

UDKAST af 140920

Forslag

til

Lov om ændring af taxiloven

(fjernelse af bopælskrav i EU/EØS ved tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, tilladelser til kørselskontorer, godkendelse af ansvarlig ledere og ved erhvervelse af chaufførkort)

§ 1

I taxiloven, jf. lov nr. 1538 af 19. december 2019, som ændret ved lov nr. 557 af 7. maj 2019, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 2, nr. 2, ophæves.
Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.
2. § 3, stk. 3, nr. 1, ophæves.
Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.
3. § 5, stk. 2, nr. 2, ophæves.
Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.
4. § 5, stk. 3, nr. 1, ophæves.
Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.
5. § 7, stk. 2, nr. 1, ophæves.
Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.

§ 2

Loven træder i kraft umiddelbart efter kundgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Ved lov nr. 1538 af 19. december 2017 blev der gennemført en modernisering af reguleringen af erhvervsmæssig persontransport, som bl.a. udfasede antalsbegrænsningen på tilladelser og ophævede den geografiske begrænsning for brugen af udstedte tilladelser. Hensigten med moderniseringen var at give den enkelte vognmand og det enkelte kørselskontor mulighed for at vokse og udnytte virksomhedsmodeller på linje med andre erhverv. Ændringen gjorde det i overensstemmelse hermed bl.a. muligt at drive taxivirksomhed i selskabsform.

En række af betingelserne for udstedelse af tilladelser efter loven blev i den forbindelse videreført enten direkte eller i tilpasset form fra den tidligere lovgivning.

Den tidligere taxilov (lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013) indeholdt i § 3, stk. 1, nr. 1, et krav om bopæl i Danmark som betingelse for udstedelsen af alle typer af tilladelser efter lovens § 1, stk. 1 (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik). Dette bopælskrav bortfaldt ifølge lovens § 3, stk. 2, i det omfang dette fulgte af international aftale eller regler fastsat af transportministeren. Sådanne regler fandtes i dagældende bekendtgørelse om taxikørsel, jf. § 9 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012, om at bopælskravet ikke anvendtes på personer, der var omfattet af Den Europæiske Unions regler om etablering og om arbejdskraftens frie bevægelighed eller tilsvarende regler i Aftale om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Bopælskravet blev i forbindelse med moderniseringen af taxiloven bl.a. videreført i den nye lovs § 3, stk. 2, nr. 2 og § 5, stk. 2, nr. 2 som et krav om, at en virksomhed skal have en ejerkreds, der har bopæl i EU eller EØS, for at virksomheden kan få en udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller en tilladelse til at drive kørselskontor. Formålet med bopælskravet var at gøre det muligt at føre tilsyn med, hvorvidt virksomheden lever op til kravene om, at virksomheden udøves i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

I forbindelse med en tilsynssag blev det i december 2019 konstateret, at bopælskravet dels havde vidtgående konsekvenser, når virksomheden blev drevet i selskabsform, og dels ikke var velegnet til at opnå formålet med at lette tilsynet med virksomhedens vandel. Bl.a. på denne baggrund blev der af virksomheden rejst spørgsmål om, hvorvidt bopælskravet var i overensstemmelse med EUF-Traktatens bestemmelser om etableringsfrihed og kapitalens fri bevægelighed. Efter en nærmere undersøgelse af dette spørgsmål besluttede transport- og boligministeren efter aftale med forligskredsen bag taxiloven (Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti) i december 2019 at indstille håndhævelsen af bopælskravet i overensstemmelse med princippet om EU-retten forrang. Bopælskravet er siden december 2019 ikke blevet håndhævet i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport og tilladelser til at drive et kørselskontor.

Dette lovforslag tilsigter at bringe loven i overensstemmelse med den retstilstand, der i praksis har været gældende siden december 2019 for så vidt angår betingelsen om ejerkredsens bopæl i EU for tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller en tilladelse til at drive kørselskontor.

Derudover foreslås, at bopælskrav for så vidt angår chauffører og ansvarlige ledere samtidig udgår af loven. Det er ministeriets opfattelse, at disse krav på samme måde kan have for vidtgående konsekvenser i forhold til formålet, og at der tilsvarende kan rejses tvivl om kravenes forenelighed med EU-retten.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2. 1. Kravet om bopæl i EU eller EØS for ejerkredsen bag en taxivirksomhed eller et kørselskontor

2.1.1 Gældende ret

Af taxilovens § 3, stk. 2, nr. 2 og § 5, stk. 2, nr. 2, fremgår det som et krav, at en virksomhed skal have en ejerkreds, der har bopæl i EU eller EØS, for at virksomheden kan få en udstedt en tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller en tilladelse til at drive kørselskontor. Kravet om bopæl i EU eller EØS er ét blandt i alt 7 krav, der skal være opfyldt for at kunne få udstedt en tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport eller til at drive et kørselskontor. De øvrige krav findes i § 3, stk. 2, nr. 1 og nr. 3-7, og i § 5, stk. 2, nr. 1 og nr. 3-7. Kravene er identiske i § 3, stk. 2, og § 5, stk. 2, bortset fra, at kravet til størrelsen af egenkapitalkraven er forskelligt, alt efter om der er tale om en ansøgning om tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller en tilladelse til drive et kørselskontor.

Kravet om bopæl i EU eller EØS gælder for virksomhedens ejerkreds, dvs. samtlige ejere af virksomheden uanset ejerandel. Ordlyden af bestemmelserne, som er ens i § 3, stk. 2, nr. 2 og § 5, stk. 2, nr. 2, er klar og giver ikke anledning til tvivl om, at det er hele ejerkredsen bag en virksomhed, der skal have bopæl i EU eller EØS-lande. Det er den virksomhed, der søger om en tilladelse, der skal kunne dokumentere, at ejerkredsen har bopæl i EU eller EØS-lande.

Den tidligere taxilov (lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013) indeholdt i § 3, stk. 1, nr. 1, et krav om bopæl i Danmark som betingelse for udstedelsen af alle typer af tilladelser efter lovens § 1, stk. 1 (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik). Dette bopælskrav bortfaldt ifølge lovens § 3, stk. 2, i det omfang dette fulgte af international aftale eller regler fastsat af transportministeren. Sådanne regler fandtes i dagældende bekendtgørelse om taxikørsel, jf. § 9 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012, om at bopælskravet ikke anvendtes på personer, der var omfattet af Den Europæiske Unions regler om etablering og om arbejdskraftens frie bevægelighed eller tilsvarende regler i Aftale om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med de første tilsynssager efter den nye taxilov erfaret, at kravet om ejerkredsens bopæl i EU eller EØS i praksis har vidtgående konsekvenser, når virksomheden bliver drevet i selskabsform. Kravet indebærer således, at virksomheden udtømmende skal kunne redegøre for kapitalbesiddelser, og virksomheder etableret i øvrige medlemslande kan blive tvunget til at gennemføre omfattende ændringer af deres kapitalstruktur for at etablere sig i Danmark og drive virksomhed med erhvervmæssig persontransport.

Bopælskravet er begrundet i, at det skal være muligt at føre tilsyn med, hvorvidt virksomheden lever op til kravene om, at virksomheden udøves i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Det er imidlertid svært at begrunde, at bopælskravet i sig selv gør det lettere at identificere ejerne, fordi der ofte er tale om komplicerede selskabskonstruktioner. Desuden viser erfaringerne, at det er ganske vidtgående at stille krav om, at alle ejere skal leve op til bopælskravet, uanset om de på nogen måde har indflydelse på driften af virksomheden.

EU-Domstolen har desuden i dom af 14. oktober 2004 Kommissionen mod Nederlandene (C-299/02, EU:C:2004:620) fastslået, at Nederlandene overtrådte artikel 43 TEF (nu artikel 49 TEUF) og artikel 48 TEF (nu artikel 54 TEUF) ved at stille lignende krav i forbindelse med registrering af skibe. Nederlandene havde bl.a. stillet krav om, at et skib kun kunne registreres med nederlandsk nationalitet, hvis en bestemt andel af skibets ejere havde statsborgerskab i EU eller EØS. Derudover var det bl.a. et krav, at rederier, der ejede søgående skibe, skulle have en direktør med bopæl i EU eller EØS. Domstolen fandt, at disse krav indebar restriktioner af etableringsfriheden, der ikke var proportionale til at varetage formålet om at sikre en effektiv kontrol.

Transport- og Boligministeriet vurderer samlet set, at kravet om alle ejeres bopæl i EU eller EØS på samme måde udgør en restriktion af etableringsfriheden, som i lyset af moderniseringen af taxiloven kan være vanskelig at begrunde, og som risikerer at gå ud over hvad, der er nødvendigt for at kunne opnå formålet med bestemmelsen, nemlig at kunne føre tilsyn med, at virksomheden udøves på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. § 3, stk. 2, nr. 7, og § 5, stk. 2, nr. 7, og at ejerne lever op til bestemmelserne i § 3, stk. 6 og § 5, stk. 6. Ministeriet vurderer således ikke, at dette tilsyn er vanskeliggjort eller umuliggjort, selvom ejerne har bopæl uden for EU eller EØS, idet virksomheden under alle omstændigheder selv er forpligtet til at tilvejebringe den fornødne dokumentation for virksomhedens forsvarlige drift på anmodning fra Færdselsstyrelsen.

Med nærværende lovforslag bringes taxiloven således på dette punkt i overensstemmelse med EU-retten og med den måde, som taxiloven er blevet administreret på siden december 2019.

2. 2. Kravet om bopæl i EU eller EØS for den ansvarlige leder i en taxivirksomhed eller et kørselskontor samt for chauffører

2.2.1 Gældende ret

Af taxilovens § 3, stk. 2, nr. 1, fremgår, at for at en virksomhed kan få udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, er det et krav, at virksomheden har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forstå virksomhedens drift. Derudover skal virksomheden opfylde yderligere 6 krav, der fremgår af § 3, stk. 2, nr. 2-7. I taxilovens § 3, stk. 3, fremgår, at godkendelsen som ansvarlig leder er betinget af, at vedkommende lever op til en række krav, der er opremsat i § 3, stk. 3, nr. 1-6.

For at få en tilladelse til at drive kørselskontor kræves det ligeledes, at kørselskontoret har en godkendt ansvarlig leder, jf. taxilovens § 5, stk. 2, nr. 1. Kravene til den ansvarlige leder for et kørselskontor er helt tilsvarende de krav, der gælder for en godkendt ansvarlig leder for en virksomhed, der søger om tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport. Kravene fremgår af taxilovens § 5, stk. 2, nr. 1 og § 5, stk. 3, nr. 1-6.

Det fremgår af § 3, stk. 3, nr. 1, og § 5, stk. 3, nr. 1, at det er et krav til den ansvarlige leder for såvel en virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport, som et kørselskontor, at lederen skal have bopæl i EU eller EØS.

Det fremgår af taxilovens § 7, stk. 2, nr. 1, at det er et krav for at få udstedt et chaufførkort, at den person, der ansøger har bopæl i EU eller EØS. Derudover kræves, at ansøgeren tillige opfylder de øvrige krav i taxilovens § 7, stk. 2, nr. 2-7. Kravet om bopæl i EU eller EØS for førere af taxier m.v. var en videreførelse af den tidligere taxilovs (lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013) § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2.

2.2.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

På samme måde som bopælskravet til virksomhedens ejere vurderer Transport- og Boligministeriet, at kravene om, at både den ansvarlige leder og chauffører skal have bopæl i EU eller EØS, kan være for vidtgående under moderniseringen af taxiloven.

Ministeriet lægger navnlig vægt på, at det i alle tilfælde påhviler virksomheden at dokumentere, at den har en ansvarlig leder, der lever op til betingelserne i loven og herunder faktisk og vedvarende forestår virksomhedens drift. Det er principielt ikke afgørende for muligheden for at føre tilsyn, om den pågældende har bopæl uden for EU eller EØS, så længe den pågældende faktisk er tilgængelig og kan optræde på virksomhedens vegne i bl.a. tilsynssammenhænge.

For så vidt angår det bopælskrav, der stilles som betingelse for udstedelse af chaufførkort, er det tilsvarende ministeriets opfattelse, at der i mange tilfælde kan være tale om en for vidtgående restriktion af dels chaufførens rettigheder efter TEUF artikel 45 om arbejdskraftens fri bevægelighed, og dels af virksomhedens etableringsfrihed efter TEUF artikel 43. Chaufførens bopæl er endvidere principielt ikke afgørende for muligheden for at føre tilsyn med vedkommende. Det følger af taxibekendtgørelsens (bekendtgørelse nr. 1244 af 26. november 2019) § 7, stk. 2, at en ansøger, der har eller har haft bopæl i udlandet i en eller flere perioder forud for ansøgningen, under alle omstændigheder selv skal tilvejebringe straffeattest fra tidligere opholdslande. Det er dog et krav, at attesterne sendes direkte fra de udenlandske myndigheder til Færdselsstyrelsen. Den kontrol med chaufførens vandel, som er forudsat i reglerne, synes således ikke at være vanskeliggjort eller umuliggjort af, at den pågældende har bopæl i et tredjeland.

Transport- og Boligministeriet foreslår på den baggrund, at kravet om bopæl i EU eller EØS for ansvarlige ledere og chauffører ligeledes udgår af loven.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for staten.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.

Lovforslaget medfører ikke implementeringskonsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget medfører ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for de konkrete ændringer i dette lovforslag.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget tilsigter bl.a. at bringe taxiloven i overensstemmelse med EU-retten, herunder navnlig Domstolens dom af 14. oktober 2004 Kommissionen mod Nederlandene (C-299/02, EU:C:2004:620). Det følger af denne dom, at et formål om effektivt tilsyn ikke generelt kan begrunde et krav om bopæl i EU eller EØS. Med lovforslaget bringes taxiloven i overensstemmelse med denne dom, jf. nærmere afsnit 2.1.2 og 2.2.2 ovenfor.

8. myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden 14. september 2020 til 16. oktober 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brancheforeningen Taxiførere i Danmark, Brintbranchen, Bytaxiernes interesseorganisation, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Persontransport, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, DI Transport, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet Tænk, Horesta, KL, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

Forholdet til EU-retten	Lovforslaget tilsigter bl.a. at bringe taxiloven i overensstemmelse med EU-retten, herunder navnlig Domstolens dom af 14. oktober 2004 Kommissionen mod Nederlandene (C-299/02, EU:C:2004:620). Det følger af denne dom, at et formål om effektivt tilsyn ikke generelt kan begrunde et krav om bopæl i EU eller EØS. Med lovforslaget bringes taxiloven i overensstemmelse med denne dom, jf. nærmere afsnit 2.1.2 og 2.2.2 ovenfor.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Af den gældende taxilovs § 3, stk. 2, nr. 2, fremgår, at det er et krav for en virksomhed, for at kunne få en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, at den har en ejerkreds, der har bopæl i EU eller EØS. Dette krav er et blandt 7 krav i taxilovens § 3, stk. 2, som alle skal være opfyldt for at virksomhed kan få udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at virksomheden skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkredsen har bopæl. Der sikres således mulighed for at føre tilsyn med personer med væsentlige interesser samt bestyrelses- og direktionsmedlemmer, jf. § 3, stk. 6, i den gældende taxilov, i virksomheder, som drives i selskabsform. Betingelserne i § 3 for at være i besiddelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i biler skal til enhver tid være opfyldt. Tilsynet vil blive udført dels i form af et risikobaseret tilsyn, dels i form af et tilsyn baseret på stikprøver.

Det har imidlertid vist sig at kravet om, at ejerkredsen skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se afsnit 2.1.2 i de almindelig bemærkninger.

Det foreslås, at § 3, stk. 2, nr. 1, om en virksomhed skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS, udgår. De øvrige seks krav i § 3, stk. 2, ændres ikke indholdsmæssigt, men nr. 3-7 bliver til nr. 2-6.

Herefter vil der, i overensstemmelse med hvordan loven er blevet administreret siden december 2019, ikke blive stillet krav til, hvor ejerne af en virksomhed, der søger om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, har bopæl. Derimod vil der bl.a. fortsat blive stillet krav om, at virksomheden har fast forretningssted på dansk område samt stillet krav om, at virksomheden kan sandsynliggøre, at den kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Ved vurderingen af god skik-kravet vil der blive lagt vægt på de forhold, der fremgår af § 3, stk. 6.

Til nr. 2

Af den gældende taxilovs § 3, stk. 2, nr. 1, fremgår, at for at en virksomhed kan få udstedt en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, er det et krav, at virksomheden har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift. Derudover skal virksomheden opfylde yderligere 6 krav, der fremgår af taxilovens § 3, stk. 2, nr. 2-7.

I taxilovens § 3, stk. 3, fremgår, at godkendelsen som ansvarlig leder er betinget af, at vedkommende lever op til en række krav, der er opremset i § 3, stk. 3, nr. 1-6.

Det fremgår af § 3, stk. 3, nr. 1, at det er et krav til den ansvarlige leder for en virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport, at lederen skal have bopæl i EU eller EØS. Det fremgår af bemærkningerne til § 3, stk. 3, nr. 1, at det forhold, at den ansvarlige leder skal have bopæl i EU eller EØS sikrer, at EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed ikke krænkes.

Det har imidlertid vist sig, at kravet om, at den ansvarlige leder skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se nærmere i afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 3, stk. 3, nr. 1, om den ansvarlige leder for en virksomhed, der søger om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal have bopæl i EU eller EØS, udgår. De øvrige fem krav i § 3, stk. 3, ændres ikke indholdsmæssigt, men nr. 2-6 bliver til nr. 1-5.

Herefter vil der ikke bliver stillet krav til, hvor den ansvarlige leder for en virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport, har bopæl. Det vil fortsat være et krav, at den ansvarlige leder faktisk og vedvarende leder virksomheden og de øvrige krav i taxilovens § 3, stk. 3, nr. 2-6, vil ligeledes fortsat skulle opfyldes. Desuden er det fortsat et krav, at en virksomhed der har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport, har et fast forretningssted på dansk område. Den ansvarlige leder skal således forestå den daglige drift af virksomheden og tegner med godkendelsen som ansvarlig leder virksomheden over for den tilladelsesudstedende myndighed. Det betyder, at den ansvarlige leder ansøger om udstedelse af tilladelser, både førstegangsudstedelse af tilladelser, udstedelse af yderligere tilladelser og fornyelse af tilladelser når disse udløber. Herudover vil Færdselsstyrelsens henvendelser være rettet til den ansvarlige leder, som den der repræsenterer virksomheden i forbindelse med eksempelvis tilsynssager.

Færdselsstyrelsen vil, hvis den ansvarlige leder ikke er virksomhedsindehaveren, stille krav om at der fremsendes en ansættelseskontrakt, der beskriver den ansvarlige leders arbejdsopgaver og vederlag. Ved et tilsyn af, om en ansvarlig leder nu faktisk og vedvarende forestår virksomhedens drift, jf. taxilovens § 11, kan Færdselsstyrelsen anmode SKAT om oplysninger om den ansvarlige leders aflønningsforhold fra den enkelte virksomhed.

Såfremt en person, der søger om at blive godkendt som ansvarlig leder ikke har bopæl i Danmark, vil Færdselsstyrelsen, anmode pågældende om yderligere oplysninger til sagens behandling, eksempelvis en straffeattest fra det eller de bopælslande den pågældende ansvarlige leder har boet i. Såfremt en ansøger har bopæl i Danmark indhenter Færdselsstyrelsen straffeattest til offentlig brug og eventuel udskrift fra Det Centrale Kriminalregister.

Når Færdselsstyrelsen anmoder personer, der ikke har bopæl i Danmark om oplysninger til sagens behandling, er det et krav, at oplysningerne er tilsvarende de oplysninger der indhentes fra danske myndigheder, og at

oplysningerne kommer direkte fra myndigheden. Styrelsen godtager således ikke oplysninger, som ansøgeren selv har fremskaffet. Tilsvarende proces sker i forbindelse med periodiske tilsyn, jf. taxilovens § 11, når en allerede godkendt ansvarlig leder ikke har bopæl i Danmark eller ikke har haft bopæl i Danmark, siden tilladelsens udstedelse eller sidste tilsyn.

Såfremt Færdselsstyrelsen ikke modtager de påkrævede oplysninger, vil styrelsen ikke kunne foretage en vurdering af, om en ansøger lever op til kravene og der vil blive meddelt afslag på ansøgningen. Tilsvarende vil der i forbindelse med en tilsynssag, jf. taxilovens § 11, hvor det undersøges om en tilladelsesindehaver fortsat opfylder betingelserne, blive påbegyndt en tilbagekaldelsessag såfremt tilladelsesindehaveren ikke gør det antageligt at kravene fortsat er opfyldt.

Hvis en ansvarlig leder får tilbagekaldt sin tilladelse, vil virksomheden/virksomhederne med den pågældende ansvarlige leder, få oplyst, at de skal finde en ny ansvarlig leder inden en frist på 6 måneder, hvorefter deres tilladelser bortfalder i henhold til taxilovens § 18, stk. 4, jf. § 18, stk. 2.

Til nr. 3

Af den gældende taxilovs § 5, stk. 2, nr. 2, fremgår, at det er et krav for en virksomhed, for at kunne få en tilladelse til at drive kørselskontor, at den har en ejerkreds, der har bopæl i EU eller EØS. Dette krav er et blandt 7 krav i taxilovens § 5, stk. 2, som alle skal være opfyldt for at virksomhed kan få udstedt en tilladelse til drive kørselskontor. Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at virksomheden skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkredsen har bopæl. Der sikres således mulighed for at føre tilsyn med personer med væsentlige interesser samt bestyrelses- og direktionsmedlemmer, jf. § 5, stk. 6, i den gældende taxilov, i virksomheder, som drives i selskabsform. Betingelserne i § 5 for at være i besiddelse af tilladelse til at drive et kørselskontor skal til enhver tid være opfyldt. Tilsynet vil blive udført dels i form af et risikobaseret tilsyn, dels i form af et tilsyn baseret på stikprøver.

Det har imidlertid vist sig at kravet om, at ejerkredsen skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-retten krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se afsnit 2.1.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 5, *stk. 2, nr. 2*, om at en virksomhed skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS, udgår. De øvrige seks krav i § 5, stk. 2, ændres ikke indholdsmæssigt, men nr. 3-7 bliver til nr. 2-6.

Herefter vil der, i overensstemmelse med hvordan loven er blevet administreret siden december 2019, ikke blive stillet krav til, hvor ejerne af en virksomhed, der søger om tilladelse til at drive et kørselskontor, har bopæl. Derimod vil der bl.a. fortsat blive stillet krav om, at virksomheden har fast forretningssted på dansk område samt stillet krav om, at virksomheden kan sandsynliggøre, at den kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inde for branchen. Ved vurderingen af god skik- kravet vil der blive lagt vægt på de forhold, der fremgår af § 5, stk. 6.

Til nr. 4

Af den gældende taxilovs § 5, stk. 2, nr. 1, fremgår, at for at en virksomhed kan få udstedt en tilladelse til at drive et kørselskontor, er det et krav, at virksomheden har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift. Derudover skal virksomheden opfylde yderligere 6 krav, der fremgår af taxilovens § 5, stk. 2, nr. 2-7.

I taxilovens § 5, stk. 3, fremgår, at godkendelsen som ansvarlig leder er betinget af, at vedkommende lever op til en række krav, der er opremset i § 5, stk. 3, nr. 1-6.

Det fremgår af § 5, stk. 3, nr. 1, at det er et krav til den ansvarlige leder for en virksomhed, der udfører erhvervsmæssig persontransport, at lederen skal have bopæl i EU eller EØS.

Det fremgår af bemærkningerne til § 5, stk. 3, nr. 1, at det forhold, at den ansvarlige leder skal have bopæl i EU eller EØS sikrer, at EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed ikke krænkes.

Det har imidlertid vist sig, at kravet om, at den ansvarlige leder skal have bopæl i EU eller EØS er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se nærmere i afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 5, stk. 3, nr. 1, om den ansvarlige leder for en virksomhed, der søger om tilladelse til at drive et kørselskontor skal have bopæl i EU eller EØS, udgår. De øvrige fem krav i § 5, stk. 3, ændres ikke indholdsmæssigt, men nr. 2-6 bliver til nr. 1-5.

Herefter vil der ikke bliver stillet krav til, hvor den ansvarlige leder for en virksomhed, der driver et kørselskontor, har bopæl. Det vil fortsat være et krav, at den ansvarlige leder faktisk og vedvarende leder virksomheden og de øvrige krav i taxilovens § 5, stk. 3, nr. 2-6, vil ligeledes fortsat skulle opfyldes. Desuden er det fortsat et krav, at en virksomhed der har tilladelse til at drive et kørselskontor, har et fast forretningssted på dansk område. Den ansvarlige leder skal således forestå den daglige drift af virksomheden og tegner med godkendelsen som ansvarlig leder virksomheden over for den tilladelsesudstedende myndighed. Det betyder, at den ansvarlige leder ansøger om udstedelse af tilladelser, både førstegangsudstedelse af tilladelser, udstedelse af yderligere tilladelser og fornyelse af tilladelser når disse udløber. Herudover vil Færdselsstyrelsens henvendelser være rettet til den ansvarlige leder, som den der repræsenterer virksomheden i forbindelse med eksempelvis tilsynssager.

Færdselsstyrelsen vil, hvis den ansvarlige leder ikke er virksomhedsindehaveren, stille krav om at der fremsendes en ansættelseskontrakt, der beskriver den ansvarlige leders arbejdsopgaver og vederlag. Ved et tilsyn af, om en ansvarlig leder nu faktisk og vedvarende forestår virksomhedens drift, jf. taxilovens § 11, kan Færdselsstyrelsen anmode SKAT om oplysninger om den ansvarlige leders aflønningsforhold fra den enkelte virksomhed.

Såfremt en person, der søger om at blive godkendt som ansvarlig leder, ikke har bopæl i Danmark, vil Færdselsstyrelsen anmode pågældende om yderligere oplysninger til sagens behandling, eksempelvis en straffeattest fra det eller de bopælslande den pågældende ansvarlige leder har boet i. Såfremt en ansøger har bopæl i Danmark indhenter Færdselsstyrelsen straffeattest til offentlig brug og eventuel udskrift fra Det Centrale Kriminalregister.

Når Færdselsstyrelsen anmoder personer, der ikke har bopæl i Danmark om oplysninger til sagens behandling, er det et krav, at oplysningerne er tilsvarende de oplysninger, der indhentes fra danske myndigheder, og at oplysningerne kommer direkte fra myndigheden. Styrelsen godtager således ikke oplysninger, som ansøgeren selv har fremskaffet. Tilsvarende proces sker i forbindelse med periodiske tilsyn, jf. taxilovens § 11, når en allerede godkendt ansvarlig leder ikke har bopæl i Danmark eller ikke har haft bopæl i Danmark, siden tilladelsens udstedelse eller sidste tilsyn.

Såfremt Færdselsstyrelsen, ikke modtager de påkrævede oplysninger, vil styrelsen ikke kunne foretage en vurdering af, om en ansøger lever op til kravene, og der vil blive meddelt afslag på ansøgningen. Tilsvarende vil

der i forbindelse med en tilsynssag, jf. taxilovens § 11, hvor det undersøges om en tilladelsesindehaver fortsat opfylder betingelserne, blive påbegyndt en tilbagekaldelsessag såfremt tilladelsesindehaveren ikke gør det antageligt at kravene fortsat er opfyldt.

Hvis en ansvarlig leder får tilbagekaldt sin tilladelse, vil virksomheden/virksomhederne med den pågældende ansvarlige leder, få oplyst, at de skal finde en ny ansvarlig leder inden en frist på 6 måneder, hvorefter deres tilladelser bortfalder i henhold til taxilovens § 18, stk. 4, jf. § 18, stk. 2.

Til nr. 5

Af den gældende taxilovs § 7, stk. 2, nr. 1, fremgår at det er et krav for at få udstedt et chaufførkort, at ansøgeren har bopæl i EU eller EØS. Derudover kræves, at ansøgeren tillige opfylder de øvrige krav i taxilovens § 7, stk. 2, nr. 2-7. Kravet om bopæl i EU eller EØS for førere af taxier m.v. var en videreførelse af den tidligere taxilovs (lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013) § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2.

Det har imidlertid vist sig, at kravet om bopæl i EU eller EØS for at kunne erhverve et chaufførkort er i strid med EU-rettens krav om etableringsfrihed og arbejdskraftens frie bevægelighed og forbud mod restriktioner mod de to friheder, se nærmere i afsnit 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 7, stk. 2, nr. 1, kravet om bopæl i EU eller EØS for at kunne erhverve et chaufførkort, udgår. De øvrige syv krav i § 7, stk. 2, ændres ikke indholdsmæssigt, men nr. 2-8 bliver til nr. 1-7.

Herefter vil der ikke blive stillet krav til, hvor en ansøger om chaufførkort har bopæl. De øvrige krav i taxilovens § 7, stk. 2, nr. 2-8, vil fortsat skulle opfyldes.

En ansøger skal bl.a. leve op til nogle krav om vandel og god skik. Det fremgår af taxilovens § 7, stk. 2, nr. 5, at en ansøger ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af chaufførkortet, jf. straffelovens § 78, stk. 2. For så vidt angår en ansøger, der har eller har haft bopæl i udlandet i en eller flere perioder forud for ansøgningen, skal vedkommende selv tilvejebringe straffeattest fra tidligere opholdslande, jf. taxibekendtgørelsens (bekendtgørelse nr. 1244 af 26. november 2019) § 7, stk. 2. Det er dog et krav, at attestene sendes direkte fra de udenlandske myndigheder til Færdselsstyrelsen. Den kontrol med chaufførens vandel, som er forudsat i reglerne, synes således ikke at være vanskeliggjort eller umuliggjort af, at den pågældende har bopæl i fx et tredjeland.

Såfremt Færdselsstyrelsen ikke modtager den dokumentation, som styrelsen har anmodet om i forbindelse med behandling af en ansøgning om udstedelse af et chaufførkort eller i en fornyelsessag, vil styrelsen ikke være i stand til at vurdere om ansøgeren opfylder kravene i § 7, stk. 2, og vil derfor meddele afslag på ansøgningen eller fornyelsen.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft umiddelbart efter kundgørelsen i Lovtidende.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet den gældende taxilov, jf. § 46, ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

**Forslag
til**

Lov om ændring af taxiloven
(fjernelse af bopælskrav i EU/EØS ved tilladelser
til erhvervsmæssig persontransport, tilladelser til
kørselskontorer, godkendelse af ansvarlig ledere og
ved erhvervelse af chaufførkort)

§ 3.---

Stk. 1.---

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren
udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervsmæssig
persontransport til virksomheder, der

1)

2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
Nr. 3-7

Stk. 3. Godkendelse som ansvarlig
leder, jf. stk. 2, nr. 1, er betinget af,
at vedkommende

1) har bopæl i EU eller EØS,
Nr. 3-6---

§ 5.---

Stk. 1.---

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren
udsteder efter ansøgning tilladelse til at drive et
kørselskontor til virksomheder, der

1)

2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
Nr. 3-7---

Stk. 3. Godkendelse som ansvarlig
leder, jf. stk. 2, nr. 1, er betinget af,
at vedkommende

1) har bopæl i EU eller EØS,
Nr. 3-6----

§ 1

I taxiloven, jf. lov nr. 1538 af 19. december 2019,
som ændret ved lov nr. 557 af 7. maj 2019,
foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 2, nr. 2, ophæves.

Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.

2. § 3, stk. 3, nr. 1, ophæves.

Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.

3. § 5, stk. 2, nr. 2, ophæves.

Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.

4. § 5, stk. 3, nr. 1, ophæves.

Nr. 2-6 bliver herefter nr. 1-5.

§ 7. Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervsmæssig persontransport.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning chaufførkort til personer, der

1) har bopæl i EU eller EØS,

Nr.2-8----

5. § 7, *stk. 2, nr. 1*, ophæves.

Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.