stk. 1, at det skal være muligt for en kunde og et kørselskontor på forhånd at aftale en fast pris for en taxitur, der er defineret på forhånd, dvs. start- og slutdestination er kendt. Det kendes i dag fra byer i Jylland til lufthavnene i Karup, Billund m.fl. Den digitale udvikling har muliggjort, at kunden via computer, app m.m. kan indgå aftale med et kørselskontor om en tur fra en given adresse til en anden adresse og på forhånd have indgået en aftale om pris og øvrige vilkår for turen. Det er afgørende, at afstand, starttidspunkt og sluttidspunkt samt betaling for disse ture registreres i kontrolsystemet i den vogn, der udfører turen.

#### Til § 23

Det foreslås, at kørselskontorets takster skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside. Det vil sige, det skal klart fremgå, hvad kørselskontorets starttakst, kilometertakst og minuttakst er for henholdsvis dagskørsel og kørsel om aftenen og i weekenden samt på særlige dage. Det skal endvidere oplyses, hvordan kørselskontorets takster er i forhold til det nationale prisloft, og hvornår kørselskontorets takster senest er ændret. Af hjemmesiden skal endvidere fremgå, hvilke slags tillægsydelser kørselskontoret tilbyder, og hvilken pris kunden skal betale for disse. Kunden kan ikke pålægges at betale for tillægsydelser, som ikke er annonceret på hjemmesiden og accepteret af kunden før kørselens påbegyndelse. Annonceringen skal gøre det muligt at vurdere turens pris forud for kørselens påbegyndelse.

#### Til § 24

Det foreslås, at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret til denne anvendelse, jf. § 4, stk. 1. Denne bestemmelse lovfæster det allerede gældende princip om, at biler, der skal anvendes til taxikørsel, limousinekørsel eller til sygetransport skal godkendes og registreres til dette, jf. § 1 i bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier mv., ligesom biler inden for den offentlige servicetrafik i dag bliver registreret til denne anvendelse.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.8.2 i de almindelige bemærkninger.

#### Til § 25

Det foreslås i stk. 1, at kontroludstyret skal være aktiveret ved taxikørsel. Dvs. taxametret skal være slået til og fungere som et kasseapparat, hvor hvert salg registreres. Som kontrol skal det solgte antal km efter taxametret svare til det antal km med passagerer, som er registreret via kontroludstyret.

Det foreslås i stk. 2, at taxametret løbende skal vise turens pris ved taxikørsel, medmindre der er aftalt en fast pris for den pågældende tur. Ved taxikørsel efter regning skal taxametret være tændt, og taxametret fortløbende vise prisen for den pågældende tur, dog kan der efterfølgende tillægges yderligere betaling for eventuelle bro- og færgetakster samt for eventuelle tillægsydelser.

Det foreslås i stk. 3, at når der er aftalt en fast pris for en tur, skal der ske en registrering af salget i vognens kasseapparat, dvs. taxametret. Den aftalte pris skal fremgå af taxametrets display.



Den faste pris kan dog være 0 kr. såfremt, der er tale om en tur, hvor en kunde har indgået en aftale om, at kunden må køre op til et vist antal ture. Fx hvis en kunde har indgået en forsikringsaftale, om at kunden i tilfælde af et bestemt kørselsbehov opstår, har ret til kørsel til fx behandling et maksimalt antal gange pr. år. Kunden har på forhånd betalt for et maksimalt antal ture, og prisen for den enkelte tur kan derfor ikke udregnes på forhånd og derfor indtastes, der en betaling på 0 kr. for den pågældende tur og med angivelse af en bestemt kode for forudbetalte ture med et højeste antal ture.

#### Til § 26

Det foreslås, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning. Denne bestemmelse er en videreførelse af den nuværende taxilovs § 15, stk. 1, som med virkning fra 1. juli 2010 indførte en pligt til intern tv-overvågning i taxier, jf. lov nr. 485 af 11. maj 2010 om ændring af lov om taxikørsel m.v. (Obligatorisk tv-overvågning i taxier). Som en sproglig modernisering anvendes udtrykket ”kameraovervågning” i stedet for det hidtidige udtryk ”tv-overvågning”, uden at der hermed tilsigtes en indholdsmæssig ændring.

Formålet med bestemmelsen er at forebygge og bidrage til opklaring af røverier og overfald imod førere af biler, der anvendes til taxikørsel.

Med afskaffelsen af det kommunale bevillingssystem bortfalder kommunalbestyrelsens hidtil eksisterende mulighed i § 15, stk. 2, for at fritage en taxi for pligten til at være forsynet med kameraovervågning, hvis taxien hovedsageligt anvendes til forudbestilt kørsel ifølge kontrakt, fx befordring af personale, børn, patienter, ældre m.v. Biler, der anvendes til taxikørsel, kan i stedet fremover anvendes over hele landet, hvor de bør være i stand til at tage både forudbestilte og ikke-forudbestilte ture uden hensyn til de begrænsninger, dispensationsordningen var betinget af. Endvidere tilstræbes der fremover samme sikkerhedsniveau for alle chauffører ved taxikørsel uanset kørselens omstændigheder eller den anvendte bil.

Kameraovervågning af personer er omfattet af persondataloven. Der henvises til en nærmere beskrivelse af forholdet til persondataloven i afsnit 2.12.4 i de almindelige bemærkninger.

#### Til § 27

Det foreslås, at der udvendigt på de biler, der kører taxikørsel, skal fremgå:

- prisen for en 10 km tur ved anvendelse af kørselskontorets takster,
- bilens tilladelsesnummer og
- kørselskontorets navn.

Ved at kræve disse oplysninger udvendigt på biler, der kører taxikørsel, er det muligt for kunderne at identificere bilen og dens tilhørsforhold samt danne sig et indtryk af det pågældende kørselskontors prisniveau. Prisen er en vigtig information for forbrugers valg af transport, og taksten for en tur på 10 km i henholdsvis dag og aften timerne og ved en køretid på 12 minutter svarende til en gennemsnitshastighed på 50 km/t er dermed en fordel at annoncere udvendigt på bilen, på et sted som er klart synligt for kunden.

#### Til § 28

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om bilernes afmærkning, indretning og udstyr, samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet samt om kontroludstyr og kontroloplysninger m.v. I denne forbindelse vil der som hidtil blive

stillet særlige krav til biler, der anvendes til taxikørsel, herunder krav om taxameter og andet kontroludstyr, fx til registrering af passagerer i bilen m.v.

Bestemmelsen svarer til den nuværende taxilovs § 12, stk. 1, nr. 9 og 13.

De administrativt fastsatte indretnings- og udstyrskrav vil tage udgangspunkt i den foreslåede § 1, stk. 1, hvorefter der kun må anvendes biler indrettet til transport af højst 9 personer, inkl. chaufføren. Dermed videreføres det allerede gældende princip om, at kun personbiler af klassen M1 må anvendes til den type kørsler, der er omfattet af loven. Personbiler af klassen M1 er defineret som biler, der er beregnet til befording af højst 9 personer inkl. føreren, og har ved taxikørsel en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg.

Indretnings- og udstyrskrav til biler, der anvendes til taxikørsel, fastsættes som hidtil ud fra passende hensyn til passagerernes sikkerhed, forbrugersikkerheden og myndighedernes kontrolmuligheder, herunder navnlig en effektiv skattekontrol. Disse hensyn skal afvejes mod behovet for en fleksibel og konkurrenceorienteret transportbranche, idet vognmandsvirksomheder fremover skal kunne konkurrere på pris og service i et større omfang, end hvad der har været forudsat i den tidligere taxilovgivning.

Regler om kontroludstyr forventes som hidtil kun fastsat for biler, der anvendes til taxikørsel.

Hjemlen til at fastsætte regler om kontroloplysninger omfatter både elektroniske kontroldata (fx pligter til at indsamle, opbevare, fremvise og overføre kørselsdata m.v.) og papirdokumenter, i det omfang at det i en overgangsperiode fortsat vil være tilladt at anvende trafikbøger eller andre kontroloplysninger i papirform.

Trafikbøger i papirform vil blive udfaset senest 5 år efter lovens ikrafttræden, idet kontroloplysninger fremover opsamles, fremvises og overføres i elektronisk form. Der forventes endvidere fastsat en 5-årig overgangsordning for biler, der ved lovens ikrafttræden ikke har udstyr til en elektronisk håndtering og løbende indberetning af kontroloplysninger.

Krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af taxilovgivningen viderefører den hidtidige § 12, stk. 1, nr. 13, som blev indsat i taxiloven ved lov nr. 533 af 12. juni 2009 om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Denne del af bestemmelsen indebærer, at Færdselsstyrelsen løbende foretager en vurdering af, om der er opstået et behov for at justere de energi- og miljøkrav, en bil skal opfylde ved godkendelse og registrering til erhvervsmæssig personfordring. Denne vurdering skal ikke foretages i faste intervaller, men i takt med den løbende energiteknologiske udvikling.

Da energi- og miljøkravene fastsættes i bekendtgørelsesform, udsendes de forinden i offentlig høring, hvilket giver berørte parter mulighed for at kommentere påtænkte ændringer.

For brugte biler, der ønskes godkendt og registeret til erhvervsmæssig persontransport, skal miljø- og energikravene som udgangspunkt svare til de regler, der var gældende på tidspunktet for bilens første registrering. Dette er en lempelse i forhold til den nuværende praksis, hvor anskaffelsen af brugte biler til taxikørsel m.v. kan blive uforholdsmæssig dyr og besværligt for vognmanden, idet der stilles samme energi- og miljøkrav til brugte biler som til fabriksnye, med heraf følgende ombygningskrav m.v.

De miljøkrav, der stilles til nye limousiner, er erfaringsmæssigt mere lempelige end miljøkravene til nye taxier. For historiske biler, der godkendes til limousinekørsel, vil der blive fastsat lempede miljøkrav, uden at energiforbruget og forureningsniveauet dog må overstige, hvad der er passende for en bil af den pågældende type under forudsætning af en god vedligeholdelsesstand. Dette er en konsekvens af, at disse biler normalt drives af historiske motorer, som i praksis sjældent kan opgraderes til moderne miljøstandarder.

I det omfang, at benzin- eller dieselmotorer måtte blive forældet som miljøstandard for biler, hjemler bestemmelsen mulighed for, at krav til miljøegenskaber og energieffektivitet fastsættes så strenge, at emission af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, dieselpartikler m.m. ikke længere vil være tilladt ved nyanskaffede biler. En beslutning herom vil forudsætte, at der findes passende alternativer i form af biler, der ikke anvender fossile brændstoffer, men fx anvender elektricitet eller brint som energikilde. Det er endvidere forudsat, at beslutningen ikke vil være urimeligt

bebyrdende for persontransportbranchen, når der henses til en samlet vurdering af relevante bilers tilgængelighed, udvalg, udbredelse, pris, komfort og ydelse, samt driftsomkostninger og opladningsmuligheder m.v.

Transport-, bygnings- og boligministerens adgang til at fastsætte regler om kontroloplysninger m.v. omfatter også adgang til at bestemme, at bestemte oplysninger og dokumenter om biler og deres udstyr skal indberettes til kontrolformål. Ifølge bestemmelsens 2. pkt. kan der i denne forbindelse stilles krav om, at indberetninger sker i elektronisk form, herunder ved anvendelse af elektroniske blanketter m.v. Der kan fx stilles krav om, at bestemte oplysninger skal indsendes pr. e-mail, samt at oplysninger skal indtastes eller dokumenter uploades på [virk.dk](http://virk.dk), på en anden hjemmeside eller på Færdselsstyrelsens dokumentportal m.fl.

#### Til § 29

Det foreslås i stk. 1, at kommunerne får mulighed for at indgå en kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen.

Denne mulighed forventes mest brugt af kommuner i landdistrikter, hvor efterspørgslen efter taxier er lav, og hvor der i forvejen er ingen eller få kørselskontorer, der tilbyder taxikørsel.

Det kommunale indkøb af erhvervmæssig persontransport skal ske efter en konkurrencepræget, gennemsigtig, ikke diskriminerende udbudsprocedure i overensstemmelse med reglerne om offentlige udbud.

Udbuddet skal således være åbent for alle interesserede kørselskontorer. Selve udbudsprocessen skal være gennemsigtig og alle interesserede kørselskontorer skal have adgang til information om udbudsprocessen. Behandlingen af tilbudsgivere skal være ikke-diskriminerende i alle faser af proceduren, herunder skal kriterierne for udvælgelse og tildeling af kontrakten foregå på en måde, hvor en objektiv sammenligning og vurdering er mulig.

Kommunerne får med bestemmelsen mulighed for at støtte borgernes mulighed for at have et tilbud om individuel trafik. Borgerne skal, når de benytter disse taxier, betale kørselskontorets normale takst.

Det er kommunerne, der i udbudsbetingelserne bestemmer i hvilket tidsrum, den kommunalt købte taxitjeneste skal stilles til rådighed. Der er således ikke krav om, at tjenesten skal stilles til rådighed på alle tidspunkter af døgnet eller alle ugens dage.

Typisk vil tjenesten blive stillet til rådighed inden for det tidsrum, hvor der ankommer tog eller busser til kommunen, og hvor der er en vis efterspørgsel efter taxier til slutdestinationen.

Det foreslås i stk. 2, at flere kommuner, der geografisk grænser op til hinanden, kan samarbejde om at indgå en kontrakt om tilrådighedsstillelse af en eller flere taxier. Kommunerne vil i en sådan situation skulle aftale fordeling af udgifterne kommunerne imellem, typisk i forhold til hvor stort et område der betjenes i den enkelte kommune.

Det foreslås i stk. 3, at det kørselskontor, der har indgået en kontrakt med en kommune efter stk. 1, skal udføre taxikørslen til samme takster, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel, jf. § 23. Kørselskontoret må således hverken hæve eller sænke priserne for den taxikørsel, hvor der er indgået en kontrakt med en kommune om en fysisk tilstedeværelse i kommunen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.9.2 i de almindelige bemærkninger.

#### Til § 30

Det foreslås i stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren godkender de uddannelsessteder, der tilbyder det i § 7, stk. 2, nr. 7, nævnte kursus.

Ved godkendelse af uddannelsessteder vil der blive lagt vægt på, om kursusudbyderen har en undervisningsplan for kurset, hvilke undervisningsmetoder der vil blive anvendt, oplysninger om undervisernes kvalifikationer og

kompetenceområder, oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikkdelen og køretøjspark samt deltagerantal.

Både erhvervsskoler og private virksomheder vil kunne godkendes som kursusudbydere.

Der kan knyttes vilkår til godkendelsen, eksempelvis om uddannelsesstedets medvirken i forbindelse med indsendelse af elektroniske ansøgninger om udstedelse af chaufførkort.

Det foreslås i stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangsbetingelser til kurset, herunder sprogkrav, indholdet af kurset, krav til prøver og krav til godkendelse af uddannelsessteder, herunder krav til undervisere og udstyr.

Der vil i bekendtgørelsesform blive stillet som en betingelse for at kunne optages på kurset, at chaufføren har sprogkundskaber svarende til ”Prøve i Dansk 2”, jf. bekendtgørelse om danskuddannelse til voksne udlændinge m.fl.

Uddannelsesstedet skal således sikre sig, at kravet er opfyldt for at optage chaufføren på kurset. Det vil typisk ske på kursets første dag, hvor underviseren ved samtale med kursisterne vil kontrollere, om deltagerforudsætningerne er til stede.

Uddannelsesmål for de enkelte emner i kurser vil ligeledes blive fastsat i bekendtgørelsesform tillige med nærmere krav til prøveafvikling samt krav til udstyr, primært til bilerne der skal anvendes til de individuelle køretimer.

#### Til § 31

Det foreslås i stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med uddannelsessteder godkendt i henhold til denne lov.

Tilsynet vil bestå dels i administrativt tilsyn baseret på vurdering af prøveresultater og eventuelle klager, dels praktisk tilsyn - tilsynsbesøg - med de godkendte uddannelsessteder. Målsætningen med tilsynet vil være at sikre, at uddannelsesstederne lever op til de fastsatte krav.

Det foreslås i stk. 2, at et godkendt uddannelsessted efter begæring fra transport-, bygnings- og boligministeren skal give adgang til uddannelsesstedet med tilhørende lokaler, udlevere dokumenter, som relaterer til det godkendte kursus, og bistå ved tilsynet.

#### Til § 32

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tilbagekalde en godkendelse udstedt til et uddannelsessted, hvis uddannelsesstedet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for godkendelsen, der ikke har været uddannelsesvirksomhed inden for de seneste 12 måneder, eller uddannelsesstedet anmoder herom.

#### Til § 33

Det foreslås i stk. 1, at der for udførelse af transport-, bygnings- og boligministerens opgaver vedrørende erhvervmæssig persontransport i biler skal betales dels afgifter, dels gebyrer.

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

For behandling af en ansøgning om førerkort kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 470 kr. og på ca. 115 kr. for udstedelse af førerkortet.

Transport-, bygnings- og boligministeren opkræver ikke gebyr for behandling af ansøgning om udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i stk. 2, at afgifterne skal dække omkostninger forbundet med udstedelse af og tilsyn med tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler og tilsyn med kørselskontorer.

Afgiften vil ud over at dække omkostninger forbundet med udstedelse af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler også dække omkostninger forbundet med tilsyn med indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler og med tilsyn med kørselskontorer.

Det foreslås i stk. 3, at gebyrerne skal dække behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort, tilsyn med chauffører og godkendelse af og tilsyn med uddannelsessteder.

Det foreslås i stk. 4, at der for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler, skal betales en afgift på 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år og 600 kr. pr. tilladelse med gyldighed på 5 år eller derunder.

Virksomheder, der får udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i overgangsordningen, jf. lovforslagets § 46, stk. 1, eller som får udstedt tilladelser efter udløbet af overgangsordningen, vil få udstedt tilladelser med gyldighed i 10 år.

Vognmænd, der har taxitilladelser og ønsker disse ombyttet til tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i bil, vil få disse udstedt med en udløbsdato, som svarer til udløbsdatoen i taxitilladelse, jf. lovforslagets § 44, stk. 2. Dette sker af administrative årsager for at sprede udløbsdatoer for tilladelser efter nærværende lov.

I de tilfælde, hvor taxivognmænd i forbindelse med ombytning af taxitilladelser vil få udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i bil med gyldighed på 5 år eller derunder, vil de kun skulle betale en afgift på 600 kr. pr. tilladelse. Taxivognmænd, der i forbindelse med ombytning af taxitilladelser, vil få udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i bil med gyldighed over 5 år, vil skulle betale en afgift på 1.200 kr. pr. tilladelse.

Der sker således en omlægning fra et omkostningsbestemt gebyr til en afgift, der ikke er omkostningsbestemt. Omlægningen vil betyde, at en vognmand, der ansøger om og får udstedt én tilladelse, vil skulle betale en afgift på 1.200 kr. mod i dag gebyrer på ca. 2.000 kr. En vognmand der ansøger om og får udstedt 10 tilladelser, vil skulle betale en afgift på 12.000 kr. mod i dag gebyrer på ca. 16.900 kr.

Afgiften betales af vognmandsvirksomheden, som har ansøgt om udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser. Afgiften skal betales, før tilladelse udstedes. Hvis en ansøgning om udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser ikke imødekommes, vil der således ikke skulle betales afgift.

Det foreslås i stk. 5, at afgifterne for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transport-, bygnings- og boligministeren vil offentliggøre reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2019.

Det foreslås i stk. 6, at der kan tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5, hvis betaling for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser ikke sker rettidigt.

Der påtænkes valgt en løsning, hvor afgiften skal betales, før tilladelse udstedes, men hvis der på et senere tidspunkt vælges en anden løsning, vil der skulle tillægges renter, hvis afgiften ikke betales rettidigt.

Det foreslås i stk. 7, at overskuddet kan tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift, hvis der er oparbejdet store overskud i ordningen.

Størrelsen af afgiften pr. tilladelse er beregnet på grundlag af en række antagelser om antallet af forventede ansøgere og antallet af forventede ansøgte tilladelser. Der kan således være en vis risiko for, at afgiften er fastsat for højt i første omgang. Der åbnes derfor mulighed for, at de virksomheder, der har betalt afgift, kan få

tilbagebetalt overskuddet. Det er op til en konkret vurdering, der foretages af transport-, bygnings- og boligministeren, hvornår der er oparbejdet sådanne store overskud.

Det foreslås i stk. 8, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, for udstedelse af chaufførkort og for godkendelse af uddannelsessteder samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Der vil i bekendtgørelsesform blive fastsat gebyrer for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, for udstedelse af chaufførkort og for godkendelse af uddannelsessteder.

Gebyret for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor og for godkendelse af uddannelsessteder vil være efter regning med en timepris på 800 kr. Gebyret for udstedelse af chaufførkort vil være på 600 kr. Dette gebyr vil tillige dække omkostninger i forbindelse med tilsyn med uddannelsessteder.

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

#### Til § 34

Det foreslås i stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne bemyndige en myndighed inden for ministeriets område, fx Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, til at træffe afgørelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det foreslås i stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne fastsætte regler om adgangen til klage over afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne. Der vil i bekendtgørelsesform kunne fastsættes regler om afskæring af klageadgang, hvorefter afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelserne begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

#### Til § 35

Det foreslås i stk. 1, nr. 1, at overtrædelse af bestemmelserne i § 2, stk. 1, § 3, stk. 1, § 3, stk. 8, § 4, stk. 2, § 5, stk. 1, § 6, stk. 2, § 7, stk. 1, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, § 10, § 20, stk. 1, 3, 4, 6, 7 og 8, § 21, stk. 3-5, § 23, § 24, § 25, stk. 1-3, § 26, § 27, § 42, stk. 2-3, § 43, stk. 1, 3 og 4 og § 45, stk. 2, straffes med bøde.

Formålet med forslaget er at nedsætte antallet af overtrædelser af bestemmelserne i lovforslaget. Den foreslåede bestemmelse afløser bestemmelsen i § 16 i den gældende taxilov, hvor der er fastsat straffebestemmelser for overtrædelse af bestemmelser fastsat i loven, overtrædelse af vilkår fastsat i tilladelser, godkendelser og forskrifter udstedt i medfør af loven samt overtrædelse af bestemmelser, der er indeholdt i forordninger i De Europæiske Fællesskaber.

Det foreslås, at bødeniveauet hæves betydeligt i forhold til niveauet for forhold omfattet af bestemmelsen i § 16 i lov om taxikørsel, jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 af lov om taxikørsel m.v., således at det kommer på niveau med bødesatserne på bus- og godskørselsområdet. Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.

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

Det anbefales, at overtrædelse af forbuddet i forslaget § 2, stk. 1, mod udførelse af erhvervmæssig persontransport med udenlandsk indregistrerede biler inden for dansk område, som ikke finder sted på grundlag af international aftale, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 2, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 3, stk.1, om at erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til befording af højst 9 personer, inkl. chaufføren, kun kan udføres på grundlag af tilladelse i henhold til dette lovforslag, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 3, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 3, stk. 8, om at der kun må være tilknyttet én bil til én tilladelse til erhvervmæssig persontransport, og at indehaveren af tilladelsen skal være registreret som bruger af den bil, som tilladelsen udnyttes med, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 3, stk. 8, anses som mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 4, stk. 2, om at taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 4, stk. 2, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 5, stk. 1, om at drift af kørselskontor kun kan finde sted på grundlag af tilladelse i henhold til dette lovforslag straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 5, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 6, stk. 2, om at taxikørsel, der sælges af et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt, jf. § 6, stk. 1, kun kan udføres inden for et nærmere afgrænset område og med et bestemt antal biler, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 6, stk. 2, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 7, stk. 1, om at der kræves chaufførkort for at føre biler, der udfører erhvervmæssig persontransport, straffes med bøde på 4.000 kr.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 8, stk. 2, om at tilladelse i henhold til § 3, stk. 1, til erhvervmæssig personbefordring og tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, jf. § 6, skal udnyttes af den, som har modtaget denne, og at tilladelsen ikke kan overdrages til andre, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 8, stk. 2, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 9, stk. 2, om at chaufførkort, jf. § 7 i dette lovforslag, skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne, straffes med bøde på 4.000 kr.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 10, om at indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, stk. 1, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 10 i dette lovforslag anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales at straffe med bøde på 35.000 kr. for overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 20, stk. 1, om at et kørselskontor løbende og digitalt skal indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kørselskontoret, jf. § 4, stk. 2. Kørselskontoret skal således indsamle oplysning om bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørselens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, start- og slutpunkt og GPS koordinater. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 20, stk. 3, om indsendelse af en årlig erklæring om et kørselskontors administrative systemer fra en uafhængig revisor til transport-, bygnings- og transportministeren straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 3, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 4, om at et kørselskontor skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur får de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1 – 6, oplysning om kørselskontorets navn og information om klageadgang, jf. stk. 6, belægges med bødestraf på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 4, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 6, om at et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchens skal oprette, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 6, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 7, hvorefter et kørselskontor er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet, jf. § 21, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 7, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 8, hvorefter et kørselskontor er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, er forsikret, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 8, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 21, stk. 3, om at et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det nationale prisloft, jf. § 21, stk. 2, i dette forslag, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 3, i anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 21, stk. 4, om at et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, jf. § 22, ud fra en samlet betragtning er under det nationale prisloft, jf. stk. 2, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 4, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 21, stk. 5, om at et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde o. lign., straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 5, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 23 om, at et kørselskontors takster og priser for eventuelle tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 23 anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 24 om, at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret hertil, jf. § 4, stk. 1, nr. 1 – 3, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 24 anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 25, stk. 1, om at kontroludstyret i taxier skal være aktiveret under udførelse af taxikørsel, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 1, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 25, stk. 2, om, at taxametret løbende skal vise turens pris, jf. dog stk. 3, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 2, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 25, stk. 3, hvorefter den aftalte pris skal vises på taxametrets display ved kørselens begyndelse og under hele turen, når der er indgået en aftale om fast pris, jf. § 22, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 3, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 26 om, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 26 anses som en alvorlig overtrædelse.



Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 27, om at biler, der bruges til taxikørsel, udvendigt skal være forsynet med oplysning om prisen for en tur på 10 km ved anvendelse af kørselskontorets takster, bilens tilladelsesnummer og om kørselskontorets navn, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 27 anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 42, stk. 2, om at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, i taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., skal medbringes under kørslen og på forlangende forevises for kontrolmyndighederne, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 42, stk. 2, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 42, stk. 3, om at førerkort i henhold til § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringes under kørslen og skal være anbragt synlig for passagererne, straffes med bøde på 2.000 kr.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 43, stk. 1, om at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., og som i medfør heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, fortsat skal være tilsluttet et bestillingskontor, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 43, stk. 1, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 43, stk. 3, om at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., ikke kan indgå aftale med et kørselskontor om udførelse af taxikørsel, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 43, stk. 3, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 43, stk. 4, om at indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 i dette forslag ikke kan indgå aftale med et bestillingskontor, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 43, stk. 4, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 45, stk. 2, om at indehaveren af et bevis for at have gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 32, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringe dette under kørslen og skal på forlangende forevise dette for kontrolmyndighederne, straffes med bøde på 2.000 kr.

Det foreslås i stk. 1, nr. 2, at overtrædelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til dette lovforslag eller forskrifter udstedt i medfør af, straffes med bøde.

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

Det anbefales, at en indehaver af en tilladelse straffes med bøde på 8.000 kr., hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører er i besiddelse af et chaufførkort, førerkort eller af dokumentation for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus.

Det foreslås i stk. 3, at der i forskrifter, der er fastsat i medfør af loven, skal kunne fastsættes bestemmelser om straf for overtrædelse af disse forskrifter.

Det foreslås i stk. 4, at det skal være muligt at pålægge selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Det foreslås i stk. 5, at der ved udmåling af straf for overtrædelse for overtrædelse af bestemmelser i denne lov eller af regler, fastsat af EU vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, skal lægges vægt på den eller de økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået.

#### Til § 36

Det foreslås i stk. 1, at det ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af denne lov skal være muligt at konfiskere den bil, som bliver anvendt ved en overtrædelse af denne lov. Det er en forudsætning, at indgrebet må anses som påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen. Det forudsættes således, at konfiskation er sagligt begrundet og dermed er et rimeligt indgreb set i forhold til omfanget af overtrædelser.

Der henvises i stk. 2 til straffelovens bestemmelser om konfiskation.

#### Til § 37

Det foreslås i stk. 1, at politiet skal have mulighed for at tilbageholde en bil, der er blevet brugt i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Tilbageholdelse af biler forudsættes gennemført på grundlag af retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation. Tilbageholdelse af en bil skal kunne opretholdes, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1, nævnte bestemmelser.

Formålet med bestemmelsen er at bidrage til en styrket kontrolindsats på persontransportområdet. Politiet får således som led i myndighedsudøvelsen på området adgang til at tilbageholde biler, der uden tilladelse bruges til erhvervsmæssig persontransport, eller som på anden måde udnyttes i strid med loven.

Det foreslås i stk. 2, at tilbageholdelse skal finde sted efter reglerne i retsplejelovens kapital 74, hvorefter genstande, som en mistænkt har rådighed over, kan beslaglægges, hvis den pågældende med rimelig grund er mistænkt for en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, og hvis der er grund til at antage, at genstanden kan tjene som bevis. Tilbageholdelse skal kunne finde sted indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

#### Til § 38

Det foreslås, at politiet skal have mulighed for at ransage en bil, der er blevet brugt i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven.

Formålet med bestemmelsen er at bidrage til en styrket kontrolindsats på persontransportområdet. Politiet får således som led i myndighedsudøvelsen på området adgang til at tilbageholde biler, der uden tilladelse bruges til erhvervsmæssig persontransport, eller som på anden måde benyttes i strid med loven.

Det foreslås, at ransagning skal finde sted efter reglerne i retsplejelovens kapitel 73.

#### Til § 39

Det foreslås i stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til virksomheder eller til teknisk udstyr mv., og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

Bestemmelsen giver mulighed for at undtage visse forskrifter og tekniske specifikationer fra indførelse i Lovtidende, jf. lovbekendtgørelse nr. 1098 af 10. august 2016 om udgivelsen af en Lovtidende. Denne mulighed kan være relevant i situationer, hvor de pågældende forskrifter og tekniske specifikationer næsten udelukkende retter sig mod snævre kredse af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt. Ulemperne ved at indføre sådanne forskrifter i Lovtidende kan overstige gevinsterne, især hvis forskrifterne er meget omfattende, ændres hyppigt, indeholder mange grafiske elementer eller er undergivet en ophavsretlig beskyttelse.

Ved tekniske specifikationer forstås især standarder, guidelines, normer, klassificeringer, forskrifter, retningslinjer eller tekniske definitioner udarbejdet af nationale eller internationale standardiseringsorganer som fx Dansk Standard (DS), European Committee for Standardization (CEN), Western European Legal Metrology Cooperation (WELMEC) og International Organisation for Standardization (ISO), af nationale eller internationale akkrediteringsorganer eller af brancheorganisationer m.v.

Ifølge det foreslåede stk. 2 fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås. Sådanne regler skal fastsættes i alle tilfælde, hvor ministeren udnytter muligheden for at undtage forskrifter og tekniske specifikationer fra indførelsen i Lovtidende, jf. stk. 1. Det kan fx fastsættes, at oplysning om indholdet af forskrifterne vil fremgå af ministeriets eller en styrelses hjemmeside. Er der tale om ophavsretligt beskyttede standarder, vil disse skulle købes hos rettighedshaveren, fx Dansk Standard.

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal gælde, selv om de ikke foreligger på dansk.

Forslaget er begrundet i, at en række tekniske specifikationer i vidt omfang retter sig mod virksomheder, der arbejder i internationale, professionelt orienterede sammenhænge, hvor arbejdssproget er et andet end dansk. Det er i mange af disse tilfælde sædvanligt og ofte fagligt nødvendigt af hensyn til tekniske og sproglige nuancer m.v., at de tekniske specifikationer anvendes på originalsproget, som typisk vil være engelsk. Der er således i praksis ikke et behov for, at de tekniske specifikationer foreligger på dansk, hvis de oprindeligt er affattet på et andet sprog, og oversættelse af specifikationerne ikke efterspørges.

Ministerens foretager i hvert tilfælde en konkret vurdering af, hvorvidt bestemte specifikationer kan undtages fra den almindeligt gældende forudsætning om, at forskrifter skal udfærdiges på dansk. I denne vurdering indgår, hvorvidt det pågældende professionelle miljø i forvejen anvender eller burde anvende bestemte tekniske specifikationer, der er affattet på et andet sprog end dansk.

#### Til § 40

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler med henblik på gennemførelse af EU-regulering om erhvervsmæssig persontransport i biler. Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte regler med henblik på at gennemføre nye eller ændrede direktiver eller anden tilsvarende EU-regulering, herunder om biler og andet udstyr, herunder kontroludstyr, der anvendes inden for erhvervsmæssig persontransport. Bemyndigelsen er således begrænset til det at gennemføre EU-regulering inden for denne lovs anvendelsesområde.

#### Til § 41

Det foreslås i stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Det foreslås i stk. 2, at lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 ophæves samtidig med, at loven træder i kraft. Dette gælder dog ikke bestemmelsen i § 1, stk. 1, og i § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som ophæves den 1. marts 2018.

Formålet med bestemmelsen er at sikre myndighederne i henhold til lov om taxikørsel m.v. tidsmæssig mulighed for at gennemføre og afslutte behandlingen af ansøgninger om tildeling af tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller tilladelser til offentlig servicetrafik, og ansøgninger om godkendelser af førerkort, der er modtaget kort tid før udgangen af 2017.

Det foreslås i stk. 3, at myndighederne i henhold til lov om taxikørsel m.v. frem til udgangen af februar måned 2018 skal have mulighed for at udstede tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller til offentlig

servicetrafik, til ansøgere, som opfylder betingelserne i § 3 samt udstede førerkort til personer, der opfylder betingelser i § 7, stk. 1.

#### Til § 42

Det foreslås i stk. 1, at de tilladelser og godkendelser udstedt i medfør af lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 skal forblive i kraft indtil udløbet af disses gyldighedsperiode.

Tilladelser og godkendelser er inden for disses gyldighedsperiode i medfør af grundlovens § 73 en beskyttet rettighed. Inddragelse inden for gyldighedsperioden vil således være et ekspropriativt indgreb, som forudsætter fuldstændig erstatning.

Det foreslås derfor, at tilladelser og godkendelser, der er udstedt med hjemmel i medfør af lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver i kraft indtil udløb. Dette gælder alle fire former for tilladelser, der udstedes i henhold til taxiloven, dvs. tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel samt offentlig servicetrafik.

Det foreslås i stk. 2, at tilladelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndigheder. Bestemmelsen har til formål, som det også var fastsat i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, at give kontrolmyndigheder mulighed for at sikre, at den pågældende bil har den påkrævede tilladelse til den specifikke form for erhvervsmæssig persontransport, enten taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik.

Det foreslås i stk. 3, at godkendelse i henhold til § 33, stk. 1, i den gældende taxilov (førerkort), skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne.

Bestemmelsen har til formål, som det også var fastsat i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, at give kontrolmyndigheder og passagerer mulighed for at sikre, at kørslen udføres af en person, der er godkendt hertil.

Det foreslås i stk. 4, at den myndighed der har udstedt de enkelte tilladelser og godkendelser fortsat skal føre tilsyn med, at betingelserne for at besidde disse er til stede.

Det foreslås i stk. 5, at kommunerne kan vælge at overdrage denne forpligtelse til trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med et halvt års varsel. Varslet gælder fra det tidspunkt, hvor anmodningen fra en kommune er modtaget af styrelsen. Såfremt kommunerne overdrager forpligtelsen til transport-, bygnings- og boligministeren, skal kommunerne sørge for, at ministeren får alle oplysninger om de tilladelser, som den fremover skal føre tilsyn med, herunder en kopi af de udstedte tilladelser samt andre sagsakter med relation til den pågældende tilladelse.

#### Til § 43

Det foreslås i stk. 1, at indehavere af taxitilladelser, som ifølge lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skulle være tilsluttet et bestillingskontor i den kommune, hvor taxitilladelsen er udstedt, fortsat skal være tilsluttet et bestillingskontor i den pågældende kommune. Såfremt det pågældende bestillingskontor ophører, skal indehaveren af tilladelsen, såfremt der etableret et andet bestillingskontor i kommune, tilsluttes dette.

Det foreslås i stk. 2, at såfremt det ikke er muligt for en indehaver af en taxitilladelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 at blive tilsluttet et andet bestillingskontor, kan indehaveren af taxitilladelsen fortsætte virksomheden uden at være tilsluttet et bestillingskontor. Indehaveren af en taxitilladelse bliver således ikke frataget muligheden for at udøve sit erhverv, men får i stedet mulighed for at udøve taxierhvervet som selvstændig uden om et bestillingskontor.

Det foreslås i stk. 3, at indehavere af taxitilladelser, der er udstedt med hjemmel i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, ikke kan indgå aftale med kørselskontorer i henhold til § 5 i denne lov om udførelse af kørselsopgaver. Det er kun indehavere af tilladelser i henhold til § 3, der kan indgå aftaler med et kørselskontor.

Det foreslås i stk.4, at indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, tilsvarende ikke skal kunne indgå aftale med et bestillingskontor om udførelse af taxikørsel.

#### Til § 44

Det foreslås i stk.1, at indehaveren af en taxitilladelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal kunne ombytte denne med en tilladelse i henhold til § 3. Det foreslås videre, at en tilladelse, der udstedes som led i en ombytning, skal kunne udstedes til et selskab, der ejes af indehaveren af den tilladelse, som byttes. Det er endvidere en forudsætning, at indehaveren af den pågældende tilladelse er ansvarlig leder i henhold til denne lov af det selskab, som modtager tilladelse ved ombytning.

Ombytning af tilladelse finder sted ved henvendelse til transport-, bygnings- og boligministeren, som udsteder det ønskede antal tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3.

Som følge af administrative årsager foreslås det i stk. 2, at tilladelser i medfør af denne lov, som udstedes i forbindelse med ombytning med taxitilladelser, får en udløbsdato, som svarer til udløbsdatoen, der er fastsat for de indleverede tilladelser i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato, lægges den seneste udløbsdato til grund.

Ved ansøgning om ombytning af taxitilladelser skal oplyses om tidspunkt for ophør af tilslutning til et bestillingskontor. Tilladelser i henhold til denne lov vil blive udstedt med gyldighed fra dette tidspunkt.

Det foreslås i stk. 3, at ved ombytning af taxitilladelser efter stk. 1, skal indehaveren ved ombytning aflevere det samme antal taxitilladelser, som antallet af udstedte tilladelser.

Bortset fra det i § 47 nævnte forhold kan tilladelser til limousine-, sygetransport- og offentlig servicetrafik ikke ombyttes til tilladelser i henhold til denne lov.

#### Til § 45

Det foreslås i stk. 1, at chauffører, der udfører offentlig servicetrafik i henhold til § 2, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og som alene har gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., skal kunne fortsætte denne virksomhed indtil udløbet af gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervsmæssig kørsel, der er udstedt til den pågældende chauffør.

Den foreslåede bestemmelse sikrer førere af biler, der fungerer på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, adgang til at fortsætte denne virksomhed efter denne lovs ikrafttræden, som det er tilfældet for chauffører, der er i besiddelse af førerkort i henhold til § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

Såfremt chaufføren efter udløbet af gyldighedsperioden for pågældendes kørekort til erhvervsmæssig kørsel, ønsker at fortsætte i erhvervet, skal denne erhverve et chaufførkort i henhold til § 7.

Det foreslås i stk. 2, at bevis for det i stk. 1 nævnte kursus skal medbringes i bilen under kørslen og på forlangende skal forevises kontrolmyndigheder.

#### Til § 46

Det foreslås i stk. 1, at der indtil udgangen af 2020 kun udstedes 500 tilladelser til erhvervmæssig persontransport, og at den årlige kvote fordeles jævnt, således at der udstedes 125 tilladelser pr. kvartal.

Ansøges der i et kvartal om flere end 125 tilladelser, sker fordeling ved lodtrækning blandt de ansøgere, som opfylder betingelserne i § 3. Lodtrækningen udføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som kan beslutte, at der skal være offentlig adgang til lodtrækningen.

Efter afslutning af lodtrækning underrettes ansøgeren om resultatet af lodtrækningen. Ansøgere, som allerede har modtaget tilladelser ved lodtrækning, kan søge om tildeling af yderligere tilladelser i de følgende kvartaler. De kan ligeledes deltage i lodtrækning på linje med ansøgere, som ikke har fået tildelt tilladelser.

En ansøger kan maksimalt ansøge om 20 tilladelser ad gangen pr. kvartal. Dette skal bidrage til sikring af en jævn fordeling af tilladelserne.

Det foreslås i stk. 2, at stille krav om udnyttelse af tilladelser til erhvervmæssig personbefordring, jf. § 3. Modtagere af tilladelser skal således senest to måneder efter udstedelsen af en tilladelse oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummeret på den bil tilladelsen skal benyttes med. Opfyldes denne betingelse ikke, bortfalder tilladelsen og indgår i fordeling i første kvartal af det følgende år. Dette skal bidrage til, at der i overgangsperioden bliver udstedt 500 nye tilladelser om året, og at disse tilladelser bliver udnyttet, således at det sikres, at der bliver udstedt flere tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Det foreslås i stk. 3, at tilladelser, der ikke er blevet udnyttet, vil blive tillagt antallet af tilladelser, der udstedes i det første kvartal året efter. Bestemmelsen skal sammen med stk. 2 ovenfor, sikre at der bliver udstedt 500 nye tilladelser pr. år i overgangsperioden.

Det foreslås i stk. 4, at ikke-benyttede tilladelser til taxikørsel i henhold til § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, samt tilladelser i henhold til § 3, stk. 1, der i medfør af § 19 er afleveret til transport-, bygnings- og boligministeren, genudstedes indtil den 31. december 2020 efter ansøgning i overensstemmelse med proceduren i stk. 1 og 3. Bestemmelsen skal sikre, at væksten i antallet af tilladelser ikke udhules af, at der er ubenyttede tilladelser efter den gældende taxilov, eller tilladelser, der er tilbagekaldt eller bortfaldet efter loven. Ved ikke-benyttede tilladelser tænkes på tilladelser, som er udstedt i henhold til lov om taxikørsel, dvs. tilladelser, som ikke er ombyttet til tilladelser efter § 3, og hvor indehaveren af tilladelsen ikke benytter sin tilladelse, fx fordi pågældende ikke længere lever op til de betingelser, som blev stillet for at få og bevare tilladelsen, eller fx fordi pågældende er afgang ved døden.

#### Til § 47

Det foreslås i stk. 1, at indehavere af tilladelser til limousine-, sygetransport og offentlig servicetrafikkørsel, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, skal have adgang til at ombytte disse tilladelser i henhold til § 3. Adgang til at ombytte tilladelser, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, skal sikre, at indehaverne af sådanne tilladelser fortsat kan drive virksomhed og dermed kan leve op til eventuelle kontraktuelle forpligtelser. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato lægges den seneste udløbsdato til grund.

Efter de foreliggende oplysninger drejer det sig om 284 tilladelser til sygetransport, 154 limousinetilladelser og 21 tilladelser til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i stk. 2, at ombyttede tilladelser efter stk. 1 udstedes med gyldighed indtil udgangen af 2021.

Efter år 2020 er der ingen begrænsninger på antallet af tilladelser, der kan udstedes efter § 3, idet begrænsningen på antallet af nye tilladelser kun gælder i en tre-årig overgangsperiode, jf. § 46.

#### Til § 48

Det foreslås, at bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., forbliver i kraft, indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør loven.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at de hidtil gældende regler om miljøegenskaber og energieffektivitet af biler, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring med biler, fortsat finder anvendelse ved registrering af biler til disse formål.

#### Til § 49

Det foreslås, at bestemmelserne i lovforslagets §§ 12-16, 18 og- 19 tilsvarende skal gælde for tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v.

Taxi-, limousine- og sygetransporttilladelser eller tilladelser til offentlig servicetrafik kan således tilbagekaldes på grundlag af de i lovforslagets § 12, stk. 1 og 2, nævnte årsager.

Godkendelser af ansvarlige ledere af selskaber, der driver sygetransport- eller offentlig servicetrafikvirksomhed, kan således tilbagekaldes på grundlag af de i forslaget § 13, stk. 3, nævnte årsager.

En godkendelse af et bestillingskontor kan tilbagekaldes på grundlag af de i lovforslagets § 13, stk. 1 og 2, nævnte årsager. Godkendelse af en ansvarlig leder af et bestillingskontor kan tilbagekaldes på grundlag af de i forslaget § 13, stk. 3, nævnte årsager.

Førerkort udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v. kan tilbagekaldes på grundlag af de i lovforslagets § 14 nævnte årsager.

Indehavere af tilladelser eller godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., er omfattet af retssikkerhedsgarantierne i lovforslagets § 16.

#### Til § 50

Det foreslås, at i § 12, stk. 4, nr. 1, og i § 12, stk. 4, nr. 2, litra a, i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, ændres ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.

#### Til § 51

Det foreslås, at i § 3, stk. 4, nr. 1, og i § 3, stk. 4, nr. 2, i lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.

#### Til § 52

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

**Transport-, Bygnings- og Boligministeriets anbefalinger til minimumsniveauet for bødestraf på området for erhvervsmæssig persontransport i biler, jf. § 35**

	Mindre alvorlige overtrædelser. Bøde 5.000 kr.	Alvorlige overtrædelser. Bøde 15.000 kr.	Meget alvorlige overtrædelser. Bøde 35.000 kr.
<b>Vognmandsvirksomheder og kørselskontorer</b>			
§ 2, stk. 1 – kørsel uden tilladelse, udenlandske vognmænd			X
§ 3, stk. 1 – kørsel uden tilladelse			X
§ 3, stk. 8 – ikke registreret som bruger af bil	X		
§ 4, stk. 2 – taxikørsel udenom et kørselskontor			X
§ 5, stk. 1 – kørselskontor uden tilladelse			X
§ 6, stk. 2 – kørsel uden for det tilladte geografiske område		X	
§ 8, stk. 2, – overdragelse af tilladelse		X	
§ 10 – overholder ikke løn og arbejdsvilkår i overenskomster			X
§ 20, stk. 1 – et kørselskontor indhenter ikke data			X
§ 20, stk. 3 – ej indsendelse af revisorerklæring			X
§ 20, stk. 4 – ingen kvittering	X		
§ 20, stk. 6 – ej tilsluttet klagenævn	X		
§ 20, stk. 7 – højere priser end prisloftet		X	
§ 20, stk. 8 – har ikke de påkrævede forsikringer			X
§ 21, stk. 3 – ej beregnet priser efter samme struktur som nationalt prisloft	X		
§ 21, stk. 4 – ej dokumentere at prisen for fastpristure er under nationalt prisloft	X		
§ 21, stk. 5 – opkrævning for kørestole, førerhunde o. lign.		X	
§ 23 – ingen takster på hjemmeside	X		
§ 24 – bil ikke godkendt til erhvervsmæssig persontransport		X	
§ 25, stk. 1 – kontroludstyr ikke aktiveret		X	



under kørsel			
§ 25, stk. 2 – taxameter viser ikke løbende turens pris		X	
§ 25, stk. 3 – fast pris ikke på display	X		
§ 26 – ingen kameraovervågning		X	
§ 27 – ingen oplysning på bil om takster	X		
§ 42, stk. 2, – tilladelse efter lov om taxikørsel ikke medbragt	X		
§ 43, stk. 1 – ikke tilsluttet bestillingskontor		X	
§ 43, stk. 3– indehaver af gl. taxitilladelse har aftale med kørselskontor		X	
§ 43, stk. 4 – indehaver af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport har aftale med bestillingskontor	X		

	<b>Chauffører</b>	<b>Vognmand</b>
<b>Chauffører</b>		
§ 7, stk. 1 – kørsel uden at have erhvervet chaufførkort	4.000 kr.	8.000 kr.
§ 9, stk. 2 – chaufførkort ikke medbragt	2.000 kr.	-
§ 42, stk. 2 – førerkort ikke medbragt	2.000 kr..	-
§ 45, stk. 2 – kursusbevis ikke medbragt	2.000 kr.	-

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
<p><b>§ 12...</b></p> <p>Stk. 4. Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om godskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller</li> <li>2. har været godkendt som transportleder i eller har haft væsentlige interesser i en bus- eller godskørselsvirksomhed, der <ol style="list-style-type: none"> <li>a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om godskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,</li> </ol> </li> </ol> <p><b>§ 3....</b></p> <p>Stk. 4. Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år</p>	<p>I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I § 12, stk. 4, nr. 1 og i § 12, stk. 4, nr. 2, litra a, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.</li> </ol> <p>I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I § 3, stk. 4, nr. 1 og i § 3, stk. 4, nr. 2, litra a, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.</li> </ol>

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller</li><li>2. har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der<ol style="list-style-type: none"><li>a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,</li></ol></li></ol> |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|