

## F. t. l. om taxikørsel m.v.

uden passagerer og gennem reduktion af ventetider på bestilte taxier.

### *1.3. Tilpasning af taxiloven til større kommunale enheder*

Efter taxilovens § 10, stk. 2, kan kommunalbestyrelser i kommuner med op til 20.000 indbyggere midlertidigt eller for et ubegrænset tidsrum fritage indehavere af taxitilladelser fra at tilslutte sig til et bestillingskontor.

Kommunalbestyrelser i kommuner med 20.000 indbyggere eller derover kan tilsvarende midlertidigt eller for et ubegrænset tidsrum fritage indehavere af taxitilladelser fra tilslutningspligten, hvis fritagelsen bliver betinget af et vilkår om, at den eller de pågældende taxitilladelser fortrinsvis skal betjene et bestemt geografisk område i kommunen, beliggende uden for samlet bymæssig bebyggelse.

Antallet af kommuner reduceres væsentligt ved kommunalreformen, herunder navnlig antallet af kommuner med op til 20.000 indbyggere. Kommunalbestyrelsernes muligheder for at tilpasse administrationen af taxiloven i overensstemmelse med de lokale forhold indskrænkes herved væsentligt.

Med henblik på at fastholde kommunernes muligheder for at tilvejebringe og at fastholde en tilfredsstillende kundebetjening foreslås det, at kommunerne – uanset indbyggerantal – skal have adgang til at fritage taxitilladelser fra kravet om tilslutning til et bestillingskontor.

### *1.4. Mulighed for at træffe bestemmelse om etablering af eller indtræden i kommunale fællesskaber*

Med henblik på at fastholde og sikre en tilfredsstillende kundebetjening på taxiområdet bemyndiges transport- og energiministeren til at træffe bestemmelse om kommunernes pligt til at oprette, udvide deltagerkredsen af eller tilslutte sig kommunale fællesskaber efter lovens § 2 a. Ministeren meddeler påbud af

egen drift. En kommune vil imidlertid kunne anmode ministeren om at meddele påbud efter bestemmelsen.

Indgåelsen af en samarbejdsaftale om oprettelsen af kommunalt fællesskab vil skulle godkendes af tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i § 60 i lov om kommunernes styrelse, uanset om oprettelsen sker på baggrund af transport- og energiministerens beslutning efter bestemmelsen.

### *2. Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget skønnes at åbne mulighed for en effektivisering af administrationen af taxilovgivning og dermed mulighed for en bedre udnyttelse af kommunale ressourcer. Ved lovforslaget sikres det endvidere, at samtlige myndigheder, der administrerer taxilovgivning, fremover vil være omfattet af det kommunale tilsyn.

### *3. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget giver mulighed for udførelse af taxi-virksomhed i flere kommuner med mulighed for øget konkurrence og øget indtjening.

### *4. Forslagets miljømæssige konsekvenser*

Forslaget skønnes at have positive miljømæssige konsekvenser i form af bedre kapacitetsudnyttelse og dermed mindre kørsel uden passagerer.

### *5. Forholdet til EU-retten*

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### *6. Høring*

Forslaget har været til høring hos de organisationer m.v., der berøres af forslaget. Høringssvarene vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.