

CityRiders
Nannasgade 28
2200 København N
Att.: Joachim Hjerl

Kystvejen 40
DK-2770 Kastrup
Denmark

Phone: (+45) 7026 7321
(+45) 3536 0550
Fax. (+45) 3536 0551

www.nordiclawgroup.com

Nordic Law Group cvr. 25445570
Nordic Law Group ApS cvr. 28983204
Nordic Law Group Real Property ApS cvr. 31426685

Advokat Nicholas Symes (H)
Nordic Law Group ApS

J.nr. 200313

Dato: 8. maj 2009

HØRINGSSVAR

CityRiders har anmodet Nordic Law Group ApS om et høringssvar for så vidt drift af CityRiders i relation til taxilovgivningen.

Høringsgrundlag:

Baggrunden for høringssvar er, at Færdselsstyrelsen har sendt CityRiders og et tilsvarende firmas¹ koncept til vurdering hos Kammeradvokaten² og til høring i Storkøbenhavns Taxinævn.³

Kammeradvokaten anfører i sin vurdering, at taxiloven gælder eksplicit for taxikørsel og implicit for enhver anden erhvervsmæssig personbefordring i biler. Kammeradvokaten giver videre udtryk for, at det kan virke konkurrenceforvridende i forhold til den eksisterende taxi-branche, hvis der gives undtagelser for visse erhvervsmæssige personbefordringer. Dette anbringende har Storkøbenhavns Taxinævn imidlertid afvist.

CityRiders ønsker nu, at replicere på Kammeradvokatens svar til Færdselsstyrelsen.

Følgende dokumenter er indgået i vurderingen:

Lov nr. 517 af 24. juni 1999 om Taxikørsel med de dertilhørende bekendtgørelser, først og fremmest bekendtgørelse nr. 22 af 31. marts 2000 om taxikørsel m.v.

Færdselslovens bestemmelser vedr. erhvervsmæssig kørsel, herunder de til loven hørende bekendtgørelser, f.eks. bekendtgørelse 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxi m.v. (med

¹ Homecar Drivers.

² Kammeradvokatens brev af 28. juli 2008 til Færdselsstyrelsen.

³ Storkøbenhavns Taxinævns brev af 6. januar 2009 til Færdselsstyrelsen.

senere ændringer) samt andre bekendtgørelser, f.eks. Bekendtgørelse nr. 1004 af 10. juni 2006 om kørekort, Bekendtgørelse 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører, Bekendtgørelse 175 af 21. maj 1962 om motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til befordring af personer.

Betænkning over forslag til lov om taxikørsel m.v. (LBF 1996-1997.1.141).

Domme: UfR 1978.159H, UfR 2002.1789H, UfR 2003.2342H, UfR 2004.819H og Tfk 2007.201V, samt Landsskatterettens afgørelse SKM 2004.286 LSR.

Endelig har Kammeradvokatens brev af 28. juli 2008 til Færdselsstyrelsen og Storkøbenhavns Taxinævns brev af 6. januar 2009 til Færdselsstyrelsen indgået i vurderingen.

Overordnede betragtninger:

Konceptets primære driftsområde er kørsel med kundens bil, og som et addendum hertil, at kunden kan sidde i sin egen bil og blive transporteret fra et sted til et andet ved brug af en chauffør fra CityRiders.

Det indledende spørgsmål er, hvorvidt der er krav om erhvervsmæssigt kørekort:

Erhvervsmæssige kørekort: Om kravet til erhvervsmæssigt kørekort til chaufførerne gælder følgende i taxi-lovgivningens § 12⁴ og Kørekortbekendtgørelsen, at afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige kørsel over for den erhvervsmæssige personbefordring er central for hele lovgivningen om erhvervsmæssig personbefordring, hvad enten der er tale om f.eks. bus- eller taxikørsel.

CityRiders koncept er nyt, og derfor er der ikke entydige svar på spørgsmålet, hverken i lovgivningen eller i retspraksis.

⁴ Taxilovens § 12: Trafikministeren kan fastsætte regler om;

- 1) anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om erhvervsmæssig personbefordring omfattet af denne lov,
- 2) undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsning mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig personbefordring,
- 3) afgrænsning mellem taxikørsel og sygetransport,
- 4) ansøgningens indhold og dokumentation samt fremgangsmåden ved meddelelse af tilladelser eller godkendelser, herunder om høring af myndigheder og organisationer,
- 5) de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde,
- 6) de faglige, aldersmæssige krav mv., en godkendt fører af et af loven omfattet motorkøretøj skal opfylde,
- 7) betaling for behandling af ansøgninger og for meddelelse af tilladelser og godkendelser, herunder indeksregulering af sådan betaling,
- 8) køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxameter, kontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontroldokumenter og maksimaltakster for taxikørsel,
- 9) taxameterkontrollantvirksomhed, herunder vedrørende godkendelse af taxameterkontrollanter,
- 10) godkendelse og drift af bestillingskontorer, herunder tidsbegrænsning af godkendelsen, tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald, voldgift, eksklusion og gennemførelse af disciplinærbod, samt
- 11) andre forhold vedrørende taxi- og sygetransportvirksomhed, herunder kontrolforanstaltninger for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse.

Stk. 2. Transport- og energiminister kan af hensyn til kundebetjeningen og på nærmere fastsatte vilkår efter ansøgning og høring af de berørte kommuner godkende, at en kommunalbestyrelse eller et kommunalt fællesskab udsteder taxitilladelser, der omfatter betjening af trafikale knudepunkter uden for kommunens eller det kommunale fællesskabs område.

Stk. 3. Såfremt en under Trafikministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution bemyndiges til at udøve beføjelser, der i denne lov er tillagt trafikministeren, kan ministeren fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

Udgangspunktet er imidlertid en sondring mellem personbefordring og ikke-personbefordring. Således må det konkluderes, at der ikke kan stilles krav om erhvervsmæssigt kørekort i det tilfælde, at CityRiders ydelse alene angår kørsel med kundens bil uden passagerer.

Spørgsmålet er derfor kun relevant i relation til personbefordring, at kunden kører med i bilen.

»Erhvervsmæssig personbefordring« er det grundlæggende begreb, der udløser tilladelseskravet og dermed adgangskravene til at udføre en given personbefordring samt tillige kravet om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

Begrebet må i denne sammenhæng således være genstand for en nærmere definition og udfyldning, men da der ikke eksisterer egentlig lovgivning, er den mest hensigtsmæssige måde at gøre dette på at foretage en modsætningsvis definition af, hvad der kan betragtes som ikke-erhvervsmæssig kørsel.

Kørslen anses for ikke-erhvervsmæssig, såfremt (1) kørslen udføres vederlagsfrit, (2) af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet, eller en ansat hos denne, (3) eller at kørslen er led i anden virksomhed, idet der (4) udelukkende må befordres personer med en nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren. Eksempler på undtagelser kan være kørsel i forbindelse med enkeltstående private »åbent-hus« arrangementer, hvor der er tale om en ganske særlig serviceydelse, samt kørsel på et lukket område med en begrænset personkreds, såsom kørsel i forlystelsesparker, dyreparker, inden for et aflukket lufthavnsområde mv.

Imidlertid er tale om, at der ydes vederlag for befordring af bilen, og ikke af passageren, hvorfor personbefordringsbetingelsen i loven ikke kan anses som værende opfyldt. Der ydes således ikke vederlag for persontransporten.

Det er derfor min vurdering, at Kammeradvokatens vurdering på dette område er forkert, medens jeg støtter udtalelsen fra Storkøbenhavns Taxinævn.

Da man må lægge til grund, at chaufførerne ikke kører mod at få erlagt et vederlag, enten direkte fra kunden eller via selskabet CityRiders er betingelse 1 opfyldt. Det betyder at CityRiders chauffører formentlig ikke skal være i besiddelse af et erhvervsmæssigt kørekort.

Af andre bemærkninger, skal opmærksomheden henledes på tilmeldingspligt til bestillingskontor og taxibegrebet:

Om taxi-begrebet og herunder pligten til at have indhentet en forudgående bevilling fastsætter taxi loven følgende i §§ 1 og 2:

§ 1 Den, der udfører erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af

højst 9 personer føreren medregnet, skal have tilladelse hertil, medmindre det benyttede køretøj udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, jf. lov om buskørsel.

...

§ 2 *Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, meddeles af kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15.*

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen, jf. dog § 15, fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel (taxibevillinger) inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området.

Stk. 3. Der kan meddeles tilladelse til limousinekørsel (limousinebevilling). Tilladelsen er betinget af, at motorkøretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale.

Kravet om tilladelse (bevilling) gælder således både for taxi- såvel som for limousinekørsel. Ved limousinekørsel forstås kørsel i særlig indrettede - ofte store, luksuøse - biler i form af repræsentationskørsel, »executivkørsel« og lignende, der dækker særlige behov, der kun vanskeligt kan foretages af almindelige taxier. Ansøgeren skal dokumentere behovet for den omhandlede limousinekørsel.

Bekendtgørelse nr. 22 af 31. marts 2000 om taxikørsel m.v. har følgende bestemmelse:

§ 1 *Ved erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport) forstås kørsel i et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet*

- 1) med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre, jf. dog stk. 4,*
- 2) som udføres mod vederlag, idet godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, f.eks. udgifter til benzin eller olie, ikke anses som vederlag, eller*
- 3) som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.*

Stk. 2. Ved limousinekørsel forstås kørsel som nævnt i stk. 1, der udføres som repræsentationskørsel, bryllupskørsel og lignende kørsel i køretøjer med særlig indretning, udstyr og lignende.

Stk. 3. Ved sygetransport forstås

Stk. 4. Samkørselsarrangementer og kørsel ved benyttelse af køretøjer tilknyttet debilsordninger anses ikke som erhvervsmæssig personbefordring, jf. stk. 1, såfremt der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

Afgørende for kravet om bevilling er formentlig om køretøjet oprindeligt er konstrueret og indrettet til befording af personer.⁵ Et køretøj falder således ind under busloven, uanset det ved efterfølgende fjernelse af sæder rent faktisk kun har f.eks. 8 sæder til passagerer.

I CityRiders nærværende situation, hvor der ikke er knyttet køretøjer til virksomheden, er det min umiddelbare vurdering, at der ikke kan stilles krav til, at CityRiders skal have taxi-bevilling eller være tilknyttet et af de i taxilovgivningen bestemte bestillingskontorer. Imidlertid er konceptet helt nyt, og der foreligger således ikke afgørelser på dette område. Derfor kan der ikke på den foreliggende lovgivningsmæssige baggrund gives et entydigt svar på om CityRiders skal være i besiddelse af taxilovgivningens nævnte bevilling.

KONKLUSION:

Det er min umiddelbare vurdering, at Kammeradvokaten faktumbeskrivelse er forkert, og dermed falder grundlaget for den juridiske vurdering. Kammeradvokaten tager udgangspunkt i, at der er tale om erhvervmæssig personbefordring, og ikke om transport af en bil.

Da betalingen sker på baggrund af transport af et køretøj – uafhængigt om der er personer til stede i bilen eller ej – er det min vurdering at konceptet ikke falder ind under taxilovgivningens krav om erhvervmæssigt kørekort eller tilmeldingspligt til bestillingskontor.

På denne baggrund skal det anbefales, at der på ny rettes henvendelse til Færdselsstyrelsen med henblik på endelig godkendelse af jeres projekt.

Med venlig hilsen

Nicholas Symes

⁵ Færdselslovens definition af "motordrevet køretøj til personbefordring" omfatter et videre begreb end erhvervmæssig kørsel idet bestemmelsen omfatter biler og motorcykler, således: § 2, stk. 1, nr. 13. *Motorkøretøj:* Motordrevet køretøj, der hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, og motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.