

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

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 2*

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

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

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