



Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: [Sagsnr.]
Dato: [Brevdato]

Baggrundsnotat til brug for besvarelse af TRU alm. del., spørgsmål 11

Færdselsstyrelsen har til brug for transportministerens besvarelse af TRU alm. del. spørgsmål 11 udarbejdet et baggrundsnotat, der belyser de stillede spørgsmål.

Indledningsvist skal styrelsen berigtige visse misforståelser vedrørende gældende ret, som henvendelserne i TRU alm. del – bilag 10 giver udtryk for.

Se til besvarelse heraf afsnittene *Vedrørende 2-månedersfristen for indregistrering af køretøj* og *Vedrørende aflæggelse af årsrapporter og -regnskaber* umiddelbart herunder.

Vedrørende 2-månedersfristen for indregistrering af køretøj

I flere af henvendelserne i TRU alm. del – bilag 10 beskrives det, at der jævnligt sker overtrædelse af taxilovens § 41, stk. 3, hvorefter der inden for en frist af 2 måneder fra datoen for udstedelsen af en tilladelse udtrykket ved lodtrækning skal oplyses om registreringsnummer for den bil, tilladelsen anvendes til.

Styrelsen kan oplyse, at der forud for 7. lodtrækningsrunde blev vedtaget en lovændring af taxiloven¹, der blandt andet tilføjer 3. pkt. til taxilovens § 41, stk. 3, således at transportministeren kan dispensere fra 2-månedersfristen, hvis modtageren kan fremvise en kvittering for køb, leasing eller leje af en bil.

Lovændringen var en regelfastsættelse af en praksis, som styrelsen allerede havde etableret siden den nye taxilovs ikrafttrædelse i 2018 med Transportministeriets godkendelse, og som allerede fulgtes.

¹ Lov nr. 557 af 7. maj 2019.

Baggrunden herfor var, at der hurtigt viste sig at være stor interesse for at deltage i lodtrækningsrunderne, hvorfor det ikke var forventningen, at ansøgere indkøbte et køretøj inden lodtrækningsrunden.

Der har hos bilforhandlerne vist sig at være en leveringstid på bilerne af flere måneder eller op mod et års varighed, ligesom der først herefter kan bestilles en tid hos en taxameterinstallatørvirksomhed til installation af det nødvendige udstyr.

For at imødekomme branchens udfordringer med den lange leveringstid på biler og installation af taxameterudstyr, og for ikke at lade tilladelserne bortfalde uden videre som følge af disse udfordringer, har styrelsen i forbindelse med praksisfastlæggelsen vurderet, at intentionen med den nye taxilov ikke har været, at tilladelserne skulle bortfalde uden videre, hvis der ikke inden for de 2 måneder indregistreres et køretøj på tilladelsen. Dette ville betyde, at de udtrukne tilladelser kun i begrænset omfang blev udnyttet, hvilket ikke ville modsvare den store interesse for at deltage i lodtrækningsrunderne.

Såfremt der er meddelt dispensation fra 2-månedersfristen, følger styrelsen umiddelbart efter udløbet af den nye frist op på, om der er indregistreret en bil til den rigtige anvendelse. Herved forstås eksempelvis, om der er indregistreret en bil til taxikørsel eller anden anvendelse.

Vedrørende aflæggelse af årsrapporter og -regnskaber

Det beskrives endvidere i TRU alm. del – bilag 10, at flere vognmænd angiver en omsætning på 0 kr. i virksomhedens årsrapporter/-regnskaber, hvormed vognmændene antageligt ikke opfylder taxilovens krav til egenkapital for at være indehavere af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at en ansøgende virksomhed efter taxibekendtgørelsens § 3, nr. 1-3 kan dokumentere at opfylde egenkapitalkravet i taxilovens § 3, stk. 2, nr. 6, på følgende måder: *ved enten* virksomhedens seneste årsrapport, som er underskrevet eller revideret af en statsautoriseret eller registreret revisor, *ved* erklæring afgivet af en statsautoriseret eller registreret revisor *eller ved* garanti stillet af et forsikringssselskab eller af et pengeinstitut med et indhold, der er fastsat af Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen kontrollerer, om kravet til egenkapital er opfyldt på én af de angivne måder, før der kan udstedes tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport.

Som det ovenfor er nævnt, kan der være mange måneders leverings-tid på biler, som ønskes tilknyttet en EPT-tilladelse, og før en bil er leveret og i brug i virksomheden, vil virksomheden i mange tilfælde ikke have været i reel drift eller have skabt en omsætning i virksomheden. Dette kan derfor også være årsagen til, at der for nogle virksomheder angives 0 kr. i årsrapporten/-regnskabet.

Med hensyn til de resterende spørgsmål skal styrelsen sammenfatten-de kommentere på disse herunder.

Vedrørende tilladelser til nulemissionsbiler

Færdselsstyrelsen kan for så vidt angår tilladelser til nulemissionsbiler oplyse, at taxilovens § 41, stk. 2, blev ændret ved ændringslov til taxiloven (lov nr. 557 af 7. maj 2019), således at 50 ud af de 125 tilladelser, der udstedes pr. kvartal, gældende fra og med 7. lodtrækningsrunde udstedes til ansøgere, der vil anvende tilladelsen til kørsel med en nulemissionsbil. Ansøgere, der har fået udstedt en tilladelse til en nulemissionsbil, må indtil den 31. december 2020 kun anvende tilladelsen til kørsel i en nulemissionsbil.

At en tilladelse kun må anvendes til kørsel med en nulemissionsbil gælder således alene i overgangsperioden, det vil sige fra ændringens ikrafttræden 1. juli 2019, og til og med den 31. december 2020, hvor overgangsperioden slutter.

I praksis betyder det, at tilladelser til en nulemissionsbil vil blive konverteret til en almindelig tilladelse fra 1. januar 2021.

Styrelsen kan i forlængelse heraf oplyse, at kravene til energiklasser for biler, der anvendes til erhvervs-mæssig persontransport, bliver skærpet fra 1. januar 2021. Det betyder, at eksempelvis en almindelig bil, som første gang registreres i Køretøjsregistret til anvendelsesfor-men erhvervs-mæssig persontransport den 1. januar 2021, skal være i energiklasse A++ eller bedre.

Selvom en tilladelse til en nulemissionsbil skal konverteres til en almindelig tilladelse ved årsskiftet, kan tilladelsesindehaveren således indkøbe en bil, der lever op til skærpede krav til energiklasser, hvis

tilladelsesindehaveren vælger at indkøbe en ny bil i forbindelse med konverteringen. Tilladelsesindehaveren kan desuden vælge ikke at indkøbe en ny bil, men i stedet beholde den allerede indkøbte nulemissionsbil.

Færdselsstyrelsen kontrollerer i forbindelse med kontrollen ved 2-månedersfristens udløb, eller ved den meddelte dispensations udløb, om der er indregistreret en nulemissionsbil på tilladelsen. Såfremt Færdselsstyrelsen i forbindelse med et tilsyn eller på baggrund af oplysning fra politiet bliver bekendt med, at en tilladelsesindehaver i strid med vilkårene for tilladelsen har en konventionel bil indregistreret på en nulemissionstilladelse, kan styrelsen tage skridt til at tilbagekalde tilladelsen.

Vedrørende udførelse af erhvervmæssig persontransport før udstedelse af tilladelse

Med hensyn til bemærkningerne i TRU, alm. del – bilag 10 om, at der ses eksempler på, at der er vogne på gaden, inden der er udstedt EPT-tilladelse til vedkommende, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der efter taxilovens § 3, stk. 1, kræves en tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport i biler.

Styrelsen kan endvidere oplyse, at der efter taxilovens § 35, stk. 1, nr. 1, vedrørende straffebestemmelser kan idømmes en bøde til den, der blandt andet overtræder lovens § 3, stk. 1. Det er således strafbart at udføre erhvervmæssig persontransport, før man er blevet godkendt af styrelsen og har opnået en tilladelse hertil, og overtrædelse kan straffes med bøde på 35.000 kr.

Styrelsen kan alene føre tilsyn med tilladelsesindehavere, og det vil i stedet være politiet som håndhævende myndighed, som kan undersøge, hvorvidt der er sket en overtrædelse af den pågældende bestemmelse.

Styrelsen kan endvidere oplyse, at vedtagelsen af en bøde eller afsigelsen af en dom for at udføre erhvervmæssig persontransport uden en tilladelse hertil efter omstændighederne kan betyde, at taxilovens krav til god skik ikke anses for opfyldt. Dette kan betyde, at en tilladelse tilbagekaldes, ligesom det kan betyde, at en ansøgning om en tilladelse ikke kan imødekommes.

Vedrørende videresalg af tilladelser

For så vidt angår spørgsmålet om videresalg af tilladelser, der rejses i TRU alm. del – bilag 10, skal Færdselsstyrelsen oplyse, at det følger af taxilovens § 8, stk. 2, at en tilladelse alene kan anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået den, og tilladelsen kan i sig selv hverken helt eller delvist overdrages til andre.

Styrelsen kan endvidere oplyse, at det med den nye taxilov blev muligt at udstede tilladelse til erhvervmæssig persontransport til virksomheder, jf. taxilovens § 3, stk. 2, 1. led, hvorved der ifølge lovforslaget til taxiloven vedrørende denne bestemmelse forstås alle former for virksomheder, det vil sige for eksempel interessentskaber, anpartsselskaber og iværksætterselskaber. Virksomhedsbegrebet forstås bredest muligt. Før vedtagelsen af den nye taxilov kunne der alene udstedes tilladelser til enkeltpersoner.

For visse af virksomhedstyperne kan der ske virksomhedsoverdragelse efter de almindelige regler herom, det vil sige inklusive blandt andet ansatte, biler, inventar og eventuelle tilladelser.

I forbindelse med lovens tilblivelse er der således taget aktiv stilling til muligheden for at kunne overdrage vognmandsvirksomheder. Dette er blandt andet sket med henblik på at gøre det lettere at foretage generationsskifte i en vognmandsvirksomhed.

Det kan i forlængelse heraf oplyses, at Færdselsstyrelsen har behandlet et stort antal ansøgninger om ny ansvarlig leder i virksomheder, der er indehaver af en EPT-tilladelse, hvorfor det kan konstateres, at der i stort omfang er sket videresalg af vognmandsvirksomheder indeholdende såvel ombyggede tilladelser som tilladelser udstedt i en lodtrækningsrunde.

Vedrørende adresseændringer for tilladelsesindehavere

Med hensyn til delspørgsmålet i spørgsmål 11 (TRU alm. del) om, hvorvidt der anvendes "dækadresser" ved oplysning om tilladelsesindehaver, forstår styrelsen spørgsmålet således, at der ønskes svar på, om der efter taxiloven er krav om, at en tilladelsesindehaver har fast adresse.

Færdselsstyrelsen skal hertil oplyse, at det følger af taxilovens § 3, stk. 2, nr. 3, at en virksomhed med tilladelser til erhvervmæssig persontransport skal have fast forretningssted på dansk område. Efter lovforslaget til bestemmelsen er det et krav, at en ansøger er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR) og har et aktivt CVR-nummer.

Styrelsen har ikke mulighed for at oplyse nærmere om virksomheders adresser, men gør opmærksom på, at der med fast forretningssted på dansk område ikke menes, at tilladelsesindehaveren skal have et kontor på den angivne adresse, ligesom adressen ikke er påført selve den digitale tilladelse. Styrelsen skal endvidere henvise til, at kravet blandt andet er begrundet i, at myndighederne skal kunne komme i kontakt med virksomhedsindehaveren af eksempelvis skattemæssige årsager, således at virksomheden kan identificeres.

Styrelsen skal endvidere oplyse, at styrelsens kontakt med den enkelte virksomhed foregår via digital post til CVR-nummeret, ligesom tilladelser udstedes til et aktivt CVR-nummer.

Vedrørende forskel på antallet af tilladelser og antallet af vogne

For så vidt angår bemærkningerne i TRU alm. del – bilag 10 om, at der ses at være tilfælde af flere tilladelser tilknyttet den samme eller et færre antal biler, skal styrelsen oplyse, at det fremgår af taxilovens § 3, stk. 8, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kun kan være tilknyttet én bil ad gangen, og at tilladelsesindehaveren skal være registreret som bruger af bilen.

Dette er fastsat af kontrolmæssige hensyn, således at politiet i forbindelse med deres kontrol kan kontrollere, om den pågældende bil kører på en gyldig tilladelse.

Såfremt politiet i forbindelse med en sådan kontrol kan konstatere, at der ikke ses at foreligge en gyldig tilladelse på bilen, kan virksomheden pålægges en bøde herfor, eller sagen kan indbringes for retten af anklagemyndigheden.

Styrelsen skal i den forbindelse oplyse, at det er muligt, at flere biler udfører kørsel på baggrund af den samme tilladelse, så længe kørslen alene udføres af én bil ad gangen. Bestemmelsen i lovens § 3, stk. 8, skal således ikke forstås sådan, at én bil skal være decideret tilknyttet én tilladelse, og at tilladelsen alene kan anvendes af den pågældende bil.

Styrelsen skal endvidere bemærke, at kravet om, at en tilladelsesindehaver inden for 2 måneder skal oplyse om registreringsnummer for den bil, tilladelsen anvendes til, alene gælder for tilladelser, der stammer fra en lodtrækningsrunde. For tilladelser til erhvervmæssig persontransport udstedt på baggrund af en tidligere taxitilladelse skal

styrelsen således ikke oplyses om et registreringsnummer, medmindre indehaveren udnytter tilladelsen.

Hertil kan det oplyses, at der på nuværende tidspunkt er udstedt 2.171² tilladelser til erhvervsmæssig persontransport på baggrund af en tidligere taxitilladelse.

Vedrørende selvstændige vognmænd

Med hensyn til delspørgsmålet i spørgsmål 11 (TRU alm. del) om selvstændige vognmænd, der har flere vogne, men angiver ikke at have ansatte chauffører til at køre for sig, skal styrelsen henvise til afsnittet umiddelbart herover, hvorefter der alene for tilladelser udstedt i en lodtrækningsrunde gælder et krav om, at der indregistreres en bil.

I forlængelse heraf skal det oplyses, at det faktum, at der skal indregistreres en bil, som tilladelsen skal anvendes til, ikke betyder, at tilladelsen skal udnyttes, forstået således at bilen decideret skal udføre kørsel.

For både tilladelser udstedt på baggrund af en tidligere taxitilladelse, herunder også ombyttede taxitilladelser, og tilladelser udstedt i en lodtrækningsrunde, gælder der således ikke et krav om, at der skal udføres kørsel med den enkelte tilladelse.

Den nuværende situation med COVID-19-epidemien og deraf følgende konsekvenser for taxibranchen har endvidere bevirket, at der har været en faldende efterspørgsel på taxikørsel, hvorfor der ikke har været det samme behov for aktiv kørsel, ligesom styrelsen er bekendt med, at flere vognmænd har sendt deres chauffører hjem på lønkompensation.

Vedrørende taxameterkontrol og kontrol af indberetninger om kørselsforbrug

Færdselsstyrelsen forstår spørgsmålet vedrørende styrelsens taxameterkontrol og kontrol af indberetninger om kørselsforbrug således, at der spørges til indberetninger af kørselsdata og nøgletal/KPI'er.

Til brug for styrelsens tilsyn skal hvert kørselskontor hvert kvartal indberette nøgletal for produktion og indtjening, mens kørselskontoret

² Antallet er opgjort pr. 20. oktober 2020

skal levere kørselsdata bestående af detaljerede data for alle vagter og ture kørt i kørselskontorets regi på anmodning fra enten styrelsen eller skatteforvaltningen.

Kørselskontorets pligter er beskrevet i taxilovens § 20, og efter lovens § 35, stk. 1, nr. 1, kan den, der overtræder § 20, stk. 1-9, straffes med bøde. Bødeniveauet er fastsat til 35.000 kr.

Færdselsstyrelsen fører tilsyn med, om der kvartalsvis indberettes nøgletal/KPI'er til styrelsen.

I det omfang indberettede nøgletal viser tegn på uregelmæssigheder med hensyn til, hvad kørselskontoret forventes at føre egenkontrol med, vil styrelsen indhente kørselsdata fra det pågældende kørselskontor.

Styrelsen kan endvidere indhente kørselsdata til brug for samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål. Styrelsen kan oplyse, at der på nuværende tidspunkt alene er indhentet kørselsdata til statistiske formål i forbindelse med evalueringen af taxiloven.