

Lovforslag nr. L 141. Fremsat den 22. januar 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

Forslag

til

Lov om taxikørsel m.v.

Lovens område, kompetenceforhold m.v.

§ 1. Den, der udfører erhvervmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil, medmindre det benyttede køretøj udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, jf. lov om buskørsel.

Stk. 2. Erhvervmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Stk. 3. Den, der har tilladelse til taxikørsel og tillige har tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan efter trafikministerens godkendelse i stedet for et motorkøretøj af den i stk. 1 nævnte størrelse anvende et motorkøretøj indrettet til befordring af indtil 15 personer, føreren medregnet, til den i denne lov omhandlede kørsel.

§ 2. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, meddeles af kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15, fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel (taxibevillinger) inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området.

Stk. 3. Der kan meddeles tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling). Tilladelsen er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Stk. 4. Der kan endvidere meddeles tilladelse til sygetransport. Tilladelsen er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til dette formål i henhold til en nærmere fastsat afgrænsning, jf. § 12, stk. 1, nr. 3.

Betingelser for meddelelse af tilladelser m.v.

§ 3. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles personer, der

- 1) har dansk indfødsret,
- 2) har bopæl her i landet,
- 3) er myndige og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 4) hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
- 5) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige,
- 6) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 7) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, samt
- 8) i faglig henseende er kvalificeret til at udøve virksomheden og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. Kravet i stk. 1 om indfødsret og bopæl bortfalder i det omfang, dette følger af international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Stk. 3. Nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 1, nr. 7, skal på begæring af ansøgeren eller kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15, indbringes for

domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i straffetseleplejens former.

§ 4. Tilladelse i henhold til § 2, stk. 4, kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led.

Stk. 2. Selskabet skal have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden i henhold til denne lov. Denne skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-5, 7 og 8.

Stk. 3. Der kan under de i stk. 1 og 2 nævnte betingelser meddeles tilladelse til andre her i landet hjemmehørende selskaber med begrænset ansvar, kommanditselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan meddeles tilladelse til sygetransport til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 4. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 3 nævnte art kan meddeles tilladelse, jf. § 2, stk. 4, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af trafikministeren.

Tilladelsens indhold m.v.

§ 5. Tilladelser i henhold til denne lov kan gives for et tidsrum af højst 10 år ad gangen. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.

Stk. 2. Tilladelsen skal medbringes i køretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Stk. 3. Tilladelsen skal udnyttes af den, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvist overgå til andre. Trafikministeren kan under særlige omstændigheder gøre undtagelse herfra.

Stk. 4. Tilladelsen eller godkendelsen meddeles i øvrigt på nærmere af kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15, fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse, jf. § 13.

Stk. 5. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse samt bortfald af tilladelser m.v.

§ 6. Den myndighed, der har meddelt tilladelsen, kan tilbagekalde denne eller nægte fornyelse heraf, hvis indehaveren eller den, der

har bestemmende indflydelse i virksomheden eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, jf. § 13, bestemmelserne i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 5-8, for meddelelse af tilladelse ikke længere er til stede.

Stk. 3. Godkendelse af ansvarlig leder efter § 4, stk. 2, samt godkendelse af taxameterkontrollant, jf. § 12, stk. 1, nr. 9, og bestillingskontor, jf. § 12, stk. 1, nr. 10, kan ligeledes tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1-2.

Stk. 4. Godkendelse af førere af de af loven omfattede motorkøretøjer, jf. § 12, stk. 1, nr. 6, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1, samt såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 5 og 7-8, ikke længere er til stede.

Stk. 5. Tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse efter stk. 1-4 sker på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

§ 7. En afgørelse efter § 6 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 den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Anmodning om sagsanlæg, jf. stk. 1, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 3. En afgørelse efter § 6 kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. En ansøgning herom kan dog kun indgives med 1 års mellemrum. Hvis ansøgningen afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter afgørelsen og mindst 2 år efter, at ophævelsen senest er nægtet ved dom. Stk. 1, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. En afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse truffet efter § 6, stk. 2 - 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 7, kan forlanges indbragt for

domstolene på begæring af den, afgørelsen vedrører, eller den myndighed, der har truffet afgørelsen, jf. fremgangsmåden i § 3, stk. 3.

§ 8. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren heraf afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4, eller § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4.

Stk. 2. Efter anmeldelse inden 14 dage til den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen, kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der har anmeldt betalingsstandsning, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5, under værgemål med fratagelse af den retlige handleevne, jf. værgemålslovens § 6, eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion efter betalingsstandsning, afhændelse, afvikling og lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil 6 måneder fra dødsfaldet, betalingsstandsningens anmeldelse, konkursdekretets afsigelse eller værgemålets iværksættelse. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

§ 9. En tilladelse eller godkendelse, der er tilbagekaldt, nægtet fornyet, frakendt eller bortfaldet, jf. §§ 6-8, skal tillige med andre kendetegn, der er udleveret til brug for virksomhedens udøvelse, straks afleveres til den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen.

Bestillingskontorer

§ 10. I kommuner, hvor antallet af taxibevillinger er fastsat til 20 eller derover, påhviler det bevillingshaverne, jf. dog stk. 2 og 3, at oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor og deltage i de foranstaltninger til fremme af en passende betjening af offentligheden, som kommunalbestyrelsen pålægger bestillingskontoret at etablere.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan midlertidigt eller for et ubegrænset tidsrum fritage en bevillingshaver for den i stk. 1 omhandlede pligt, såfremt det er foreneligt med hensynet til betjeningen af offentligheden. I kommuner med 20.000 indbyggere eller derover kan fritagelse dog kun ske, såfremt bevillingshaveren i henhold til et fastsat vilkår, jf. § 13, stk. 1, nr. 3,

fortrinsvis skal betjene et bestemt geografisk område, beliggende uden for en samlet bymæssig bebyggelse.

Stk. 3. Hvis de i medfør af stk. 2 givne fritagelser omfatter et så stort antal taxibevillinger, at antallet af de øvrige bevillinger til taxikørsel i kommunen kommer under 20, bortfalder pligten i henhold til stk. 1.

§ 11. En bevillingshaver, jf. § 10, stk. 1, kan af bestillingskontorets ledelse pålægges en disciplinærbod, såfremt pågældende

- 1) udebliver fra en vagt uden lovligt forfald,
- 2) undlader at deltage i eller medvirke til andre foranstaltninger, som bestillingskontoret etablerer af hensyn til betjeningen af offentligheden eller
- 3) på anden måde udviser en optræden, der er ødelæggende for samarbejdet mellem de tilsluttede bevillingshavere.

Stk. 2. Det er en forudsætning for pålæggelse af disciplinærbod efter stk. 1, at forholdet ikke er af en sådan karakter, at det af myndighederne behandles som en overtrædelse af taxilovgivningen. Bodens størrelse fastsættes under hensyn til forseelsens grovhed.

Bemyndigelsesbestemmelser m.v.

§ 12. Trafikministeren kan fastsætte regler om

- 1) anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om erhvervmæssig personbefordring omfattet af denne lov,
- 2) undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsning mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring,
- 3) afgrænsning mellem taxikørsel og sygetransport,
- 4) ansøgningers indhold og dokumentation samt fremgangsmåden ved meddelelse af tilladelser eller godkendelser, herunder om høring af myndigheder og organisationer,
- 5) de økonomiske og faglige krav en ansøger skal opfylde,
- 6) de faglige, vandelsmæssige, aldersmæssige krav m.v. en godkendt fører af et af loven omfattet motorkøretøj skal opfylde, herunder om tidsbegrænsning af godkendelsen,
- 7) betaling for behandling af ansøgninger og for meddelelse af tilladelser og godkendelser.

- ser, herunder indeksregulering af sådan betaling,
- 8) køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxameter, kontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontroldokumenter og maksimaltakster for taxikørsel,
 - 9) taxameterkontrollantvirksomhed, herunder vedrørende godkendelse af taxameterkontrollanter,
 - 10) godkendelse og drift af bestillingskontorer, herunder tidsbegrænsning af godkendelsen, voldgift, eksklusion og gennemførelse af disciplinærbod, samt
 - 11) andre forhold vedrørende taxi- og sygetransportvirksomhed, herunder kontrolforanstaltninger for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse.

Stk. 2. Der er udpantningsret for skyldig betaling efter stk. 1, nr. 7.

§ 13. Kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15, kan i taxibevillingen fastsætte vilkår om

- 1) udnyttelse af denne i et nærmere bestemt omfang,
- 2) udnyttelse af denne inden for nærmere fastsatte tidsperioder af året,
- 3) fortrinsvis betjening af nærmere bestemte geografiske områder,
- 4) benyttelse af motorkøretøjer over en vis størrelse (storkogne) eller med særlig indretning (handicapindrettede vogne m.v.) og
- 5) afgivelse af indberetninger til statistisk brug eller som led i kontrolforanstaltninger.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15, kan i et kørselsreglement fastsætte yderligere bestemmelser vedrørende taxiers indretning, udstyr og benyttelse.

§ 14. Centralregisteret for Motorkøretøjer skal efter anmodning give kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15, enhver oplysning om motorkøretøjers registreringsforhold.

Storkøbenhavns Taxinævn

§ 15. Beføjelser, som efter §§ 2, 5, 6, § 8, stk. 2, § 10 og 13, er tillagt kommunalbestyrelsen, udøves i Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommunerne i Københavns Amt

af Storkøbenhavns Taxinævn. Nævnet består af 4 medlemmer valgt af Københavns Kommunalbestyrelse, 1 medlem valgt af Frederiksberg Kommunalbestyrelse og 6 medlemmer valgt af Foreningen af Kommuner i Københavns Amt.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte en anden geografisk afgrænsning af taxinævnets kompetenceområde og en anden sammensætning af nævnet.

Straffebestemmelser

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

- 1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4 stk. 2, 1. pkt., § 5, stk. 2, og stk. 3, 1. pkt., samt § 9 og § 10, stk. 1,
- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven,
- 3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i forordninger om taxikørsel fastsat af De Europæiske Fællesskaber.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

§ 17. Loven træder i kraft den 1. januar 1998. Samtidig ophæves lov om hyrekørsel, jf. lovbetændtgørelse nr. 823 af 29. september 1992.

Stk. 2. Bevillinger til hyrekørsel samt godkendelser, der er meddelt før lovens ikrafttræden, forbliver i kraft. Indehavere heraf skal dog senest den 1. januar 2005 opfylde de i loven og i medfør heraf fastsatte adgangskrav.

Stk. 3. Ansøgninger om bevilling til hyrekørsel samt godkendelser indgivet før lovens ikrafttræden behandles efter den hidtidige lovgivning. I tilfælde, hvor tilladelse eller godkendelse meddeles, skal indehavere heraf dog senest den 1. januar 2005 opfylde de i loven og i medfør heraf fastsatte adgangskrav.

§ 18. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

F. t. l. om taxikørsel m.v.

*Bemærkninger til lovforslaget**Almindelige bemærkninger**1. Indledning*

Indledningsvis bemærkes, at det hidtil anvendte udtryk for erhvervsmæssig personbefordring »hyrekørsel« ændres til »taxikørsel«. Ved henvisning til gældende lovgivning benyttes dog begrebet »hyrekørsel«.

Som følge af den udvikling, der er sket inden for den erhvervsmæssige personbefordring siden vedtagelsen af den nugældende lov om hyrekørsel, herunder særligt inden for buskørselsområdet, er det hensigten med dette lovforslag primært at indrette lovgivningen om taxikørsel efter de samme principper, som i dag finder anvendelse i buslovgivningen. En sådan tilpasning vil samtidig tage højde for eventuel kommende EU-regulering af taxierhvervet.

Dette indebærer først og fremmest, at der opstilles betingelser for meddelelse af bevilling til taxikørsel, der i princippet svarer til buslovgivningens krav. Endelig påtænkes der, som på busområdet, indført tidsbegrænsning af gyldigheden af en bevilling til taxikørsel, ligesom det tilsigtes, at regler om tilbagekaldelse og bortfald af bevilling m.v. - med enkelte justeringer - svarer til buslovgivningens regler.

Det er desuden hensigten med lovforslaget, at erhvervsmæssig personbefordring i form af sygetransport, der hidtil har været undtaget fra krav om tilladelse, sidestilles med taxikørsel i tilladelsesmæssig henseende og med hensyn til adgang til erhvervet.

Endvidere muliggør lovforslaget i overensstemmelse med de nugældende forhold, at sygetransportvirksomhed kan drives i selskabsform i lighed med, hvad der gælder på busområdet.

Under hensyntagen til taxierhvervets særlige forhold er det fundet hensigtsmæssigt at opretholde et decentralt bevillingssystem. Det er tillige hensigten at bibeholde antalsbegrænsningen for bevillinger til taxikørsel samt pligten for en bevillingshaver til at være tilsluttet et bestillingskontor.

2. Gældende lovgivning

De gældende regler vedrørende erhvervsmæssig personbefordring i motorkøretøjer indrettet til be-

fordring af højst 9 personer, føreren medregnet, er indeholdt i lov nr. 296 af 8. juni 1978 om hyrekørsel som ændret ved lov nr. 408 af 6. juni 1991, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 823 af 29. september 1992 (*hyrekørselsloven*), samt den i medfør heraf udstedte bekendtgørelse nr. 401 af 14. september 1979 (med senere ændringer) om hyrekørsel (*hyrekørselsbekendtgørelsen*), bekendtgørelse nr. 140 af 24. marts 1981 om kontrolapparater, taxametre og trafikbøger i hyrevogne (*taxameterbekendtgørelsen*), bekendtgørelse nr. 87 af 10. marts 1980 (med senere ændring) om særlige krav til hyrevogne (*udstyrsbekendtgørelsen*) og bekendtgørelse nr. 511 af 4. oktober 1984 om gebyrer for udstedelse af bevilling m.v. i henhold til hyrekørselsloven (*gebyrbekendtgørelsen*).

Hyrekørselslovgivningen (loven og tilhørende bekendtgørelser) bygger på et bevillingssystem, således at erhvervsmæssig personbefordring med køretøjer indrettet til befordring af højst 9 (og mindst 5) personer, føreren medregnet, kræver bevilling i henhold til loven. En bevillingshaver, der har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan, efter trafikministerens godkendelse, anvende et motorkøretøj indrettet til befordring af højst 15 personer, føreren medregnet, til hyrekørsel.

Såfremt et køretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, udelukkende benyttes til almindelig rutekørsel, jf. § 2, stk. 2, i lov om buskørsel, eller til sygetransport, er kørslen undtaget fra bevillingskravet.

Kommunalbestyrelsen og Hyrevognsnævnet for Storkøbenhavn (for så vidt angår Københavns og Frederiksberg Kommuner samt kommunerne i Københavns Amt) fastsætter antallet af bevillinger inden for deres respektive områder ud fra 1) antallet af allerede udstedte bevillinger og udnyttelsen af disse samt 2) hensynet til en rimelig betjening af publikum inden for hele området. En bevilling kan ikke udstedes til et selskab eller anden juridisk person, men kun til en fysisk person. En person kan godt gives flere bevillinger. Endvidere er der mulighed for at give en bevilling til to personer i fællesskab (partsbevilling).

Der er ikke i den gældende lovgivning fastsat sær-

lige krav vedrørende adgang til hyrekørsels erhvervet. En ledig hyrekørselsbevilling gives således efter kommunalbestyrelsens (hyrevognsnævnets) skøn til den, der er »bedst kvalificeret«. Ved udøvelsen af dette skøn skal kommunalbestyrelsen (nævnet) bl.a. lægge vægt på den erfaring, den enkelte ansøger har erhvervet gennem tidligere beskæftigelse inden for erhvervsmæssig personbefordring.

Heller ikke for så vidt angår føreren af en hyrevogn er der fastsat særlige krav, udover at vedkommende i »fornødent omfang« behersker det danske sprog og har kendskab til »centrale dele af områdets geografi«.

Langt den overvejende del af hyrekørslen udføres ifølge den gældende lovgivning på grundlag af bevilling til almindelig hyrekørsel, hvor adgangen til kørslen står åben for alle. Der er også adgang til at udstede bevillinger til »specielle formål«. Dette dækker dels limousinekørsel, dels særlig kørsel for daginstitutioner, skoler, hospitaler m.v. i overensstemmelse med de i bevillingen nærmere fastsatte vilkår for kørslen og dennes afgrænsning.

I kommuner (Storkøbenhavn), hvor antallet af bevillinger er fastsat til 10 og derover, er der pligt til at være tilsluttet et bestillingskontor for hyrevogne (tilslutningspligt).

Herudover indeholder den gældende lovgivning bestemmelser vedrørende bevillingens udnyttelse, deponering, bortfald m.v., hyrevognens afmærkning, indretning og udstyr, taxametre, kontrolapparater, radiokommunikation, holdepladser, bestillingskontorers drift, førerens pligter samt betaling for kørsel.

Kørsel, hvorunder der udføres sygetransport, falder efter den gældende lov uden for begrebet hyrekørsel. Benyttes køretøjet udelukkende til sygetransporter, kræves der således ikke bevilling.

For så vidt angår sygetransport er det i forarbejderne (lovbemærkningerne fra 1977-78) til den nu gældende lov oplyst, at begrebet sygetransport ikke er søgt nærmere defineret.

For at hindre at virksomheder, der udfører sygetransporter, uretmæssigt skal kunne påføre hyrevognserhvervet konkurrence, blev der i den nugældende lov indført hjemmel til administrativt at fastsætte krav om afmærkning og særligt udstyr for de køretøjer, der udelukkende anvendes til sygetransport, samt krav om, at føreren af disse køretøjer har gennemgået en uddannelse i nødhjælp.

Den nævnte hjemmel har ikke været udnyttet, og der er således ikke fastsat nogen krav vedrørende udøvelse af sygetransportvirksomhed, der som nævnt kan udføres i dag uden tilladelse (bevilling). Udgangspunktet ved afgrænsningen mellem hyrekørsel og sygetransport er ifølge praksis, om den på-

gældende kan befordres i en hyrevogn, eller om han mere hensigtsmæssigt befordres i et sygetransportkøretøj. Afgrænsningen har i den forløbne periode undergået visse ændringer, herunder at kørsel med bloddonorer anses for »sygetransport«.

3. Trafikministeriets udvalg vedrørende revision af den gældende hyrekørselslovgivning

Spørgsmålet om ændring af hyrekørselslovgivningen har jævnligt været overvejet i perioden siden lovens ikrafttrædelse, bl.a. på baggrund af ønsker herom fremsat af organisationerne m.fl. Nogle ønsker har været af mere teknisk karakter, medens andre har vedrørt grundlæggende spørgsmål inden for denne virksomhed såsom tilslutningspligt, adgangs-krav og bevillingssystemets udformning. De nævnte overvejelser førte imidlertid ikke til lovgivningsinitiativer - bortset fra en ændring i 1991 vedrørende nægtelse/tilbagekaldelse af bevilling på grund af betydelig gæld til det offentlige (som efterfølgende er blevet gennemført tilsvarende inden for en række andre erhverv).

Den nuværende hyrekørselslovgivning er derfor grundlæggende identisk med lovgivningen, der blev vedtaget sidst i 1970'erne på dette område.

Med henblik på en mere systematisk gennemgang af hyrekørselslovgivningen nedsatte Trafikministeriet i efteråret 1993 et udvalg bestående af repræsentanter for Trafikministeriet (formandskab), Færdselsstyrelsen (tidligere Direktoratet for Vejtransport), Storkøbenhavns Hyrevognsnævn, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrencerådet, Dansk Taxi Forbund (DTF), Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (CAT), Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning (STA), Sammenslutningen Københavns Taxa, Bestillingskontorernes Sammenslutning (BS), Brancheforeningen for Hyrevognsejere (BfH), Specialarbejderforbundet i Danmark (SID) samt Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund (HK).

Dette udvalg afholdt i den resterende del af 1993 og i løbet af 1994 en række møder med henblik på den forudsatte gennemgang af lovgivningen.

Udvalget afgav en rapport i januar 1995, hvori de involverede organisationer og myndigheders synspunkter er refereret i relation til den gældende lovgivning og med eventuelle forslag til ændring heraf.

Udvalgsarbejdet har været præget af deltagernes modstående holdninger på en række punkter. Det har dog været udvalgets generelle opfattelse, at adgangskravene til erhvervet bør strammes væsentligt op, og at det i denne forbindelse vil være formålstjenligt at bruge de i buslovgivningen fastsatte krav

(økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer, vandel) som model på hyrekørselsområdet. Der har ligeledes været generel tilslutning til, at der bør fastsættes krav til føreres faglige kvalifikationer og vandel. Udvalget har endvidere generelt fundet det rimeligt, at der fastsættes tilsvarende krav vedrørende adgang til sygetransporterhvervet som de foreslåede krav til hyrekørselserhvervet (taxierhvervet). Endelig har der været generel tilslutning i udvalget til at ophæve begrebet »speciel hyrekørsel« med undtagelse af limousinekørsel samt foretage en modernisering af hyrekørselslovgivningens bestemmelser om taxametre, kontrolapparater, kørebøger m.v.

De organisationer og myndigheder, der har været repræsenteret i udvalget, har i foråret 1995 tillige haft mulighed for at afgive en skriftlig udtalelse i sagen med henblik på præcisering/justering af de i udvalget tilkendegivne synspunkter. Udvalgsrapporten har endvidere været forelagt andre berørte organisationer og myndigheder. Resultatet af denne høring har i store træk bekræftet de ovenfor nævnte »varierede« holdninger til de enkelte elementer i hyrekørselslovgivningen.

4. Trafikministeriets overvejelser vedrørende en revideret taxiordning

4.1. EU-lovgivningen

Indledningsvis bemærkes, at der ikke er fastsat EU-forskrifter vedrørende taxikørsel, bortset fra et direktiv fra 1976 om mekaniske taxametre m.v., som alene er en handels- og markedsføringsforskrift.

Europa-Kommissionen har for nogle år siden indsamlet oplysninger fra medlemslandene vedrørende regler for taxivirksomhed i disse lande. Kommissionen har endvidere afholdt møder med repræsentanter for medlemslandene, og der synes at være en almindelig holdning i medlemslandene til, at der bør ske en stramning af reglerne i medlemsstaternes lovgivning om adgang til taxierhvervet. Det er på nuværende tidspunkt imidlertid ikke muligt at udtale sig om, hvorvidt og i givet fald i hvilken form og hvornår, Kommissionen måtte fremlægge et forslag vedrørende taxivirksomhed.

Uanset at der således ikke er fastsat fællesskabsforskrifter vedrørende taxivirksomhed, forekommer det nærliggende at overveje, om de krav, der er fastsat på buskørselsområdet (befordring i motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet) i EU's direktiv 96/26/EF af 29. april 1996, om adgang til erhvervet ved personbefordring ad landevej i indenlandsk og international transport, tilsvarende bør danne grundlag for fastsættelse af adgangskrav for så vidt angår erhvervs-

mæssig personbefordring i motorkøretøjer, der er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

I det nævnte direktiv er anført vigtigheden af at foreskrive indførelse af fælles regler for adgang til erhvervet med henblik på at sikre en forbedring af vognmandens kvalifikationer. Det fremgår ligeledes, at denne forbedring kan bidrage til en sanering af markedet, en kvalitativ forbedring af den ydede tjeneste til gavn for de rejsende, vognmændene og økonomien som helhed samt en forbedring af færdselssikkerheden. På denne baggrund er der i direktivet fastsat regler vedrørende vognmandens hæderlighed, økonomiske evne og faglige dygtighed.

4.2. Adgangen til erhvervet

I lov om buskørsel er der opstillet følgende krav til en person, der skal have tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring med bus:

- 1) dansk indfødsret,
- 2) bopæl her i landet,
- 3) ikke umyndiggjort eller under lavværgemål,
- 4) hverken anmeldt betalingsstandsning eller under konkurs,
- 5) ikke betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i en størrelsesorden 50.000 kr. og derover,
- 6) økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 7) ikke dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- 8) i faglig henseende kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og samtidig egnet til at kunne udøve denne virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

I henhold til busloven kan tilladelse meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, der har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende forestår virksomhedens buskørsel.

I busbekendtgørelsen er det nærmere fastsat, for så vidt angår kravet til *økonomisk grundlag*, at ansøgeren ved ansøgning om indtil to tilladelser skal dokumentere at have egne kontante midler eller andre værdier på i alt mindst 100.000 kr. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse. Der kan i stedet stilles sikkerhed for tilsvarende beløb af et pengeinstitut eller forsikringsselskab.

For så vidt angår kravet til *faglige kvalifikationer* er det i busbekendtgørelsen fastsat, at ansøgeren inden for de seneste 10 år skal have gennemgået et af

Trafikministeriet godkendt kursus og ved skriftlig prøve have dokumenteret færdigheder i en række nærmere beskrevne emner (retlige forhold, virksomhedsledelse, bestemmelser vedrørende personbefordring, tekniske forhold, færdselssikkerhed m.v.), samt have været beskæftiget i mindst 3 år i en virksomhed, der udfører personbefordring, eller have tiladelse til godskørsel for fremmed regning.

Det foreslås i overensstemmelse med ovenstående, at trafikministeren bemyndiges til i bekendtgørelsesform at fastsætte lignende regler vedrørende adgang til taxierhvervet, idet bemærkes, at størrelsen af det krævede kapitalgrundlag vil blive fastsat under hensyntagen til erhvervets vilkår i øvrigt. Minimumskravet til egenkapital kunne f.eks. sættes til 50.000 kr. henset til de krævede investeringer sammenlignet med godskørsels- og buskørselsområdet.

4.3. Førere

Det er ligeledes ministeriets opfattelse, at der er behov for opstramning af kravene til førere af de af loven omfattede motorkøretøjer i erhvervsmæssig personbefordring. Det foreslås således, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler vedrørende disse føreres faglige kvalifikationer og vandel.

4.4. Sygetransport, speciel taxikørsel, partsbevillinger

Med hensyn til sygetransport, som for øjeblikket ikke er reguleret, er det ministeriets opfattelse, at der for denne type af erhvervsmæssig personbefordring gør sig de samme hensyn gældende som for de ovenfor angivne vedrørende adgang til taxierhvervet. Det foreslås derfor, at trafikministeren bemyndiges til at indføre en tilladelsesordning for sygetransport og fastsætte tilsvarende adgangskrav som for taxivirksomhed.

Da der efter lovforslaget ikke skal være nogen begrænsning i antallet af sygetransporttilladelser eller begrænsning i det geografiske anvendelsesområde, er det af hensyn til det antalsregulerede og geografisk begrænsede taxierhverv fundet nødvendigt fortsat at have en afgrænsning imellem den ene og den anden slags befordring. Almindelig taxikørsel vil ikke kunne udføres på baggrund af en tilladelse til sygetransport, medens en taxivognmand vil kunne udføre sygetransport i en taxi, hvis dette kan ske på en hensigtsmæssig måde. En taxivognmand vil endvidere kunne få særlig tilladelse til sygetransport, hvis pågældende også er indehaver af sådanne køretøjer.

Det foreslås, at sygetransportvirksomhed – i modsætning til taxivirksomhed – kan drives i selskabs-

form i overensstemmelse med de principper, der er fastsat på buskørselsområdet.

Det er ministeriets opfattelse, at den eksisterende bestemmelse om udstedelse af *bevillinger til »specielle formål«*, som er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale (f.eks. limousinekørsel, institutionskørsel, skolekørsel), bør ophæves, idet bestemmelsen har givet anledning til utallige afgrænsningsproblemer i forhold til den almindelige taxikørsel, og idet den omhandlede kørsel lige så formålstjenligt kan udføres som almindelig taxikørsel. Kun for så vidt angår bevilling til *limousinekørsel* bibeholdes bestemmelsen, da denne form for taxikørsel opfylder et særligt behov, der kun vanskeligt kan opfyldes af almindelige taxier.

De eksisterende regler om *partsbevillinger* er ikke medtaget i lovforslaget, da disse ikke længere anses for hensigtsmæssige.

4.5. Klageadgang

De eksisterende regler vedrørende klage over afgørelser truffet af den bevillingsudstedende myndighed, f.eks. klager over bevillingstilbagekaldelse, inddebærer, at en afgørelse i visse tilfælde kan indbringes for ministeren og i andre tilfælde kan forlanges indbragt for domstolene - med eller uden opsættende virkning.

Det foreslås at simplificere dette klagesystem på en sådan måde, at afgørelser om tilbagekaldelse af bevillinger m.v. altid kan forlanges indbragt for domstolene, og således at anmodning herom har opsættende virkning.

4.6. Bemyndigelser, antalsbegrænsning og tilslutningspligt

Den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse i lovens § 6 har i visse tilfælde vist sig ikke at være tilstrækkelig klar i forhold til visse bestemmelser i de i medfør af loven udstedte bekendtgørelser. Lovforslaget indeholder på denne baggrund en mere specificeret bemyndigelsesbestemmelse til ministeren. Bestemmelsen er i princippet opbygget på samme måde som den tilsvarende bemyndigelsesbestemmelse på buskørselsområdet.

Princippet om, at den tilladelsesudstedende myndighed kan fastsætte *antallet af bevillinger* (antalsbegrænsning) inden for sit område bibeholdes i forslaget lovtækt. Som noget nyt er den i hyrekørselsbekendtgørelsen fastsatte pligt for taxibevillingshavere til at oprette eller *tilslutte sig et bestillingskontor* under nærmere givne forudsætninger indført i lovtæksten.

4.7. Betaling, kurser

Forslaget indebærer som nævnt, at de tilladelsesudstedende myndigheder skal foretage en mere dybdegående - og derved i visse tilfælde mere ressourcekrævende - undersøgelse af ansøgerens forhold. De foreslåede muligheder for *opkrævning af betaling* for behandling af ansøgninger, udstedelse af bevillinger m.v. skulle dog samtidig give tilsvarende indtægter til disse myndigheder.

De *kurser*, som ansøgere forudsættes at gennemgå, vil kunne afholdes af kommunerne (Storkøbenhavns Taxinævn) eller andre efter godkendelse af de tilladelsesudstedende myndigheder mod opkrævning af betaling for de med kurset forbundne udgifter.

4.8. Lovforslag L 230. (forslag til lov om hyrekørsel m.v., folketingssamling 1995/96)

Regeringen fremsatte i foråret 1996 (folketings-samlingen 1995/96) forslag til lov om hyrekørsel m.v. (L 230). Dette forslag nåede kun til 1. behandling i Folketinget og efterfølgende udvalgsbehandling. Nærværende forslag til lov om taxikørsel m.v. svarer stort set til L 230, idet der dog er foretaget enkelte ændringer, herunder at nogle af bemyndigelsesbestemmelserne (antalsbegrænsning for bevillinger, tilslutningspligt til bestillingskontor) er indført i selve lovtæksten. Endvidere er adgangen til at udføre taxikørsel i selskabsform ikke medtaget i lovforslaget.

4.9. Opfølgning

Generelt bemærkes om lovforslaget, at dette er opbygget på samme måde som busloven, der er udformet i overensstemmelse med EU's retsfor skrifter. Forslaget til ændret lov om taxikørsel m.v. er således forberedt til eventuelle kommende EU-retsfor skrifter på dette område.

Trafikministeriet vil - bl.a. i lyset af eventuelt kommende EU-retsfor skrifter - senest den 1. januar 2000 foretage en gennemgang af administrationen af taxi-lovgivningen med henblik på vurdering af behovet for ændringer eller justeringer af lovgivningen.

5. Bekendtgørelser om taxikørsel m.v.

Ministeriet vil med henblik på lovens gennemførelse udarbejde reviderede bekendtgørelser vedrørende den af loven omhandlede personbefordring (taxikørsel, sygetransport). Disse bekendtgørelser vil, forinden de udstedes, blive forelagt berørte myndigheder og organisationer til udtalelse.

6. Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget har den direkte erhvervsøkonomiske konsekvens, at sygetransport gøres tilladelsespligtig. Lovforslaget har endvidere den indirekte erhvervsøkonomiske konsekvens, at lovforslagets vedtagelse vil medføre en højnelse af standarden inden for taxi-erhvervet, efterhånden som nye bevillinger udstedes efter prøvelse af ansøgernes økonomiske baggrund, faglige kvalifikationer og vandel. Også med hensyn til førere af de af loven omfattede motorkøretøjer vil forslaget om krav til faglige kvalifikationer og vandel generelt medføre, at der vil kunne tilbydes de, der befordres, en bedre ydelse.

De foreslåede krav vedrørende adgang til erhvervet medfører, at ansøgere skal deltage i kursusvirksomhed samt dokumentere opfyldelse af krav vedrørende økonomisk baggrund og vandel over for de tilladelsesudstedende myndigheder.

7. Forslagets administrative konsekvenser

Lovforslaget vil i mindre omfang medføre merudgifter for kommunerne (Storkøbenhavns Taxinævn) i forbindelse med en mere dybdegående behandling af ansøgninger om tilladelser og godkendelser. Kommunerne (Storkøbenhavns Taxinævn) vil endvidere kunne blive påført øgede udgifter (bl.a. advokatombkostninger) i forbindelse med den forudsatte domstolsprøvelse af tilbagekaldelser m.v. Der vil dog samtidig kunne ske en udgiftsdækning gennem opkrævning af betaling for behandling af ansøgnin ger og udstedelse af tilladelser m.v., jf. pkt. 4.7.

8. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Som nævnt under pkt. 4.1. er der ikke fastsat fællesskabsfor skrifter for taxivirksomhed. I relation til Traktatens bestemmelser bemærkes, at den påtænkte videreførelse af antalsbegrænsningen af bevillinger til taxikørsel og pligten til at være tilsluttet et bestillingskontor, som hidtil, er udtryk for en generel erhvervsretlig regulering. Denne regulering vil blive administreret uden hensyntagen til EU-borgeres nationalitet. Lovforslaget har således ikke EU-retlige aspekter, bortset fra at det i sin opbygning og indhold er forberedt på eventuelt kommende EU-retsfor skrifter på dette område.

10. Høring

Forslaget er i forbindelse med fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der berøres af forslaget. Når høringssvarene er modtaget, vil trafikministeren straks oversende disse til

Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Ved den foreslåede bestemmelse bibeholdes bevillingssystemet som grundlag for udførelse af taxikørsel. Dette betyder, som hidtil, at den, der ønsker at udføre taxikørsel, skal ansøge om og erhverve bevilling hertil, forinden vedkommende får ret til at udføre denne form for erhvervsmæssig personbefordring. Der vil, som hidtil, blive krævet én bevilling pr. motorkøretøj, der benyttes til taxikørsel.

Den gældende lov indeholder to undtagelser fra bevillingskravet. Bevilling er således ikke påkrævet, såfremt det pågældende motorkøretøj (indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet) udelukkende benyttes til sygetransport eller almindelig rutekørsel i henhold til § 2, stk. 2, i lov om buskørsel.

Ifølge lovforslaget er det alene sidstnævnte undtagelse, der fortsat er gældende. Sygetransport gøres således tilladelsespligtig på samme måde som taxivirksomhed. Dette betyder, at der vil blive fastsat krav (økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer og vandel m.v.) vedrørende adgang til dette erhverv. Disse krav vil indholdsmæssigt svare til de samtidig foreslåede adgangskrav til taxierhvervet. Opfylder en ansøger disse krav, kan den kompetente myndighed (kommunalbestyrelsen/ Storkøbenhavns Taxinævn) udstede tilladelse til sygetransport. Der udstedes én tilladelse pr. køretøj. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen i *stk. 2* er ny og omhandler den såkaldte cabotagekørsel, som kendes fra bus- og gods-kørselsområdet. På disse to områder er der i EU fastsat bestemmelser i medfør af Traktatens art. 75, stk. 1, litra b, ifølge hvilken Rådet fastsætter »de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende«. Der er ganske vist ikke fastsat EU-retsfor skrifter vedrørende taxivirksomhed, herunder cabotagekørsel, men Kommissionen har foretaget nogle indledende undersøgelser på dette område, bl. a. ved indhentning af oplysninger om lovgivningen og tilrettelæggelsen af taxikørselvirksomhed i de enkelte medlemslande. Med den nævnte bestemmelse er loven således forberedt til eventuelt kommende EU-regler på dette område.

Den eksisterende bestemmelse i lovens § 1, stk. 2, hvorefter trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om afmærkning af motorkøretøjer, udstyr og

krav til førerens uddannelse for så vidt angår sygetransport, er af overskuelighedsgrunde flyttet til den generelle bemyndigelsesbestemmelse i § 12 i lovforslaget.

Bestemmelsen i *stk. 3* svarer i sit indhold hovedsageligt til § 1, stk. 3, i den nugældende lov. Bestemmelsen tilsigter at gøre det muligt for vognmænd i tyndt befolkede områder, hvor befordringsopgaverne er af mere beskødent omfang, at sikre en bedre udnyttelse af materiellet, således at dette kan udnyttes til såvel taxikørsel som til erhvervsmæssig personbefordring med bus (turist- og bestillingskørsel).

En godkendelse forudsætter, at vognmanden foruden en taxibevilling har en tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel. Herved sikres, at vognmanden opfylder buslovens krav til adgang til erhvervet. Forinden godkendelsen gives, foretages høring af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor bevillingen udstedes, med henblik på at sikre, at en godkendelse ikke vil stride imod de lokale forhold.

Godkendelsen vil blive gjort betinget af, at motorkøretøjet under udførelsen af taxiopgaver opfylder de regler, herunder krav til indretning, udstyr og benyttelse, der gælder i medfør af nærværende lov eller de i medfør af loven udstedte forskrifter.

Til § 2

Ved bestemmelsen fastsættes det, at den kompetente myndighed med hensyn til udstedelse af bevilling til taxikørsel er kommunalbestyrelsen i den kommune, hvori ansøgeren har (eller agter at have) sit forretningssted. I det storkøbenhavnske område er den kompetente myndighed Storkøbenhavns Taxinævn. Dette svarer til den gældende ordning.

Der lægges i *stk. 2* vægt på hensynet til publikums betjening. Det er således vigtigt, at der er et tilstrækkeligt bevillingsantal i hele bevillingsområdet, således at behovet for taxikørsel kan dækkes på tilfredsstillende måde. Ved fastsættelse af bevillingsantallet må kommunen (taxinævnet) derfor løbende foretage en vurdering af, om det fastsatte antal taxibevillinger er på et passende niveau.

Bestemmelsen i *stk. 3* vedrører den særlige form for speciel taxikørsel, der kategoriseres som limousinekørsel. Herved forstås kørsel i særligt indrettede - ofte store, luksuøse - biler i form af repræsentationskørsel, »executivkørsel« og lignende. De eksisterende regler vedrørende bevilling til speciel hyrekørsel i øvrigt (f.eks. skolekørsel og institutionskørsel på grundlag af særlig aftale herom) er derimod ikke medtaget i lovforslaget, jf. afsnit 4.4 i de almindelige bemærkninger. Kun for så vidt angår limousinekør-

sel er der tale om opfyldelse af særlige behov, der kun vanskeligt kan foretages af almindelige taxier. Ansøgeren skal dokumentere behovet for den omhandlede limousinekørsel.

Storkøbenhavns Taxinævn har oprettet et kontaktudvalg. I dette udvalg deltager repræsentanter for bestillingskontorer og organisationer i det storkøbenhavnske område. I flere af landets kommuner er der tilsvarende oprettet »hyrevognsnævn« med deltagelse af repræsentanter for erhvervet. Disse rådgivende udvalg/nævns findes nyttige, men det er dog fundet mest hensigtsmæssigt at lade de bevillingsudstedende myndigheder selv træffe afgørelse om, hvorvidt sådanne kontaktudvalg skal etableres. Såfremt disse oprettes, bør de dog også have repræsentanter for forbrugerinteresseorganisationer, større trafikterminaler i området (f.eks. lufthavn) og trafikelskaber, således at alle relevante synspunkter kan blive fremført – ikke mindst fra brugernes side.

Bestemmelsen i *stk. 4* udvider kommunalbestyrelsens (taxinævnets) kompetence til at omfatte udstedelse af tilladelse til sygetransport, jf. de almindelige bemærkninger. Da sygetransport ikke er underkastet en geografisk eller antalsmæssig begrænsning, er det tilstrækkeligt, at der opnås tilladelse i den kommune (område), hvor hovedkontoret for sygetransportvirksomheden er beliggende.

Til § 3

Bestemmelsen er udformet efter samme principper som den tilsvarende bestemmelse i busloven og godskørselsloven.

Den foreslåede § 3, der svarer til § 12 i lov om buskørsel og § 3 i lov om godskørsel, fastsætter de krav, der skal være opfyldt, for at en tilladelse kan meddeles i henhold til § 1.

Kravet i *stk. 1, nr. 1-4*, er ikke indeholdt i den nuværende hyrekørselslov, men svarer til de krav, der sædvanligvis stilles i anden lovgivning vedrørende virksomhed, hvortil der kræves godkendelse, tilladelse, bevilling eller lignende.

Bestemmelsen om umyndige og personer under værgemål er dog tilpasset terminologien i værgemålsloven, jf. lov nr. 388 af 14. juni 1995, der trådte i kraft den 1. januar 1997. Således findes der ikke at burde gives tilladelse til taxikørsel eller sygetransport til personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7. Baggrunden herfor er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter de nye regler, 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. For så vidt angår samværgemål, er der lagt vægt på den store lighed, der er mellem dette værgemål og det nuværende lavværgemål.

Kravet i *stk. 1, nr. 5*, om, at en tilladelsesindehaver ikke må have betydelig forfalden gæld til det offentlige, svarer til bestemmelsen, der gennemførtes ved lov nr. 408 af 6. juni 1991 om ændring af lov om hyrekørsel. Det fremgår af bemærkningerne til denne lov, at der ved betydelig gæld forstås skyldige beløb af en vis størrelse. Har en ansøger således forfalden gæld til det offentlige i en størrelsesorden af ca. 50.000 kr., vil dette i almindelighed være tilstrækkeligt til at nægte ansøgeren bevilling til taxikørsel. Det er ikke afgørende, om gælden vedrører taxivirksomheden i henhold til en tidligere eller en eksisterende bevilling. Anden gæld, der hidrører fra tidligere virksomhed eller ansættelsesforhold, vil kunne medføre nægtelse, såfremt gælden er af en sådan størrelse, at det må antages, at der fremtidig vil opstå restancer til det offentlige, hvis der gives bevilling til taxikørsel. Ved vurderingen af, om der foreligger en væsentlig gældspost, må der tages hensyn til den almindelige pris- og lønudvikling. Dette regelsæt vil ifølge lovforslaget omfatte sygetransport, godkendelse af ansvarlig leder m.v.

Kravet i *stk. 1, nr. 6*, om, at ansøgeren skal have den fornødne økonomiske baggrund, svarer til bestemmelserne i lov om buskørsel og lov om godskørsel.

Kravet om økonomisk baggrund skal sikre en højere grad af økonomisk forsvarlig drift. Kravet opfyldes ved, at ansøgeren enten råder over en nærmere fastsat egenkapital, eller ved at der stilles bankgaranti eller tilsvarende garanti.

På buskørselsområdet skal ansøgeren, som nævnt under de almindelige bemærkninger (4.2.), ved ansøgning om indtil to tilladelser dokumentere at have egne kontante midler på 100.000 kr. eller få et forsikringsselskab eller et pengeinstitut til at stille tilsvarende sikkerhed. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse.

På godskørselsområdet vedtog Folketinget i december 1994 en ændring af lov om godskørsel, der medførte, at de tilsvarende krav ændredes til, at der efter den 1. januar 1995 kræves 150.000 kr. i egenkapital for de to første tilladelser og 30.000 kr. for hver ekstra tilladelse til godskørsel.

Det vil ved fastsættelsen af en »passende økonomisk baggrund« for taxierhvervet være naturligt at tage hensyn til, at investeringer i dette erhverv typisk er mindre end investeringer i buskørsels- og godskørselserhvervet. Minimumskravet til egenkapital

(sikkerhedsstilling) ville således kunne fastsættes til f.eks. 50.000 kr.

Kravet i *stk. 1, nr. 7*, om, at vedkommende ikke må være dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udøve taxivirksomhed m.v., er indeholdt i § 7, stk. 1, nr.1, i den gældende lov, og tilsvarende bestemmelser er indeholdt i anden lovgivning om tilladelsesordninger.

Henvisningen i bestemmelsen til straffelovens § 78, stk. 2, indebærer, at den skal fortolkes på samme måde som straffelovens bestemmelser. Hvorvidt det pådømte strafbare forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udøve taxivirksomhed m.v., afhænger således først og fremmest af, om det begåede forhold efter sin art kan bevirke en særlig fare for kriminalitet i forbindelse med udøvelsen af taxivirksomhed m.v.

Ved farebedømmelsen er det afgørende, hvilken risiko der er for tilbagefald for netop denne person. Der må derfor tages hensyn til de omstændigheder, hvorunder forholdet blev begået, forbyrdens grovhed og udførelsesmåde, den pågældendes personlige forhold på gerningstidspunktet, om det er førstegangs-kriminalitet eller gentagelse, og - ikke mindst - hvor lang tid der er gået siden lovovertrædelsen.

Efter bestemmelsen i *stk. 1, nr. 8, 1. led*, skal en ansøger i faglig henseende være kvalificeret til at udøve den af loven omfattede virksomhed, hvorfor der kan fastsættes krav om, at vedkommende i et nærmere antal år skal have været beskæftiget i tilsvarende eller beslægtet virksomhed og herigennem have opnået kendskab til erhvervet. Der vil blive fastsat krav om obligatorisk deltagelse i et godkendt kursus med et nærmere angivet indhold for at sikre, at ansøgeren har kendskab til de økonomiske og retlige vilkår, der gælder for taxikørsel/sygetransport.

Det er endvidere efter bestemmelsen i *stk. 1, nr. 8, 2. led*, en betingelse for meddelelse af tilladelse, at ansøgeren gør det antageligt, at han vil kunne udøve den af loven omfattede virksomhed på fornuftig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Bestemmelsen findes ikke i den nuværende lov, men svarer til reglerne på bus- og godskørselsområdet.

I bemærkningerne til den 9. oktober 1991 fremsatte forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, jf. lov nr. 840 af 18. december 1991, er der vedrørende udøvelse af vognmandsvirksomhed på »forsvarlig måde« anført, at dette - udover tilfælde hvor der er begået et eller flere strafbare forhold - omfatter forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, herunder at ansøgeren i en anden virksomhed har tilsidesat hensynet til sine kunder. Endvidere

kan, ifølge de nævnte forarbejder, omstændighederne ved en eventuel konkurs, betalingsstandsning m.v. medføre, at den pågældende ikke kan anses at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde.

For så vidt angår »god skik inden for branchen« er der i de samme forarbejder anført, at den pågældende skal kunne leve op til de inden for branchen gældende regler og kutymer for god og sædvanlig, faglig kompetent transportvirksomhed.

I henhold til de nævnte forarbejder til busloven vil en person, der har været ansvarlig for driften af en tidligere virksomhed eller i væsentlig grad bestemmende for driften, og som har udvist en sådan grad af ringe faglige kvalifikationer og evne til at drive virksomheden økonomisk forsvarligt, kunne anses for ude af stand til at drive fremtidig vognmandsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Dette vil i givet fald kunne danne grundlag for nægtelse af tilladelse til erhvervmæssig personbefordring eller godkendelse som ansvarlig leder for et selskab.

Kravet til forsvarlig drift og efterlevelse af god skik inden for branchen er således ikke i buslovgivningen begrænset til uredelighed eller »dadelværdige« forhold, men omfatter tilfælde, hvor den pågældende i sin tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Med indførelsen af en identisk bestemmelse i lov om taxikørsel m.v. tilsigtes der en lignende retstilstand inden for taxi- og sygetransporterhvervet, således at der kan gennemføres en sanering af erhvervene, navnlig af hensyn til virksomhedernes kreditorer - herunder det offentlige.

Bestemmelsen i *stk. 2* medfører, at kravet om dansk indfødsret og bopæl bortfalder i det omfang, dette har hjemmel i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af trafikministeren. Traktatens bestemmelser om etablering gælder for vognmandsvirksomhed, og derfor gælder det foreslåede krav om indfødsret og bopæl ikke for personer, der er omfattet af den nævnte bestemmelse. Trafikministeren kan i øvrigt fastsætte, at kravet om dansk indfødsret m.v. ikke skal gælde for f.eks. nordiske statsborgere.

Det fremgår af *stk. 3*, at afgørelse om nægtelse af tilladelse efter *stk. 1, nr. 7*, indebærer, at afgørelsen på begæring af ansøgeren eller den tilladelsesudstedende myndighed skal indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Såfremt nægtelsen godkendes af domstolene, kan spørgsmålet på ny indbringes for retten, dog tidligst efter 2 års forløb. Efter retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 4, behandles sagen for domstolene i strafferetsplejens former.

Til § 4

I henhold til den gældende hyrekørselslov kan hyrekørselsvirksomhed alene udføres som personlig virksomhed. Denne ordning videreføres med forslaget.

For så vidt angår sygetransport er der under den gældende lovgivning ingen begrænsninger med hensyn til hvilke former, denne virksomhed kan udføres under. Denne ordning videreføres ligeledes med lovforslaget.

Tilladelse til sygetransport kan således efter lovforslaget udstedes til et selskab eller en anden juridisk person, såfremt betingelserne herfor i lovforslagets § 3, stk. 1, nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led, er opfyldt. Der kan også udstedes tilladelse til sygetransport til kommuner eller andre offentlige myndigheder eller virksomheder.

Bestemmelsen i § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led, kan anvendes således, at der nægtes tilladelse til et selskab, hvor personkredsen bag dette helt eller delvist ikke selv vil kunne få udstedt en tilladelse f.eks. på grund af, at de pågældende tidligere ikke har drevet transportvirksomhed på forsvarlig måde eller i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det er endvidere en betingelse for at opnå tilladelse, at der i selskabet m.v. er ansat en godkendt ansvarlig leder, som skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-5, 7 og 8.

Den ansvarlige leder skal faktisk og vedvarende forestå sygetransportvirksomheden, og den tilladelsesudstedende myndighed kan derfor med henblik på sikring heraf, således at der ikke forekommer »stråmandsvirksomhed«, kræve ansættelseskontrakt forelagt til godkendelse, ligesom det kan fastsættes, at vedkommende er tegningsberettiget, og ikke må drive virksomhed ved siden af arbejdet som ansvarlig leder.

Til § 5

I modsætning til den gældende hyrekørselslov, hvorefter bevillinger udstedes uden tidsbegrænsning, d.v.s. således at en bevillingshaver i princippet kan udføre hyrekørsel hele livet på grundlag af samme bevilling, foreslås der indført en tidsbegrænsning af tilladelsesystemet. Dette system kendes fra buskørselsområdet, hvor tilladelse til erhvervs-mæssig buskørsel (EP-tilladelse) udstedes for et tidsrum af højst 8 år. På taxiområdet er det fundet hensigtsmæssigt at fastsætte gyldighedsperioden for en tilladelse til højst 10 år. Det samme gør sig gældende på sygetransportområdet.

Såfremt der fastsættes en gyldighedsperiode på under 10 år, skal dette ske ud fra objektive og ikke-

diskriminerende kriterier. Kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) kan således kun træffe beslutning om, at en tilladelse skal have en gyldighedsperiode på f.eks. 7 år, hvis denne gyldighedsperiode fastsættes for alle nye tilladelser.

Tidsbegrænsningen af tilladelserne har som konsekvens, at det forud for udløbet af gyldighedsperioden for den udstedte tilladelse - såfremt indehaveren ansøger om fornyelse heraf - skal dokumenteres, at lovgivningens adgangskrav fortsat er opfyldt. Såfremt den tilladelsesudstedende myndighed konstaterer, at betingelserne for adgangen til erhvervet ikke længere er til stede, træffer denne afgørelse om, at tilladelsen ikke kan fornys, jf. forslagens § 6. Da en ansøger efter lovforslaget vil kunne erhverve tilladelse, herunder bevilling til taxikørsel, i flere kommuner (Storkøbenhavn), vil der blive fastsat bestemmelser om, at ansøgeren skal forpligte sig til at meddele alle oplysninger vedrørende dennes bevillingsforhold m.v.

Der kan meddeles en ansøger flere tilladelser, forudsat at betingelserne herfor er til stede. Dette svarer til ordningen på buskørselsområdet, hvor der kræves én tilladelse for hvert køretøj, der benyttes til udførelse af den af loven omfattede kørsel. Det bemærkes i denne forbindelse, at jo flere køretøjer, der agtes benyttet til den tilladelsespligtige kørsel, jo skrappe krav til økonomisk baggrund (større egenkapital/garantibeløb) vil den pågældende skulle opfylde, jf. bemærkningerne til § 3.

Tilladelsen skal medbringes under kørslen. Herved har de kontrollerende myndigheder (politiet) mulighed for at konstatere, om de tilladelsesmæssige forhold er i orden.

Efter den gældende lovgivning skal en bevilling udnyttes af den, der har opnået denne. Forbudet mod, at tilladelsen helt eller delvist kan overgå til andre, omfatter salg, bortforpagtning, udleje, udlån, pantsætning, kreditorforfølgning, arv eller lignende.

Der er dog i den gældende hyrekørselslov fastsat en bestemmelse om, at trafikministeren under særlige omstændigheder kan gøre undtagelser fra overførselsforbuddet. Det er i forarbejderne (lovbemærkningerne) til hyrekørselsloven anført, at »f.eks. vil bevillingen kunne tillades overført til bevillingshaverens ægtefælle, såfremt denne igennem længere tid har deltaget i virksomheden, og bevillingshaveren dør, eller ægteskabet af anden årsag er ophørt.« Ud over det nævnte eksempel vil der også under særlige omstændigheder kunne tillades bevillingsoverførsel til en bevillingshavers livsarving.

Det foreslås, at den særlige undtagelsesregel fra overførselsforbuddet opretholdes. Der ligger i denne undtagelsesregel et beskyttelseshensyn over for

personer, der driver taxivirksomhed, og disses nære familiemedlemmer, der gennem længere tid har haft tæt tilknytning til driften af den personlige virksomhed.

Da adgangen til bevillingsoverførsel alene har relevans i relation til en taxiordning, der bygger på et begrænset antal bevillinger i lighed med det eksisterende, vil der ikke være tilsvarende behov for en overførselsadgang for så vidt angår sygetransport, der ikke er omfattet af nogen antalsbegrænsning.

Kravet, om at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, findes tilsvarende på bus- og gods-kørselsområdet. 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.

Til §§ 6-7

Reglerne i den eksisterende lov bygger på et to-strengt system for så vidt angår tilbagekaldelsesgrundlaget og klageadgang i tilfælde af bevillingstilbagekaldelse m.v.

Kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) kan således tilbagekalde en bevilling eller en godkendelse i henhold til den nugældende lovs § 8, stk. 1, såfremt indehaveren har »gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagne overtrædelser af vilkårene for bevillingen i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.« En afgørelse efter § 8, stk. 1, kan af den afgørelsen vedrører forlanges indbragt for trafikministeren.

Kommunalbestyrelsen (hyrevognsnævnet) kan endvidere i henhold til § 8, stk. 2, i den nugældende lov foretage tilbagekaldelse, såfremt indehaveren af bevilling eller godkendelse »har gjort sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at han ikke fremtidig vil drive virksomheden på forsvarlig måde«, samt i henhold til § 8, stk. 3, såfremt en bevillingshaver har betydelig forfalden gæld til det offentlige. Afgørelse efter § 8, stk. 2 og 3, kan af den afgørelsen vedrører forlanges indbragt for domstolene.

I lovforslaget er der indført en énstrengt og mere forenklet klageadgang. Samtidig er beslutningsgrundlaget for tilbagekaldelsen tydeliggjort, idet der mere specifikt henvises til de bestemmelser, indehaveren af en tilladelse til enhver tid skal opfylde. Der henvises i denne sammenhæng til bemærkningerne til § 8.

Med hensyn til adgangen til at tilbagekalde en tilladelse m.v. på grundlag af betydelig gæld til det offentlige er denne adgang indføjet ved en ændring af hyrekørselsloven i 1991 (lov nr. 408 af 6. juni 1991). Af forarbejderne (lovbemærkningerne) hertil fremgår det, at der ved betydelig gæld forstås beløb af en vis størrelse. Det fremgår dog samtidig, at der må kræves mere graverende forhold end ved nægtelse af en bevilling, (jf. bemærkningerne til § 3, stk. 1, nr. 5 i lovforslaget), før en bevilling - der måske har været udnyttet i en årrække uden problemer - kan tilbagekaldes under henvisning til, at bevillingshaveren er i restance til det offentlige.

Har tilladelsesindehaveren således en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen ca. 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen. I vurderingen heraf bør det indgå, om gælden er pludseligt opstået, eller om den gennem længere tid er vokset, og om der i denne forbindelse er truffet effektive foranstaltninger fra tilladelsesindehaverens side til nedbringelse af gælden inden for en rimelig tidsfrist. Ved afgørelsen om tilbagekaldelse skal der lægges vægt på, om gælden vedrører taxi- og sygetransportvirksomheden.

Det forudsættes, at den tilladelsesudstedende myndighed forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeler tilladelsesindehaveren, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse) en fortsat betydelig restance kan få, således at tilladelsesindehaveren har mulighed for at indfri denne restance inden for en rimelig tidsfrist.

Adgangen til at tilbagekalde eller nægte fornyelse gælder efter forslagens § 6, stk. 3 og 4, også godkendelser meddelt i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. I lighed med den nugældende lovgivning kan sådanne godkendelser omfatte en kommunalbestyrelses godkendelse af et bestillingskontor samt udstedelse af førerkort til chauffører og Statens Bilinspektions godkendelse af taxameterkontrollanter. Som noget nyt vil godkendelser tillige omfatte godkendelse som ansvarlig leder for et selskab, jf. forslagens § 4, stk. 2.

Ifølge forslagens § 7, stk. 1-3, kan den, der har fået en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldt, forlange afgørelsen herom indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for vedkommende kommunalbestyrelse (Storkøbenhavns Taxinævn) eller Statens Bilinspektion, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Tilsvarende gælder i de tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver m.v. er blevet nægtet fornyelse af sin tilladelse eller godkendelse.

Anmodning om sagsanlæg har efter forslaget opsættende virkning i alle tilfælde. En sådan regel er indføjet af retssikkerhedsmæssige grunde, særligt vedrørende retssikkerheden, at det ikke er en enkelt central myndighed, der træffer afgørelse om tilbagekaldelsen, men derimod lokale myndigheder, der erfaringsmæssigt har forskellige bedømmelsesgrundlag i sådanne sager. Retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilbagekaldelsen eller godkendelsen gælder.

Det fremgår af § 7, stk. 4, at den særlige fremgangsmåde for sagens indbringelse for domstolene som anført i § 3, stk. 3, finder anvendelse, hvis tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse begrundes i, at indehaveren ikke længere opfylder betingelsen om straffemæssig vandel i § 3, stk. 1, nr. 7. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne herom under § 3.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens og godskørselslovens bestemmelser om bortfald af tilladelser og godkendelser samt midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden. Der findes ikke en tilsvarende bestemmelse i den gældende hyrekørselslov. Bestemmelsen skal sammenholdes med, at de i forslaget § 3, stk. 1, nr. 1-4, (og § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4), fastsatte krav er klart konstaterbare.

Ophører en tilladelsesindehaver, en godkendt ansvarlig leder, en godkendt taxameterkontrollant, et godkendt bestillingskontor eller en godkendt fører af de af forslaget omhandlede køretøjer med at opfylde ovennævnte betingelser, medfører dette således, at tilladelsen eller godkendelsen bortfalder. Krav om dansk indfødsret og myndighed finder naturligvis kun anvendelse på personer.

Reglerne i stk. 2 indebærer adgang til at kunne fortsætte virksomheden på grundlag af en midlertidig tilladelse, selv om den oprindelige tilladelse er bortfaldet. (Såfremt der i den omhandlede periode sker overtrædelse af lovgivningen m.v., vil adgangen til at fortsætte virksomheden kunne bringes til ophør efter bestemmelserne i §§ 6-7). I særlige tilfælde kan fristen til at udføre midlertidig virksomhed forlænges. Det bemærkes, at de tilsvarende bestemmelser i godskørselsloven ved en ændring af denne lov pr. 1. januar 1995 er blevet præciseret til også at omfatte den situation, at den midlertidige tilladelse efter anmeldelse af betalingsstandsning udnyttes med henblik på rekonstruktion af virksomheden. Denne præcisering af bestemmelsen er medtaget i lovforslaget.

Bestemmelsen om værgers mulighed for midlertidigt at videreføre virksomheden er tilpasset terminolo-

gien i værgemålsloven, jf. lov nr. 388 af 14. juni 1995, der trådte i kraft den 1. januar 1997.

Da personer, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke fratages den retlige handleevne, vil der i disse tilfælde i princippet være mulighed for, at også den, der er under værgemål, disponerer med hensyn til virksomheden. En aftale i forbindelse hermed indgået af den pågældende vil dog eventuelt kunne anses for ikke bindende i medfør af reglen i værgemålslovens § 46. Bliver adgangen for den, der er under værgemål, til at disponere på egen hånd et problem i forhold til værgens midlertidige fortsættelse af virksomheden, vil der i øvrigt kunne være grundlag for en ændring af værgemålet, således at den pågældende fratages handleevnen og dermed muligheden for at disponere retligt over virksomheden.

Til § 9

Bestemmelsen svarer i princippet til § 15 i busloven. Hvis en indehaver ikke afleverer tilladelsen og andre kendetegn (ejerkort, bevillingsnummerplade m.v.), der er udleveret til brug for virksomhedens udøvelse, kan kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) i medfør af retsplejelovens regler om umiddelbare fogedforretninger begære sig indsat i besiddelse heraf.

Til § 10

Bestemmelsen svarer til bestemmelserne om tilslutningspligt i § 17, stk. 1-3, i den nugældende bekendtgørelse om hyrekørsel. Stk. 1 fastslår princippet om pligten for bevillingshavere til taxikørsel at være tilsluttet et bestillingskontor (taxicentral), når bevillingsantallet i kommunen er på 20 eller derover. Den hidtidige grænse for udløsning af tilslutningspligten har været på 10 bevillinger eller derover, men bl.a. den teknologiske udvikling har gjort, at en højere grænse findes hensigtsmæssig, hvilket også er påpeget fra branchens side.

Ved et bestillingskontor forstås en særlig enhed eller sammenslutning, der råder over telefon- og radioanlæg m.v., og som gennem døgnbetjening formidler og koordinerer bestillinger på kørselsopgaver til de tilsluttede bevillingshavere. Nærmere regler herom vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, herunder en standardvedtægt for bestillingskontorer, jf. bemærkningerne til § 12, stk. 1, nr. 10.

Der er ikke fastlagt nærmere regler om bestillingskontorers ejerforhold. Et bestillingskontor kan således ejes af tilsluttede bevillingshavere på sameje-/andelsbasis, af et bagved liggende selskab eller en

økonomisk forening, eller kontoret kan være etableret i selskabsform.

Bestemmelserne i *stk. 2* giver kommunalbestyrelsen mulighed for at fritage en bevillingshaver for tilslutningspligten under visse nærmere angivne forudsætninger.

Efter *stk. 3* vil tilslutningspligten bortfalde for samtlige bevillingshavere, hvis bevillingsantallet – ved udnyttelse af den nævnte fritagelsesadgang – når under den fastsatte grænse på 20 bevillinger.

Til § 11

Bestemmelsen giver bestillingskontoret mulighed for at pålægge en bevillingshaver disciplinærbod i visse særlige tilfælde. En sådan bestemmelse blev ved udfærdigelse af hyrekørselsbekendtgørelsen i 1979 fastsat i en standardvedtægt for bestillingskontorer. Bestemmelsen blev imidlertid efterfølgende underkendt i forbindelse med en retssag under henvisning til, at der ikke var tilstrækkelig hjemmel her til i hyrekørselsloven. Der har under udvalgsarbejdet vedrørende revision af hyrekørselslovgivningen været udtrykt ønske om, at bestillingskontorerne skal have bedre mulighed for at »holde orden i eget hus«, hvilket blandt andet vil kunne ske ved hjælp af den foreslåede bestemmelse.

Der vil i medfør af § 12, stk. 1, nr. 10, blive fastsat nærmere regler om gennemførelsen af boden, herunder meddelelse, afgørelse af tvistigheder og betaling. Manglende betaling af skyldig bod til bestillingskontoret bør efter omstændighederne kunne give grundlag for eksklusion af den pågældende bevillingshaver. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 12, stk. 1, nr. 10.

Til § 12

Forslaget til *stk. 1* indeholder bemyndigelse til trafikministeren til at fastsætte en række regler vedrørende administrative forhold, som det findes mere hensigtsmæssigt at regulere i bekendtgørelsesform. Bestemmelsen svarer i sin opbygning til bestemmelserne i busloven og godskørselsloven, idet der dog er foretaget en opremsning af en række særlige områder inden for taxivirksomhed m.v., hvor der kan fastsættes nærmere regler.

Bestemmelsen i *nr. 1* er medtaget, således at lovforslaget er forberedt på eventuelt kommende EU-retsfor skrifter vedrørende erhvervs mæssig personbefordring med motorkøretøjer omfattet af loven. Der henvises til de almindelige bemærkninger herom. Såfremt en kommende EU-regulering samtidig måtte medføre forbud mod grundlæggende principper,

såsom antalsbegrænsning og tilslutningspligt, vil dette dog (formentlig) kræve en lovændring.

Efter *nr. 2* kan ministeren fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsningen mellem erhvervs mæssig og ikke-erhvervs mæssig personbefordring. Der er i forarbejderne (lovbemærkningerne) til den eksisterende lov anført følgende vedrørende den nævnte afgrænsning:

»Ved afgrænsningen har man valgt at referere til begrebet erhvervs mæssig personbefordring. Dette har hidtil (*d.v.s. før 1978-loven*) været anvendt i færdselslovgivningen til fastsættelse af, hvilke særlige krav der af færdselssikkerhedsmæssige hensyn skal stilles til køretøjets udstyr og føreren. Der har f.eks. været stillet krav om særligt udstyr, periodisk syn og særligt førerbevis. Det har imidlertid været vanskeligt at foretage en tilfredsstillende afgrænsning af erhvervs mæssig personbefordring ud fra færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Der er derfor enighed mellem justitsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder om, at begrebets betydning bør fastlægges ud fra trafikpolitiske hensyn, og justitsministeriet vil fremover foretage tilsvarende fortolkning af begrebet, hvor dette anvendes i færdselslovgivningen.

I det samtidig forelagte forslag til lov om buskørsel er afgrænsningen af den kørsel, der skal kunne udføres uden tilladelse, fordi den ikke kan anses for at være erhvervs mæssig, ligeledes foretaget ud fra trafikpolitiske hensyn. Disse hensyn fører dog ikke til, at der skal gælde samme afgrænsning på hyresom på buskørselsområdet, jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 1 i forslaget til lov om buskørsel (*1978-loven*).

Efter såvel dette lovforslag som forslaget til lov om buskørsel falder vederlagsfri kørsel, hvor der udelukkende befordres personer, der har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af køretøjet, uden for begrebet erhvervs mæssig personbefordring, når kørslen udføres som led i anden virksomhed af ejeren selv eller af en hos denne ansat chauffør. Som eksempel herpå kan nævnes en fabriks- eller forretningsvirksomheds kørsel med personale og en institutions (f.eks. en skoles eller et ungdomshjems) befordring af institutionens elever. Endvidere kan nævnes politiets og kriminalforsorgens kørsel med anholdte samt brandvæsenets kørsel med mandskab.

I modsætning til, hvad der gælder efter lovforslaget til lov om buskørsel, anses efter dette lovforslag en erhvervs virksomheds kørsel med kunder også for at falde uden for begrebet erhvervs mæssig personbefordring. Der stilles altså på hyrekørselsområdet ikke samme krav til tilknytningsforholdet mellem

køretøjet og passagererne som på buskørselsområdet. For at kundekørsel skal kunne udføres frit, kræves det ligesom ovenfor, at den skal udføres vederlagsfrit med et virksomheden tilhørende køretøj og med virksomhedens egen chauffør.

Den, der er registreret som bruger, kan - såfremt brugsretten hidrører fra et normalt leasingforhold, det vil sige, at leasing er et normalt led i leasers erhverv - ligestilles med køretøjets ejer.«

Afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige kørsel over for den erhvervsmæssige personbefordring er således central for hele lovgivningen om erhvervsmæssig personbefordring, hvad enten der er tale om bus- eller taxikørsel. »Erhvervsmæssig personbefordring« er det grundlæggende begreb, der udløser tilladelseskravet og dermed adgangskravene til at udføre en given personbefordring samt tillige kravet om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring. Begrebet må således være genstand for en nærmere definition og udfyldning, for at loven skal have retteligelse. Den mest hensigtsmæssige måde at gøre dette på, er imidlertid at foretage en modsætningsvis definition af, hvad der kan betragtes som ikke-erhvervsmæssig kørsel.

Der er i overensstemmelse hermed fastsat nærmere retningslinjer vedrørende afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige over for den erhvervsmæssige personbefordring (såvel taxikørsel som buskørsel). I henhold til disse anses kørslen for ikke-erhvervsmæssig, såfremt

- 1) kørslen udføres vederlagsfrit,
- 2) af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet, eller en ansat hos denne,
- 3) kørslen er led i anden virksomhed, idet der
- 4) udelukkende må befordres personer med en nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren.

Det er ikke umiddelbart hensigten at ændre den eksisterende afgrænsning mellem den ikke-erhvervsmæssige personbefordring og den af lovforslaget omfattede personbefordring, men bestemmelsen giver ministeren mulighed for at foretage ændringer i afgrænsningen, såfremt dette findes hensigtsmæssigt.

For så vidt angår adgangen til at fastsætte regler om undtagelse fra tilladelseskravet, henvises der til bemærkningerne til forslaget til lov om ændring af busloven (lov nr. 364 af 6. juni 1990), hvoraf fremgår, at ministeren kan fastsætte, at »visse særlige former for erhvervsmæssig personbefordring undtages fra kravet om tilladelse, idet afgørelsen vil bero på en konkret vurdering, herunder om kørslen udføres i konkurrence med andre virksomheder.«

Inden for busområdet har bemyndigelsen til at undtage fra tilladelseskravet i Persontrafikrådets/Færdelsesstyrelsens regi hidtil været administreret meget restriktivt, idet dette efter bekendtgørelsen om buskørsel kun kan finde sted i ganske særlige tilfælde. Denne restriktive praksis forudsættes tilsvarende anvendt på taxiområdet. Der kan f.eks. være tale om at undtage kørsel, der - såfremt ansøgningen om undtagelse fra tilladelse blev afslået - ikke ville blive overladt til andre taxivognmænd. Eksempler herpå kan være kørsel i forbindelse med enkeltstående private »åbent-hus« arrangementer, hvor der er tale om en ganske særlig serviceydelse, samt kørsel på et lukket område med en begrænset personkreds, såsom kørsel i forlystelsesparker, dyreparker, inden for et aflukket lufthavnsområde m.v.

Ministeren bemyndiges i henhold til nr. 3 til at fastsætte regler vedrørende afgrænsningen mellem taxikørsel og sygetransport.

Der sigtes ikke umiddelbart på en ændring af den gældende administrativt fastsatte afgrænsning, men det findes formålstjenligt, at afgrænsningen gøres klarere. Sygetransport bør som udgangspunkt omfatte befordring af personer, der på grund af sygdom eller handicap er afskåret fra eller kun med besvær kan benytte almindelige befordringsmidler, herunder taxi, samt hastende persontransport af blod- og organdonorer i forbindelse med sygdoms- eller ulykestilfælde.

Forinden et nyt regelsæt udstedes, vil dette blive forelagt Sundhedsministeriet, Amtrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, brancheorganisationerne og andre berørte til udtalelse. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Efter bestemmelsen i nr. 4 kan der fastsættes nærmere regler om indholdet af ansøgninger om tilladelse, godkendelse som ansvarlig leder, godkendelse som taxameterkontrollant m.v. samt om fremgangsmåden ved behandling af ansøgninger, herunder høringsforskrifter. Der kan endvidere fastsættes regler vedrørende dokumentation af oplysninger, herunder om vandelsmæssige forhold, til brug for behandlingen af ansøgningen.

Til brug for vurderingen af, hvorvidt en ansøgers vandel kan godkendes, skal der indhentes en straffeattest til offentligt brug, hvilket også skal ske ved ansøgning om fornyelse af tilladelse.

Ansøgeren vil endvidere være forpligtet til at give oplysninger om, hvorvidt vedkommende har taxibevisninger i andre kommuner. Der vil blive fastsat bestemmelser om, at den, der afgiver urigtige oplysninger til brug for myndighedernes behandling af ansøgningen, kan ifalde bødestraf.

Efter *nr. 5* kan der fastsættes nærmere regler om kravene til økonomisk baggrund og faglige kvalifikationer.

Til brug for vurderingen af, hvorvidt en ansøger opfylder kravet om økonomisk baggrund, skal der udarbejdes et årsbudget og en finansieringsplan for det første driftsår for den virksomhed, ansøgeren påtænker at drive. På baggrund af disse oplysninger vurderes det, om den påtænkte virksomhed kan antages at blive rentabel. Der indhentes videre en skatteattest for det senest afsluttede indkomstår. Der vil blive indført et krav om, at ansøgeren dokumenterer at råde over en nærmere fastsat positiv egenkapital eller tilvejebringer garanti fra et pengeinstitut eller forsikringselskab for et tilsvarende beløb, hvilket også vil komme til at gælde bevillingshavere, der ansøger om yderligere tilladelser.

For at en ansøger kan anses for faglig kvalificeret til en bevilling, skal vedkommende i en vis periode have været beskæftiget i en taxivirksomhed, transportvirksomhed eller anden dermed beslægtet virksomhed og herigennem - eventuelt kombineret med kursusuddannelse eller lignende - have opnået kendskab til driften af en taxi- eller vognmandsvirksomhed. Med henblik på at sikre størst muligt kendskab til de økonomiske og retlige vilkår, der gælder for taxikørsel og sygetransport, indeholder lovforslaget adgang til at indføre et krav om obligatorisk deltagelse i kursus, og således at fritagelse herfor kun vil kunne meddeles i særlige tilfælde. Der vil blive fastsat særlige bestemmelser om handicappedes fortrinset til erhvervet, i lighed med de gældende bestemmelser herom i hyrekørselsbekendtgørelsen, jf. Arbejdsministeriets regler herom.

Efter bestemmelsen i *nr. 6* kan der fastsættes regler for de faglige og vandelsmæssige krav, en godkendt fører af en taxi skal opfylde. Taxichauffører vil ikke skulle opfylde så vidtgående betingelser som en bevillingshaver. Der vil dog blive stillet krav om tilfredsstillende gennemførelse af kursus. Der vil endvidere blive stillet krav om, at den pågældende ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre taxikørsel, jf. den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 7. Den pågældende skal gøre det antageligt, at han vil kunne udføre taxikørsel på fornuftig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led. Godkendelse af føreren sker ved udstedelse af et førerkort, hvis gyldighed kan tidsbegrænses.

Efter *nr. 7* kan der fastsættes regler for betaling for behandling af ansøgning om tilladelser eller godkendelser såvel som for selve meddelelsen af tilladelsen eller godkendelsen. Dette svarer til ordningen på

buskørsels- og godskørselsområdet, hvor der er hjemmel til at opkræve sådan betaling. Efter § 6, stk. 2, i den eksisterende hyrekørselslov kan der opkræves gebyrer for udstedelse af bevillinger m.v. Denne bestemmelse er udmøntet i gebyrbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 511 af 4. oktober 1984), der tillige indeholder en indeksregulering for gebyrstørrelsen. Nærværende forslag forudsætter mulighed for at fastsætte en sådan indeksregulering.

Efter *nr. 8* kan der fastsættes regler vedrørende taxivognes indretning, udstyr og benyttelse, herunder om brug af taxameter, kontrolapparater, printer og mobiltelefon under udførelse af taxikørsel. Der er ikke mindst et behov for at fastsætte skærpede krav vedrørende taxametre, således at risikoen for ulovlige indgreb og anden form for »snyd« herved undgås eller reduceres mest muligt. Endvidere kan der fastsættes bestemmelser om trafikbøger samt maksimaltakster. Forslaget svarer til den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse i hyrekørselslovens § 6, stk. 1, idet mobiltelefoner dog er særligt fremhævet og printere medtaget som noget nyt.

Efter *nr. 9* kan der fastsættes krav til taxameterkontrollanters økonomiske, faglige og vandelsmæssige forhold. Der er ikke i den gældende hyrekørselslovgivning fastsat regler om taxameterkontrollanter, udover at de skal godkendes af Statens Bilinspektion. Praksis har imidlertid vist, at det vil være hensigtsmæssigt at fastsætte nærmere regler om taxameterkontrollanter og deres virksomhed. Fastsættelse af krav til taxameterkontrollanters økonomiske, faglige og vandelsmæssige kvalifikationer vil medvirke til en højnelse af standarden inden for dette område. Såfremt taxameterkontrollanterhvervet udøves i selskabsform, skal den ansvarlige leder opfylde krav til faglige kvalifikationer og vandel.

Efter *nr. 10* kan der fastsættes bestemmelser om godkendelse og drift af bestillingskontorer, herunder vedrørende økonomiske og vandelsmæssige krav samt krav om faglige kvalifikationer og vandel for en ansvarlig leder af bestillingskontoret. De eksisterende regler om tilslutningspligt har - ikke mindst gennem de seneste år - givet anledning til en række problemer med vognmænd, der har ønsket at køre uden for bestillingskontorer - og rent faktisk har gjort det.

Det har været et stærkt ønske fra bestillingskontorernes side, at disses sanktionsmuligheder forbedres over for de tilsluttede bevillingshavere, der ikke udøver deres taxivirksomhed i overensstemmelse med bestillingskontorets vedtægt. Det skal således være muligt for bestillingskontorerne at fastsætte bestemmelser i vedtægten vedrørende lukning af radioforbindelsen, nærmere gennemførelse af disciplinær-

bod, jf. § 11, samt bestemmelser om voldgift ved uoverensstemmelser mellem bevillingshaveren og bestillingskontoret. Bestillingskontoret skal endvidere kunne ekskludere en bevillingshaver, der groft eller gentagne gange overtræder vedtægten for bestillingskontoret. En afgørelse om eksklusion kan af den pågældende forlanges prøvet af kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn). Såfremt eksklusionen findes berettiget skal bevillingshaveren ansøge om optagelse i et andet bestillingskontor. Dette kontor kan nægte bevillingshaveren optagelse, hvis denne tidligere har været tilsluttet og ekskluderet af det pågældende bestillingskontor.

Såfremt bevillingshaveren ikke har mulighed for at indmelde sig i et nyt bestillingskontor (hvis der kun er ét kontor i kommunen, eller hvis pågældende har været tilmeldt og efterfølgende ekskluderet af de øvrige), skal kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) tage stilling til, om der er grundlag for bevillingstilbagekaldelse. Såfremt kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om, at der ikke er grundlag for bevillingstilbagekaldelse, er bevillingshaveren berettiget til fortsat at være tilsluttet det sidst tilsluttede bestillingskontor. Såfremt kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om bevillingstilbagekaldelse, kan den pågældende, i overensstemmelse med de foreslåede regler herfor, forlange afgørelsen indbragt for domstolene. Annullerer domstolene kommunalbestyrelsens (taxinævnets) afgørelse, er bevillingshaveren ligeledes berettiget til at være tilsluttet det sidst tilsluttede bestillingskontor.

Ministeriet vil, som under den gældende lovgivning, udarbejde en standardvedtægt for bestillingskontorer.

Bemyndigelsen i nr. 10 vil også kunne udnyttes til at fastsætte krav til bestillingskontorets personale.

Bestemmelsen i nr. 11 er en opsamlingsbestemmelse, som bl.a. vil kunne benyttes til præcisering af eksisterende regler, der har givet anledning til tvivlsspørgsmål, f.eks. en passagers ret til at aftale, at vedkommende ønsker afhentning, idet det i så fald påhviler føreren at indberette dette til det pågældende bestillingskontor (hvis et sådant er oprettet i kommunen). Der vil endvidere kunne fastsættes nærmere regler med henblik på kontrol af, at der ikke udføres personbefordring i strid med lovgivningen.

Bestemmelsen i stk. 2, der svarer til reglerne på bus- og godskørselsområdet, indebærer, at der er udpantningsret for skyldig betaling efter stk. 1, nr. 7.

Til § 13

Hvis en taxiordning med en kvantitativ regulering af adgangen til erhvervet skal kunne administreres

således, at også hensynet til publikumsbetjeningen tilgodeses, er det nødvendigt, at kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) har adgang til at stille krav om bevillingens udnyttelse.

For at gøre det muligt at etablere en reservekapacitet af taxier i kommuner, hvor efterspørgslen i perioder af året er væsentligt større end i den øvrige del af året, f.eks. på grund af sommerturisme og lignende, vil der kunne fastsættes vilkår i bevillingen om, at den kun må benyttes i sådanne perioder.

For at kunne sikre en rimelig betjening af publikum overalt i kommunen, herunder dens yderdistrikter, vil der i bevillingen kunne stilles vilkår om, at bevillingshaveren fortrinsvis skal betjene bestemte geografiske områder i kommunen, således at køretøjet efter udførelse af kørselsopgaver ud over disse områder, snarest skal søge tilbage til bevillingsområdet. Vilkåret indebærer endvidere, at bevillingshaveren, såfremt denne ikke er tilknyttet et bestillingskontor i området, skal have telefon inden for dette til modtagelse af bestillingen på kørsel.

Navnlig i forbindelse med fastsættelsen af bevillingsantallet og i takstspørgsmål kan det blive nødvendigt for kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) at indkræve statistisk materiale fra bevillingshaverne. Der er derfor hjemmel til at stille vilkår herom i bevillingen.

Herudover er der i stk. 1 (nr. 4) indsat en bestemmelse om, at der til bevillingen kan være knyttet som vilkår, at det benyttede motorkøretøj skal være over en vis størrelse (storbogne) eller have en særlig indretning (f.eks. særligt indrettet til handicapbefordring). Ved indførelse af et sådant vilkår imødekommes et stort ønske fra de bevillingsudstedende myndigheder, der hidtil ikke har haft hjemmel til at kræve, at en bevillingshaver med f.eks. en storbogn bibeholder en sådan vogn under sin bevilling.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til den eksisterende regel i § 6, stk. 3, i loven. Kommunalebestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) kan i det omhandlede kørselsreglement fastsætte bestemmelser om taxivognes indretning, udstyr og benyttelse. Hjemmelen sigter på bestemmelser f.eks. om pligt for bevillingshaveren til at installere radio i vognen med forbindelse til bestillingskontoret eller forretningstelefon, krav til passagerummets indretning og udstyr, herunder til passagerummets indvendige mål, krav til førerens adfærd overfor publikum og krav om rengøring og vedligeholdelse af vognen. Der vil også være adgang til at indføre forbud mod tobaksrygning i taxivogne samt give regler for transport af dyr, herunder medtagning af førerhund ved befordring af blinde og svagtseende.

Til § 14

Efter denne bestemmelse skal kommunerne (Storkøbenhavns Taxinævn) kunne erhverve oplysninger om motorkøretøjers registreringsforhold. Denne bestemmelse indebærer, at kommuner (Storkøbenhavns Taxinævn) via terminal skal kunne få adgang til oplysninger i Centralregisteret for Motorkøretøjer og registreringsforhold, hvilket vil være af betydning for kontrollen med overholdelse af lovgivningen.

Til § 15

Den foreslåede bestemmelse svarer til den eksisterende bestemmelse i lovens § 10. Der er i *stk. 2* indsat en hjemmel til, at trafikministeren kan fastsætte en anden geografisk afgrænsning af taxinævnets kompetenceområde og en anden sammensætning af nævnet. Denne bestemmelse er indsat under hensyntagen til overvejelser vedrørende en ændret kommunalretlig struktur inden for hovedstadsområdet.

Til § 16

Den foreslåede bestemmelse svarer til den eksisterende bestemmelse i lovens § 11, idet der dog er foretaget nogle enkelte konsekvensændringer i overensstemmelse med de i lovforslaget i øvrigt fastsatte bestemmelser.

Til § 17

Ved det foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt, den

1. januar 1998, antages der at være tilstrækkelig tid til, at et udkast til bekendtgørelse kan forelægges berørte myndigheder og organisationer til udtalelse, forinden udstedelse heraf. Der vil endvidere kunne træffes de nødvendige forberedelser vedrørende etablering af kurser m.v. med henblik på godkendelse af tilladelsesindehavere, ansvarlige ledere m.v. Der vil i bekendtgørelsen blive fastsat en frist for opfyldelse af de i medfør af loven nærmere fastsatte krav til faglige kvalifikationer, blandt andet under hensyntagen til ministeriets godkendelse af de ovennævnte kurser.

Efter *stk. 2* forbliver allerede udstedte bevillinger og godkendelser - herunder førerkort - i kraft. De i loven og i medfør heraf fastsatte adgangskrav til erhvervet skal dog være opfyldt af de pågældende bevillingshavere m.v. senest den 1. januar 2005. Hvis betingelserne for udstedelse af bevilling m.v. er til stede på dette tidspunkt, udsteder kommunalbestyrelsen (taxinævnet) en ny bevilling eller godkendelse. Bevillingen er herefter tidsbegrænset i overensstemmelse med lovens bestemmelser herom. Såfremt en bevillingshaver efter lovens ikrafttrædelse ansøger om yderligere bevillinger, skal vedkommende dog opfylde de omhandlede adgangskrav.

Overgangsreglen i *stk. 3* bevirker, at de, der før lovens ikrafttræden har indgivet ansøgning om bevilling til hyrekørsel, godkendelse af bestillingskontor, taxameterkontrollant eller som hyrevognsfører, og som meddeles bevilling eller godkendelse, i lighed med det i *stk. 2* anførte, skal opfylde adgangskravene senest den 1. januar 2005.

F. t. l. om taxikørsel m.v.

Skriftlig fremsættelse (22. januar 1997)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om taxikørsel m.v.
(Lovforslag nr. L 141).

Et lovforslag om hyrekørsel (L 230) har været fremsat for Folketinget i Folketingssamlingen 1995/96.

Nærværende lovforslag er ændret på enkelte punkter i forhold til ovennævnte forslag. Nogle af de tidligere bemyndigelsesbestemmelser er således flyttet over i selve lovtæksten. Det drejer sig bl.a. om antalsbegrænsningen af bevillinger og pligten til at være tilsluttet et stillingskontor. Endvidere er muligheden for, at taxivirksomhed kan drives i selskabsform ikke medtaget i lovforslaget under hensyntagen til, at der i branchen ikke synes at være tilstrækkelig interesse herfor.

Lovforslaget indebærer, at den, der ansøger om tilladelse (bevilling) til taxikørsel, skal opfylde en række krav vedrørende økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer, vandel m.v. De foreslåede adgangskrav svarer i princippet til adgangskravene i buslovgivningen.

Lovforslaget indebærer samtidig, at sygetransport – som hidtil har kunnet udføres uden tilladelse – gøres tilladelsespligtig og underkastes samme adgangskrav, som foreslås indført for taxierhvervet. Sygetransport skal ifølge lov-

forslaget kunne udføres i selskabsform, sådan som det foregår i dag.

Det foreslås, at tilladelser til taxikørsel og sygetransport gøres tidsbegrænsede med en gyldighedsperiode på op til 10 år, hvilket indebærer, at der ved ansøgning om fornyelse af en tilladelse skal ske prøvelse af, om betingelserne for at udøve virksomheden fortsat er til stede.

Det følger af lovforslaget, at adgangen til at udstede bevilling til speciel taxikørsel ophæves med undtagelse af tilladelse til limousinekørsel. Samtidig foreslås indført hjemmel til, at kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) kan stille som vilkår ved bevillingsudstedelse, at taxien skal være en storvogn eller en vogn, der er særligt indrettet til befordring af handicappede.

Der foreslås desuden indført regler om tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser og godkendelser svarende til buslovgivningens regler.

Lovforslaget tilsigter endelig, at der tilvejebringes klar hjemmel til at fastsætte regler vedrørende godkendelse af førere samt tidssvarende krav vedrørende taxametre, mobiltelefoner, printere, trafikdirigeringsanlæg m.v.

Idet jeg i øvrigt med hensyn til forslagens enkeltheder henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.