

#### 4.7. Betaling, kurser

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

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

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

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

#### 4.9. Opfølgning

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

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

#### 5. Bekendtgørelser om taxikørsel m.v.

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

#### 6. Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser

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

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

#### 7. Forslagets administrative konsekvenser

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

#### 8. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

#### 9. Forholdet til EU-retten

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

#### 10. Høring

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