

Modernisering af taxiloven

9. februar 2017

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti er enige om at stemme for en ny taxilov med følgende indhold.

1. Én tilladelse til alle former for persontransport

Det skal fortsat kræve tilladelse at udføre erhvervsmæssig persontransport. De nuværende fire tilladelser (taxi, limousine, offentlig servicetrafik og sygetransport) erstattes af én tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, en såkaldt universaltilladelse.

Udfører man transport af personer for et vederlag, der ligger ud over de med kørslen direkte forbundne omkostninger, er der tale om erhvervsmæssig persontransport, som kræver en universaltilladelse. Hvis der alene ydes godtgørelse af de med kørslen direkte forbundne omkostninger, er der tale om samkørsel, som ikke kræver tilladelse. Følgende omkostninger forstås som direkte forbundne omkostninger: brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn mv. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende.¹

Den hidtidige antalsbegrænsning og geografiske begrænsning ophæves. En vognmand kan få så mange tilladelser, som vedkommende ønsker, hvis vognmanden opfylder lovens krav. Tilladelserne giver adgang til at køre overalt i landet.

Det står vognmanden frit for, hvordan denne ønsker at organisere sig som virksomhed. Der stilles således ikke krav om nogen bestemt virksomhedsform. Såvel personer som selskaber kan være indehavere af universaltilladelser.

For at opnå en universaltilladelse skal vognmanden opfylde visse krav, herunder krav om ikke at være konkurs, ikke at have gæld til det offentlige samt have et vist kapitalgrundlag.

Kapitalkravet for universaltilladelsen til den første bil er 40.000 kr. og 20.000 kr. for tilladelsen til hver af de yderligere biler. Opfyldelse af kapitalkravet følger almindelig praksis på området på linje med i dag. Dvs. enten ved

¹ Jf. SKAT's styresignal vedr. de skatteretlige forhold ved samkørsel, <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=2236667&vId=0>

anvendelse af revideret årsregnskab eller åbningsbalance, ved erklæring fra revisor eller ved en garanti.

For at opnå en universaltilladelse skal en vognmand opfylde et vandelskrav. Det vil sige, at pågældende ikke er blevet straffet for en forbrydelse, der gør vedkommende uegnet til at varetage erhvervet. Desuden skal vognmanden leve op til krav om god skik inden for branchen. For selskaber skal der være en ansvarlig leder, der opfylder såvel vandelskravet som krav om god skik.

Universaltilladelser udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til alle, der opfylder kravene for at få en universaltilladelse. Der opkræves et omkostningsdækkende gebyr for udstedelse af tilladelsen, således som kommunerne også i dag har mulighed for.

Kørsel for private skal sælges via et kørselskontor, jf. punkt 2. Indehavere af universaltilladelser skal således være tilsluttet et kørselskontor for at kunne sælge kørsel til private. Dette gælder ikke limousinekørsel for private ved særlige lejligheder, hvor der ved limousinekørsel forstås repræsentationskørsel, bryllupskørsel og lignende kørsel i køretøjer med særligt indretning, udstyr og lignende.

Salg af kørsel udbudt af offentlige myndigheder med hjemmel i anden lovgivning kan ske direkte mellem indehavere af universaltilladelser og den offentlige myndighed, og behøver således ikke ske via et kørselskontor.

2. Kørselskontorer

Salg af kørsel til private kunder skal ske via et kørselskontor. I denne egenskab har kørselskontoret en række pligter i forhold til myndighederne og over for kunderne og skal opfylde en række krav. Det sker både af hensyn til trafiksikkerheden, forbrugerbeskyttelse og af hensyn til at kunne sikre grundlaget for en effektiv skattekontrol.

Ud over at drive virksomhed i eget navn kan et kørselskontor også være system- og dataleverandør til selvstændige vognmænd (mindre kørselskontorer), som ønsker at drive virksomhed i eget navn. Der kan fx være tale om vognmænd uden for byerne, der kun på deltid ønsker at køre taxikørsel. Det forventes, at denne service især vil kunne fremme udbuddet af taxitjenester i mindre byer og landdistrikter.

Der kræves en tilladelse for at kunne drive kørselskontor. For at få en tilladelse skal virksomheden opfylde et egenkapitalkrav på 500.000 kr. samt råde over et elektronisk kommunikationsudstyr til brug for opsamling og opbevaring af oplysninger om kørselsopgaver. Desuden skal kørselskontorerne have en

ansvarlig leder, der skal opfylde et vandelskrav. Det vil sige, at pågældende ikke er blevet straffet for en forbrydelse, der gør vedkommende uegnet til at varetage erhvervet. Kravene har til formål at sikre seriøse aktører og ordnede forhold i branchen.

Der indføres mulighed for, at der i forhold til små, lokale vognmænds kørsel i landdistrikterne kan dispenseres fra de krav, der stilles til at drive kørselskontor, således at vognmanden kan udgøre sit eget kørselskontor. Det vil være en betingelse for dispensationen, at vognmandens kørsel helt overvejende udøves i det pågældende geografiske område.

Dispensationsmuligheden skal sikre, at adgangsbarriererne for taxivirksomhed i landdistrikterne reduceres.

Kommunerne gives endvidere mulighed for efter gennemførelse af udbud at betale kørselskontorer for at stille et taxiberedskab til rådighed i et geografisk område. Det vil være relevant i områder, hvor der ikke kan opretholdes et taxiudbud på markedsvilkår. Sådanne kommunale aftaler kan ikke udelukke øvrige kørselskontorer fra på markedsvilkår at sælge taxikørsel til private i disse områder.

Tilladelser udstedes af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen til alle, der opfylder kravene for at drive kørselskontor.

Kørselskontoret bestemmer selv, hvilke vognmænd kontoret ønsker at samarbejde med. Kørselskontoret er således ikke forpligtet til at lade en indehaver af en universaltilladelse tilknytte sig kørselskontoret.

Kørselskontoret vælger selv åbningstider, geografisk dækningsområde, de udbudte tjenester og serviceniveau i øvrigt. Der stilles ikke krav om døgn-åbent.

Der er ingen antalsbegrænsning for kørselskontorer og ingen geografisk begrænsning for kørselskontorets salg af kørsel inden for landets grænser.

3. Chauffører

Chaufføren skal have et førerkort til erhvervmæssig persontransport. Kravet om det særlige kørekort til erhvervmæssig personbefordring afskaffes.

For at få et førerkort skal chaufføren være mindst 21 år, have haft almindeligt kørekort i tre år og opfylde visse krav, herunder vandelskrav, visse helbreds krav og have en godkendt chaufføruddannelse.

Den samlede chaufføruddannelse vil udgøre ca. 2 uger, og det gøres muligt at få merit for førstehjælpskursus i forbindelse med gennemførelse af uddannelsen. Chaufføruddannelsen afsluttes med både en teoretisk og praktisk prøve og får et indhold som skitseret i bilag 1. Eksisterende sprogkrav på uddannelsen videreføres.

4. Sikring af skattebetaling og ordnede forhold

Alle der kører taxi skal betale korrekt skat. Der skal sættes ind over for skatteunddragelse i branchen, herunder piratkørsel. Der stilles derfor fremover skrappe krav til kørselskontorets indhentning og opbevaring af data om de enkelte kørte ture.

I dag er der ingen krav i lovgivningen om, at de nuværende bestillingskontorer skal indhente og opbevare oplysninger om kørsel fra de tilsluttede vogne.

Allerede i dag er udstyret i taxier de fleste steder dog indrettet således, at der løbende registreres og indberettes en række data om de kørte ture til bestillingskontoret. Registreringen af oplysninger i vognene er kommercielt begrundet og ligger langt over de summariske krav til taxametre og sædefølere, der stilles i lovgivningen.

De nuværende krav om taxameter og sædeføler opretholdes. Derudover vil det med den nye taxilovgivning fremover være et krav, at kørselskontoret for alle ture skal sikre, at følgende oplysninger indhentes og opbevares i en nærmere afgrænset periode, efter at kørslen har fundet sted:

- Identifikation af universaltilladelsesindehaver og chauffør
- GPS-koordinater for turen
- Tidspunktet for turens start og afslutning
- Længden af turen
- Betalingen for turen

Ud over at sikre indhentning og opbevaring af disse data, skal kørselskontoret stå inde for dataenes pålidelighed, og stille disse til rådighed for myndighederne. Efterlever kørselskontoret ikke disse krav, skal retten til at drive kørselskontor kunne inddrages.

Dataene skal overføres til kørselskontoret løbende og trådløst. For eksisterende udstyr, der ikke kan efterleve disse krav, fastsættes en overgangsordning, således at kravene skal efterleves ved udskiftning af udstyret eller bilen, dog senest fem år efter lovens ikrafttræden.

Kørselskontoret er som indehaver af tilladelsen ansvarlig for at efterleve disse krav, men kan indgå aftale med anden virksomhed om køb af disse ydelser; krav i persondatalovgivning og taxilovgivning vil fortsat skulle efterleves og kørselskontoret vil være ansvarlig herfor.

Kravet om taxameter og sædeføler gælder ikke køretøjer, der alene anvendes til kørsel på kontrakt for offentlige myndigheder eller til limousinekørsel.

De aftalte evalueringer, jf. punkt 9, skal blandt andet redegøre for den teknologiske udvikling inden for kontrolsystemer, herunder for erfaringer fra andre lande.

5. Forbrugerbeskyttelse

I dag fastsættes maksimalpriserne for taxikørsel kommunalt, og på tværs af kommunerne anvendes således forskellige metoder til at beregne prisen for en taxitur. Med ophævelsen af den geografiske begrænsning på erhvervsmæssig personbefordring indføres et landsdækkende system for prisfastsættelse for taxikørsel med private med et prisloft.

Det landsdækkende system for prisfastsættelse skal imødekomme flere hensyn. Først og fremmest skal systemet være gennemskeligt for kunderne. Dernæst skal prissystemet give erhvervet mulighed for at konkurrere på prisen så vel som på andre parametre. Endelig skal systemet sikre et økonomisk grundlag for taxikørsel både i byerne og i landdistrikterne.

Det landsdækkende system for prisfastsættelse indebærer, at det enkelte kørselskontor skal fastsætte sine priser inden for den i lovgivningen definerede takststruktur. Konkret skal prisberegningen ved taxikørsel omfatte en starttakst, en kilometertakst og en tidstakst. Der kan opereres med i alt to takstsæt – ét til dagskørsel og ét til kørsel aften, weekend og på særlige dage.

Kørselskontoret skal skilte med prisen for en standardtur på 10 km. Der skal dels skiltes synligt udvendigt på køretøjet, dels på kørselskontorets hjemmeside. Kørselskontoret må ændre priserne – inden for rammerne af det landsdækkende system for prisfastsættelse og under prisloftet – dog ikke oftere end kvartalsvist.

Limousinekørsel vil ikke være underlagt det landsdækkende system for prisfastsættelse med prisloft.

Som det er tilfældet i dag, vil der kunne aftales en fast pris for en tur. Kørselskontoret skal kunne sandsynliggøre, at denne faste pris under rimelige

forudsætninger ikke overstiger de af kørselskontorets udmeldte taxameterpriser.

Kørselskontoret har ansvar for at behandle klager fra kunderne og oplyse kunderne om klagemuligheder, priser og services mv. Desuden skal kørselskontoret bidrage til finansieringen af et uafhængigt ankenævn, som skal behandle de klager, som kunderne indbringer for nævnet. Klagenævnet forankres i det nuværende Ankenævn for Bus, Tog og Metro, som udvides til også at omfatte taxi.

Kørselskontoret skal stå inde for, at kunden er forsikret under kørslen.

6. Handicaptilgængelighed

Med universaltilladelser vil de mange storvogne, der i dag kører lovpligtig handicapkørsel for trafikskaberne på OST-tilladelser, have mulighed for at køre taxikørsel på de tidspunkter, hvor de ikke kører for trafikskabet under forudsætning af at de er indrettet dertil.

Udbuddet af storvogne med lift, der kan køre taxikørsel, vil dermed – med overgangen til universaltilladelser – kunne øges væsentlig i forhold til i dag, når også de nuværende OST-tilladelser således bliver en del af dette marked.

Som et led i den nye chaufføruddannelse indgår undervisning i befordring af særlige grupper.

7. Trafiksikkerhed, krav til udstyr og miljøkrav

Der stilles fortsat krav om, at biler, der skal anvendes til erhvervmæssig persontransport, skal gennemgå et årligt syn.

Der stilles krav om synlig skiltning på køretøjet om priser, kørselskontorets navn samt universaltilladelsesnummeret, som erstatter det nuværende krav om tilladelsesnummerplade. De øvrige krav til bilens udstyr bibeholdes.

Krav til udstyr i køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring, gælder ikke køretøjer, der alene anvendes til kørsel på kontrakt for offentlige myndigheder eller til limousinekørsel.

De eksisterende miljøkrav til biler, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring, videreføres. Køretøjer, der alene anvendes til limousinekørsel, er omfattet af lempeligere krav på linje med i dag.

8. Sanktioner

Med en ny taxilov gives den enkelte vognmand og det enkelte kørselskontor mulighed for at vokse, udnytte virksomhedsmodeller på linje med andre erhverv og det sikres, at alle der efterlever kravene for at få en tilladelse også tildeles en sådan. Dette vil fremme konkurrencen til gavn for både erhverv og forbruger.

Samtidig stilles med en ny taxilov skærpede krav til erhvervets forpligtigelser til dokumentation, og erhvervet forpligtes til at dele dokumentationen med myndighederne.

Det vil give myndighederne et bedre grundlag for kontrol, og den administrative kontrol med erhvervet skal centraliseres og styrkes.

Et øget fokus på at sikre ordnede forhold i erhvervet og også korrekt skattebetaling vil bl.a. blive afspejlet i lovgivningen ved udformning af et bødekatolog og ved oplistning af overtrædelser af god skik, der kan medføre tilbagekaldelse af en tilladelse.

I den ny taxilov anføres kriterier for udmåling af bødeniveauet samt anbefalede bødeniveauer. Dette er på linje med bus- og godskørselsloven, og bøderne bringes på niveau med bus- og godskørselsområdet.

Der indføres endvidere mulighed for, at henholdsvis både en chauffør og en vognmand samt en vognmand og et kørselskontor kan dømmes for samme forseelse.

Bødestraf

Ved udmåling af bødestraf ved overtrædelse af loven skal der lægges vægt på de økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået, samt på om overtrædelsens karakter er mindre alvorlig, alvorlig eller meget alvorlig.

Bødeniveauet for vognmænd og kørselskontorer vil blive det samme som på bus- og godskørselsområdet, dvs. 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.

For chauffører vil bødeniveauet blive på 2.000 kr. for at ikke at have medbragt førerkortet i bilen og på 4.000 kr. for ikke at have den fornødne uddannelse samt en bøde på 8.000 kr. til vognmanden. Disse bødestørrelser svarer også til bus- og godskørselsområdet.

For kørselskontorer, hvor fortjenesten ved overtrædelse af loven kan være større, skal der tilsvarende kunne udmøntes større bøder.

Inddragelse af tilladelser

Såfremt indehaveren af en tilladelse ikke længere lever op til de krav, der blev stillet for at få tilladelsen, er der mulighed for at inddrage tilladelsen.

En tilladelse kan eksempelvis inddrages, hvis pågældende bliver dømt for en forbrydelse, der medfører, at pågældende ikke længere er egnet til at varetage erhvervet. Det anføres i loven, at vandelskravet anses for overtrådt, såfremt tilladelsesindehaveren er dømt for personfarlig kriminalitet eller sædelighedsforbrydelser, og pågældende er blevet idømt en fængselsstraf, uanset om denne er betinget eller ej.

Desuden kan en tilladelse inddrages, såfremt kravet om at pågældende ikke længere kan udøve erhvervet forsvarligt og i overensstemmelse med god skik, er overtrådt.

For at skærpe fokus på god skik fastsættes det i loven, hvilke overtrædelser af særlovgivningen, der medfører, at kravet om god skik er overtrådt, fx grove eller gentagne overtrædelser af skattelovgivningen, taxiloven og færdselsloven m.fl.

Fratagelsen af en tilladelse sker indtil videre, dog således at der først efter 5 år på ny kan søges om en tilladelse.

Inddragelse af en tilladelse og afslag på at opnå en ny tilladelse vil som i dag kunne indbringes for domstolene.

9. Evaluering

Der gennemføres flere evalueringer af loven: en evaluering af loven efter et år, efter tre år og efter seks år for dermed at følge, hvordan forholdene på markedet udvikler sig.

10. Overgangsordning

Der fastsættes en overgangsordning på 3 år til at indfase loven.

I overgangsperioden øges antallet af universaltilladelser med 500 pr. år, og udbydes med 125 hvert kvartal. Dertil kommer uudnyttede tilladelser ved udgangen af hvert kalenderår. 3 år efter lovens ikrafttræden er der ingen begrænsninger på antallet af tilladelser, der kan udstedes.

Hvis der i overgangsperioden er flere ansøgere end antallet af tilladelser, der kan søges om årligt, trækkes der lod mellem ansøgerne.

Eksisterende tilladelser til chauffører, bestillingskontorer og vognmænd fastholder deres gyldighed indtil udløb.

Administration og tilsyn af loven varetages fra lovens ikrafttræden af Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen. Kommunerne/Taxinævnet i Region Hovedstaden varetager fortsat administrationen og tilsynet med de eksisterende taxi- og limousinetilladelser i overgangsperioden, hvorefter alle tilladelser er udskiftet.

Kommunerne kan med et halvt års varsel vælge at overlade denne forpligtelse til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen.

Oversigt over indholdet i den nye chaufføruddannelse

Emner	Fremadrettet vejledende timestfordeling	Nuværende vejledende timestfordeling
Arbejdsret	2 timer	4 timer
Færdselslovgivning ¹⁾	15 timer	3 timer
Energirigtig og passagervenlig kørsel, brug af GPS	8 timer, heraf 6 individuelle køretimer med én time til kørsel efter GPS	2 timer
Taxilovgivningen	6 timer	6 timer
Arbejdsmiljø, herunder ergonomi	4 timer	5 timer
Befordring af særlige grupper	6 timer	6 timer
Konflikthåndtering og kommunikation	11 timer	3 timer
Kundeservice	8 timer	3 timer
Førstehjælp (Dansk Førstehjælpsråds kurser "Færdselsrelateret førstehjælp" og "Hjerte-lunge-redning")	11 timer	11 timer
Afsluttende praktisk og skriftlig prøve	3 timer	2 timer
Samlet timeantal	74 timer	45 timer

1) Der vil være tale om undervisning målrettet ansøgere, der har haft kørekort til almindelig bil i mindst tre år og som er fyldt 21 år.