Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sagsnr.: TS20311-00037/TS20000-00082
Dato 20. december 2017
LC/PMA/NISV

Høringsnotat

Bekendtgørelse om taxikørsel og bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervsmæssig person-transport

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 10. november 2017 sendt udkast til bekendtgørelse om taxikørsel og udkast til bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. december 2017.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

- Dansk Bilbrancheråd
- Danske Erhvervsskoler - Lederne
- Forbrugerrådet Tænk
- Forenede Danske Motorejere (FDM)
- Taxinævnet i Region Hovedstaden.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Dansk Erhverv
- Dansk Kørelærer-Union
- Dansk Taxi Råd
- Danske Busvognmænd
- Danske Handicaporganisationer
- Danske Kørelæreres Landsforbund

- DI Transport
- KL
- Trafikselskaberne i Danmark
- ByTaxiernes Interesseorganisation (BTI)
- Frogne
- Uber.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Bekendtgørelse om taxikørsel

2.1. Generelle bemærkninger

Danske Busvognmænd mener, det er vigtigt, at en ny taxilov muliggør en effektiv udnyttelse af vognmændenes vognpark på tværs af busser og personbiler. Det er Danske Busvognmænds opfattelse, at en kvalitetsbevidst, professionel erhvervsmæssig persontransport sikres bedst gennem høje krav til opnåelsen af tilladelsen til erhvervsmæssig persontransport og chaufførkort frem for et ensidigt fokus på, om kørslen juridisk defineres som taxikørsel, offentlig kørsel, limousinekørsel eller buskørsel.

Danske Busvognmænd bifalder naturligvis de to udkast til bekendtgørelser som en vigtig del af moderniseringen af erhvervet, men foreningen ser gerne en stærkere integration af bus- og taxierhvervet, ligesom moderniseringen af taxilovgivningen i forvejen sikrer en stærkere integration af kørselsformerne i personbil med den indførte universaltilladelse.

KL finder, at bekendtgørelsen ikke synes at give mulighed for betjeningssikkerhed i de dele af landet, hvor befolkningstætheden ikke er stor. Der ses en tilsvarende udfordring i det tilhørende lovforslag.

Dansk Kørelærer Union finder, at det bør overvejes, om der til bekendtgørelsens navn skal tilføjes "sygetransport og limousinekørsel".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der ikke med taxiloven og dermed heller ikke i bekendtgørelsen er lagt op til en yderligere integration mellem de to kørselsformerne.

Det kan endvidere oplyses, at taxiloven giver kommunerne mulighed for at sikre taxibetjeningen i landdistrikter, hvor taxibetjeningen er utilstrækkelig. Der kan således gives tilladelse på lempeligere økonomiske vilkår til at drive kørselskontor i landdistrikter. En eller flere kommuner i forening kan ligeledes i fællesskab indkøbe taxibetjening i et geografisk afgrænset område, hvor taxibetjeningen er utilstrækkelig.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsens titel er tilpasset taxilovens titel.

2.2. Vandelskravet

Dansk Taxi Råd og DI Transport anfører, at det ikke fremgår, hvordan der følges op på, om vandelskravet fortsat er gældende.

DTR foreslår, at der gives direkte meddelelse fra Det Centrale Kriminalregister, når ansøgerens straffeattest ændres.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der ved behandling af ansøgninger om tilladelser og chaufførkort, indhentes straffeattest til offentligt brug og eventuelt udskrift fra Det Centrale Kriminalregister.

Denne procedure gentages ved ansøgning om fornyelse af tilladelse og chaufførkort. Styrelsen vil endvidere på stikprøvebasis gennemføre kontrol med det vandelsmæssige grundlag.

Vandelskravet håndteres på samme måde på bus- og godskørselsområdet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen drøfter med Rigspolitiet mulighederne for indberetning af strafbare forhold begået af chauffører, vognmænd og ansvarlige ledere.

2.3. Krav til kursus

Danske Busvognmænd ønsker, at buschauffører kan anvende deres kvalifikations- og efteruddannelse til opnåelse af chaufførkort. Buschauffører hører efter foreningens opfattelse til blandt de bedst uddannede chauffører i vejtransporterhvervet og store dele af kvalifikationskurset til chauffører i personbil er allerede dækket i den langt mere omfattende kvalifikationsuddannelse for buschauffører. Det strider derfor imod sund fornuft, at buschauffører ikke kan anvende deres kompetencer til erhvervsmæssig personbefordring i personbil.

En stærkere integration mellem de to kvalifikationsuddannelser kan fx ske ved, at chauffører med et kvalifikationsbevis til buskørsel enten får direkte adgang til den teoretiske og praktiske prøve eller ikke skal gentage de dele, der er fælles for de grundlæggende kvalifikationsuddannelser, men kun de dele, der er specifikke for de nye aktiviteter.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at der ikke tidligere har været stillet et lovgivningsmæssigt krav om chaufføruddannelse for at køre biler med gamle EP-tilladelser. Der vil derfor være chauffører, som ikke længere kan udføre deres erhverv, når den nuværende EP-tilladelse udløber, og de skal erhverve et chaufførkort.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at chauffører, der har gennemført en kvalifikationsuddannelse for buschauffører og har fået

udstedt chaufføruddannelsesbevis, skal for lovligt at kunne udføre erhvervsmæssig persontransport i bil gennemføre og bestå et taxikvalifikationskursus.

Undervisningen på taxikvalifikationskursus er – i modsætning til undervisningen på kvalifikationsuddannelsen på busområdet – målrettet kørsel i biler og har blandt andet fokus på færdselslovgivningen for denne gruppe køretøjer samt taxilovgivningen.

Da kravet om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring i bil afskaffes ved årets udgang, vil der i kvalifikationskurset indgå seks individuelle køretimer med undervisning i trafiksikkerhed, passagervenlig samt defensiv og energirigtig kørsel.

Kurset afsluttes med en teoretisk og en praktisk prøve. Ved den praktiske prøve skal ansøgeren sandsynliggøre, at vedkommende er kvalificeret til at udføre erhvervsmæssig persontransport.

De sidste EP-tilladelser udløb i 2016, hvor de blev afløst af tilladelser til offentlig servicetrafik.

Chauffører, der udfører offentlig servicetrafik, og som alene har gennemført og bestået et kvalifikationskursus i henhold til taxibekendtgørelsen kan efter taxiloven fortsætte denne virksomhed indtil udløbet af gyldighedsperioden for deres erhvervsmæssige kørekort. Herefter kan chauffører på baggrund af kursusbeviset for kvalifikationskurset i henhold til taxibekendtgørelsen få udstedt chaufførkort.

2.4. Helbredskrav

KL finder, at vurderingsgrundlaget ved psykiske sygdomme eller svækkelser bør præciseres, så der sikres et mere robust og ensartet administrationsgrundlag, med det formål at give en bedre beskyttelse af både chaufførerne og deres kunder.

Trafikselskaberne i Danmark finder det ikke betryggende for hverken passagerer eller omgivelser, at personer, der anses for f.eks. alvorligt mentalt retarderede, teoretisk set kan blive sat til at køre rundt med børn, ældre og handicappede. Det bør derfor i stedet slås fast, at personer, der lider af alvorlige mentale forstyrrelser, er alvorligt mentalt retarderede eller lider af alvorlig alderdomssvækkelse hverken kan bevare eller forny deres chaufførkort. Desuden bør det præciseres, hvad der menes med disse diagnoser, således at lægerne på tværs af landet kan anlægge en ensartet bedømmelse heraf.

Danske Handicaporganisationer (DH) ser det som positivt, at kravet om at teste begge ører samtidigt i 4 meters afstand er blevet fjernet. DH er tilfredse med, at chaufførkort nu kan udstedes, fornyes eller bevares for ansøgere i gruppe 2 efter en udtalelse fra egen læge eller speciallæge i øre-næse-hals-sygdomme om graden af hørenedsættel-

sen og dennes betydning for høreevnen. DH synes, at man i helbredskravet bør se på, hvilke indretninger, der bedst muligt kan kompensere for den nedsatte høreevne. Eksempelvis i form af brug af høreapparat eller spejle på køretøjet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at de nuværende helbredskrav, der stilles i forbindelse med udstedelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, videreføres i den nye taxibekendtgørelse.

Chaufførens praktiserende læge vil således, som det også er tilfældet i dag, være den, der i første omgang skal vurdere, om chaufføren opfylder de fastsatte krav til helbred.

Den endelige vurdering af helbredskravet foretages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens læger evt. efter indhentelse af speciallægeerklæringer.

2.5. Kørselskontorets pligter

Dansk Taxi Råd (DTR) finder, at det bør præciseres, hvad der menes med kørselskontorets administrative system, og at dette afgrænses til, hvad der ligger inden for rammerne af taxiloven. Det er DTR's vurdering, at omkostningerne til en årlig revision er ganske høje, og at det derfor bør overvejes, om revisionen i stedet skal foretages hvert andet år.

DI Transport anfører, at det bør tilsikres, at ressourceforbruget til kontrollen med, at kørselskontorets "administrative systemer er i overensstemmelse med ISAE3000", begrænses til et niveau, der er relevant for taxilovens formål. Definitionen af det "administrative system", der relevant i denne sammenhæng, bør således tydeliggøres, ligesom det bør overvejes, om hyppigheden af samme kontrol kan gøres risikobaseret. I § 10, stk. 3, henvises til "revisor". DI Transport formoder, at der også her er tale om statsautoriseret eller registreret revisor.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at kørselskontorer skal have et administrativt system, der løbende og digitalt kan indsamle og opbevare de i taxilovens § 20, stk. 1 og 2, anførte oplysninger om taxikørsel. En vejledning om kørselskontorers indsamlings og indberetningspligt vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Det vil ske samtidig med, at denne bekendtgørelse bliver offentliggjort.

Det fremgår af taxilovens § 20, stk. 4, at der skal udføres en årlig systemrevision af et kørselskontors administrative system.

Det vil blive tilføjet i bekendtgørelsens § 10, stk. 3, at revisionen skal gennemføres af en registreret eller statsautoriseret revisor.

2.6 Kørselskontorer i landdistrikter

DI Transport anfører, at der i bekendtgørelsen anvendes begrebet "landdistrikt" uden nærmere definition på, hvad der i lovens og bekendtgørelsens forstand udgør et "landdistrikt". DI efterlyser en nærmere (og restriktiv) afgrænsning af, hvad der i lovens forstand udgør et landdistrikt.

KL savner en definition af, hvad der forstås ved et landdistrikt og spørger om der er tale om en egnsdel, kommune eller region?

KL opfordrer til, at der arbejdes videre med at udvikle virkemidler, som kan sikre taxidækning i hele landet. KL anfører, at et er vigtigt, at de pågældende kørselskontorer også udtrykkeligt er forpligtede til at varetage taxikørslen indenfor de pågældende distrikter.

Endelig fremfører KL, at det bør sikres, at hele landet er dækket af minimum et kørselskontor, evt. ved udarbejdelse af et kortgrundlag, som definerer geografiske områder for hvert kørselskontor.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at det ikke er muligt på forhånd at definere, hvad der forstås ved et landdistrikt i forbindelse med taxikørsel, og det derimod vil afhænge af en konkret vurdering, om der foreligger et landdistrikt i taxilovens forstand.

For at imødekomme behovet for taxikørsel er taxiloven udformet så smidigt, at der er mulighed for en konkret, individuel behandling af ansøgninger om at drive kørselskontor på lempeligere økonomiske vilkår.

Den eller de kommuner, hvor det pågældende område er beliggende, vil blive inddraget i vurderingen, hvor de bl.a. vil blive bedt om at redegøre for de kørselstilbud, som allerede findes i området, ligesom oplysninger om omfanget af den aktuelle taxibetjening af området vil indgå i vurderingen.

Et kørselskontor i et landdistrikt skal primært betjene borgerne i distriktet. Kørselskontoret kan endvidere udføre taxikørsel, der påbegyndes i distriktet og som afsluttes uden for dette, ligesom kørselskontoret kan udføre forudbestilt taxikørsel, der påbegyndes uden for distriktet, men afsluttes heri.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at kørselskontorer, som ikke er oprettet som et kørselskontor i et landdistrikt, kan tilbyde taxikørsel i hele landet. Et kørselskontor kan tillige af egen kraft vælge at betjene et nærmere bestemt område af landet f. eks. en eller flere nærmere angivne kommuner eller kommunerne i en eller flere regioner.

Det er således op til erhvervet, hvor mange kørselskontorer, der skal etableres, og hvilke områder de skal betjene.

2.7. Det landsdækkende prisloft

Dansk Taxi Råd er af den opfattelse, at prisloftet har til formål at beskytte forbrugeren mod urimelig prissætning samtidig med, at der skabes rum for konkurrence mellem de enkelte taxiselskaber. Det er derfor vigtigt, at prisloftet ligger væsentligt over de nugældende maksimaltakster. Det er DTR's vurdering, at prisloftet for visse byer og for visse ture ligger tæt på de nuværende maksimaltakster, og DTR foreslår derfor, at prisloftet opjusteres til et højere niveau. DTR foreslår endvidere, at takst 3 angives som "Grundlovsdag, nytårsaftensdag og helligdage".

Dansk Erhverv er ikke enig i de forslåede takstgrænser, der simpelthen ikke er høje nok og er baseret på en fejlagtig præmis.

Det er oplyst, at prisloftet skal fastsættes i en balance mellem forbrugerbeskyttelse og operationel frihed for taxivirksomhederne til at konkurrere så frit som muligt. Idet prisloftet er landsdækkende, betyder det også, at det skal muliggøre konkurrence på alle taximarkeder – herunder særligt i både land og by, hvor fremkørsels- og fremkommelighedsmønstrene er væsensforskellige.

Det er Dansk Erhvervs grundlæggende opfattelse, at kun forbrugerhensynet har politisk relevans. Hensynet skal sikre forbrugerne beskyttelse mod eksorbitante priser ved fx gadeture, hvor de ikke har mulighed for at bedømme prisens rimelighed. Et prisloft kan og skal ikke anvendes til at sikre et "økonomisk grundlag for taxikørsel". I et marked uden antalsbegrænsning og geografisk begrænsning vil det desuden kræve et langt højere prisloft end det foreslåede til at sikre betjeningen i landdistrikterne.

Al prissætning under prisloftet bør derfor principielt fastsættes af virksomhederne ud fra den konkrete konkurrencesituation på markedet. Hvis der ikke er økonomisk grundlag for taxidrift i et konkret område eller på konkrete tidspunkter, vil der ikke være udbud af taxier, idet virksomhederne vil fravælge at sælge taxikørsel på de tidspunkter og i de områder. I landområder vil eksempelvis prisloftet for starttakster afholde mange fra at tage ture med lang fremkørselstid og kort besat tid.

Det er på den baggrund Dansk Erhvervs vurdering, at forslaget til prisloft er for lavt, vil medføre at virksomhederne vil fravælge at udbyde taxier i flere områder end nødvendigt og forventeligt i stor udstrækning, og vil medføre, at virksomhederne, ligesom i dag, vil kræve betaling svarende til prisloftet. Dansk Erhverv forventer derfor ikke, at forslaget i tilstrækkeligt omfang vil medføre hverken den ønskede priskonkurrence eller øget udbud af taxikørsel.

Dansk Erhverv støtter derimod, at forslaget opererer med paralleltakster, altså en prisberegning ud fra både tid og afstand. Det giver både mening ud fra en færdselssikkerhedsmæssig og en økonomisk betragtning.

DI Transport finder, at prisloftet primært skal tjene som beskyttelse af kunderne mod urimelig prissætning og samtidig skabe rum for øget konkurrence i markedet. Derimod kan det ikke være formålet, at loftet også skal sikre det økonomiske grundlag for erhvervets aktører, sådan, som det angives i høringsbrevet. Den sammenkædning har efter DI Transports opfattelse den ulempe, at de paralleltakster, der angives i bilag 2, ligger for tæt på de nuværende takstniveauer, hvorfor der er en risiko for, at prisloftet vil fungere som vejledende priser. DI Transport anbefaler derfor, at prisloftet lægges i et højere niveau, der skaber en tydelig distance til de nugældende takster.

Danske Handicaporganisationer finder, at et prisloft de facto vil forhøje priserne, da der ikke skønnes at komme konkurrence på taximarkedet i yderområderne. Vognmanden kan således kræve prisloftets maksimale beløb for sine ydelser, hvilket generelt vil fordyre taxikørsel uden for de større byer. Det er i bekendtgørelsesudkastet anført, at der ikke må opkræves ekstra betaling for kørestole, førerhunde og lignende. Der ønskes en præcisering, således det klart fremgår af loven, at førerhundebrugere ikke må afvises, medmindre chaufføren kan dokumentere en lægefaglig begrundelse herfor.

KL anfører, at det landsdækkende prisloft umiddelbart virker meget højt sat, da det kan konstateres, at prisloftet ligger 2 til 3 gange højere end den nuværende pris på "Starttakst".

KL anfører endvidere, at bestemmelsen om, at der ikke må opkræves betaling for medbragte kørestole, førerhunde og lignende, bør suppleres med "alle former for gå hjælpemidler" og. lign.

ByTaxiernes Interesseorganisation (BTI) støtter forslaget om paralleltakster, altså en prisberegning ud fra både tid og afstand. Det giver mening både ud fra en færdselssikkerhedsmæssig og en økonomisk betragtning. De foreslåede takstgrænser bør ligge i et højere niveau end foreslået, da der er tale om nationale maksimalpriser.

BTI anfører, at prisloftet skal afbalancere forbrugerbeskyttelse og operationel frihed for taxivirksomhederne til at konkurrere så frit som muligt. Et landsdækkende prisloft har også den konsekvens, at konkurrencen skal være mulig på alle taximarkeder, og samtidig afspejle de forskellige fremkørsels- og fremkommelighedsmønstre i by og land.

BTI anfører endvidere, at den nationale maksimale pris skal sikre, at ingen brugere udsættes for ublu priser på tidspunkter og områder, hvor de ikke har mulighed for at bedømme prisens rimelighed. BTI giver udtryk for, at det politisk ikke er muligt at sikre "et økonomisk grundlag for taxikørsel", idet det i realiteten ikke reguleres af prisloftet. Hvis der ikke er økonomisk grundlag for taxidrift i et konkret område eller på konkrete tidspunkter, vil der ikke være udbud af taxier. Den konkrete konkurrencesituation på markedet bør principielt fastsætte priserne, og derfor skal man med prisloftet undgå, at det er så lavt, at ingen udbyder taxikørsel.

Det er på den baggrund BTI's vurdering, at forslaget til prisloft er for lavt, og derfor vil reducere udbuddet af taxier i flere områder end ønskeligt. BTI forventer derfor ikke, at forslaget vil medføre den ønskede priskonkurrence på området.

Uber anfører, at man med det foreslåede prisloft ønsker at beskytte forbrugeren mod uhensigtsmæssigt høje priser. Prisloftet er dog ikke nødvendigt for forudbestilte ture, hvor prisen kan gives på forhånd fx i en app på en smartphone, og hvor et prisloft for forudbestilte ture vil få den modsatte effekt, idet det vil hindre de folk, der ønsker at bestille en tur til en højere pris, i at gøre det, og samtidig skabe unødigt høje priser for alle andre. Det foreslåede prisloft giver efter Ubers vurdering ikke mulighed for at hæve priserne i perioder med stor efterspørgsel og at holde priserne lave resten af tiden. Uber anbefaler derfor, at prisloftet afskaffes eller hæves markant.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at prisloftet er fastsat således, at det giver mulighed både for at beskytte forbrugerne mod ublu prissætning og for, at taxivirksomheder kan konkurrere på prisen og stadig tjene penge.

I bilag 2 er der for forskellige typiske taxiture beregnet det ekstra rum for priskonkurrence, som anvendelse af prisloftet medfører set i forhold til taksterne, der gælder i dag i de 68 forskellige takstområder. Som det fremgår, er afstanden til dagens priser de fleste steder ganske betydelig.

I bilag 3 er der ud fra en simuleringsmodel for taxipriser udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet af et konsulentfirma i forbindelse med arbejdet med en ny taxilovgivning beregnet prisen i dag og efter det landsdækkende prisloft for en gadetur på 2 km og to bestilte ture på henholdsvis 7,5 km og 15 km.

2.8. Krav til kvalifikationskursus

Trafikselskaberne i Danmark finder, at af hensyn til uddannelsens integritet og troværdighed bør samtlige prøver – og ikke kun 10 % - gennemføres med ekstern censor.

Dansk Kørelærer Union finder, at de køretøjer, der anvendes til individuelle køretimer, skal kunne godkendes som taxi.

Kravet om, at en ansat kørelærer ikke må være censor, bør også gælde for indehaveren af et uddannelsessted, der er godkendt kørelærer.

Danske Kørelæreres Landsforbund er ikke enig i, at man skal flytte undervisningen fra de enkelte køreskoler og placere den på AMU-kurser, og i at der i den forbindelse fastsættes minimumskrav til køreundervisning.

Det anføres endvidere, at der stilles krav om 11 timers førstehjælpsundervisning i "Færdselsrelateret førstehjælp" og "Hjerte-lunge redning", mens det førstehjælpskursus "Færdselsrelateret førstehjælp", der benyttes ved erhvervelse af kørekort til bil, kun er på 8 timer.

Det anføres endelig, at kravet om, at egne kørelærere skal kontrollere egen undervisning, kan medføre en interessekonflikt trods kravet om 10 % ekstern censorering.

Danske Handicaporganisationer finder, at der er behov for i bekendtgørelsen specifikt at angive pensum for uddannelsen vedrørende særlige grupper.

DH mener, at uddannelsen skal udvides med hensyn til viden om befordring af mennesker med handicap. Det er vigtigt, at indholdet ikke blot vedrører de mere tekniske aspekter af at bistå mennesker med handicap og håndtere eventuelle hjælpemidler, men også omfatter spørgsmål af mere etisk og holdningsmæssig art i overensstemmelse med principper om forbud mod diskrimination og sikring af lige muligheder med andre borgere til bl.a. mobilitet i overensstemmelse med principperne i FN's Handicapkonvention.

DH mener endvidere at der er behov for at få justeret kvalifikationskurset, således at chaufførerne også uddannes i befordring af børn med handicap. DH mener, at chaufførerne skal forpligtes til at gennemføre et kompetencegivende kursus i kørsel med børn med handicap. Dette er generelt vigtigt, men er også vigtigt for at kunne varetage den offentlige ydelse "skolebuskørsel", som en kommune varetager med hjemmel i § 26 i lov om folkeskolen. DH har eksempler på, at handicapkørslen af børn til og fra specialtilbud og fritidsordning fungerer dårligt i mange kommuner. Dette påvirker både børnene og forældrene til børnene. En stor del af dette vil kunne ændres ved at sikre den rette undervisning af de chauffører, der kører skolebuskørsel.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at en censorordning påfører meromkostninger for det enkelte uddannelsessted, bl.a. udgifter til transport og mertid for disse censorer. Styrelsen har derfor valgt alene at kræve ekstern censor ved 10 % af de praktiske prøver. Styrelsen vil i forbindelse med tilsyn på uddannelsesstederne kontrollere, at kravet om eksterne censorering overholdes.

Formålet med kvalifikationskurset er at give deltagerne generelle kompetencer til at udføre erhvervsmæssig persontransport. Emnerne befordring af bevægelseshæmmede og kørsel med børn med handicap indgår i det nye kursus under emnet befordring af borgere med særlige behov.

Hvis chaufførens arbejdsgiver finder, at den pågældende har behov for særlige kompetencer i forbindelse med befordring af personer med handicap, eller hvis transportkøber stiller krav herom, findes der en række specialiserede AMU-kurser på handicapområdet.

Førstehjælpsundervisningen, der af Dansk Førstehjælpsråd er fastsat til at vare 8 timer, er i bekendtgørelsen angivet til at vare 11 timer, da der i bekendtgørelsen ved en time forstås 60 minutter inklusiv 15 minutters pause.

I bekendtgørelsens § 20, stk. 2 og 3, vil navnet på det ene førstehjælpskursus blive ændret fra "Hjerte-lunge redning" til "Førstehjælp ved hjertestop", der er kursets officielle navn.

Der stilles i bekendtgørelsen krav om, at et uddannelsessteds udstyr skal være tidssvarende og afspejle normal standard i branchen. Styrelsen finder ikke, at der er behov for, at biler, der bruges under uddannelsen, er forsynet med taxiudstyr.

2.9. Adgangskrav til kvalifikationskursus

DI Transport anfører, at formuleringen i lovforslagets § 7 er " passende sproglige færdigheder med henblik på udførelse af erhvervet. " Fortolkningen af denne bestemmelse, som udtrykt gennem bekendtgørelsesudkastets § 24 med bilag, synes at gå længere, end hvad der er nødvendigt for at leve op til lovens bestemmelse. Det er vigtigt, at rekrutteringsgrundlaget til erhvervet ikke begrænses unødigt. Efter DI Transports opfattelse er bestemmelsen i den nuværende taxibekendtgørelse tilstrækkelig til at sikre en sådan balance.

Trafikselskaberne i Danmark bakker 100% op om kravet om, at man skal beherske dansk, men mener ikke, at bestemmelserne, som de er udformet, løser den problemstilling. Det fremgår ikke, hvordan uddannelsesstedet skal sikre, at kursisterne er sprogligt afklarede, når de optages på uddannelsen. Tilmeldingen foregår elektronisk uden personlig kontakt mellem ansøger og uddannelsessted. Medmindre der stilles krav om eksamensbevis fra et formelt danskkursus (som f.eks.

Dansk 2) til ansøgere der ikke har dansk statsborgerskab, vil det ikke være muligt for uddannelsesstedet at kontrollere, om ansøgeren lever op til reglerne. Bedømmelsen vil i praksis skulle finde sted, når eleven møder op til undervisning første gang. Det anses som urealistisk, at en faglærer skal kunne bedømme f.eks. 30 kursisters danskfærdigheder uden en formel prøve eller specifikke kriterier.

Det anføres endvidere, at de i bilag 4 opstillede krav er uklare og ville kunne løses med et krav om en bestået sprogeksamen som f.eks. Dansk 2.

Kravet om, at man skal kunne "læse og udfylde forholdsvis komplicerede blanketter" vil udelukke f.eks. ordblinde fra at blive chauffører, og det er næppe hensigten, endsige hensigtsmæssigt.

Danske Handicaporganisationer bemærker, at man også skal sikre sig, at danske døves danskkompetencer anerkendes, da der findes mulige teknologier som mobilapplikationer, enkelte tegn, fjerntolkning, der gør det muligt for døve at kommunikere med kunder og derfor køre taxa som alle andre.

Uber finder, at uddannelsesmæssige krav kun er berettigede, når der kan påvises en sammenhæng mellem uddannelsen og kvaliteten af den service, der leveres. Det mener Uber ikke, der er grundlag for at sige om den foreslåede uddannelse i bekendtgørelsen, og Uber støtter den derfor ikke.

Uber anfører endvidere, at intentionen bag kurser oftest er gode, men at de i praksis kommer til at udgøre unødvendige adgangsbarrierer til erhvervet, hvilket fører til markedsfejl og dermed i sidste ende skader forbrugerne i form af højere priser. Derfor bør sådanne kurser være frivillige eller indeholde elementer, som påviseligt bidrager til sikkerheden såsom førstehjælpskurser.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der alene er tale om en præcisering af det sprogkrav, der allerede i dag gælder for uddannelser i AMU-regi. Kravet skal sikre, at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med tilfredsstillende resultat.

Uddannelsesstedet skal sikre sig, at kravet er opfyldt for at optage chaufføren på kurset. Det vil typisk ske på kursets første dag, hvor underviseren ved samtale med kursisterne vil kontrollere, om deltagerforudsætningerne er opfyldt.

2.10. Klageadgang

KL anfører, at klageadgangen synes begrænset, og at brugernes muligheder for at klage over manglende betjening bør sikres.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at det fremgår af taxilovens § 20, stk. 7, at et kørselskontor skal etablere en klageordning

samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette.

2.11. Straf

KL savner en mulighed for at kunne sanktionere manglende service/betjening yderligere end med bøde, f.eks. med fratagelse af kørselstilladelse.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at det fremgår af taxilovens § 12 stk. 1, , at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere skønnes at kunne udføre virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, hvis vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller har overtrådt færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed eller kørsel uden kørekort. Tilsvarende kan et chaufførkort tilbagekaldes, jf. taxilovens § 14, stk. 1.

2.12. Overgangsbestemmelser

Danske Kørelæreres Landsforbund efterlyser en overgangsperiode for personer, der er i gang med et forløb efter de nugældende regler, og som ikke består den praktiske prøve for at erhverve kørekort til erhvervsmæssig personbefordring inden den 1. januar 2018. Endvidere ønskes en mulighed for dispensation fra køreundervisning for personer, der ved årets udgang er i gang med et køreundervisningsforløb.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der efter styrelsens opfattelse ikke er behov for en overgangsordning.

Ansøgere, der før den 1. januar 2018 har gennemført og bestået det nuværende kvalifikationskursus, men ikke har bestået prøverne i forbindelse med udstedelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, vil kunne ansøge om at få udstedt chaufførkort.

Da der ikke er krav til undervisning for at få udstedt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, vil det ikke være muligt at få dispensation for de individuelle køretimer, der indgår i det nye kvalifikationskursus.

2.13. Ophævelse af serviceforpligtelse og den geografiske begrænsning

Danske Handicaporganisationer finder, at der med ophævelsen af serviceforpligtelsen er stor risiko for, at adgangen til taxikørsel i tyndere befolkede områder bliver forringet. Det er allerede i dag vanskeligt at få en taxi uden for de større byer, og med ophævelsen af serviceforpligtelsen kan eksempelvis ture med lang fremkørsel, som de netop ses i landdistrikterne, afvises. Yderligere forværres dette problem af

den geografiske begrænsning, da den naturlige formodning er, at markedskræfterne vil sende bilerne mod byerne og dermed dræne landområderne for taxitilbud. Det vurderes ikke, at den særlige tilladelse til en geografisk begrænset vognmandsforretning i fuldt omfang vil løse adgangsproblemet til taxikørsel, da det ikke afhjælper situationen i dag.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at taxiloven giver mulighed for at sikre taxibetjeningen i landdistrikter, hvor taxibetjeningen er utilstrækkelig. Der kan således gives tilladelse på lempeligere økonomiske vilkår til at drive kørselskontor i landdistrikter. En eller flere kommuner i forening kan ligeledes i fællesskab indkøbe taxibetjening af et geografisk afgrænset område, hvor taxibetjeningen er utilstrækkelig.

2.14. Flere tilladelser til erhvervsmæssig persontransport

Danske Handicaporganisationer henstiller til, at antallet af universaltilladelser øges til 1000 om året, således udviklingen i adgangen til taxiydelser ikke forringes. Siden 2012 er antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik fordoblet på årsbasis. I 2012 var der 451 tilladelser, i 2016 3.279 tilladelser. Der er lagt op til en treårig overgangsordning inden den fulde implementering af den nye taxilov. I denne treårige periode fra 1. januar 2018 til 1. januar 2021 fremgår det, at der kommer maksimalt 500 universaltilladelser ud om året. Fra 2015 til 2016 kom der alene tæt på 1000 nye tilladelser til offentlig servicetrafik, og det må derfor konstateres, at der vil opstå et kapacitetsproblem på landsplan, når den naturlige udvikling i antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik begrænses af et loft over antallet af universaltilladelser.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at det i forbindelse med vedtagelse af taxiloven blev besluttet, at der i 2018 udstedes 650 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport. Dette er i forhold til det oprindelige lovforslag en forøgelse på 150 tilladelser.

Det er i øvrigt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at et meget stort antal af de udstedte tilladelser til offentlig servicetrafik ikke udnyttes, og at de uudnyttede tilladelser alene tjener som beredskab for virksomhederne i tilfælde af, at de skulle opnå en større kontrakt på udførelse af kørselsopgaver.

2.15. Fortrinsret for handicappede

Danske Handicaporganisationer oplyser, at ansøgere, der er omfattet af bestemmelserne i Arbejdsmarkedsstyrelsens bekendtgørelse om kompensation til handicappede i erhverv m.v., har fortrinsret til ledige tilladelser. Det fremgår imidlertid ikke af udkastet, at denne fortrinsret gælder generelt og i særdeleshed i uddelingen af de årligt foreslåede 500 tilladelser, som fordeles ved lodtrækning, hvis der er flere ansøgere end tilladelser. DH henstiller til, at fortrinsretten gøres gældende såvel

i overgangsperioden som efter den fulde implementering af den nye taxilov.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at en fortrinsret for handicappede til tilladelser ikke indgår i taxiloven, og at en sådan fortrinsret ikke kan udmøntes i bekendtgørelsen. Efter udløbet af overgangsperioden vil der fra den 1. januar 2021, ikke længere være et loft for antal af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, der kan udstedes, og der vil således være lige adgang for alle til at få udstedt tilladelser til erhvervsmæssig persontransport.

3. Bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport

3.1. Bekendtgørelsens detaljeringsgrad

DI Transport gør gældende, at bekendtgørelsens indhold har en detaljeringsgrad, der overstiger hvad der synes nødvendigt for at understøtte en moderniseret og liberal taxilovgivning. DI Transport foreslår, at bekendtgørelsens indhold tilpasses lovens intentioner og i stedet udformes som relevante rammebestemmelser.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsen er udarbejdet og moderniseret i overensstemmelse med den nye taxilov. Styrelsen vurderer, at der er en passende detaljeringsgrad, som udmønter de intentioner, der fremgår af taxiloven og den politiske aftale bag, hvorfor der ikke findes anledning til at tilrette bekendtgørelsen.

3.2. Påskrift på limousiner

Danske Busvognmænd stiller spørgsmålstegn ved, om udkastet til bekendtgørelse forbyder påskrifter som anført i § 5, eller om der gælder et forbud mod enhver påskrift på limousiner.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der ikke er fastsat et totalforbud mod påskrifter på limousiner. Det er dog ikke tilladt at forsyne en limousine med påskrifter i overensstemmelse med § 5.

3.3. Påskrift på taxier

Dansk Taxi Råd anfører, at kravet om påskrift med oplysninger om prisoplysninger, tilladelsesnummer og kørselskontorets navn er en uhensigtsmæssig udvidelse, idet det vil ødelægge en række taxiselskabers firmaprofil på deres køretøjer.

Dansk Taxi Råd foreslår, at der i stedet stilles krav om, at bilens siderude skal være påført skiltning af pris i en mindre bogstavsstørrelse end 40 mm, og at tilladelsesnummeret placeres bag på bilen.

Uber gør gældende, at skiltning er unødvendig i de tilfælde, hvor der bestilles en bil gennem apps, idet identifikationen sker digitalt. UBER

argumenter bl.a., at en app bedre kan oplyse om pris, og at fysisk prismærkning vil begrænse konkurrencen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at kravet om udvendig påskrift på taxier med pris, tilladelsesnummer og kørselskontorets navn fremgår af taxiloven, hvorfor styrelsen ikke foretager sig yderligere.

3.4. Sygetransport

Dansk Kørelærer-Union foreslår, at styrelsen indføjer "sygetransport" i bekendtgørelsens § 1, stk. 2.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsen regulerer særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport.

Ved erhvervsmæssig persontransport forstås taxikørsel, limousinekørsel og kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører i medfør af lov. Sygetransport, som en myndighed udfører i medfør af lov, vil derfor være omfattet af sidstnævnte, hvorfor styrelsen ikke foretager sig yderligere.

3.5. Krav om taxameter

Uber anfører, at taxametre er langt fra den eneste måde at sikre prisgennemsigtighed og forbrugerbeskyttelse. Et krav om taxameter vil i praksis have den konsekvens, at transportvirksomheder, chauffører og passagerer i Danmark nægtes muligheden for at udnytte teknologi som Ubers i tilfælde, hvor man ikke også anvender et fysisk taxameter.

Uber mener, at det er forkert at indføre et krav om taxameter, idet andre lande har indført teknologi-neutrale krav.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at det følger af taxiloven, at kravet om taxameter og kontroludstyr skal opretholdes, hvorfor apps m.v. ikke kan træde i stedet for disse.

3.6. Forsegling af taxameter

Dansk Taxi Råd udtaler, at det er uklart, hvornår det er fornødent at forsegle et taxameter. Der spørges endvidere til, hvad der skal forstås ved fornøden forsegling.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der med fornøden forsegling menes forsegling af forbindelser, hvor der kan ske tab af data og/eller manipulation. Hvis et brud på forbindelsen registreres i hændelsesloggen, vil det ikke være nødvendigt med plombering, da det herved registreres, at der er sket et brud på den pågældende forbindelse.

3.7. Abonnementsbaseret persontransport

Dansk Erhverv gør gældende, at udstyrsbekendtgørelsen vil medføre en merudgift for de virksomheder, der anvender køretøjer, der bruges til abonnementsbaseret persontransport.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at det er korrekt, at biler, der udfører abonnementskørsel, vil blive omfattet af de nye krav om bl.a. taxametre og kontroludstyr, hvilket følger af taxiloven. Der ses derfor ikke anledning til tilretning af udkastet.

3.8. Kommunikations- og GNSS-modul

Dansk Taxi Råd vurderer, at der er behov for, at kravene om kommunikationsmodul- og GNSS-modul udformes i tæt dialog med taxameterleverandørerne, idet Dansk Taxi Råd mener, at bestemmelsen er for upræcis og henviser i den forbindelse til høringssvaret fra Frogne.

Taxi 4x27 anfører, at de i dag anvender et system, der er et godkendt fiskal-system i Østrig, Schweiz, Holland og Belgien. Systemet er TÜV-godkendt i Tyskland. Taxi 4x27 oplyser, at kommunikationsmidler og GNSS ikke er indbygget i taxameteret, og der umiddelbart kun er få selskaber, der kan levere en sådan løsning.

Herudover spørger Taxi 4x27 til, om udtrykket ”indeholder” betyder, at udstyret skal være indbygget i en samlet boks, og om fiskale taxisystemer, som er godkendt i f. eks Tyskland, kan anvendes i Danmark.

Frogne ønsker en specifikation af ”relevante data” og ser gerne en definition af hvilke tidsinterval eller ændring af den geografiske position, der kan være acceptabel løsning for registrering og logning af den geografiske position.

Frogne oplyser endvidere, at løbende registrering af GNSS-teknologien vil i visse situationer og/eller i kortere perioder ikke være mulig – eksempelvis i parkeringskældre.

Frogne argumenterer, at hyppige og længerevarende signaludfald kunne betegnes som funktionsfejl i modsætning til kortere funktionsudfald på positionslogning. Frogne foreslår, at en acceptabel hyppighed kunne fremgå af bekendtgørelsen og en lignende grænse for manglende kommunikation.

Frogne mener endeligt, at en tydeliggørelse af ansvaret for overførsel af data kunne nedbringe risiko for snyd.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der ved relevant data skal forstås de data, der ifølge taxilovens § 20 kræves overført til kørselskontorerne. Indsamling og opbevaring af data fremgår endvidere af den nye taxilov, hvorfor styrelsen ikke foretager sig yderligere.

Styrelsen kan ydermere oplyse, at der er foretaget en præcisering i bekendtgørelsen af de krav, der stilles til taxametre og kontroludstyr. Der henvises i denne forbindelse til styrelsens svar under "Notifikation/teknisk handelshindring".

3.9. Kontroludstyr

Frogne foreslår en teknologineutral løsning, hvor kontrolenheden kan fungere sammen med sædvanlige kontrolsensorer såsom sædefølere, infra-rødsensorer eller anden sikker løsning til detektion af passagerer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at det fremgår af taxiloven, at de nuværende krav om bl.a. sædefølere opretholdes.

Bekendtgørelsen stiller derfor krav om, at kontroludstyret skal fungere sammen med kontrolsensorer. Bestemmelsens ordlyd begrænser sig ikke udelukkende til sædefølere og infrarøde-sensorer, hvorfor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke foretager sig yderligere.

3.10. Taxameterinstallatørers relation til taxibranchen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter opfordring fra Rigspolitiet besluttet at ændre bestemmelsen, således at taxameterinstallatører er afskåret fra at være beskæftiget som taxichauffør eller i øvrigt have interesser i taxivognmandsvirksomhed eller kørselskontorer på samme måde, som taxameterkontrollanter er afskåret efter bekendtgørelse om særlige krav til taxier mv.

3.11. Elektroniske kørebøger godkendt af SKAT

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter opfordring fra SKAT besluttet at ændre bestemmelsen, således at elektroniske kørebøger ikke skal godkendes af SKAT, men derimod leve op til de krav, som SKAT stiller til kørebøger.

3.12. Ikrafttræden

Frogne anfører, at der ikke er lang tid til bekendtgørelsens ikrafttræden, og der i den forbindelse stadig er en række problemstillinger om bl.a. levering af løsninger og nødvendig opdatering af moduler i MID-taxametre.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen henviser til styrelsens svar til "Overgangsbestemmelser".

3.13. Straffebestemmelser

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter opfordring fra Rigspolitiet besluttet at ændre § 22, stk. 2, nr. 1, for at tydeliggøre strafsubjektet. Herudover har styrelsen efter opfordring fra Rigspolitiet strafbelagt § 14.

3.14. Notifikation/teknisk handelshindring

Frogne formoder, at styrelsen har overvejet en eventuel notifikation af bekendtgørelsen. Frogne oplyser, at nabolandes lignende forskrifter om tillægskrav til taxametre har været notificeret 6 måneder før ikrafttræden.

Taxi 4x27 vurderer, at kravet om indbyggede kommunikationsmidler og GNSS læner sig op af en teknisk handelshindring, idet der er kort tid til at få produceret løsningerne, og fordi kravet bl.a. tilgodeser en dansk leverandør med dominerende markedsposition.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med høringen fundet anledning til at præcisere bestemmelserne om kontroludstyr for at tydeliggøre, at der ikke stilles andre krav til taxametret end dem, der fremgår af MID-direktivet.

I forhold til biler, der anvendes til taxikørsel vil der fortsat være krav om, at bilen skal have installeret kontroludstyr med kommunikationsmodul, kommunikationssystem (GNSS) og en elektronisk enhed, der registrerer, hvorvidt der under kørslen har været passagerer i bilen. Samtidig bliver det præciseret, at kontroludstyret skal kunne registrere relevante data fra taxametret.

Endeligt vil der fortsat være krav om, at biler der anvendes til taxikørsel skal være sikret med en hændelseslog, der registrerer alle relevante hændelser vedrørende kontroludstyret og taxametret.

3.15. Overgangsbestemmelser

Dansk Taxi Råd udtaler, at det er uklart, om § 24 alene angår indretningsmæssige krav til bilen eller om bestemmelsen også angår pligt til at føre trafikbog.

Taxi 4x27 anfører, at overgangsordningen ikke tillader, at nye tilladelser anvendes i tilknytning til kørselskontorer med gamle løsninger. Taxi 4x27 oplyser bl.a., at deres leverandør har kort tid til at udvikle et nyt produkt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har på baggrund af høringen ændret overgangsbestemmelserne i bekendtgørelsen.

Bekendtgørelsen vil herefter skelne mellem biler, der anvendes på baggrund af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport efter de nye regler og biler, der anvendes på baggrund af en tilladelse efter de hidtil gældende regler.

Det betyder, at biler, der anvendes på baggrund af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport efter bekendtgørelse om taxikørsel, skal opfylde de krav, der følger af den nye udstyrsbekendtgørelse uafhængigt af tidspunktet for bilens indregistrering.

Modsat skal biler, der anvendes på baggrund af en tilladelse udstedt efter de hidtil gældende regler, opfylde de krav, der følger af den hidtil gældende bekendtgørelse om særlige krav til taxier mv. uafhængigt af tidspunktet for bilens indregistrering.

Styrelsen er opmærksom på, at mange taxivognmænd vil anmode om ombytning af deres tilladelse, hvorfor bekendtgørelsen tillader, at biler, der er indregistreret før 1. januar 2018, og som anvendes på baggrund af en ny tilladelse (tilladelse til erhvervsmæssig persontransport), frem til 31. december 2022 kan anvende taxametre og kontroludstyr, der er installeret i bilen inden 1. januar 2018 efter hidtil gældende regler. Dette forudsætter dog, at det kørselskontor, hvortil bilen er tilsluttet, tillader dette.

3.16. Ændringer i bekendtgørelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har, udover de ovenfor nævnte ændringer, foretaget følgende ændringer af bekendtgørelsen i forbindelse med høringen:

- *Fastsat krav om, at en bil der er godkendt og registreret til erhvervsmæssig persontransport ikke må benyttes til befordring af flere personer, end den er godkendt til.*
- *Fastsat krav om, at virksomheder der er godkendt af en taxameterfabrikant skal forevise godkendelsen for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, inden der udføres opgaver som taxameterinstallatør i medfør af bekendtgørelsen. Denne bestemmelse skal anvendes til styrelsens tilsyn og for at sikre, at virksomheder, der er godkendt af taxameterfabrikanter, har adgang til virk.dk.*
- *Fastsat et krav om, at virksomheder, der er godkendt som prøvningsinstans for taxameterudstyr, ikke må have interesser i taxivognmandsvirksomheder eller kørselskontorer.*
- *Fastsat en pligt til at forevise en gyldig taxameterattest ved registreringssynet af en bil, der skal anvendes til taxikørsel eller ved periodesynet af en bil, der er godkendt og registreret til taxikørsel.*
- *Fastsat en pligt til i limousiner at opbevare en fysisk eller elektronisk kopi af tilladelsen til erhvervsmæssig persontransport, der på forlangende skal forevises passagererne eller en kontrolmyndighed.*

Bilag 1

Ankenævnet for bus, tog og metro

Arbejdstilsynet

ATAX Arbejdsgiverforening for Taxi-branchen

AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)

AutoBranchen Danmark

Bilbranchen

Brancheforeningen for Limousine Vognmænd

Brancheforeningen for Forretningslimousiner

Brancheforeningen taxiførere i Danmark

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)

Danmarks Motor Union

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bil-Forhandler Union

Dansk Cyklist Forbund

Dansk Erhverv

Dansk Fodgænger Forbund

Dansk Handicap Forbund

Dansk Kørelærer-Union

Dansk Taxi Råd

Dansk Transport og Logistik – Danske Vognmænd

Danske Advokater

Danske Biludlejere

Danske Busvognmænd

Danske Erhvervsskoler - Lederne

Danske Handicaporganisationer

Danske Kørelæreres Landsforbund

Danske Regioner

Datatilsynet

De Danske Bilimportører

Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond (DANAK)

Det Centrale Handicapråd

DI

DI Transport

Erhvervsstyrelsen

ERFAgruppen-bilsyn

Fagligt Fælles Forbund, 3F

Forbrugerombudsmanden

Forbrugerrådet Tænk

Forenede Danske Amerikanerbilklubber, FDA

Forenede Danske Motorejere, FDM

Foreningen af Vognimportører i Danmark

Forsikring & Pension

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)

Hjælpemiddelinstituttet

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

KL

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede

Landsorganisationen i Danmark, LO

Motorhistorisk Samråd

NOAH-Trafik

Rådet for Sikker Trafik

Rigspolitiet

Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD)

SKAT

Sikkerhedsstyrelsen

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Trafikselskaberne i Danmark

Transporterhvervets uddannelser (TUR)

Justitsministeriet

Undervisningsministeriet

Bilag 2

<u>Eksempel 1:</u> 5 km bestilt tur med almindelig vogn

(2 km køres med 25 km/t, 3 km med 50 km/t, 2 stop for rødt à 0,5 minutter)

Prisloft: 203 kr.

Region Sjælland	Pris i dag (kr.) (1)	Afstand til prisloft (kr.) (2)	Afstand (%) (3)=(2)/(1)
Køge	146	57	39%
Guldborgsund	135	68	51%
Lejre	134	69	51%
Roskilde	134	69	51%
Stevns	130	73	56%
Faxe	130	73	56%
Holbæk	126	77	61%
Ringsted	125	77	62%
Lolland	124	79	64%
Greve og Solrød	122	81	66%
Vordingborg	120	82	69%
Slagelse	118	85	72%
Kalundborg	116	87	75%
Næstved	111	92	83%
Odsherred	109	94	86%
Sorø	107	96	90%

Region Midtjylland	Pris i dag (kr.) (1)	Afstand til prisloft (kr.) (2)	Afstand (%) (3)=(2)/(1)
Aarhus	130	73	56%
Struer	126	77	61%
Viborg	124	78	63%
Holstebro	124	79	64%
Skive	121	82	68%
Favrskov	120	82	69%
Herning	120	83	69%
Randers	118	85	72%
Syddjurs	117	86	73%
Ringkøbing-Skjern	116	87	75%
Norddjurs	116	87	75%
Ikast-Brande	115	88	76%
Silkeborg	114	89	78%
Lemvig	113	89	79%
Skanderborg	113	90	79%
Hedensted	113	90	80%
Horsens	112	90	80%
Odder	109	93	85%
Samsø	109	93	85%

Region Hovedstaden og Bornholm	Pris i dag (kr.) (1)	Afstand til prisloft (kr.) (2)	Afstand (%) (3)=(2)/(1)
Region Hovedstaden	126	77	61%
Bornholm	122	81	66%