



Fremsat den 9. december 2020 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

## Forslag

til

### Lov om ændring af taxiloven

(Afskaffelse af bopælskrav i EU/EØS ved tilladelser til erhvervsmæssig persontransport og kørselskontorer, godkendelse af ansvarlige ledere og chaufførkort)

#### § 1

I taxiloven, jf. lov nr. 1538 af 19. december 2017, som ændret ved lov nr. 557 af 7. maj 2019, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 2, nr. 2, ophæves.  
Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.
2. § 3, stk. 3, nr. 1, ophæves.  
Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.
3. I § 3, stk. 5, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«.
4. I § 3, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.
5. I § 3, stk. 11, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.
6. § 5, stk. 2, nr. 2, ophæves.  
Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.
7. § 5, stk. 3, nr. 1, ophæves.  
Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.
8. I § 5, stk. 5, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«.
9. I § 5, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.
10. I § 5, stk. 8, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.
11. I § 6, stk. 1, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.
12. § 7, stk. 2, nr. 1, ophæves.  
Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.
13. I § 7, stk. 3, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«.
14. I § 7, stk. 5, 2. pkt., ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.
15. I § 7, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«, og »nr. 8« til: »nr. 7«.
16. I § 12, stk. 1, nr. 1, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.
17. I § 12, stk. 1, nr. 3, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.
18. I § 13, stk. 1, nr. 1, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.
19. I § 13, stk. 1, nr. 3, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.
20. I § 14, stk. 1, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.
21. I § 17, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 3, stk. 3, nr. 4 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 5, stk. 3, nr. 4, eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 6« til: »§ 3, stk. 2, nr. 4, 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 3 eller 5, § 5, stk. 2, nr. 4, 5 eller 6, § 5, stk. 3, nr. 3 eller 5, eller § 7, stk. 2, nr. 5«.
22. I § 17, stk. 2, ændres »§ 3, stk. 3, nr. 5, § 5, stk. 3, nr. 5, eller § 7, stk. 2, nr. 5« til: »§ 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 3, nr. 4, eller § 7, stk. 2, nr. 4«.
23. I § 17, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 2, nr. 7, § 3, stk. 3, nr. 5 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 7, 5, stk. 3, nr. 5 eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 5 eller 6« til: »§ 3, stk. 2, nr. 6, § 3, stk. 3, nr. 4 eller 5, § 5, stk. 2, nr. 6, 5, stk. 3, nr. 4 eller 5, eller § 7, stk. 2, nr. 4 eller 5«.
24. I § 17, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 2, nr. 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 2, nr. 5 eller 6, eller § 5, stk. 3, nr. 4« til: »§ 3, stk. 2, nr. 4 eller 5, § 3, stk. 3, nr. 3, § 5, stk. 2, nr. 4 eller 5, eller § 5, stk. 3, nr. 3«.
25. I § 18, stk. 1, ændres »§ 3, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 3, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3, § 5, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 5, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3, eller § 7, stk. 2, nr. 1 eller 3« til: »§ 3, stk. 2, nr.

2 eller 3, § 3, stk. 3, nr. 1 eller 2, § 5, stk. 2, nr. 2, eller 3, 5, stk. 3, nr. 1 eller 2, eller § 7, stk. 2, nr. 1 eller 2«.

**26.** I § 30, *stk. 1*, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

**27.** I § 30, *stk. 2*, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

## § 2

Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### 1. Indledning

Ved lov nr. 1538 af 19. december 2017 om taxi (herefter benævnt taxiloven) blev der gennemført en modernisering af reguleringen af erhvervsmæssig persontransport, som bl.a. udfasede antalsbegrænsningen på tilladelser og ophævede den geografiske begrænsning for brugen af udstedte tilladelser. Hensigten med moderniseringen var at give den enkelte vognmand og det enkelte kørselskontor mulighed for at vokse og udnytte virksomhedsmodeller på linje med andre erhverv. Ændringen gjorde det i overensstemmelse hermed bl.a. muligt at drive taxivirksomhed i selskabsform.

En række af betingelserne for udstedelse af tilladelser efter loven blev i den forbindelse videreført enten direkte eller i tilpasset form fra den tidligere lovgivning.

Bopælskravet blev i forbindelse med moderniseringen af taxiloven bl.a. videreført i den nye lovs § 3, stk. 2, nr. 2, og § 5, stk. 2, nr. 2, som et krav om, at en virksomhed skal have en ejerkræds, der har bopæl i EU eller EØS, for at virksomheden kan få en udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller en tilladelse til at drive kørselskontor. Formålet med bopælskravet var at gøre det muligt at føre tilsyn med, hvorvidt virksomheden lever op til kravene om, at virksomheden udøves i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

I forbindelse med en tilsynssag blev det i december 2019 konstateret, at bopælskravet dels havde vidtgående konsekvenser, når virksomheden blev drevet i selskabsform, og dels ikke var velegnet til at opnå formålet med at lette tilsynet med virksomhedens vandel. Bl.a. på denne baggrund blev der af virksomheden rejst spørgsmål om, hvorvidt bopælskravet var i overensstemmelse med EUF-Traktatens bestemmelser om etableringsfrihed og kapitalens fri bevægelighed. Efter en nærmere undersøgelse af dette spørgsmål besluttede transportministeren efter aftale med forligskredsen bag taxiloven (Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti) i december 2019 at indstille håndhævelsen af bopælskravet i overensstemmelse med princippet om EU-rettens forrang. Bopælskravet er siden december 2019 ikke blevet håndhævet i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport og tilladelser til at drive et kørselskontor.

Dette lovforslag tilsigter at bringe loven i overensstemmelse med den retstilstand, der i praksis har været gældende siden december 2019 for så vidt angår betingelsen om ejerkrædsens bopæl i EU for tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller en tilladelse til at drive kørselskontor.

Efterfølgende er ministeriet blevet opmærksomme på, at bopælskrav for så vidt angår chauffører og ansvarlige ledere på samme måde kan have for vidtgående konsekvenser i forhold til formålet, og at der tilsvarende kan rejses tvivl om disses kravs forenelighed med EU-retten, og af den grund foreslås det, at også disse krav udgår af loven

### 2. Lovforslagets hovedpunkter

#### 2.1. Kravet om bopæl i EU eller EØS for ejerkrædsen bag en taxivirksomhed eller et kørselskontor

##### 2.1.1. Gældende ret

Af taxilovens § 3, stk. 2, nr. 2, og § 5, stk. 2, nr. 2, fremgår det som et krav, at en virksomhed skal have en ejerkræds, der har bopæl i EU eller EØS, for at virksomheden kan få udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller en tilladelse til at drive kørselskontor. Kravet om bopæl i EU eller EØS er ét blandt i alt 7 krav, der skal være opfyldt for at kunne få udstedt en tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport eller til at drive et kørselskontor. De øvrige krav findes i § 3, stk. 2, nr. 1, og nr. 3-7, og i § 5, stk. 2, nr. 1, og nr. 3-7. Kravene er identiske i § 3, stk. 2, og § 5, stk. 2, bortset fra, at kravet til størrelsen af egenkapitalen er forskelligt, alt efter om der er tale om en ansøgning om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller en tilladelse til at drive et kørselskontor.

Kravet om bopæl i EU eller EØS gælder for virksomhedens ejerkræds, dvs. samtlige ejere af virksomheden uanset ejerandel. Ordlyden af bestemmelserne, som er ens i § 3, stk. 2, nr. 2, og § 5, stk. 2, nr. 2, er klar og giver ikke anledning til tvivl om, at det er hele ejerkrædsen bag en virksomhed, der skal have bopæl i EU eller EØS-lande. Det er den virksomhed, der søger om en tilladelse, der skal kunne dokumentere, at ejerkrædsen har bopæl i EU eller EØS-lande.

##### 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med de første tilsynssager efter den nye taxilov erfaret, at kravet om ejerkrædsens bopæl i EU eller EØS i praksis har vidtgående konsekvenser, når virksomheden bliver drevet i selskabsform. Kravet indebærer således, at virksomheden udtømmende skal kunne redegøre for kapitalbesiddelser, og virksomheder etableret i øvrige medlemslande kan blive tvunget til at gennemføre omfattende ændringer af deres kapitalstruktur for at etablere sig i Danmark og drive virksomhed med erhvervsmæssig persontransport inden for rammerne af den danske taxilov.

Bopælskravet er begrundet i, at det skal være muligt at føre

tilsyn med, hvorvidt virksomheden lever op til kravene om, at virksomheden udøves i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Det er imidlertid svært at begrunde, at bopælskravet i sig selv gør det lettere at identificere ejerne, fordi der ofte er tale om komplicerede selskabskonstruktioner. Desuden viser erfaringerne, at det er ganske vidtgående at stille krav om, at alle ejere skal leve op til bopælskravet, uanset om de på nogen måde har indflydelse på driften af virksomheden.

EU-Domstolen har desuden i dom af 14. oktober 2004 Kommissionen mod Nederlandene (C-299/02, EU:C:2004:620) fastslået, at Nederlandene overtrådte artikel 43 TEF (nu artikel 49 TEUF) og artikel 48 TEF (nu artikel 54 TEUF) ved at stille lignende krav i forbindelse med registrering af skibe. Nederlandene havde bl.a. stillet krav om, at et skib kun kunne registreres med nederlandsk nationalitet, hvis en bestemt andel af skibets ejere havde statsborgerskab i EU eller EØS. Derudover var det bl.a. et krav, at rederier, der ejede søgående skibe, skulle have en direktør med bopæl i EU eller EØS. Domstolen fandt, at disse krav indebar restriktioner af etableringsfriheden, der ikke var proportionale til at varetage formålet om at sikre en effektiv kontrol.

Transport- og Boligministeriet vurderer samlet set, at kravet om alle ejeres bopæl i EU eller EØS på samme måde udgør en restriktion af etableringsfriheden, som i lyset af moderniseringen af taxiloven kan være vanskelig at begrunde, og som risikerer at gå ud over, hvad der er nødvendigt for at kunne opnå formålet med bestemmelsen, nemlig at kunne føre tilsyn med, at virksomheden udøves på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. § 3, stk. 2, nr. 7, og § 5, stk. 2, nr. 7, og at ejerne lever op til bestemmelserne i § 3, stk. 6, og § 5, stk. 6. Ministeriet vurderer således ikke, at dette tilsyn er vanskeliggjort eller umuliggjort, selvom ejerne har bopæl uden for EU eller EØS, idet virksomheden under alle omstændigheder selv er forpligtet til at tilvejebringe den fornødne dokumentation for virksomhedens forsvarlige drift på anmodning fra Færdselsstyrelsen.

Transport- og Boligministeriet vurderer endvidere, at kravet om alle ejeres bopæl i EU eller EØS tillige udgør en restriktion af kapitalens frie bevægelighed, som kan være vanskelig at begrunde. Det skyldes, at den virksomhed, der søger om en tilladelse, skal kunne dokumentere, at enhver ejer, uanset hvor stor en ejer besiddelse, vedkommende har, skal have bopæl i EU/EØS. Dette krav går videre end formålet med bestemmelsen, nemlig at kunne føre tilsyn med, at virksomheden udøves på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Kravet er således ikke foreneligt med kapitalens frie bevægelighed, jf. artikel 63 TEUF.

Med nærværende lovforslag bringes taxiloven således på disse punkter i overensstemmelse med EU-retten og i overensstemmelse med, hvordan loven er blevet administreret siden december 2019. Der vil således ikke blive stillet krav til, hvor ejerne af en virksomhed, der søger om tilladelse

til erhvervmæssig persontransport eller til at drive et kørselskontor, har bopæl. Derimod vil der bl.a. fortsat blive stillet krav om, at virksomheden har fast forretningssted på dansk område samt stillet krav om, at virksomheden kan sandsynliggøre, at den kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

## 2.2. *Kravet om bopæl i EU eller EØS for den ansvarlige leder i en taxivirksomhed eller et kørselskontor samt for chauffører*

### 2.2.1. *Gældende ret*

Af taxilovens § 3, stk. 2, nr. 1, fremgår, at for at en virksomhed kan få udstedt en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, er det et krav, at virksomheden har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift. Derudover skal virksomheden opfylde yderligere 6 krav, der fremgår af § 3, stk. 2, nr. 2-7. I taxilovens § 3, stk. 3, fremgår, at godkendelsen som ansvarlig leder er betinget af, at vedkommende lever op til en række krav, der er opremset i § 3, stk. 3, nr. 1-6.

For at få en tilladelse til at drive kørselskontor kræves det ligeledes, at kørselskontoret har en godkendt ansvarlig leder, jf. taxilovens § 5, stk. 2, nr. 1. Kravene til den ansvarlige leder for et kørselskontor er helt tilsvarende de krav, der gælder for en godkendt ansvarlig leder for en virksomhed, der søger om tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport. Kravene fremgår af taxilovens § 5, stk. 2, nr. 1 og § 5, stk. 3, nr. 1-6.

Det fremgår af § 3, stk. 3, nr. 1, og § 5, stk. 3, nr. 1, at det er et krav til den ansvarlige leder for såvel en virksomhed, der udfører erhvervmæssig persontransport, som et kørselskontor, at lederen skal have bopæl i EU eller EØS.

Det fremgår af taxilovens § 7, stk. 2, nr. 1, at det er et krav for at få udstedt et chaufførkort, at den person, der ansøger, har bopæl i EU eller EØS. Derudover kræves, at ansøgeren tillige opfylder de øvrige krav i taxilovens § 7, stk. 2, nr. 2-7.

### 2.2.2. *Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.*

På samme måde som bopælskravet til virksomhedens ejere vurderer Transport- og Boligministeriet, at kravene om, at både den ansvarlige leder og chauffører skal have bopæl i EU eller EØS, kan være for vidtgående i forhold til EU-retten.

Ministeriet lægger navnlig vægt på, at det i alle tilfælde påhviler virksomheden at dokumentere, at den har en ansvarlig leder, der lever op til betingelserne i loven og herunder faktisk og vedvarende forestår virksomhedens drift. Det er principielt ikke afgørende for muligheden for at føre tilsyn, om den pågældende har bopæl uden for EU eller EØS, så længe den pågældende faktisk er tilgængelig og kan optræde på virksomhedens vegne i bl.a. tilsynssammenhænge.

For så vidt angår det bopælskrav, der stilles som betingelse for udstedelse af chaufførkort, er det tilsvarende ministeriets opfattelse, at der i mange tilfælde kan være tale om en for vidtgående restriktion af dels chaufførens rettigheder efter TEUF artikel 45 om arbejdskraftens fri bevægelighed, og dels af virksomhedens etableringsfrihed efter TEUF artikel 43. Chaufførens bopæl er endvidere principielt ikke afgørende for muligheden for at føre tilsyn med vedkommende. Det følger af bekendtgørelsen om taxikørsel (bekendtgørelse nr. 1244 af 26. november 2019) § 7, stk. 2, at en ansøger, der har eller har haft bopæl i udlandet i en eller flere perioder forud for ansøgningen, under alle omstændigheder selv skal tilvejebringe straffeattest fra tidligere opholdslande. Det er dog et krav, at attesterne sendes direkte fra de udenlandske myndigheder til Færdselsstyrelsen. Den kontrol med chaufførens vandel, som er forudsat i reglerne, synes således ikke at være vanskeliggjort eller umuliggjort af, at den pågældende har bopæl i et tredjeland.

Transport- og Boligministeriet foreslår på den baggrund, at kravet om bopæl i EU eller EØS for ansvarlige ledere og chauffører ligeledes udgår af loven.

Fremover vil der ikke blive stillet krav til, hvor en ansvarlig leder for en virksomhed, der udfører erhvervmæssig persontransport eller en ansvarlig leder for et kørselskontor, har bopæl eller til, hvor en person, der ansøger om chaufførkort, har bopæl. De øvrige krav til henholdsvis ansvarlige ledere og chauffører er fortsat gældende.

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

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget medfører mindre tidskrævende arbejdsgange i forbindelse med behandlinger af ansøgninger om tilladelser i henhold til taxiloven, idet det ikke længere skal kontrolleres, hvor ejerkredsen bag en virksomhed, der søger om tilladelse, har bopæl, eller hvor den ansvarlige leder eller en chauffør har bopæl.

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

Lovforslaget medfører ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Det er en administrativ lettelse, at virksomheder, der søger

om tilladelse efter taxiloven ikke længere skal redegøre for, hvor samtlige ejere bag virksomheden har bopæl. Bopælskravet er siden december 2019 ikke blevet håndhævet i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelse til erhvervmæssig persontransport og tilladelser til at drive et kørselskontor.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for de konkrete ændringer i dette lovforslag.

### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

### 6. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klima- og miljømæssige konsekvenser.

### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget tilsigter bl.a. at bringe taxiloven i overensstemmelse med EU-retten, herunder den frie etableringsret, jf. navnlig Domstolens dom af 14. oktober 2004 Kommissionen mod Nederlandene (C-299/02, EU:C:2004:620). Det følger af denne dom, at et formål om effektivt tilsyn ikke generelt kan begrunde et krav om bopæl i EU eller EØS. Med lovforslaget bringes taxiloven i overensstemmelse hermed, jf. nærmere afsnit 2.1.2 og 2.2.2 ovenfor.

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

Et udkast til lovforslag har i perioden 14. september 2020 til 16. oktober 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, Brancheforeningen for Forretningsslimousiner, Brancheforeningen Taxiførere i Danmark, Brintbranchen, Bytaxiernes interesseorganisation, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Persontransport, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, DI Transport, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet Tænk, Horesta, KL, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

## 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klima- og miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget tilsigter bl.a. at bringe taxiloven i overensstemmelse med EU-retten, herunder den frie etableringsret, jf. navnlig Domstolens dom af 14. oktober 2004 Kommissionen mod Nederlandene (C-299/02, EU:C:2004:620). Det følger af denne dom, at et formål om effektivt tilsyn ikke generelt kan begrunde et krav om bopæl i EU eller EØS. Med lovforslaget bringes taxiloven i overensstemmelse hermed, jf. nærmere afsnit 2.1.2 og 2.2.2 ovenfor.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	JA	NEJ X

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

## Til nr. 1

Af den gældende taxilovs § 3, stk. 2, nr. 2, fremgår, at det er et krav for, at en virksomhed kan få en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, at den har en ejerkreds, der har bopæl i EU eller EØS. Dette krav er et blandt 7 krav i taxilovens § 3, stk. 2, som alle skal være opfyldt for, at virksomhed kan få udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Det har imidlertid vist sig at kravet om, at ejerkredsen skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se afsnit 2.1.2 i de almindelig bemærkninger.

Det foreslås, at § 3, stk. 2, nr. 1, om at en virksomhed skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS, ophæves. De øvrige seks krav i § 3, stk. 2, ændres ikke indholdsmæssigt.

Herefter vil der, i overensstemmelse med hvordan loven er blevet administreret siden december 2019, ikke blive stillet krav til, hvor ejerne af en virksomhed, der søger om tilladel-

se til erhvervsmæssig persontransport, har bopæl. Derimod vil der bl.a. fortsat blive stillet krav om, at virksomheden har fast forretningssted på dansk område samt stillet krav om, at virksomheden kan sandsynliggøre, at den kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Ved vurderingen af god skik-kravet vil der blive lagt vægt på de forhold, der fremgår af § 3, stk. 6.

## Til nr. 2

Af den gældende taxilovs § 3, stk. 2, nr. 1, fremgår, at for at en virksomhed kan få udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, er det et krav, at virksomheden har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift. Derudover skal virksomheden opfylde yderligere 6 krav, der fremgår af taxilovens § 3, stk. 2, nr. 2-7.

I taxilovens § 3, stk. 3, fremgår, at godkendelsen som ansvarlig leder er betinget af, at vedkommende lever op til en række krav, der er opremset i § 3, stk. 3, nr. 1-6.

Det fremgår af § 3, stk. 3, nr. 1, at det er et krav til den ansvarlige leder for en virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport, at lederen skal have bopæl i EU eller EØS.

Det har imidlertid vist sig, at kravet om, at den ansvarlige

leder skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se nærmere i afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 3, stk. 3, nr. 1, om den ansvarlige leder for en virksomhed, der søger om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal have bopæl i EU eller EØS, ophæves. De øvrige fem krav i § 3, stk. 3, ændres ikke indholdsmæssigt.

Herefter vil der ikke blive stillet krav til, hvor den ansvarlige leder for en virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport, har bopæl. Det vil fortsat være et krav, at den ansvarlige leder faktisk og vedvarende leder virksomheden og de øvrige krav i taxilovens § 3, stk. 3, nr. 2-6, vil ligeledes fortsat skulle opfyldes. Desuden er det fortsat et krav, at en virksomhed der har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport, har et fast forretningssted på dansk område. Den ansvarlige leder skal således forestå den daglige drift af virksomheden og tegner med godkendelsen som ansvarlig leder virksomheden over for den tilladelsesudstedende myndighed. Det betyder, at den ansvarlige leder ansøger om udstedelse af tilladelser, både førstegangsudstedelse af tilladelser, udstedelse af yderligere tilladelser og fornyelse af tilladelser når disse udløber. Herudover vil Færdselsstyrelsens henvendelser være rettet til den ansvarlige leder, som den der repræsenterer virksomheden i forbindelse med eksempelvis tilsynssager.

Færdselsstyrelsen vil, hvis den ansvarlige leder ikke er virksomhedsindehaveren, stille krav om at der fremsendes en ansættelseskontrakt, der beskriver den ansvarlige leders arbejdsopgaver og vederlag. Ved et tilsyn af, om en ansvarlig leder nu faktisk og vedvarende forestår virksomhedens drift, jf. taxilovens § 11, kan Færdselsstyrelsen anmode SKAT om oplysninger om den ansvarlige leders aflønningsforhold fra den enkelte virksomhed.

Såfremt en person, der søger om at blive godkendt som ansvarlig leder ikke har bopæl i Danmark, vil Færdselsstyrelsen, anmode pågældende om yderligere oplysninger til sagens behandling, eksempelvis en straffeattest fra det eller de bopælslande den pågældende ansvarlige leder har boet i. Såfremt en ansøger har bopæl i Danmark indhenter Færdselsstyrelsen straffeattest til offentlig brug og eventuel udskrift fra Det Centrale Kriminalregister.

Når Færdselsstyrelsen anmoder personer, der ikke har bopæl i Danmark om oplysninger til sagens behandling, er det et krav, at oplysningerne er tilsvarende de oplysninger der indhentes fra danske myndigheder, og at oplysningerne kommer direkte fra myndigheden. Styrelsen godtager således ikke oplysninger, som ansøgeren selv har fremskaffet. Tilsvarende proces sker i forbindelse med periodiske tilsyn, jf. taxilovens § 11, når en allerede godkendt ansvarlig leder ikke har bopæl i Danmark eller ikke har haft bopæl i Danmark, siden tilladelsens udstedelse eller sidste tilsyn.

Såfremt Færdselsstyrelsen ikke modtager de påkrævede oplysninger, vil styrelsen ikke kunne foretage en vurdering af, om en ansøger lever op til kravene og der vil blive meddelt afslag på ansøgningen. Tilsvarende vil der i forbindelse med en tilsynssag, jf. taxilovens § 11, hvor det undersøges om en tilladelsesindehaver fortsat opfylder betingelserne, blive påbegyndt en tilbagekaldessag såfremt tilladelsesindehaveren ikke gør det antageligt at kravene fortsat er opfyldt.

Hvis en ansvarlig leder får tilbagekaldt sin tilladelse, vil virksomheden/virksomhederne med den pågældende ansvarlige leder, få oplyst, at de skal finde en ny ansvarlig leder inden en frist på 6 måneder, idet deres tilladelser ellers bortfalder i henhold til taxilovens § 18, stk. 4, jf. § 18, stk. 2.

Til nr. 3-5

Det foreslås, at i § 3, stk. 5, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«, i § 3, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6« og i § 3, stk. 11, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

Forslagene er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, således at henvisningerne i § 3, stk. 5, 6 og 11 til henholdsvis § 3, stk. 2 og 3 henviser til de nye numre, der sker ved, at henholdsvis § 3, stk. 2, nr. 2 og § 3, stk. 3, nr. 1, ophæves.

Til nr. 6

Af den gældende taxilovs § 5, stk. 2, nr. 2, fremgår, at det er et krav for en virksomhed, for at kunne få en tilladelse til at drive kørselskontor, at den har en ejerkreds, der har bopæl i EU eller EØS. Dette krav er et blandt 7 krav i taxilovens § 5, stk. 2, som alle skal være opfyldt for at virksomhed kan få udstedt en tilladelse til drive kørselskontor. Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at virksomheden skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkredsen har bopæl. Der sikres således mulighed for at føre tilsyn med personer med væsentlige interesser samt bestyrelses- og direktionsmedlemmer, jf. § 5, stk. 6, i den gældende taxilov, i virksomheder, som drives i selskabsform. Betingelserne i § 5 for at være i besiddelse af tilladelse til at drive et kørselskontor skal til enhver tid være opfyldt. Tilsynet vil blive udført dels i form af et risikobaseret tilsyn, dels i form af et tilsyn baseret på stikprøver.

Det har imidlertid vist sig at kravet om, at ejerkredsen skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se afsnit 2.1.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 5, stk. 2, nr. 2, om at en virksomhed skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS, ophæves. De øvrige seks krav i § 5, stk. 2, ændres ikke indholdsmæssigt.

Herefter vil der, i overensstemmelse med hvordan loven er blevet administreret siden december 2019, ikke blive stillet

krav til, hvor ejerne af en virksomhed, der søger om tilladelse til at drive et kørselskontor, har bopæl. Derimod vil der bl.a. fortsat blive stillet krav om, at virksomheden har fast forretningssted på dansk område samt stillet krav om, at virksomheden kan sandsynliggøre, at den kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Ved vurderingen af god skik-kravet vil der blive lagt vægt på de forhold, der fremgår af § 5, stk. 6.

Til nr. 7

Af den gældende taxilovs § 5, stk. 2, nr. 1, fremgår, at for at en virksomhed kan få udstedt en tilladelse til at drive et kørselskontor, er det et krav, at virksomheden har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift. Derudover skal virksomheden opfylde yderligere 6 krav, der fremgår af taxilovens § 5, stk. 2, nr. 2-7.

I taxilovens § 5, stk. 3, fremgår, at godkendelsen som ansvarlig leder er betinget af, at vedkommende lever op til en række krav, der er opremset i § 5, stk. 3, nr. 1-6.

Det fremgår af § 5, stk. 3, nr. 1, at det er et krav til den ansvarlige leder for en virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport, at lederen skal have bopæl i EU eller EØS.

Det har imidlertid vist sig, at kravet om, at den ansvarlige leder skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se nærmere i afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 5, stk. 3, nr. 1, om den ansvarlige leder for en virksomhed, der søger om tilladelse til at drive et kørselskontor skal have bopæl i EU eller EØS, ophæves. De øvrige fem krav i § 5, stk. 3, ændres ikke indholdsmæssigt.

Herefter vil der ikke blive stillet krav til, hvor den ansvarlige leder for en virksomhed, der driver et kørselskontor, har bopæl. Det vil fortsat være et krav, at den ansvarlige leder faktisk og vedvarende leder virksomheden og de øvrige krav i taxilovens § 5, stk. 3, nr. 2-6, vil ligeledes fortsat skulle opfyldes. Desuden er det fortsat et krav, at en virksomhed der har tilladelse til at drive et kørselskontor, har et fast forretningssted på dansk område. Den ansvarlige leder skal således forestå den daglige drift af virksomheden, og tegner med godkendelsen som ansvarlig leder virksomheden over for den tilladelsesudstedende myndighed. Det betyder, at den ansvarlige leder ansøger om udstedelse af tilladelser, både førstegangsudstedelse af tilladelser, udstedelse af yderligere tilladelser og fornyelse af tilladelser når disse udløber. Herudover vil Færdselsstyrelsens henvendelser være rettet til den ansvarlige leder, som den, der repræsenterer virksomheden i forbindelse med eksempelvis tilsynssager.

Færdselsstyrelsen vil, hvis den ansvarlige leder ikke er virksomhedsindehaveren, stille krav om, at der fremsendes en ansættelseskontrakt, der beskriver den ansvarlige leders ar-

bejdsopgaver og vederlag. Ved et tilsyn af, om en ansvarlig leder nu faktisk og vedvarende forestår virksomhedens drift, jf. taxilovens § 11, kan Færdselsstyrelsen anmode SKAT om oplysninger, om den ansvarlige leders aflønningsforhold fra den enkelte virksomhed.

Såfremt en person, der søger om at blive godkendt som ansvarlig leder, ikke har bopæl i Danmark, vil Færdselsstyrelsen anmode pågældende om yderligere oplysninger til sagens behandling, eksempelvis en straffeattest fra det eller de bopælslande den pågældende ansvarlige leder har boet i. Såfremt en ansøger har bopæl i Danmark indhenter Færdselsstyrelsen straffeattest til offentlig brug og eventuel udskrift fra Det Centrale Kriminalregister.

Når Færdselsstyrelsen anmoder personer, der ikke har bopæl i Danmark om oplysninger til sagens behandling, er det et krav, at oplysningerne er tilsvarende de oplysninger, der indhentes fra danske myndigheder, og at oplysningerne kommer direkte fra myndigheden. Styrelsen godtager således ikke oplysninger, som ansøgeren selv har fremskaffet. Tilsvarende proces sker i forbindelse med periodiske tilsyn, jf. taxilovens § 11, når en allerede godkendt ansvarlig leder ikke har bopæl i Danmark eller ikke har haft bopæl i Danmark, siden tilladelsens udstedelse eller sidste tilsyn.

Såfremt Færdselsstyrelsen, ikke modtager de påkrævede oplysninger, vil styrelsen ikke kunne foretage en vurdering af, om en ansøger lever op til kravene, og der vil blive meddelt afslag på ansøgningen. Tilsvarende vil der i forbindelse med en tilsynssag, jf. taxilovens § 11, hvor det undersøges om en tilladelsesindehaver fortsat opfylder betingelserne, blive påbegyndt en tilbagekaldelsessag såfremt tilladelsesindehaveren ikke gør det antageligt, at kravene fortsat er opfyldt.

Hvis en ansvarlig leder får tilbagekaldt sin tilladelse, vil virksomheden/virksomhederne med den pågældende ansvarlige leder, få oplyst, at de skal finde en ny ansvarlig leder inden en frist på 6 måneder, idet deres tilladelser ellers bortfalder i henhold til taxilovens § 18, stk. 4, jf. § 18, stk. 2.

Til nr. 8-11

Det foreslås, at i § 5, stk. 5, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«, i § 5, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«, i § 5, stk. 8, ændres »nr. 6« til: »nr. 5« og i § 6, stk. 1, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

Forslagene er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, således at henvisningerne i § 5, stk. 5, 6 og 8 og i § 6, stk. 1, til henholdsvis § 5, stk. 2 og 3 henviser til de nye numre, der sker ved, at henholdsvis § 5, stk. 2, nr. 2 og § 5, stk. 3, nr. 1, ophæves.

Til nr. 12

Af den gældende taxilovs § 7, stk. 2, nr. 1, fremgår at det er et krav for at få udstedt et chaufførkort, at ansøgeren har bopæl i EU eller EØS. Derudover kræves, at ansøgeren



tillige opfylder de øvrige krav i taxilovens § 7, stk. 2, nr. 2-7.

Det har imidlertid vist sig, at kravet om bopæl i EU eller EØS for at kunne erhverve et chaufførkort er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og arbejdskraftens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se nærmere i afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 7, stk. 2, nr. 1, om kravet om bopæl i EU eller EØS for at kunne erhverve et chaufførkort, ophæves. De øvrige syv krav i § 7, stk. 2, ændres ikke indholdsmæssigt.

Herefter vil der ikke blive stillet krav til, hvor en ansøger om chaufførkort har bopæl. De øvrige krav i taxilovens § 7, stk. 2, nr. 2-8, vil fortsat skulle opfyldes.

En ansøger skal bl.a. leve op til nogle krav om vandel og god skik. Det fremgår af taxilovens § 7, stk. 2, nr. 5, at en ansøger ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af chaufførkortet, jf. straffelovens § 78, stk. 2. For så vidt angår en ansøger, der har eller har haft bopæl i udlandet i en eller flere perioder forud for ansøgningen, skal vedkommende selv tilvejebringe straffeattest fra tidligere opholdslande, jf. taxibekendtgørelsens (bekendtgørelse nr. 1244 af 26. november 2019) § 7, stk. 2. Det er dog et krav, at attestene sendes direkte fra de udenlandske myndigheder til Færdselsstyrelsen. Den kontrol med chaufførens vandel, som er forudsat i reglerne, synes således ikke at være vanskeliggjort eller umuliggjort af, at den pågældende har bopæl i fx et tredjeland.

Såfremt Færdselsstyrelsen ikke modtager den dokumentation, som styrelsen har anmodet om i forbindelse med behandling af en ansøgning om udstedelse af et chaufførkort eller i en fornyelsessag, vil styrelsen ikke være i stand til at vurdere om ansøgeren opfylder kravene i § 7, stk. 2, og vil derfor meddele afslag på ansøgningen eller fornyelsen.

Til nr. 13-15

Det foreslås, at i § 7, stk. 3, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«, i § 7, stk. 5, 2. pkt., ændres »nr. 7« til: »nr. 6« og i § 7, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«, og »nr. 8« til: »nr. 7«.

Forslagene er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 12, således at henvisningerne i § 7, stk. 3, 5 og 6 til § 7, stk. 2 henviser til de nye numre, der sker ved, at § 7, stk. 2, nr. 1, ophæves.

Til nr. 16-17

Det foreslås, i § 12, stk. 1, nr. 1, at »nr. 7« ændres til: »nr. 6« og i § 12, stk. 1, nr. 3, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

Forslagene er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, således at henvisningerne i § 12, stk. 1, til henholdsvis § 3, stk. 2 og 3

henviser til de nye numre, der sker ved, at henholdsvis § 3, stk. 2, nr. 2 og § 3, stk. 3, nr. 1, ophæves.

Til nr. 18-19

Det foreslås i § 13, stk. 1, nr. 1, at »nr. 7« ændres til: »nr. 6« og at i § 13, stk. 1, nr. 3, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

Forslagene er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, således at henvisningerne i § 13, stk. 1, til § 5, stk. 2 henviser til de nye numre, der sker ved, at henholdsvis § 5, stk. 2, nr. 2 og § 5, stk. 3, nr. 1, ophæves.

Til nr. 20

Det foreslås i § 14, stk. 1, at »nr. 6« ændres til: »nr. 5«.

Forslaget er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 12, således at henvisningen i § 14, stk. 1 til § 7, stk. 2, henviser til de nye numre, der sker ved, at § 7, stk. 2, nr. 1, ophæves.

Til nr. 21-25

Det foreslås, at i § 17, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 3, stk. 3, nr. 4 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 5, stk. 3, nr. 4, eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 6« til: »§ 3, stk. 2, nr. 4, 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 3 eller 5, § 5, stk. 2, nr. 4, 5 eller 6, § 5, stk. 3, nr. 3 eller 5, eller § 7, stk. 2, nr. 5«, at i § 17, stk. 2, ændres »§ 3, stk. 3, nr. 5, § 5, stk. 3, nr. 5, eller § 7, stk. 2, nr. 5« til: »§ 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 3, nr. 4, eller § 7, stk. 2, nr. 4«, at i § 17, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 2, nr. 7, § 3, stk. 3, nr. 5 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 7, 5, stk. 3, nr. 5 eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 5 eller 6« til: »§ 3, stk. 2, nr. 6, § 3, stk. 3, nr. 4 eller 5, § 5, stk. 2, nr. 6, 5, stk. 3, nr. 4 eller 5, eller § 7, stk. 2, nr. 4 eller 5« og at i § 17, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 3, stk. 2, nr. 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 2, nr. 5 eller 6, eller § 5, stk. 3, nr. 4« til: »§ 3, stk. 2, nr. 4 eller 5, § 3, stk. 3, nr. 3, § 5, stk. 2, nr. 4 eller 5, eller § 5, stk. 3, nr. 3«.

Desuden foreslås, at i § 18, stk. 1, ændres »§ 3, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 3, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3, § 5, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 5, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3, eller § 7, stk. 2, nr. 1 eller 3« til: »§ 3, stk. 2, nr. 2 eller 3, § 3, stk. 3, nr. 1 eller 2, § 5, stk. 2, nr. 2, eller 3, 5, stk. 3, nr. 1 eller 2, eller § 7, stk. 2, nr. 1 eller 2«.

Forslagene er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 1, 2, 6, 7 og 12, således at henvisningerne i §§ 17 og 18, til henholdsvis § 3, stk. 2 og 3, § 5, stk. 2 og 3 og § 7, stk. 2, henviser til de nye numre, der sker ved, at henholdsvis § 3, stk. 2, nr. 2 og § 3, stk. 3, nr. 1, § 5, stk. 2, nr. 2, § 5, stk. 3, nr. 1 og § 7, stk. 2, nr. 1, ophæves.

Til nr. 26-27

Det foreslås, at i § 30, stk. 1, ændres »nr. 7« til: »nr. 6« og i § 30, stk. 2, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

Forslagene er konsekvensrettelser, som følge af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 12, således at henvisningen i § 30, stk. 1 til § 7, stk. 2 henviser til de nye numre, der sker ved, at § 7, stk. 2, nr. nr. 1, ophæves.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft umiddelbart efter be-

kendtgørelsen i Lovtidende. Lovens formål er at bringe loven i overensstemmelse med EU-retten og derfor foreslås, at loven træder i kraft hurtigst muligt.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet den gældende taxilov, jf. § 46, ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Forslag

til

Lov om ændring af taxiloven  
(Afskaffelse af bopælskrav i EU/EØS ved  
tilladelser til erhvervsmæssig persontransport og  
kørselskontorer, godkendelse af ansvarlige ledere  
og chaufførkort)

## § 1

I taxiloven, jf. lov nr. 1538 af 19. december 2017,  
som ændret ved lov nr. 557 af 7. maj 2019, foreta-  
ges følgende ændringer:

## § 3. ---

*Stk. 1.* ---

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren  
udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervs-  
mæssig persontransport til virksomheder, der  
1)

2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller  
EØS,

Nr. 3-7

*Stk. 3.* Godkendelse som ansvarlig leder, jf. stk. 2,  
nr. 1, er betinget af, at vedkommende

1) har bopæl i EU eller EØS,

Nr. 3-6 ---

*Stk. 4* ---

*Stk. 5.* Afslag på udstedelse af tilladelse begrundet  
i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3,  
nr. 5, skal på begæring af ansøgeren indbringes  
for domstolene af anklagemyndigheden. Sagen be-  
handles i strafferetsplejens former.

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

*Stk. 7-10.* ---

1. § 3, stk. 2, nr. 2, ophæves.

Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.

2. § 3, stk. 3, nr. 1, ophæves.

Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.

3. I § 3, stk. 5, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«.

4. I § 3, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

*Stk. 11.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. stk. 7, og krav til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

**§ 5.** ---

*Stk. 1.* ---

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til at drive et kørselskontor til virksomheder, der

- 1)
  - 2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
- Nr. 3-7---

*Stk. 3.* Godkendelse som ansvarlig leder, jf. stk. 2, nr. 1, er betinget af, at vedkommende

- 1) har bopæl i EU eller EØS,
- Nr. 3-6 ---

*Stk. 4.* -

*Stk. 5.* Afslag på udstedelse af tilladelse begrundet i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3, nr. 5, skal på begæring af ansøgeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

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

*Stk. 7.* -

*Stk. 8.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. stk. 7, og krav til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

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

**5.** I § 3, *stk. 11*, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«

**6.** § 5, *stk. 2, nr. 2*, ophæves.  
Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.

**7.** § 5, *stk. 3, nr. 1*, ophæves.  
Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.

**8.** I § 5, *stk. 5*, ændres »nr. 5« til: »nr. 4 «.

**9.** I § 5, *stk. 6*, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

**10.** I § 5, *stk. 8*, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

**11.** I § 6, *stk. 1*, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

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

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

1) har bopæl i EU eller EØS,

Nr.2-8----

*Stk. 3.* Afslag på udstedelse af chaufførkort begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 2, nr. 5, skal på begæring af ansøgeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

*Stk. 4.* -

*Stk. 5.* En chauffør, som er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse godkendt af Undervisningsministeriet som redder eller ambulancebehandler, er fritaget fra kravet om chaufførkort i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport for offentlige myndigheder.

Det er en betingelse, at chaufføren har gennemført og bestået det i stk. 2, nr. 7, nævnte kursus. Under kørslen skal medbringes dokumentation fra uddannelsesstedet for, at den pågældende er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse som redder eller ambulancebehandler.

*Stk. 6.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om kursuskravet, herunder den teoretiske og praktiske prøve, jf. stk. 2, nr. 7, helbredskravene, jf. stk. 2, nr. 8, og til indholdet af ansøgninger, herunder den digitale løsning, jf. stk. 4.

§ 12. En tilladelse til erhvervsmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- a) loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- b) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort og bilens indretning, udstyr og tilbehør,
- c) arbejdsmiljølovens kapitel 9 om hvileperiode og fridøgn,

12. § 7, stk. 2, nr. 1, ophæves.

Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.

13. I § 7, stk. 3, ændres »nr. 5« til: »nr. 4«.

14. I § 7, stk. 5, 2. pkt., ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

15. I § 7, stk. 6, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«, og »nr. 8« til: »nr. 7«.

16. I § 12, stk. 1, nr. 1, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

- d) lovgivningen om euforiserende stoffer,
- e) skatte- og afgiftslovgivningen eller
- f) udlændingeloven om menneskesmugling,

2)----

3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 3, stk. 2, nr. 6, eller.

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

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 5, stk. 2, nr. 7, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller bestemmelser i

a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,

b) lovgivningen om euforiserende stoffer,

c) skatte- og afgiftslovgivningen eller

d) udlændingeloven om menneskesmugling,

2) --

3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 5, stk. 2, nr. 6.

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

1) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,

2) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort og bilens indretning, udstyr og tilbehør,

3) lovgivningen om euforiserende stoffer,

4) skatte- og afgiftslovgivningen eller

5) udlændingeloven om menneskesmugling.

**17.** I § 12, stk. 1, nr. 3, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

**18.** I § 13, stk. 1, nr. 1, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

**19.** I § 13, stk. 1, nr. 3, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

**20.** I § 14, stk. 1, ændres »nr. 6« til: »nr. 5«.

**§ 17.** En afgørelse om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser efter § 3, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 3, stk. 3, nr. eller 6, § 5, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 5, stk. 3, nr. 4 eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 6, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. ----

*Stk. 2.* En afgørelse om afslag på fornyelse efter § 3, stk. 3, nr. 5, § 5, stk. 3, nr. 5, eller § 7 stk. 2, nr. 5, kan, inden 4 uger efter at den er meddelt den pågældende, forlanges indbragt for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen behandles i strafferetsplejens former.

*Stk. 3.* Anmodning om sagsanlæg i forbindelse med afgørelser om afslag på fornyelse af tilladelser og godkendelser, hvis indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, § 3, stk. 3, nr. eller 6, § 5, stk. 2, nr. 7, § 5, stk. 3, nr. 5 eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 5 eller 6, har opsættende virkning, medmindre retten bestemmer andet. Findes nægtelsen af fornyelse lovlig ved dommen, kan det i dommen bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

*Stk. 4.* Anmodning om sagsanlæg i forbindelse med afgørelser om afslag på tilladelser og godkendelser, hvis indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 2, nr. 5 eller 6, eller § 5, stk. 3, nr. 4, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. ----

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

**21.** I § 17, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 3, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 3, stk. 3, nr. 4 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 5, 6 eller 7, § 5, stk. 3, nr. 4, eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 6« til: »§ 3, stk. 2, nr. 4, 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 3 eller 5, § 5, stk. 2, nr. 4, 5 eller 6, § 5, stk. 3, nr. 3 eller 5, eller § 7, stk. 2, nr. 5«.

**22.** I § 17, *stk. 2*, ændres »§ 3, stk. 3, nr. 5, § 5, stk. 3, nr. 5, eller § 7, stk. 2, nr. 5« til: »§ 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 3, nr. 4, eller § 7, stk. 2, nr. 4«.

**23.** I § 17, *stk. 3, 1. pkt.*, ændres »§ 3, stk. 2, nr. 7, § 3, stk. 3, nr. 5 eller 6, § 5, stk. 2, nr. 7, 5, stk. 3, nr. 5 eller 6, eller § 7, stk. 2, nr. 5 eller 6« til: » § 3, stk. 2, nr. 6, § 3, stk. 3, nr. 4 eller 5, § 5, stk. 2, nr. 6, 5, stk. 3, nr. 4 eller 5, eller § 7, stk. 2, nr. 4 eller 5«.

**24.** I § 17, *stk. 4, 1. pkt.*, ændres »§ 3, stk. 2, nr. 5 eller 6, § 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 2, nr. 5 eller 6, eller § 5, stk. 3, nr.4« til: »3, stk. 2, nr. 4 eller 5, § 3, stk. 3, nr. 3, § 5, stk. 2, nr. 4 eller 5, eller § 5, stk. 3, nr. 3«.

**25.** I § 18, *stk. 1*, ændres »§ 3, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 3, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3, § 5, stk. 2, nr. 2, 3 eller 4, § 5, stk. 3, nr. 1, 2 eller 3, eller § 7, stk. 2, nr. 1 eller 3« til: » § 3, stk. 2, nr. 2 eller 3, § 3, stk. 3, nr. 1 eller 2, § 5, stk. 2, nr. 2, eller 3, 5, stk. 3, nr. 1 eller 2, eller § 7, stk. 2, nr. 1 eller 2«.

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

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

**26.** I § 30, *stk. 1*, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.

**27.** I § 30, *stk. 2*, ændres »nr. 7« til: »nr. 6«.