

Til lovforslag nr. L 141. Tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 30. april 1997

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om taxikørsel m.v.

Udvalget har, efter at lovforslaget ved 2. behandling blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mündtlige henvendelser fra:

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark,
 Dansk Taxi Forbund,
 HK Service,
 Sammenslutningen Københavns Taxa og
 Bestillingskontoret Københavns Taxa,
 Schrøder, Per, København Ø og
 Taxi Union Danmark.

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er tillige med et brev af 30. april 1997 fra Advokatfirmaet Harlang, Koch & Christensen på vegne af Taxi Union Danmark optrykt som bilag til tillægsbetænkningen.

Der er af trafikministeren stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Dansk Folkepartis medlem) lovforslaget til *vedtagelse* med det af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (Dansk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*. Mindretallet vil stemme imod det af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Mindretallet er af den opfattelse, at en del af de spørgsmål, som er stillet under udvalgsarbejdet, ikke alene er ufuldstændigt besvarede, men også direkte ubesvarede. Dansk Folkeparti advarer mod hastebehandling og lovsjusk, før sagen er endeligt afklaret. I den forbindelse henvises til brev af 30. april 1997 fra Advokatfirmaet Harlang, Koch & Christensen på vegne af Taxi Union Danmark samt nogle af trafikministerens svar, som er optrykt som bilag til tillægsbetænkningen.

Ændringsforslag

Af *trafikministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af DF):

Til § 10

1) I *stk. 1* og 3 ændres »20« til: »10«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget indebærer, at forpligtelsen for en bevillingshaver til at tilslutte sig eller oprette et bestillingskontor i et bevillingsområde indtræder, når minimumsantallet af bevillinger i området af kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Taxinævn) er fastsat til 10.

Baggrunden for ændringen af minimumsantallet af bevillinger fra 20 til 10, der svarer til den eksisterende ordning, er fornyede henvendelser fra Dansk Taxi Forbund (DTF) vedrørende hensigtsmæssigheden af bestemmelsen.

Helge Mortensen (S) nfm. Poul Andersen (S) Børge Bakholt (S) Søren Hansen (S)
Tove Lindbo Larsen (S) Tommy Dinesen (SF) Vibeke Peschardt (RV) Jette Gottlieb (EL)
Arne Melchior (CD) fmd. Svend Heiselberg (V) Jens Løgstrup Madsen (V)
Helge Sander (V) Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF)
Niels Jørgen Langkilde (KF) Ole Donner (DF)

Fremskridtspartiet havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå tillige med et brev af 30. april 1997 fra Advokatfirmaet Harlang, Koch & Christensen på vegne af Taxi Union Danmark

Spørgsmål 21:

Ministeren bedes redegøre for reglerne i de øvrige EU-lande for taxikørsel i selskabsform.

Svar:

Ministeriet har ikke umiddelbart kendskab til regler i de øvrige EU-lande vedrørende taxikørsel i selskabsform.

Spørgsmål 22:

Kan den manglende adgang til at drive taxikørsel i selskabsform forhindre tilladelsesindehavere i at deltage i offentlige udbudsforretninger i Danmark?

Svar:

I henhold til den eksisterende hyrekørselslovgivning skal en bevillingshaver have fast forretningssted i den kommune, hvor bevillingen er udstedt. Ifølge lovforarbejderne (1977-78) indebærer dette obligatoriske vilkår bl.a., at en bevillingshaver fortrinsvis skal udnytte sin bevilling til kørsel for publikum i bevillingskommunens område.

Hyrekørselslovgivningen regulerer ikke specifikt den situation, hvor en hyrekørselsopgave udliciteres blandt tilbudsgivere, der ikke har bevilling i det område, hvor kørslen fortrinsvis påtænkes at foregå.

Efter gældende praksis kan bevillingshavere, der ikke har forretningssted i den kommune, som udliciterer kørselsopgaverne, også give tilbud på og udføre den udbudte kørsel på grundlag af vedkommendes bevilling til almindelig hyrekørsel.

Ifølge forarbejderne til hyrekørselsloven er det imidlertid en forudsætning, at hyrevognen hurtigst muligt efter endt kørsel vender tilbage til »hjemkommunen« i overensstemmelse med, hvad der i almindelighed gælder ved udførelse af hyrekørselsvirksomhed uden for bevillingskommunen. Det er ligeledes en forudsætning, at hovedparten af bevillingshaverens kørsel fortsat udføres i hjemkommunen.

I øvrigt bemærkes, at man i henhold til lovforslaget vil kunne have bevilling i flere kommuner.

Spørgsmål 23:

Vil svenske firmaer, der driver taxikørsel i selskabsform i Sverige, kunne deltage i offentlige udbudsforretninger i Danmark?

Svar:

Jeg forstår spørgsmålet således, at der tænkes på, om taxier, der er indregistreret i Sverige og kører på svenske bevillinger, kan udføre kørselsopgaver i Danmark.

Danmark har ikke nogen aftale med Sverige om, at køretøjer, der er indrettet til at transportere færre end 10 personer (føreren inklusive), kan udføre erhvervmæssig personbefordring i henholdsvis Sverige og Danmark (cabotagekørsel). Et svensk firma, der driver taxikørsel i selskabsform i Sverige, vil derfor ikke kunne deltage i offentlige udbudsforretninger i Danmark.

Spørgsmål 24:

Ministeren bedes indhente justitsministerens holdning til, om det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at bestillingskontorer kan pålægge bevillingsindehavere disciplinærboder, uden at disse sager kan indbringes for domstolene.

Svar:

Jeg har bedt justitsministeren om en udtalelse. Når denne foreligger, vil jeg oversende den til udvalget.

Det kan dog allerede nu oplyses, at det i mit oversendelsesbrev af 5. marts 1997 vedrørende de indkomne høringssvar til lovforslaget er oplyst, at en afgørelse truffet af en voldgiftsret i henhold til voldgiftsloven vil kunne indbringes for de almindelige domstole.

Det fremgår endvidere af mit svar af 2. april 1997 på udvalgsspørgsmål 11, hvormed fulgte

en udtalelse fra Justitsministeriet om spørgsmålet om disciplinærbod, at bevillingshaveren efter de almindelige regler kan få prøvet afgørelsen om disciplinærbod ved domstolene.

Spørgsmål 25:

Hvilke argumenter taler imod, at brancherepræsentanter og politiet bliver repræsenteret i Storkøbenhavns Taxinævn?

Svar:

Jeg skal tillade mig at henvise til mit svar af 19. marts 1997 på udvalgets spørgsmål 13, herunder spørgsmålet om organisationers repræsentation i Storkøbenhavns Taxinævn, hvoraf fremgår, at nævnet i taxilovgivningen svarer til en kommunalbestyrelse. Jeg finder det derfor ikke hensigtsmæssigt, at organisationer har sæde i taxinævnet, som udøver offentlig forvaltningsvirksomhed.

Spørgsmål 26:

Vil ministeren i lyset af, at der i kommuner med over 1.000 bevillingsindehavere må formodes at være et tilstrækkeligt underlag til, at der kan være flere konkurrerende bestillingskontorer, stille ændringsforslag om, at § 10, stk. 3, ændres, således at tilslutningspligten bortfalder i kommuner med over 1.000 bevillingsindehavere?

Svar:

Jeg skal tillade mig at henvise til mit svar af 3. marts 1997 på udvalgets spørgsmål 4 vedrørende fravigelse af tilslutningspligten, hvoraf fremgår, at det ikke er entydigt, hvilke konsekvenser en fravigelse af tilslutningspligten i et stort bevillingsområde vil få for serviceniveauet i forhold til borgerne. Jeg agter derfor ikke at stille ændringsforslag som nævnt i spørgsmålet.

Spørgsmål 27:

Vil ministeren på lige fod med andre relevante foreninger og organisationer høre Københavns Aktive Taxiforening forud for udstedelse af bekendtgørelser?

Svar:

Den pågældende forening vil i lighed med andre brancheforeninger, myndigheder m.v. få

forelagt udkast til bekendtgørelse om taxikørsel m.v. forinden udstedelse heraf.

Spørgsmål 28:

Kan ministeren garantere, at ingen bestemmelser i lovforslaget eller de underordnede regler, der fastsættes i medfør af lovforslaget, strider mod EU-retten, herunder gældende regler om fri etableringsret?

Svar:

Europa-Kommissionen har i brev af 25. marts 1996 vedrørende forslag til hyrekørselslov udtalt, at der i EU ikke er indført foranstaltninger vedrørende adgangen til hyrekørsels erhvervet eller adgangen til markedet for denne form for transport, og at Danmark derfor kan indføre sådanne foranstaltninger, idet de generelle regler i Traktaten og især princippet om ikkediskriminering med hensyn til nationalitet eller etableringssted skal overholdes.

Det foreliggende lovforslag bygger – i lighed med den eksisterende hyrekørselslovgivning – på et decentraliseret autorisationssystem. Dette betyder, at de lokale myndigheder (kommunalbestyrelsen/Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) fastsætter bevillingsantallet og tildeler bevillinger til de bedst kvalificerede ansøgere.

Ifølge lovforslagets § 3, stk. 2, ligestilles de øvrige EU-landes statsborgere med danske i henseende til kravet om indfødsret og bopæl. Disse vil således kunne ansøge om bevilling til taxikørsel og oprette taxivirksomhed i Danmark på samme vilkår som danske ansøgere.

Spørgsmål 29:

Ministerens bedes nærmere uddybe svaret på spørgsmål 6, jf. folketingsåret 1995-96, L 230, bilag 34, herunder hvad det betyder i svarets afsnit 1, at »disse krav bortfalder, i det omfang dette følger af internationale aftaler, herunder EU-retsfor skrifter«, idet ministeren bedes redegøre for, hvilken regelkollision der er tale om.

Svar:

Nærværende lovforslags § 3 er enslydende med § 3 i det tidligere fremsatte forslag til lov om hyrekørsel (L 230). Det fremgår bl.a. af § 3, stk. 1, at der kan meddeles tilladelse til personer, der har dansk indfødsret og har bopæl her i landet. Det fremgår samtidig af § 3, stk. 2, at de nævnte krav ikke gælder for borgere i andre

lande, hvis Danmark har indgået en aftale med de pågældende lande om, at deres borgere kan etablere sig i Danmark uanset statsborgerskab og bopæl uden for Danmark.

Da Danmark er medlem af EU, gælder Traktatens bestemmelser om fri etableringsret. § 3, stk. 2, finder derfor anvendelse i forhold til borgere fra andre EU-lande, hvilket vil sige, at kravet om indfødsret og bopæl ikke gælder for disse landes statsborgere. De kan på lige fod med danske statsborgere søge om og få udstedt en bevilling til taxikørsel, tilladelse til syge-transport eller godkendelse som taxameterkontrollant, hvis de opfylder de øvrige betingelser i lovforslagets § 3, stk. 1.

Der er således ikke tale om nogen regelkollision som nævnt i spørgsmålet.

Spørgsmål 30:

Hvad er ministerens bemærkninger til skrivelsen af 28. februar fra Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, jf. folketingsåret 1995-96, L 230 - bilag 41, hvori anføres, at EF-Domstolen flere gange har fastslået, at den nationale ret ikke må vanskeliggøre eller hæmme EU-borgernes udøvelse af grundlæggende frihedsrettigheder, der er garanteret ved Traktaten?

Svar:

Kommissionen har i brev af 28. februar 1994 givet udtryk for, at kravet i hyrekørselsbekendtgørelsen om, at bevillingen skal udnyttes af bevillingshaveren personligt, kan afskære en ansøger fra at kunne etablere sig i Danmark fra et primært etableringssted i et andet EU-land.

Det fremgår af § 5, stk. 3, i lovforslaget, at en bevilling (tilladelse) skal udnyttes af den, der har opnået denne. Heri ligger, at bevillingen ikke kan sælges, pantsættes eller på anden måde overgå til andre.

Der ligger imidlertid ikke i kravet om udnyttelse, at bevillingshaveren personligt skal udføre taxikørslen. Det afgørende vil være, at bevillingsindehaveren har fuld daglig indsigt med sin virksomhed, og at han har fast forretningssted i bevillingsområdet.

Der er således ifølge lovforslaget ikke noget til hinder for, at en ansøger med bopæl i et andet EU-land etablerer sig i Danmark.

Spørgsmål 31:

Ministeren bedes kommentere henvendel-

sen af 17. april 1997 fra Dansk Taxi Forbund, jf. bilag 56.

Svar:

Baggrunden for lovforslagets bestemmelse om, at tilslutningspligten først indtræder, når bevillingsantallet er 20 bevillinger og derover, er et ønske herom fra provinntaxivognmændenes organisation, Centralforeningen af Taxi-foreninger i Danmark (CAT).

CAT har i anledning af henvendelsen fra Dansk Taxi Forbund oplyst, at foreningen fortsat finder det vigtigt, at tilslutningspligten først indtræder i kommuner, hvor antallet af bevillinger er fastsat til 20 eller derover. Foreningen gør opmærksom på, at den teknologiske udvikling på området i form af trafikdirigeringsanlæg, der er bekostelige at anskaffe, sætter vognmænd i provinsen i kommuner, hvor antallet af bevillinger er færre end 20, i en økonomisk presset situation.

Jeg skal tillade mig at henvise til mit brev af 5. marts 1997 til udvalget med kommentarer til de indkomne høringssvar under punktet tilslutningspligt, idet jeg har noteret mig Dansk Taxi Forbunds synspunkter i henvendelsen.

Jeg skal endvidere tillade mig at henvise til mit svar af 3. marts 1997 på udvalgets spørgsmål 4 om ophævelse af tilslutningspligten i kommuner med 20 eller flere taxibeveillinger, hvoraf fremgår, at det er vanskeligt at sige noget entydigt om eventuelle konsekvenser af indførelse af en adgang til generelt at fravige lovforslagets bestemmelse i § 10 om tilslutningspligten. Jeg er af den opfattelse, at samme forhold gør sig gældende i en diskussion om, hvorvidt bevillingstallet skal fastsættes til 10 bevillinger eller til 20 bevillinger.

Spørgsmål 32:

Kan ministeren oplyse, om vilkårene for de eksisterende bestillingskontorer eller for oprettelsen af bestillingskontorer i større byer, f.eks. Esbjerg, ændres i medfør af lovforslaget?

Svar:

Jeg forstår spørgsmålet således, at der tænkes på lovforslagets § 10 om, at det i kommuner, hvor antallet af taxibeveillinger er fastsat til 20 eller derover, påhviler bevillingsindehaverne at oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor. Herved ændres den nugældende ordning, hvor forpligtelsen til at oprette eller tilslutte sig

et bestillingskontor gælder i kommuner med 10 bevillingsindehavere og derover.

En vedtagelse af lovforslaget vil medføre, at for de kommuner, hvor bevillingsantallet er fastsat til mellem 10 og 20 bevillinger, vil der ikke længere være en forpligtelse til at oprettholde eller oprette/tilslutte sig et bestillingskontor. Lovforslaget er dog ikke til hinder for, at driften af et bestillingskontor kan fortsætte, selv om der er udstedt under 20 bevillinger i kommunen.

Spørgsmål 33:

Er ministeren villig til at stille ændringsforslag om, at det antal bevillinger, der kræves i visse kommuner, for at tilslutningspligten i § 10 indtræder, ændres tilbage til nugældende 10?

Svar:

Jeg har den 24. april 1997 stillet ændringsforslag i overensstemmelse med det i spørgsmålet anførte.

Spørgsmål 34:

Hvad er baggrunden for, at lovforslaget betinger hyrevognsbevilling af dansk indfødsret samt bopæl i Danmark?

Svar:

Jeg skal henvise til punkt 4.1. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, hvoraf fremgår, at det, uanset at der ikke er fastsat fællesskabsforskrifter vedrørende taxivirksomhed, forekommer nærliggende at overveje, om de krav, der er fastsat på buskørselsområdet og godskørselsområdet, tilsvarende bør danne grundlag for adgangskrav på taxiområdet.

Nærværende lovforslag er således udformet efter samme principper som busloven og godskørselsloven. Det er i forarbejderne til de nævnte love anført, at kravet om indfødsret og bopælspligt svarer til de krav, der sædvanligvis stilles i anden lovgivning vedrørende virksomhed, hvortil der kræves godkendelse, tilladelse, bevilling eller lignende.

Spørgsmål 35:

Kan ministeren bekræfte, at en tysk vognmand fra Flensborg faktisk kan etablere vognmandsforretning i Sønderborg? Hvis der udbydes en licitation i Sønderborg, forventer ministeren da, at tyske vognmænd fra Flensborg vil

byde på opgaven, og forventer ministeren, at disse vognmænd i realiteten kan drive virksomhed i Danmark?

Svar:

Hverken den nugældende hyrekørselslov eller lovforslaget er til hinder for, at en tysk vognmand fra Flensborg kan ansøge om og få bevilling til hyrekørsel, såfremt der er ledige bevillinger i kommunen, den pågældende er den bedst kvalificerede ansøger og i givet fald opretter forretningssted det pågældende sted.

En tysk vognmand, der ikke er etableret i Danmark, kan ikke deltage i offentlige udbudsforretninger her, idet der i så fald vil være tale om intern kørsel i et andet land (cabotagekørsel), hvilket kræver særlig aftale mellem de to lande. Danmark og Tyskland har ikke indgået sådan aftale.

Det kan dog i denne forbindelse oplyses, at Danmark og Tyskland har indgået en overenskomst om, at danske og tyske taxivognmænd må befordre passagerer ind i eller gennem det andet land. Endvidere er det tilladt at optage passagerer i det andet land, når aftalen om befordringen af passagererne er indgået, før de ankommer til det andet land. Passagererne skal i så fald beforders tilbage til bevillingshaverens etableringsland.

Spørgsmål 36:

Kan ministeren bekræfte, at der ved forbudet mod at drive vognmandsforretning i aktieselskabsform ikke sker en overtrædelse af EU-reglerne om fri etableringsret? I den forbindelse ønskes det oplyst, om et svensk aktieselskab, der ønsker at etablere vognmandsvirksomhed i Danmark og får afslag, da det som aktieselskab ikke kan drive virksomhed, har oplevet et traktatstridigt indgreb i retten til fri etablering.

Svar:

Ifølge Traktaten indebærer etableringsfriheden adgang til at udøve selvstændig erhvervsvirksomhed på de vilkår, som i etableringslandets lovgivning er fastsat for landets egne statsborgere.

Lovforslaget tillader ikke danske selskaber at drive taxivirksomhed, og et svensk selskab vil derfor være stillet på samme måde med hensyn til etablering her.

Der er derfor ikke tale om traktatstridig regulering.

Spørgsmål 37:

Vil ministeren tage skridt til en øget liberalisering af hyrevognsbranchen på EU-plan?

Svar:

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er der ikke i EU fastsat retsfor skrifter vedrørende udøvelse af taxivirksomhed. Det fremgår endvidere, at Kommissionen for nogle år siden har indsamlet oplysninger fra medlemslandene vedrørende regler for taxivirksomhed i disse lande.

Ministeriet er ikke bekendt med aktuelle overvejelser i Kommissionen vedrørende udarbejdelsen af udkast til regelsæt om taxivirksomhed.

Jeg kan oplyse, at jeg ikke har planer om at tage et selvstændigt dansk initiativ til fastsættelse af EU-regelsæt vedrørende taxikørsel. Ministeriet vil, såfremt Kommissionen fremsætter et forslag om taxikørsel, forelægge dette for berørte myndigheder og organisationer i overensstemmelse med sædvanlig fremgangsmåde.

Spørgsmål 38:

Kan ministeren garantere, at der ikke i forbindelse med lovforslaget foretages ekspropriationer, herunder især af de allerede etablerede rettigheder til sygekørsel?

Svar:

Ved vedtagelse af lovforslaget indføres der en tilladelsesordning på sygetransportområdet, der med hensyn til adgangskravene svarer til den foreslåede ordning for taxivirksomhed. Reglerne for sygetransportvirksomhed adskiller sig dog på to væsentlige punkter fra taxiområdet, idet det er muligt at drive sygetransport i selskabsform, og idet der ikke er fastsat nogen antalsbegrænsning.

Lovforslaget medfører på dette område en regulering af et virksomhedsområde, der ikke tidligere har været reguleret. Der er tale om en generel erhvervsmæssig regulering, der bygger på EU-principper vedrørende adgang til erhvervet inden for personbefordring med bus, og hvis formål er at højne standarden inden for erhvervet.

Reguleringen fratager ikke nogen mulighed for at fortsætte eksisterende sygetransportvirksomhed, såfremt kravene til faglige kvalifikationer m.v. er opfyldt. Reguleringen er ikke udtryk for et ekspropriativt indgreb.

Spørgsmål 39:

Hvilke hensyn til almenvellet ønsker ministeren at varetage ved at forhindre, at eksempelvis herboende pakistanere får tilladelse til at drive taxikørsel?

Spørgsmål 40:

Hvordan hænger forbudet mod, at eksempelvis pakistanerne får tilladelse til at drive taxikørsel, sammen med regeringens generelle indvandrerpolitik?

Svar:

Jeg tillader mig at besvare de to spørgsmål samlet.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er adgangskravene i § 3, stk. 1, fastsat efter samme principper som busloven og gods-kørselsloven, der kan være gældende i en år-række. § 3, stk. 1, sammenholdt med § 3, stk. 2, sikrer på forhånd danske statsborgere og statsborgere i andre EU-lande adgang til erhvervet, såfremt lovens øvrige betingelser er opfyldt.

Jeg skal tillige henvise til mit brev af 5. marts 1997 til udvalget vedrørende de indkomne hørings svar om punktet »adgang til erhvervet«. I arbejdet med udfærdigelse af bekendtgørelse om taxikørsel vil indgå, at man under særlige omstændigheder vil kunne give ansøgere med andet statsborgerskab bevilling til taxikørsel eller tilladelse til sygetransport. Nuværende bevillingsindehavere, der ikke er danske statsborgere, vil således kunne få fornyet deres bevillinger efter 1. januar 2005, hvis de i øvrigt opfylder adgangsbetingelserne.

Dette forhold, at der på særlige autorisationsområder som f.eks. buskørselsvirksomhed, sygetransport og taxikørsel stilles krav om dansk eller EU-statsborgerskab, er ikke i strid med regeringens generelle indvandrerpolitik.

Spørgsmål 41:

Vil et krav om, at taxichaufførerne skal kunne tale dansk, være foreneligt med EU-retten og andre relevante konventioner?

Svar:

Der er i den eksisterende hyrekørselsbekendtgørelse fastsat krav om, at en hyrevognschauffør skal beherske det danske sprog. Baggrunden herfor er naturligvis, at chaufføren nøjagtigt skal kunne forstå en kørselsanmodning fra en kunde og besvare spørgsmål fra denne vedrørende taxikørslen.

Der vil i en bekendtgørelse om taxikørsel, der udstedes efter vedtagelsen af nærværende lovforslag, blive fastsat lignende krav. EU-retten eller andre internationale regler er ikke til hinder for, at der fastsættes krav, der er nødvendige for udførelsen af bestemte arbejdsopgaver.

Spørgsmål 42:

Er kravet om, at indehaveren af en tilladelse skal følge bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, i overensstemmelse med EU-retten, Danmarks traktatmæssige forpligtelser og eksisterende dansk lovgivning om frihed på arbejdsmarkedet?

Svar:

Der er i lovforslaget indsat en bestemmelse om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende overenskomster. Tilsvarende bestemmelser findes i busloven og godskørselsloven. Som det fremgår af svaret på spørgsmål 28, har Kommissionen ikke haft bemærkninger til denne bestemmelse i lovforslaget.

HARLANG, KOCH & CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6

DK-1250 København K

Tlf. (+45) 33 15 08 00

Fax. (+45) 33 15 50 60

Postgiro 4 25 72 00

Den 30. april 1997

Jørgen Krøigaard
Møderet for Højesteret
Torben Koch
Møderet for Højesteret
Jens Christensen
Møderet for Højesteret
Christian Harlang
Møderet for Højesteret
Henrik Karl Nielsen
Møderet for Højesteret

Vedr.: Forslag til lov nr. L 141 om lov om taxikørsel

Min klient Taxi Union Danmark har forevist mig trafikministerens svar af 16. ds. og 23. ds. på spørgsmål stillet af Folketingets Trafikudvalg.

Efter det oplyste tredjebehandles lovforslaget i nærmeste fremtid.

Der er tale om et meget stort antal spørgsmål, og jeg har ikke med denne meget korte tidsfrist mulighed for at kommentere alle ministerens svar, der for størstedelens vedkommende er usammenhængende, selvmodsigende og vildledende.

Jeg skal dog henlede udvalgets opmærksomhed på, at ministeren i sin skrivelse af 23. ds. på side 3 udtaler:

»Det afgørende vil være, at bevillingsindehaveren har fuld daglig indsigt med sin virksomhed, og at han har fast forretningssted i bevillingsområdet.«

Dette krav strider netop mod etableringsfriheden efter Romtraktatens artikel 52.

Efter fast praksis fra EF-Domstolen, omfatter etableringsfriheden både den »primære etablering«, hvor et tidligere forretningssted i et andet EU-land opgives samt den »sekundære etablering«, hvor etableringsstedet i et andet EU-land opretholdes samtidig med, at der åbnes en filial f.eks. i Danmark.

Lovforslaget vil således fortsat være til hinder for, at f.eks. en taxavirksomhed i Flensborg åbner en filial i Sønderborg.

Videre forbyder lovforslaget stadig, at taxavirksomhed her i landet drives i selskabsform, hvilket ligeledes strider mod retten til sekundær etablering.

I ministerens skrivelse af 16. ds. hedder det på side 2:

»Et svensk firma, der driver taxikørsel i selskabsform i Sverige, vil derfor ikke kunne deltage i offentlige udbudsforretninger i Danmark.«

Spørgsmålet forbigår imidlertid – tilsyneladende bevidst – de gældende EU-retlige regler, idet Sverige som bekendt er medlem af EU.

Jeg finder det ikke forsvarligt, at lovforslaget vedtages, uden at dette spørgsmål er fuldt ud afklaret.

Jeg forbeholder mig at vende tilbage i nærmeste fremtid med yderligere kommentarer, idet jeg resten af dagen er optaget af en domsforhandling i Østre Landsret.

Kopi af denne skrivelse er tillige tilstillet Birthe Rønn Hornbech, Jens Løgstrup Madsen, Peter Buch, Ole Donner, Erik Jacobsen og Brian Mikkelsen.

Med venlig hilsen

CHRISTIAN HARLANG

v/ Henrik Karl Nielsen