



Dato: 26. juni 2009

J.nr.: 15-2573 HS/PIN/dho

Pr. e-mail mwi@fstyr.dk

Færdselsstyrelsen

Att.: Marianne Winther

Adelgade 13

Postboks 9039

1304 København K

Hjemmel til udførelse af personbefordring i køretøjer, som tilhører de personer, som befordres – styrelsens j.nr. FS 221-000015

Færdselsstyrelsen har ved brev af 16. juni 2009 anmodet om min vurdering af, om indførelsen af en ny tilladelsesform med stort set samme krav til økonomi, vandel og faglige kvalifikationer samt erhvervsmæssigt kørekort til udførelse af personbefordring i køretøjer, som tilhører de personer, som befordres, vil kræve en lovændring, eller om det kan gøres administrativt ved en ændring af f.eks. taxibekendtgørelsen.

I den anledning bemærker jeg følgende:

1. Sagens faktiske omstændigheder

Herom henviser jeg overordnet til min udtalelse af 28. juli 2008, hvori baggrunden for sagen er nærmere beskrevet.

Siden da har Færdselsstyrelsen korresponderet med ansøgerne og modtaget yderligere materiale om de påtænkte koncepter.

Storkøbenhavns Taxinævn har i et brev af 6. januar 2009 anført, at nævnet ikke finder, at ordningen falder ind under definitionen i taxiloven på erhvervsmæssig persontransport, fordi det indgår i konceptet, at det er bilen, der køres hjem til ejeren eller til et andet aftalt sted, således at det ikke er afgørende, om bilens ejer lader sig transportere i bilen.



Taxinævnet finder derfor, at den erhvervsmæssige personbefordring principielt udgør under 50% af kørslen.

Herudover oplyser Færdselsstyrelsen, at styrelsen på baggrund af en henvendelse fra transportministeren overvejer at indføre en ny tilladelsesform udover de tre, der findes i dag (taxi, limousine, og sygetransport).

Virksomheden vil herefter kunne søge om tilladelse hos kommunen og vil skulle opfylde de sædvanlige vilkår, som stilles til erhvervsmæssig personbefordring, bortset fra kravet om mindst tre års fuldtidsbeskæftigelse indenfor erhvervet personbefordring, hvilket der kan dispenseres fra på bekendtgørelsesniveau.

Det foreslås videre, at kommunerne i lighed med sygetransport ikke skal foretage en behovsvurdering, ligesom det overvejes, at opgaven i lighed med sygetransport skal kunne udføres i selskabsregi med en ansvarlig leder i stedet for i personligt regi.

Tilladelse til at udføre opgaven vil blive givet til virksomheden generelt og ikke som tilladelse pr. køretøj som normalt, idet køretøjerne sjældent vil være de samme.

Hensigten med forslaget er at give mulighed for udførelse af personbefordring i køretøjer, som tilhører de personer, der befordres, samtidig med, at der fastsættes regler, der sikrer, at ordningen varetages på betryggende vis.

2. Retsgrundlag

Herom henviser jeg i første række til bemærkningerne i min udtalelse af 28. juli 2008, idet jeg fremhæver følgende forhold:

Det fremgår af § 1, stk. 1, i lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999 om taxikørsel mv. med senere ændringer, at udførelse af erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel eller sygetransport) med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet, kræver tilladelse.

Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles personer, der (1) har bopæl her i landet, (2) er myndige og ikke under værgemål eller samværgemål, (3) hverken har anmeldt

betalingsstandsning eller er under konkurs, (4) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, (5) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt, (6) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af virksomheden og (7) i faglig henseende er kvalificeret til at udøve virksomheden og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik indenfor branchen, jf. § 3, stk. 1.

Efter § 4a, stk. 1 kan førere af de af loven omfattede køretøjer godkendes, såfremt de opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1, 2, 6 og 7 samt de betingelser, der fastsættes i medfør af § 12, stk. 1, nr. 6.

Af lovens § 12, stk. 1, nr. 2, fremgår, at transportministeren kan fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder om afgrænsningen mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring.

Videre kan ministeren fastsætte regler om de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde, jf. § 12, stk. 1, nr. 5, og de faglige, aldersmæssige krav mv., en godkendt fører af et af loven omfattet køretøj skal opfylde, jf. § 12, stk. 1, nr. 6.

Efter lovens § 12, stk. 1, nr. 8, kan ministeren fastsætte nærmere regler om køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxameterkontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontrol dokumenter og maksimaltakster for taxikørsel.

Endelig følger det af § 12, stk. 1, nr. 11, at ministeren kan fastsætte regler om andre forhold vedrørende taxi- og sygetransportvirksomhed, herunder kontrolforanstaltninger for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse.

I forarbejderne til § 12, stk. 1, nr. 2, anføres det, at erhvervmæssig personbefordring (ligesom på busområdet, jf. lov om buskørsel) er det grundlæggende begreb, der udløser tilladelseskravet og dermed adgangskravene til at udføre en given personbefordring samt tillige kravet om kørekort til erhvervmæssig personbefordring, og at det ikke umiddelbart er hensigten at ændre den eksisterende afgrænsning mellem den ikke-erhvervmæssige personbefordring og den af lovforslaget omfattede personbefordring, men bestemmelsen giver ministeren mulighed for at foretage ændringer i afgrænsningen, såfremt dette findes hensigtsmæssigt, jf. FT-Tidende 1996/97, Tillæg A, side 3148f.



Efter en gengivelse af bemærkningerne om erhvervsmæssig personbefordring i forarbejderne til den tidligere hyrevognslov anføres det, at den mest hensigtsmæssige måde at definere og udfylde begrebet er at foretage en modsætningsvis definition af, hvad der kan betragtes som ikke-erhvervsmæssig kørsel, jf. FT-Tidende 1996/97, Tillæg A, side 3149.

I forlængelse heraf hedder det, at der i overensstemmelse hermed i den tidligere hyrevognslov og lov om buskørsel er fastsat nærmere retningslinjer vedrørende afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige over for den erhvervsmæssige personbefordring. I henhold til disse anses kørslen for ikke-erhvervsmæssig, såfremt (1) kørslen udføres vederlagsfrit, (2) af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet, eller en ansat hos denne, (3) kørslen er et led i anden virksomhed, idet der (4) udelukkende må befordres personer med en nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren.

Med hensyn til bemyndigelsen til at undtage fra tilladelseskravet henvises til, at afgørelsen vil bero på en konkret vurdering, herunder om kørslen udføres i konkurrence med andre virksomheder, og at denne mulighed har været administreret meget restriktivt på busområdet. Denne restriktive praksis forudsættes tilsvarende anvendt på taxi-området, således at kørsel kan undtages, hvis kørslen - såfremt ansøgningen om undtagelse ikke imødekommes - ikke ville blive overladt til andre taxavognmænd, jf. FT-Tidende 1996/97, Tillæg A, side 3149.

Det fremgår af forarbejderne til § 12, stk. 1, nr. 5, at der vil blive indført forskellige krav til dokumentation for, at ansøgerne opfylder kravet om økonomisk baggrund, jf. FT-Tidende 1996/97, Tillæg A, side 3150.

For at en ansøger kan anses for fagligt kvalificeret til en bevilling, skal vedkommende i en vis periode have været beskæftiget i en taxavirksomhed, transportvirksomhed eller anden dermed beslægtet virksomhed og herigennem - eventuelt kombineret med kursusuddannelse eller lignende - have opnået kendskab til driften af en taxi- eller vognmandsvirksomhed.

Efter forarbejderne til § 12, stk. 1, nr. 6, kan der fastsættes regler for de faglige og vandelsmæssige krav, en godkendt fører af en taxi skal opfylde, jf. FT-Tidende 1996/97, Til-

