

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.