

# Evaluering af moderniseringen af taxiloven

9. december 2020



# Evaluering af moderniseringen af taxiloven



## Evaluering af moderniseringen af taxiloven

Udgivet af: Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

# Indhold

1.	Konklusion .....	4
1.1.	Konklusion og overvejelser om mulige justeringer af taxiloven .....	5
1.1.1.	Etablering af det nye taximarked .....	6
1.1.2.	Administration, sagsbehandling og tilsyn .....	9
1.1.3.	Prisudvikling .....	10
1.1.4.	Taxibetjening i landdistrikter .....	10
1.1.5.	Teknologisk udvikling og limousineerhvervet .....	11
1.2.	Videre analyse og evaluering af taxiloven .....	12
2.	Etablering af det nye taximarked .....	13
2.1.	Tilladelser og taxier på gaden .....	13
2.2.	Chaufførområdet .....	17
2.3.	Kørselskontorer .....	18
2.4.	Coronakrisens betydning for taxibranchens økonomi .....	21
3.	Administration, sagsbehandling og tilsyn .....	23
3.1.	Finansiering af administration, sagsbehandling og tilsyn .....	23
3.2.	Chaufførkort .....	26
3.3.	Tilladelser til erhvervmæssig persontransport .....	26
3.4.	Tilladelser til drift af kørselskontor .....	27
3.5.	Tilsyn og kontrol .....	28
4.	Prisudvikling .....	32
4.1.	Det nye prisloft og kørselskontorenes prissætning .....	33
4.2.	Prisernes gennemsommelighed .....	35
5.	Teknologisk udvikling .....	37
5.1.	Taxametersystemer .....	38
5.2.	Teknologisk udvikling i Danmark, Sverige og Norge .....	39
5.3.	Skattemyndighedernes anvendelse af digitale løsninger og krav til data .....	41
5.4.	Grøn omstilling i taxibranchen .....	41
6.	Taxibetjening i landdistrikterne .....	43
6.1.	Anvendelse af lovens særlige muligheder for taxi i landdistrikter .....	43
6.2.	Samarbejde mellem landvognmænd og kørselskontorer .....	45
7.	Limousineerhvervet .....	46
7.1.	Antal tilladelser til limousinekørsel og biler registreret hertil .....	46
7.2.	Værdigrænsen .....	47
	Bilag 1. Kommissorium .....	50
	Bilag 2. Baggrund vedr. værdigrænse for limousiner .....	52
	Bilag 3. Bidragsydere .....	54



# 1. Konklusion

Den nye taxilov trådte i kraft 1. januar 2018. Med den nye lov er der sket en række ændringer i reguleringen af det danske taximarked. Tidligere var der antalsbegrænsninger på antallet af taxier, og taxierne var underlagt en geografisk afgrænsning og betjeningsforpligtigelse. Endvidere var administration og tilsyn på området placeret hos kommunerne.

Med den nye lov er antallet af biler blevet hævet og prisfastsættelsen er underlagt det nye og landsdækkende prisloft. Derudover er administrationen og tilsynet overgået til staten. Der er imidlertid videreført en række krav til vognmænd og chauffører fra den gamle taxilov. Det samme gælder flere af de tekniske krav til bilerne, herunder taxameter.

## *Baggrund for evalueringen*

I aftalen af 9. februar 2017 mellem den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om en modernisering af taxiloven fremgår det, at der skal gennemføres tre evalueringer af den nye taxilov. De tre evalueringer skal ifølge aftalen gennemføres efter et, tre og seks år.

Formålet med disse evalueringer er at følge, hvordan forholdene på markedet udvikler sig i årene efter den nye lovs ikrafttræden.

Kommissoriet for denne første evaluering af taxiloven er besluttet af aftaleparterne i november 2019, *jf. Bilag 1*.

## *Datagrundlag*

Evalueringen er blandt andet baseret på opgørelser fra Færdselsstyrelsen om antallet af ansøgninger og tildelinger af chaufførkort, tilladelser til erhvervsmæssig persontransport samt kørselskontorer. Færdselsstyrelsen har derudover indhentet data fra Motorregistret.

Derudover er evalueringen baseret på data, som kørselskontorerne i henhold til den nye lov er forpligtigede til at indsende til Færdselsstyrelsen. Disse data er blandt andet betalingen for korte ture og indtjening pr. kørselskontor.

Deloitte har bistået ministeriet i behandlingen af udvalgte data fra kørselskontorerne, og har desuden foretaget interviews af en række aktører i taxibranchen. Dette med henblik på at understøtte det faktuelle grundlag i evalueringen.

Endvidere er elementer af evalueringen baseret på oplysninger indhentet i forbindelse med et seminar med parterne i taxibranchen afholdt i Transport- og Boligministeriet den 26. marts 2019. Ved dette seminar deltog repræsentanter for chauffører, vognmænd, kørselskontorer, brancheorganisationer og kommuner.

Derudover har myndigheder og interessenter indsendt bemærkninger eller bidrag til moderniseringen af taxiloven i forbindelse med evalueringen. Det drejer sig om Skatteministeriet, KL, Foreningen for Landdistrikter, Dansk PersonTransport, Dansk Erhverv og Taxiterminalen.

Det bemærkes, at data og bidrag som udgangspunkt alene vedrører 2018-2019, og det er begrænset, hvilke konklusioner der kan drages på dette grundlag.



Evalueringen er baseret på data og oplysninger indhentet før Coronakrisen. Dog er afsnit 2.4, der blandt andet belyser Coronakrisens betydning for taxibranchens økonomi, baseret på oplysninger indhentet i 2020.

## 1.1. Konklusion og overvejelser om mulige justeringer af taxiloven

I dette afsnit er der valgt en struktur, der følger den struktur, der er i evalueringens afsnit 2-7. Der er således ikke tale om en prioritering af de foreslåede tiltag, ud over den der fremgår af *Boks 1* nedenfor.

Indeværende evaluering baserer sig på situationen et-to år efter, at den nye lov er i krafttrådt, og man skal af den årsag være påpasselig med at drage entydige konklusioner på effekterne af loven på baggrund af indhentede opgørelser og data. Der er således en stor andel af markedet for erhvervsmæssig persontransport, der fortsat reguleres i henhold til den gamle taxilov, mens den del af markedet, der reguleres i henhold til den nye taxilov, alene har været underlagt denne regulering i forholdsvis kort tid. Desuden gælder der fortsat overgangsregler, som må forventes at påvirke adfærden i markedet.

Grundet ovenstående forhold og Coronakrisen, som i meget høj grad har påvirket taxibranchen, er det ikke fundet hensigtsmæssigt at komme med for mange forslag til justeringer af reguleringen her og nu. I stedet er forslagene blevet delt op i henholdsvis forslag, der af forskellige grunde vurderes med fordel at kunne behandles nu, samt forslag, der i en senere proces kan ses nærmere på. De forslag, der foreslås udskudt til en senere proces, fx til næste evaluering følger nedenfor i *Boks 2*, *3*, *7* og *8*.

Der er tre forslag, der vurderes med fordel at kunne behandles nu, *jf. Boks 1*.

### **Boks 1. Forslag til justeringer af taxiloven, der med fordel kan behandles nu**

Tiltag, som enten er justeringer af reguleringen af overenskomstforhold i taxibranchen mhp. ensretning eller tiltag, som indsnævrer fortolkningsmulighederne af § 10 i taxiloven. Se *Boks 4*.

Justering af sprogoptagelseskravet på chaufføruddannelsen til et objektivi forhold, fx at en ansøger skal have enten bestået folkeskolens afgangsprøve i dansk eller bestået prøve i Dansk 2. Se *Boks 5*.

Justering af gebyrer og afgifter for behandling af ansøgninger om tilladelser til erhvervsmæssig persontransport og chaufførkort. Denne justering er påkrævet, da de nuværende gebyrer og afgifter ikke dækker Færdselsstyrelsens udgifter. Administrationen af taxiområdet er således underfinansieret, hvorved der løbende oparbejdes et underskud. Se *Boks 6*.

De øvrige forslag udskydes til en senere evaluering af loven, som oprindeligt skulle ske tre år efter lovens ikrafttræden, men som grundet Coronakrisen foreslås udskudt til 2022. På det tidspunkt har loven virket i dens egentlige udformning, idet de begrænsninger, der var gældende i overgangsperioden (2018-2020) til den tid har været fraværende et år. Markedet har således på det tidspunkt haft bedre mulighed for at stabilisere sig i forhold til reguleringen og forhåbentlig også til et mere normalt transportbehov end under Coronakrisen

### 1.1.1. Etablering af det nye taximarked

Efter den nye taxilov gives tilladelser til hhv. kørselskontorer og til erhvervmæssig persontransport (EP). Sidstnævnte gives pr. bil. Kravet for en EP-tilladelse er en egenkapital på 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for de efterfølgende. Desuden opstiller loven en række yderligere krav blandt andet vedrørende fravær af forfalden gæld til det offentlige samt en række vandelskrav til lederen. En taxivognmand kan have ansat chauffører, men kan også køre selv.

#### *Kørselskontorers og vognmænds indbyrdes forhold*

EP-tilladelser skal for at køre taxikørsel være tilknyttet et kørselskontor, der modtager bestillinger, og fordeler turene. Kørselskontoret skal desuden forestå indsamling af kørselsdata. Egenkapitalkravet for et kørselskontor er 500.000 kr. Desuden opstiller loven også her krav om fravær af forfalden gæld, vandelskrav til lederen mv.

Det er meget få kørselskontorer, der dominerer den del af taximarkedet, der reguleres under den nye taxilov, hvilket kan give kørselskontorerne en uforholdsmæssig styrke over for taxivognmændene. Forholdet afspejles af tilslutningsaftalerne mellem kørselskontorer og vognmænd. Samtidig er der konstateret eksempler på, at ejere af såkaldte IVS'er (iværksættelsesvirksomheder) i forbindelse med udlodning af tilladelser i overgangsperioden for ganske få opstartsudgifter har kunnet indgå med forholdsvis mange "lodder" i udtrækningen med muligt videresalg til andre ansøgere og efterfølgende gevinst for øje.

I forhold til IVS'er vurderes dette problem at uddø naturligt; dels fordi antalsbegrænsningen på antallet af tilladelser ophører fra 1. januar 2021, dels kan der ikke oprettes nye IVS'er og de tilbageværende skal omregistreres til anpartsselskaber eller opløses senest 15. april 2021.

I forhold til indretningen af taximarkedet og forholdet mellem kørselskontorer og vognmænd bemærkes det, at loven ikke regulerer det kontraktlige forhold mellem kørselskontor og taxivognmand.

Det foreslås, at det på sigt (fx i forbindelse med næste evaluering) overvejes at foretage justeringer af taxiloven, der gør det nemmere (for fx vognmænd) at etablere et kørselskontor og øger robustheden af vognmændenes virksomhed, *jf. Boks 2.*

#### **Boks 2. Forslag til justeringer af taxiloven på sigt vedrørende forholdet mellem kørselskontorer og vognmænd**

At kravene for tilladelse til kørselskontorer lempes ved at nedsætte/udelade egenkapitalkravet på 500.000 kr. til kørselskontorer.

At restancekravet til kørselskontorer og vognmænd lempes. I dag må disse højst have en forfalden gæld på 50.000 kr. til det offentlige. En mulighed kunne være, at såfremt der er indgået en frivillig aftale om at afdrage gælden, så må ansøger have en gæld på fx 100.000 kr.

At øge kapitalkravet til vognmænd. Et højere krav ville virke i retning af mere økonomisk konsoliderede vognmænd, da et øget egenkapitalkrav kan udgøre en barriere for de helt små aktører. Herved skønnes vognmænd – særligt som samlet gruppe - at kunne agere med mere tyngde i forhold til kørselskontorer.

Desuden foreslås det ligeledes, at forholdet mellem vognmændene og kørselskontorerne analyseres nærmere i forbindelse med næste evaluering af taxiloven, *jf. Boks 3.*

### **Boks 3. Forhold mellem kørselskontorer og vognmænd, der kan analyseres nærmere i en kommende evaluering**

Konsekvenserne af tilslutningsaftalerne mellem kørselskontorer og vognmændene foreslås også analyseret nærmere. I forlængelse heraf kan mulighederne for en regulering af forholdet mellem kørselskontor og vognmænd overvejes, herunder mulighederne for indførelse af begrænsning af konkurrenceklausler. Dette kræver en nærmere stillingtagen inden for de konkurrenceretlige regler ud over taxilovgivningen.

#### *Træghed i ombytninger – begrænset overgang til den nye ordning*

Det er frivilligt for en indehaver af en taxitilladelse efter den gamle taxilov at konvertere til ny EP-tilladelse (forudsat kravene i taxiloven er opfyldt) og dermed overgå til ny lov, eller at fortsætte på gammel ordning, indtil den eksisterende tilladelse udløber<sup>1</sup>.

Ultimo 2019 var knap 2.300 taxitilladelser udstedt iht. den gamle lov ombyttet til nye tilladelser, mens næsten ligeså mange fortsat kørte iht. den gamle lov. Således har knap halvdelen af eksisterende (gamle) tilladelser foretrukket at forblive på gammel tilladelse knap to år efter den nye lovs ikrafttræden. Det indebærer, at det fortsat er knap halvdelen af taxierne, der kører på gammel tilladelse. Der er således i realiteten to parallelle taximarkeder med forskellige regler om prissætning, krav til virksomhedsstrukturer, geografisk begrænsning etc.

Der er i forbindelse med evalueringen foretaget en række interviews med vognmænd på henholdsvis ny og gammel ordning samt med bestillings- og kørselskontorer<sup>2</sup>. Her nævnes blandt andet kravet til løn- og arbejdsvilkår i den nye taxilov som en hindring for at gå over på ny ordning (se nedenfor), krav til egenkapital for EP-tilladelser samt mindre indflydelse og frihed i forholdet til et (magtfuldt) kørselskontor som eksempler på forhold, der afholder vognmænd på gammel ordning fra at ombytte deres tilladelser til ny ordning.

Det kan virke uhensigtsmæssigt, at der gælder forskellige lovkrav for aktører, der er i indbyrdes konkurrence. Omvendt vil problemet med tiden gå over af sig selv, efterhånden som tilladelserne udstedt efter den gamle lov udløber; de sidste vil således udløbe i 2027, og frem mod da vil udfordringen gradvist mindskes.

#### *Overenskomstforhold*

Ordlyden af taxilovens § 10 sammenholdt med flertallets bemærkninger i tillægsbetænkningen fra Transportudvalget i forbindelse med Folketingsbehandlingen af den nye taxilov medfører, at der ikke kun er én overenskomst, der lever op til bestemmelsen, men at der pt. er flere navngivne overenskomster, og at der kan komme nye overenskomster, som vil kunne betegnes som repræsentative.

Indehavere af EP-tilladelser skal således give de ansatte løn, sikre særlige ydelser (det kan fx være pension, arbejdstid og andre arbejdsvilkår), som ikke er mindre gunstige end dem, der fremgår af en kollektiv overenskomst, indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.

---

<sup>1</sup> En tilladelse efter gammel ordning gælder max 10 år fra udstedelsen.

<sup>2</sup> Bestillingskontorer vedrører gammel ordning, mens kørselskontorerne er en del af den nye taxilov.

Selve reglerne for fx arbejdstid og størrelsen af lønnen og dens delelementer, pensionsbidragets størrelse osv. fastlægges som et led i overenskomsterne og reguleres ikke direkte i lovgivningen. En ændring af arbejdstidsforpligtelserne og vilkårene er således et spørgsmål, som håndteres i overenskomstforhandlingerne.

Bestemmelsen i taxilovens § 10 bliver af taxibranchen opfattet som uklar. Af interviewene med vognmændene, der fortsat er på gammel ordning, fremgår, at de er usikre over for tolkningen af kravet om løn- og arbejdsvilkår, der er i § 10, og over for at kunne honorere kravet.

Det er uhensigtsmæssigt, hvis den nuværende bestemmelse om overenskomstforhold indebærer, at der er tvivl om reguleringen på området. En klar bestemmelse om løn- og arbejdsvilkår for chauffører vil understøtte ordnede forhold.

For vognmandstilladelser udstedt i henhold til den gamle taxilov er der også et krav om, at løn og arbejdsvilkår skal følge de kollektive overenskomster på området (§ 5, stk. 5, i gammel lov). I den nye lov er imidlertid bl.a. tilføjet henvisning til de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter samt henvisning til gyldighed inden for hele det danske område. Der er således sket en skærpelse i forhold til overenskomstkravene med den nye taxilov.

Tidligere var bestemmelserne om overenskomstforhold enslydende i henholdsvis bus-, godskørsel- og taxiloven. Der er imidlertid blevet vedtaget en ny udformning af bestemmelsen i buskørselsloven og i godskørselsloven, som træder i kraft 1. januar 2021. De nye enslydende bestemmelser i de to love indebærer, at der bliver tre måder at opfylde krav om løn- og arbejdsvilkår på. I alle tilfælde vil det være en kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, der overordnet set danner grundlag for chaufførernes løn- og arbejdsvilkår og som dermed sikrer, at chaufførerne har overenskomstmæssige vilkår, som bidrager til udviklingen af sunde konkurrencevilkår.

Det foreslås, at der overvejes tiltag som enten er justeringer af taxiloven, der ensretter vilkårene på tværs eller tiltag, som indsnævrer fortolkningsmulighederne af § 10 i taxiloven, *jf. Boks 4.*

#### **Boks 4. Forslag til tiltag vedrørende overenskomstforhold, § 10**

At ændre § 10 i taxiloven således at bestemmelsen fx helt eller delvist bliver tilsvarende de nye bestemmelser om samme emne i bus- og godskørselsloven. Som et delelement foreslås, at alle – uanset om, der er tale om en tilladelse i henhold til gammel taxilov – i løbet af et en vis periode som udgangspunkt skal leve op § 10, på samme vis som det er sket i bus- og godskørselsloven, hvor indehavere af tilladelser iht. gammel lovgivning har et halvt år fra lovens ikrafttræden til at leve op til de nye overenskomstbestemmelser i loven.

*Eller*

At der i fællesskab med arbejdsmarkedets parter udarbejdes en egentlig vejledning om fortolkningen af § 10.

#### *Sprogkrav*

I dag skal uddannelsesstedet sikre, at en ansøger om chaufførkort kan fungere dansksprogligt i en- og tovejskommunikation ved anvendelse af et sammenhængende sprog med en vis grad af kompleksitet og korrekthed. Dette skal tjekkes af uddannelsesstedet inden optagelse på det to ugers kursus.

Det er svært for uddannelsesstederne at tjekke sprogkravet, da det beror på en subjektiv vurdering af hver enkelt elev og ikke på en objektiv vurdering, fx om eleven har bestået en bestemt prøve.

Det er oplevelsen blandt mange aktører i branchen, at danskkundskaberne ikke er tilfredsstillende.

Det foreslås, at der foretages justeringer af taxiloven i relation til sprogkravet, der gør det nemmere at håndhæve i praksis, *jf. Boks 5*.

#### **Boks 5. Forslag til justeringer af taxiloven vedrørende sprogkravet**

At justere optagelseskravet til et objektive forhold, fx at en ansøger skal have enten bestået folkeskolens afgangsprøve i dansk eller bestået prøve i Dansk 2.

#### **1.1.2. Administration, sagsbehandling og tilsyn**

Det var kommunerne, der frem til udgangen af 2017 var ansvarlige for administration og tilsyn af taxiområdet. Kommunerne havde kompetencen til at godkende bestillingskontorer, udstede tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel, samt udstede førerkort til chauffører.

Med den nye taxilovs ikrafttrædelse kan kommunerne med et varsel på 6 måneder overdrage tilsynsforpligtelsen til Færdselsstyrelsen. Det har ca. 80 kommuner valgt at benytte sig af. Færdselsstyrelsen har i den forbindelse oplevet, at der er behov for en omfattende oprydning og ensretning af sagsbehandlingen.

Forud for etableringen af den nye taxilov opstillede man en række forudsætninger i forbindelse med beregningen af gebyret for at blive taxichauffør og afgiften for at blive vognmand. Forudsætninger har vist sig ikke at holde stik. Der er således betydeligt mere sagsbehandling og betydeligt mere vejledning af branchen end oprindeligt forudsat. Dertil kommer, at der er kommet mange flere ansøgninger om både chaufførkort og ansøgninger om EP-tilladelser end oprindeligt forudsat.

På den baggrund er hverken gebyret for udstedelse af chaufførkort eller afgiften for udstedelse af EP-tilladelser dækkende for udgifterne til administration, sagsbehandling og tilsyn, hvorfor der løbende genereres et underskud i Færdselsstyrelsen i disse ordninger. Gebyrordningen skal imidlertid balancere over en fireårig periode, og der er derfor behov for at hæve gebyret, hvilket kan gøres med bekendtgørelse.

Det foreslås, at der foretages justeringer af taxiloven med henblik på at sikre finansiering af Færdselsstyrelsens arbejde i relation hertil, *jf. Boks 6*.

### **Boks 6. Forslag til justeringer af taxiloven og tiltag vedrørende finansiering af administration og tilsyn**

At afgiften for udstedelse af EP-tilladelser ændres til et gebyr og samtidig forhøjes fra 1.200 kr. til 1.770 kr. Dette skal ske ved en lovændring. Ændringen til gebyr vil indebære, at ordningen skal balancere over en fireårig periode, og at der ikke fremover vil være behov lovændringer, når dette skal sikres.

At styrelsen hæver gebyret for chaufførkort fra 800 kr. til 1.470 kr. Dette kan gøres ved bekendtgørelsesændring.

#### 1.1.3. Prisudvikling

Med den nye taxilov er indført en såkaldt paralleltakst til prissætning for taxikørsel, der skal ske inden for et landsdækkende prisloft. Paralleltakster afviger fra de brydningstakster, flere taxiselskaber tidligere har anvendt.

Blandt de kørselskontorer, der prissætter efter den nye lov, tyder de nuværende data på, at der er en vis prisdifferentiering på tværs af kørselskontorerne. Sammenlignes en almindelig hverdagstakst (takst 1), så observeres samlet set ikke prisstigninger med prissætningen under den nye taxilov (i 2019) i forhold til prissætningen under den gamle taxilov (i 2017), idet det bemærkes, at prisopgørelserne ikke kan sammenlignes én til én.

Derudover indikerer evalueringen, at det nye krav om prisskiltning på siden af bilerne ikke har den ønskede forbrugeroplysende effekt, men derimod kan have en hæmmende effekt i forhold til dynamisk prissætning i taxivirksomhederne.

Det kan på den baggrund overvejes, om der kan åbnes for mere fleksible muligheder for prissætning samtidig med at forbrugerbeskyttelsen opretholdes, *jf. Boks 7.*

### **Boks 7. Forslag vedrørende forbrugerbeskyttelse og prisudvikling, som kan analyseres nærmere og eventuelt reguleres**

At nedsætte en arbejdsgruppe, som har til formål at undersøge, hvorledes alternative former for forbrugerbeskyttelse kunne udformes, samtidig med at taxibranchens behov for at kunne justere priserne løbende tilgodeses. Både forbrugerrepræsentanter og branchen vil skulle inddrages i arbejdet.

#### 1.1.4. Taxibetjening i landdistrikter

Med den nye taxilov er det muligt at etablere kørselskontorer i landdistrikterne på lempeligere vilkår. Hensigten er at understøtte taxibetjening i områder, hvor det skønnes vanskeligt at etablere og drive kørselskontorer på normale vilkår.

Et landdistriktskørselskontor må kun sælge taxikørsel inden for et nærmere geografisk afgrænset område (i modsætning til almindelige kørselskontorer, der må køre i hele landet), og må maksimalt have tilknyttet tre biler. Der gælder lempeligere egenkapitalkrav til landdistriktskørselskontorer, idet kravet er 40.000 kr. mod 500.000 kr. for et almindeligt kørselskontor.

Til vurdering af ansøgninger om etablering af landdistriktskørselskontorer skal Færdselsstyrelsen indhente en udtalelse fra den (de) pågældende kommune(r), idet der skal ske en vurdering af det konkrete behov for taxikørsel i det pågældende område.

I løbet af de første to år under den nye taxilov er godkendt et landdistriktskørselskontor.<sup>3</sup>

Det vurderes, at de relativt få landdistriktskontorer ikke i sig selv siger noget om den faktiske taxidækning i landdistrikterne, givet den fortsatte store andel af taxivognmænd, der kører efter gammel ordning. Effekterne på landdistrikterne af den nye taxilov vil formentlig først manifestere sig, når alle EP-tilladelser kører i henhold til den nye taxilov. Samtidig kan den nuværende overgangsordning, hvor det begrænsede antal nye EP-tilladelser må formodes at søge mod områder med størst indtjeningspotentiale, være et problem for taxidækning af landdistrikter. Ophøret af antalsbegrænsningen for EP-tilladelser pr. 1. januar 2021 kan således være medvirkende til en bedre taxibetjening af områder med mindre efterspørgsel.

Med halvdelen af taxierne på gammel taxilov vurderes kørselsdata under den nye lov heller at ikke at kunne sige noget om taxidækning af landdistrikter. En reel analyse heraf vurderes at skulle gennemføres med data, der dækker hele taximarkedet.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at ud af indtil videre syv afslag på ansøgning om landdistriktskørselskontorer, da skyldes tre afslag manglende kommunal opbakning til ansøgningen begrundet i tilstrækkelig dækning med eksisterende vognmænd og bekymring for konkurrencesituation ved et (tilkommet) landdistriktskontor.

Efter ophør af antalsbegrænsningen på EP-tilladelser kan det overvejes, hvilken fortsat berettigelse, der ligger i at tillægge udtalelser fra kommuner i det geografiske område, hvortil der søges tilladelse om landdistriktskørselskontor, afgørende vægt.

Der er med den nye taxilov ikke etableret en entydig definition af et landdistrikt. Dette kan afholde vognmænd fra at ansøge om godkendelse til at etablere et landdistriktskørselskontor, ligesom det besværliggør administrationen af området. Dette kan på sigt hæmme betjeningen af landdistrikter.

Det foreslås, at der på sigt foretages justeringer af taxiloven, således at landkørselskontorer nemmere kan etableres sig, *jf. Boks 8*.

#### **Boks 8. Forslag til justeringer af taxiloven på sigt vedrørende landdistrikter**

At kommunerne ikke skal høres i forbindelse med ansøgning om etablering af et landdistriktskørselskontor.

At der udarbejdes en definition af et landdistrikt.

### 1.1.5. Teknologisk udvikling og limousineerhvervet

I den periode, som evalueringen dækker, er der ikke sket en teknologisk udvikling af taxametre eller andre kontrolsystemer, der giver anledning til overvejelser om ændret regulering.

Der er ikke sket omfattende ombytninger af tilladelser i limousinefaget. Her pointerer parter i branchen, at den nye værdigrænse på 500.000 kr. er hæmmende for limousinefaget, og

---

<sup>3</sup> I 2020 er godkendt yderligere to landdistriktskørselskontorer.

vanskelig at administrere i praksis. Værdigrænsen havde dog også til hensigt at sikre en differentiering mellem taxier og limousiner. Foreløbige og dog usikre prisanalyser indikerer ikke et behov for at sænke værdigrænsen.

På nuværende tidspunkt ses med evalueringen ikke oplagte emner til justeringer af taxiloven, men det foreslås at både det teknologiske område og limousineerhvervets udvikling indgår igen i næste evaluering, eller i den tredje evaluering af taxiloven.

## 1.2. Videre analyse og evaluering af taxiloven

Med aftalen om modernisering af taxiloven (2017) er det aftalt at gennemføre yderligere to evalueringer af taxiloven, Som nævnt i konklusionen i afsnit 1.1. foreslås næste evaluering udskudt til 2022. På det tidspunkt har loven virket i dens egentlige udformning, idet de begrænsninger, der var gældende i overgangsperioden 2018-2020 på det tidspunkt har været fraværende et år. Markedet har således på det tidspunkt haft mulighed for at stabilisere sig i forhold til reguleringen og forhåbentlig til et mere normalt transportbehov end under Coronakrisen.

Her vil blandt andet skulle analyseres på data, som kørselskontorerne er forpligtiget til indsamle og opbevare i henhold til den nye taxilov. Flere taxier må til den tid forventes at være omfattet af den nye lov, ligesom de også vil have været omfattet af loven i længere tid, end tilfældet har været ved gennemførelsen af denne første evaluering. Dog må det – med den observerede udvikling hidtil – forventes, at en relativ stor andel af taxierne fortsat kører på gammel lovgivning, hvorfor der ved den kommende evaluering fortsat vil være begrænsede data i forhold til at dække det samlede taximarked.

Ovenfor anføres konkrete elementer, der på baggrund af nærværende evaluering foreslås analyseret videre på, herunder blandt andet forholdet mellem kørselskontorer og vognmænd, sikring af forbrugerbeskyttelse og mere fleksibilitet i prissætning samt den teknologiske udvikling.

Derudover er der typer af erhvervsmæssig persontransport, der ikke er omfattet af denne første evaluering, men som er omfattet af taxiloven, der kan være relevant at belyse nærmere i forbindelse med en kommende evaluering. Eksempelvis flextrafikken i bred forstand, dvs. både flextur og de mange øvrige befordringsordninger i flextrafikken samt diverse kommunale og regionale befordringsordninger.



## 2. Etablering af det nye taximarked

Den ny taxilov er trådt i kraft pr. 1. januar 2018. I den ny taxilov stilles der fortsat krav om tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport.

De fire tidligere vognmandstilladelser (taxi, limousine, sygetransport og offentlig service-trafik) er med loven samlet i én *tilladelse til erhvervsmæssig persontransport* (herefter EP-tilladelse).

Intentionen med den nye EP-tilladelse er, at vognmænd frit kan operere på tværs af kommuner over hele landet og på tværs af typer af kørsel. Det kræves nu blot, at køretøjet er indrettet og godkendt til det konkrete formål. Hensigten er at give en større fleksibilitet til vognmændene. Derudover indebærer den nye lov, at alle, der ønsker en EP-tilladelse, kan få en tilladelse, såfremt de opfylder lovens krav.

På tilsvarende vis er bestillingskontortilladelserne ændret til tilladelse til at drive kørselskontor, hvilket som udgangspunkt også kan drives på tværs af kommuner over hele landet.

Eksisterende taxitilladelser og øvrige tilladelser, der er udstedt og gyldige i henhold til den tidligere lovgivning, fastholder deres gyldighed indtil udløb. Disse tilladelser er fortsat underlagt reglerne i den gamle taxilov, herunder den geografiske begrænsning af tilladelsen. Indehavere af en taxitilladelse udstedt efter gammel lov har ifølge den nye taxilov mulighed for at ombytte deres tilladelse til en EP-tilladelse, såfremt de lever op til kravene i den nye lov.

Derudover har vedtagelsen af den nye taxilov blandt andet medført følgende:

- Den hidtidige begrænsning af antallet af tilladelser (dog en overgangsordning, jf. nedenfor) og den geografiske begrænsning for de enkelte tilladelser er ophævet
- Det er blevet muligt at drive taxivirksomhed i selskabsform
- Kravet om både at opnå et særligt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring samt et førerkort er erstattet med et krav om et chaufførkort
- Salg af taxikørsel skal ske via kørselskontorer (tidligere bestillingskontorer)
- Der er indført skærpede krav til dataindsamling for kørselskontorer
- Det er et krav, at kørselskontorer i fællesskab skal oprette og finansiere en klageinstans.

I loven er fastsat en overgangsordning på tre år, hvor antallet af EP-tilladelser øges med 650 tilladelser i 2018 og derefter 500 tilladelser i både 2019 og 2020, før antallet gives frit fra og med 2021. Såfremt der i overgangsperioden er flere ansøgninger end antallet af nye EP-tilladelser, sker de kvartalsvise tildelinger på baggrund af lodtrækning; hvilket har været tilfældet hvert kvartal.

Partierne i taxaiftalekredsen besluttede i januar 2019 fra og med 1. juli 2019 at øremærke 50 ud af de 125 nye EP-tilladelser pr. kvartal i resten af overgangsperioden til nulemissionsbiler.

### 2.1. Tilladelser og taxier på gaden

Den samlede flåde af biler registreret til erhvervsmæssig persontransport var ved den nye lovs ikrafttræden på i alt 7.170, hvoraf 3.934 biler var indrettet til taxikørsel, jf. *Tabel 1*.

Tabel 1 | Biler registreret til erhvervmæssig persontransport (i henhold til gammel og ny taxilov)

	OST <sup>1)</sup>	Limousine <sup>2)</sup>	Sygetransport	Taxi	Kørsel for offentlig myndighed	I alt
<b>1/1 – 2018</b>	2.702	222	312	3.934	-	7.170
<b>1/1 – 2019</b>	2.807	220	290	4.227	9	7.553
<b>Ultimo 2019</b>	2.894	231	345	4.423	28	7.921

Kilde: Færdselsstyrelsen (via Motorregistret).

Anm.: Det kan ikke ud fra registreringen i Motorregistret afgøres, hvorvidt et køretøj har en tilladelse iht. ny eller gammel taxilov. Tilladelser til OST, limousine og sygetransport kan først ombyttes til EP-tilladelser i henhold til den nye taxilov pr. 1. januar 2021. En undtagelse herfor er de tilfælde, hvor den enkelte tilladelse udløber inden udgangen af 2020. Ultimo 2019 er pr. 25. november.

Noter: 1) OST-tallene er behæftet med betydelig usikkerhed, da der til OST-kørsel både anvendes almindelige personbiler, der er registreret til rutekørsel og små og store biler registreret med tilladelse til flere udførelser. Nogle af disse kan dog køre buskørsel i stedet for OST-kørsel. Der er derfor lavet en søgning på disse biler i forhold til, at de skal være godkendt i flere udførelser, der må være max 16 siddepladser og ingen ståpladser. Da det antages, at biler af denne størrelse i flere udførelser primært bliver anvendt til OST-kørsel, er de alle medtaget i opgørelsen. 2) Fra 1. januar 2018 og frem, består bestanden af limousiner både af biler registreret til limousinekørsel og biler registreret til taxikørsel med tilladelse til limousinekørsel.

I løbet af taxilovens første to år er antallet af biler registreret til erhvervmæssig persontransport steget med godt 750 biler, svarende til godt 10 pct. flere.<sup>4</sup> Med udgangen af 2019 var der således knap 8.000 biler registreret til erhvervmæssig persontransport, hvoraf godt halvdelen – ca. 4.400 biler – var taxier. Antallet af taxier er de første to år således vokset med 490 biler, svarende til 12 pct. flere taxier.

EP-tilladelserne udstedt i henhold til den nye taxilov kan benyttes til både taxi, OST, Limousine mv. Ultimo 2019 var der i alt 3.126 gyldige EP-tilladelser iht. ny lov, hvoraf ca. godt 2.300 tilladelser er ombyttede eller ændrede gamle tilladelser henover 2018-2019, mens 819 var ny-udstedte tilladelser iht. ny lov, *jf. Tabel 2*.

Ultimo 2019 var der fortsat op til 2.300 taxitilladelser gyldige efter gammel lov (dertil kommer limousine-, sygetransport- og OST-tilladelser). Da der var knap 4.400 biler registreret til taxikørsel ultimo 2019 (se Tabel 1), da kan det konkluderes, at godt halvdelen af taxierne kører iht. ny lov, mens op til halvdelen kører iht. gammel lov.

Ved den ny taxilovs ikrafttræden var der i alt 4.431 gyldige taxitilladelser iht. gammel lov. Det vil sige, at ca. 45 pct. af de gamle taxitilladelser er ombyttet til EP-tilladelser i løbet af 2018-2019.

<sup>4</sup> Stigningen i antallet af biler er lavere end grænsen for ny-udstedte tilladelser iht. overgangsordningen de første to år (1.150), hvilket dels skyldes at en del tilladelser endnu ikke var færdigbehandlet ved årsskiftet, og dels at der endnu ikke var registreret køretøjer til alle de ny-udstedte tilladelser ved årsskiftet. Dertil kommer, at vognmænd i perioden kan have valgt at af-registrere biler til erhvervmæssig persontransport.

Tabel 2 | Gyldige tilladelser, der kan anvendes til taxikørsel, ultimo 2019

	Gyldige tilladelser
<b>EP-tilladelser iht. ny lov</b>	3.126
<b><i>Heraf ombyttet/ændret</i></b>	2.307
<b><i>Heraf ny-udstedte</i></b>	819 <sup>3)</sup>
<b>Taxitilladelser iht. gl. lov<sup>1), 2)</sup></b>	2.297

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Anm.: Tabellen viser antallet af tilladelser, der kan anvendes til taxikørsel. EP-tilladelser iht. ny lov kan anvendes til både taxikørsel, limousinekørsel mv. Gyldige tilladelser iht. gammel lov til limousinekørsel, sygetransport og OST indgår ikke i tabellen, disse kan ikke anvendes til taxikørsel.

Noter: 1) Opgjort pr. 30. okt. 2019. 2) På tidspunktet for den nye taxilovs ikrafttræden var der 4.431 taxitilladelser.

Færdselsstyrelsen har ikke oplysninger om, hvor mange der efterfølgende er tilbageleveret til de kommunale myndigheder, eller hvor mange der er udløbet, men alene hvor mange der er ombyttet eller indleveret til styrelsen. Derfor er der højst (og formentlig færre end) 2.297 taxitilladelser gyldige efter gammel lov. 3) Stigningen i ny-udstedte tilladelser er lavere end overgangsordningen muliggør de første to år (1.150), hvilket skyldes at en del tilladelser endnu ikke var færdigbehandlet ved årsskiftet.

Det kan konstateres, at en stor del af taxivognmændene har valgt ikke at ombytte deres taxitilladelser udstedt iht. gammel lov til EP-tilladelser iht. ny lov. Nogle vognmænd har i interviews med Deloitte udtrykt sig positivt over for mulighederne givet ved de nye tilladelser, mens andre er skeptiske, *jf. Boks 9*.

### **Boks 9. Interview med taxibranchen om ombytning af taxitilladelser og anvendelse af nye EP-tilladelser**

En del af 15 interviewede vognmænd har udtrykt, at disse ikke umiddelbart kan se fordelene ved at skifte fra en gammel tilladelse til en ny EP-tilladelse.

Flere vognmænd tilkendegiver, at et skifte til en EP-tilladelse, og dermed et kørselskontor, indebærer en risiko for mindre indflydelse og frihed. Her giver vognmændene udtryk for, at kørselskontoret "ejer" kundeforholdet, at man ikke har indflydelse på prissætningen, og at man som vognmand kan risikere at blive "smidt på porten".

I interviews med 13 kørsels- og bestillingskontorer nævnes, at kapitalkravet (40.000 kr. for den første bil, og 20.000 kr. for de efterfølgende) er en barriere for ombytning, idet visse vognmænd ikke er i stand til at imødekomme kapitalkravene, og derfor ikke ombytter.

Flere kørsels- og bestillingskontorer bemærker, at overenskomstmæssige spørgsmål er en hindring i forhold til ombytning. Vognmændene er således usikre på, hvorvidt kravene i § 10 om overenskomstmæssige lønninger til chauffører kan overholdes.

Omvendt giver flere af de interviewede vognmænd udtryk for, at der i taxiselskabet har været et ønske om ensretning henimod, at de gamle tilladelser skulle ombyttes, og at omlægningen skyldes et ønske om at være klar til fremtidens nye taximarked.

Endvidere giver flere vognmænd udtryk for, at ombytningen til de nye EP-tilladelser indebærer færre begrænsninger, herunder afskaffelse af betjeningspligt og geografiske bindinger.

Samtidig udtaler 9 ud af de 10 interviewede vognmænd, der kører på nye EP-tilladelser, at de ikke tilbyder flere former for kørselsydelser eller ser mulighed herfor. De forklarer dette med, at de forskellige krav til bilernes indretning på tværs af transporttyper sætter en begrænsning for at udnytte muligheden i praksis.

Derudover nævnes det, at markedet for f.eks. offentlig servicetrafik ikke er attraktivt, at det kræver yderligere uddannelse at køre offentlig servicetrafik, og at taxikørsel er de konkrete vognmænds foretrukne levevej.

Blandt de 10 adspurgte vognmænd, der kører på nye tilladelser, siger størstedelen, at de ikke ser muligheder for at udnytte ophøret af den geografiske binding. De forklarer dette med et ønske om at blive i deres eget lokalområde, da der her er nok kørsel, og at det kan være omkostningsmæssigt risikofyldt at køre langt væk, da man ikke kan være garanteret kørsel.

Der er imidlertid en mindre andel af de vognmænd, der kører på nye EP-tilladelser, som ser muligheder med ophævelsen af den geografiske binding. Disse siger bl.a., at det giver flere muligheder for kørsel, at man kan køre uden for lokalområdet til knudepunkter, hvor der er mange kunder.

I alt er interviewet 15 vognmænd og 13 kørselskontorer.

### Nye tilladelser fordelt på virksomhedsform

I 2018 blev 55 pct. af de ny-udstedte EP-tilladelser tildelt til enkeltmandsvirksomheder, mens 34 pct. blev tildelt IVS'ere, *jf. Tabel 3*. I 2019 blev  $\frac{3}{4}$  tildelt til IVS'ere. Samlet over de første to år er godt halvdelen af tilladelserne dermed tildelt IVS'ere, mens knap 40 pct. er tildelt enkeltmandsvirksomheder og under 10 pct. til øvrige virksomhedsformer.

Tabel 3 | Tildelte tilladelser fordelt på virksomhedsform, 2018-2019

	2018 Antal til- ladelser	2018 Andel (pct.)	2019 Antal til- ladelser	2019 Andel (pct.)	2018-2019 Andel (pct.)
IVS	218	34	503	76	55
Øvrige	75	12	27	4	8
Enkeltmands- virksomheder	357	55	134	20	37
<b>I alt</b>	<b>650</b>	<b>100</b>	<b>664</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Tidligere kunne iværksætterselskaber stiftes med en kapital på 1 kr. Ved at ansøge gennem denne type af virksomhed kunne man relativt billigt ansøge om mange tilladelser og dermed øge sine chancer for at blive udtrukket i lodtrækningen om tilladelser. Fra midten af april 2019 var det ikke længere muligt at stifte iværksætterselskaber, jævnfør lovændring på området<sup>5</sup>. Allerede etablerede iværksætterselskaber kan dog fortsat ansøge om tilladelser i den resterende del af overgangsperioden.

Transport- og Boligministeriet har modtaget eksempler på, at IVS'ere med en-to EP-tilladelser er videresolgt til vognmænd for en pris svarende til 110.000 kr. pr. tilladelse, som selskabet er tildelt.

Skattestyrelsen bemærker i forbindelse med oprettelse af virksomheder til brug for ansøgningsrunderne, at de har konstateret, at taxilovens krav om, at ansøgere til taxibevillinger skal have et CVR-nr., har medført, at der registreres en lang række taxivirksomheder, som forventes udelukkende at være registreret med henblik på tildeling af taxibevillinger. Styrelsen har herudover konstateret, at der for flere enkeltpersoner er registreret en stor mængde virksomheder.

<sup>5</sup> Iværksætterselskaber afskaffes, og kapitalkrav for anpartsselskaber nedsættes. Kilde: <https://em.dk/nyhedsarkiv/2019/februar/ivaerksaetterselskaber-afskaffes-og-kapitalkrav-for-anpartsselskaber-nedsaettes/> (28. februar 2019).

Det er ifølge Skattestyrelsen en udfordring, at den store mængde virksomheder registreres med henblik på tildeling af taxibevillinger og ikke med henblik på reel drift. Dette skyldes, at en stor del af virksomhederne, som ikke efterfølgende har nogen aktivitet, ikke afmeldes, og dermed fortsat er registreret for skatter mv., som virksomhederne er pligtige til løbende at foretage indberetning for.

### *Indtjening*

Den gennemsnitlige indtjening pr. bil i taxibranchen for EP-tilladelser udstedt iht. den nye taxilov er opgjort til 954.103 kr. i 2019, *jf. Boks 10*.

Sammenholdes den gennemsnitlige indtjening pr. bil med den gennemsnitlige indtjening pr. bil i 2014, er der sket et fald på ca. 83.000 kr. Tallene for 2019 dækker alene nye tilladelser, og er således ikke nødvendigvis repræsentative for taxitilladelser, der fortsat kører under den gamle lov. Endvidere kan der være metodemæssige forskelle på opgørelsesmetode og data.

Det er på den baggrund ikke nuværende tidspunkt umiddelbart muligt at vurdere, om der er tale om generel trend i taxierhvervets indtjening. Tilsvarende er det heller ikke muligt at udlede, om indtjeningen for de nye taxitilladelser sammenholdt med indtjeningsniveauet fem år tidligere alene er udtryk for specifikke forhold for de taxier, der kører på ny tilladelse eller konsekvenser af taxiloven.

Da den geografiske begrænsning på kørsel er ophævet for de nye taxitilladelser, er det ikke umiddelbart muligt ud fra kørselskontorets placering at udlede en fordeling i indtjeningen på for eksempel store og små byer.

#### **Boks 10. Omsætningen i taxibranchen**

I henhold til taxilovens § 20 er kørselskontorerne forpligtet til at indsamle, opbevare og evt. indsende oplysninger om den kørsel, de sælger. På denne baggrund har Færdselsstyrelsen modtaget nøgletal i taxibranchen for 2019. Det indebærer blandt andet data om den gennemsnitlige omsætning pr. tilladelse udstedt i henhold til den nye taxilov.

Gennemsnitlig omsætning pr. bil (nye EP-tilladelser) i 2019 (19-pl): 954.103 kr.

I 2015 undersøgte Deloitte, for Transport- og Bygningsministeriet, økonomien i taxibranchen. Her fandt de blandt andet:

Gennemsnitlig omsætning pr. taxitilladelse i 2014 (19-pl): 1.037.313 kr.

Der kan være forskelle på opgørelsesmetode og data, hvorfor tallene fra 2019 og 2014 er ikke anses for direkte sammenlignelige.

## **2.2. Chaufførområdet**

For at have ret til at udføre erhvervmæssig persontransport med personbil, skal chaufføren have et chaufførkort. For at få udstedt et chaufførkort hos Færdselsstyrelsen skal chaufføren:

- være mindst 21 år
- have haft almindeligt kørekort i tre år
- opfylde visse vandels- og helbredskrav
- have en godkendt chaufføruddannelse
- have bopæl i EU.

Efter lovens ikrafttræden har der vist sig en stor interesse for at gå ind i chaufførerhvervet. Færdselsstyrelsen modtog i løbet af de første to år knap 15.000 ansøgninger om chaufførkort, heraf var omkring 8.500 ansøgninger fra personer uden et chaufførkort (1. gangs udstedelser), mens de resterende var ansøgninger om fornyelse af eksisterende førerkort, jf. Tabel 4. Forud for lovens vedtagelse forventede styrelsen ca. 3.000 ansøgninger årligt. Skønnet blev beregnet på baggrund af, at der var beskæftiget ca. 15.000 chauffører i branchen samt det forhold, at førerkort som udgangspunkt er gyldige i 5 år.

Tabel 4 | Chaufførkort i 2018-2019

	Ansøgninger	Udstedte chaufførkort	Afslag	Ikke-færdigbehandlede
Ultimo 2019	14.585	12.019	378	2.188
Heraf 1. gangs udstedelser	8.511	6.976	233	1.302

Kilde: Færdselsstyrelsen

Anm.: Ultimo 2019 er 1. nov. 2019.

### Boks 11. Interview med taxibranchen om rekruttering af chauffører

Meldingerne fra de otte adspurgte vognmænd, der havde ansat chauffører i taxilovens første år, var delte. En andel tilkendegav, at de ikke har haft problemer med at rekruttere de chauffører, som de havde behov for. En mindre andel af de adspurgte vognmænd havde imidlertid oplevet, at det var svært at finde nok chauffører.

Derudover fremhævede en andel af de adspurgte vognmænd, at de oplevede en forringelse i chaufførernes kvalifikationer. Her blev særligt peget på sproglige kompetencer og chaufførernes kunderelation.

Flere af de adspurgte taxiselskaber har konkrete tiltag for at sikre, at de rette chauffører bliver ansat. De har eksempelvis egne uddannelser af chauffører i form af dagskurser, som har til formål at give chaufførerne de rette kvalifikationer. Et enkelt selskab beretter, at op mod 40 pct. af de uddannede chauffører ikke kommer igennem deres interne prøver.

På baggrund af diverse henvendelser var Færdselsstyrelsen hen over årsskiftet 2018-2019 i dialog med uddannelsesstederne med henblik på at få sat fokus på overholdelse af sprogkrav, jf. afsnit om Færdselsstyrelsens administration og tilsyn.

## 2.3. Kørselskontorer

Salg af taxikørsel skal med den nye taxilov ske via kørselskontorer. Der er ingen antalsbegrænsning for kørselskontorer og ingen geografisk begrænsning for kørselskontorets salg af kørsel inden for landets grænser.

Kørselskontorer kan således, hvis de opfylder lovens krav, etablere sig frit. Virksomheden kan definere og håndhæve en selvstændig serviceprofil og tilbyde kørsel, hvor kontoret ser et forretningsmæssigt potentiale.

Kørselskontorerne skal indsamle, opbevare og indsende en række oplysninger om den kørsel, der udføres i kontorets navn og efter anmodning give myndighederne adgang til en række oplysninger. Oplysningerne skal blandt andet bidrage til sikring af en retvisende skattekontrol, danne grundlag for en forbedret forbrugerbeskyttelse og skal bidrage til effektivisering af politiets tilsyn med kørselskontorer.

Et kørselskontor er blandt andet ansvarlig for:

- at standardprisen for taxikørsel ikke overstiger det landsdækkende prisloft, og at prisen er beregnet i overensstemmelse med det landsdækkende prisloft
- at indsamle oplysninger om den enkelte taxitur og efter anmodning stille disse til rådighed for myndighederne
- at være tilsluttet et uafhængigt landsdækkende klagenævn

De eksisterende bestillingskontorer (etableret i henhold til den gamle taxilov) kan fortsætte driften indtil udløbet af gyldighedsperioden for deres godkendelse (og under forudsætning af at deres tilknyttede vognmænd fortsat har taxitilladelser iht. gammel taxilov). Bestillingskontoret bliver fortsat reguleret på grundlag af den kommunale godkendelse iht. gammel taxilov.

Med den nye taxilov er der mulighed for, at der ved kørsel i landdistrikter kan dispenseres fra nogle af de krav, der stilles til at drive kørselskontor (*jf. afsnit 6*).

I 2018-2019 blev der ansøgt om i alt 63 tilladelser til at drive kørselskontor, mens der blev givet tilladelser til 39 af disse, *jf. Tabel 5*. Af de 39 godkendte kørselskontorer har alene 16 kontorer været i drift.

*Tabel 5 | Kørselskontorer iht. ny taxilov, 2018-2019*

	Ansøgninger	Tilladelser	Afslag	Afviste mv.
Landsdækkende	53	38	10	5
Landdistriktskontorer	10	1	6	3
<b>Ultimo 2019</b>	<b>63</b>	<b>39</b>	<b>16</b>	<b>8</b>

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Anm: Afviste mv. dækker blandt andet over ansøgninger, der ikke er tilstrækkeligt dokumenteret, der henlægges eller som ikke er færdigbehandlede.

Den geografiske placering af de 16 aktive kørselskontorers forretningssted er forholdsvist spredt. De aktive kørselskontorer har således forretningssted i Lyngby-Taarbæk, Randers, Esbjerg, Tønder, Horsens, Næstved, Odense, Haderslev, Aarhus, Kerteminde, Hjørring, Holstebro, Herning og København. Jævnfør ovenfor, kan kørselskontorer sælge kørsel i hele landet.

Fem kørselskontorer drives som enkeltmandsvirksomheder, ni drives i selskabsform, mens to drives som økonomiske foreninger. Muligheden for at drive et kørselskontor i selskabsform er en ny mulighed indført med den nye taxilov.

#### *Forholdet mellem vognmænd og kørselskontorer*

Det fremgår af taxilovens § 4, stk. 2, at taxikørsel alene må sælges af et kørselskontor. Det medfører, at en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, skal have indgået en aftale med et kørselskontor for at kunne udføre taxikørsel. Det aftalemæssige forhold mellem kørselskontoret og de tilsluttede vognmandsvirksomheder er ikke reguleret i taxiloven, men hviler på et privat aftaleretligt grundlag. Kørselskontoret bestemmer selv, hvilke vognmandsvirksomheder der indgås aftale med og omvendt.

Aftaleforholdet mellem en virksomhed med tilladelse til erhvervmæssig persontransport og et kørselskontor er, for de fleste kørselskontorer, reguleret i en tilslutningsaftale til kørselskontoret. Ifølge Dansk PersonTransport regulerer en tilslutningsaftale – med vekslende ordlyd - typisk følgende forhold:

- Kørselskontorets ydelser og forpligtelser
- Vognmandsvirksomhedens ydelser og forpligtelser
- Tilslutningsvederlag
- Depositum
- Aftaleperiode og opsigelse
- Overdragelse af rettigheder
- Misligholdelse

Ifølge Taxiterminalen har kravet om, at en vognmand skal være tilsluttet et kørselskontor styrket kørselskontorerens rolle i forhold til vognmændenes, og har medført en række uhensigtsmæssigheder set fra vognmandens side.

Taxiterminalen konstaterer blandt andet dette med udgangspunkt på, at tilslutningsaftaler-nes forpligtelser vedrørende aftaleperiode og opsigelse ifølge Taxiterminalen ofte indebærer en binding af taxivognmanden på 3-6 år til kørselskontoret.

Ydermere udgør tilslutningsvederlaget ifølge Taxiterminalen ofte i omegnen 70-100.000 kr. årligt for en taxi med en årlig omsætning på ca. 1 mio. kr. Som konkrete eksempler på tilslutningsafgifter nævner Taxiterminalen en fast månedlig afgift på 6.500 kr. og et eksempel på en fast månedlig afgift på 4.000 kr. plus en andel af omsætningen på 2,2 pct.

Transport- og Boligministeriet har modtaget eksempler på, at der ved videresalg af IVS'er pålægges køber en forpligtelse til at overtage kontrakten med kørselskontoret.

Umiddelbart ses tre kørselskontorer indtil videre at dominere taximarkedet, idet det dog bemærkes, at der alene er tale om markedet bestående af nye tilladelser, dvs. alene halvde- len af bilerne, der kører taxi. De tre største kørselskontorer har på nye tilladelser indtjent over 80 pct. af omsætningen, og har tilknyttet samme andel af bilerne på de nye tilladelser, *jf. Tabel 6.*

Kombinationen af markedsdominans og bindingsperiode kan gøre det svært for vognmænd at etablere sig som nye kørselskontorer, selv om reguleringen ikke hindrer dette.

*Tabel 6 | Kørselskontorerens omsætning og tilknyttede biler, 2019*

Kørselskontorer	Andel af taximarkedets samlede betaling (pct.)	Andel af taximarkedets antal biler (pct.)
Kørselskontor 1	50	53
Kørselskontor 2	22	20
Kørselskontor 3	10	8
Kørselskontor 4	4	4
Kørselskontor 5	3	3
Kørselskontor 6	3	3
Kørselskontor 7	2	2
Kørselskontor 8	2	2
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>95</b>

Kilde: Færdselsstyrelsen baseret på indsendte data fra kørselskontorerne.

Anm.: I tilfælde hvor samme taxiselskab har flere kørselskontorer, er tallene fra de forskellige kørselskontorer lagt sammen. Totalen er under 100 pct., idet alene de største kørselskontorer målt på omsætning er medtaget.



## Etablering af klagenævn

I henhold til den nye taxilov har kørselskontorerne ansvar for at behandle klager fra kunderne og oplyse kunderne om klagemuligheder, priser m.v. Derudover er det påkrævet, at kørselskontorerne bidrager finansielt til et uafhængigt klagenævn.

Et år efter taxilovens ikrafttræden var der endnu ikke etableret et klagenævn for taxi, hvorfor der alene pågik en individuel klagebehandling hos det enkelte kørselskontor. I denne periode kunne klager om taxikørsel indsendes til [klage@taxiklage.dk](mailto:klage@taxiklage.dk). Dansk PersonTransport, som er modtager af henvendelser på denne e-mailadresse, oplyser, at der i 2018 ikke indkom klager på denne mailadresse.

Transport- og Boligministeriet har flere gange rykket taxibranchen for oprettelsen af klagenævnet. Den 1. september 2020 har Dansk Erhverv, DI Transport, Forbrugerrådet Tænk og Dansk PersonTransport oprettet klagenævnet. Nævnenes hus skal varetage sekretariatsbetjeningen af klagenævnet.

## 2.4. Coronakrisens betydning for taxibranchens økonomi

Taxibranchen er som flere andre erhverv blevet påvirket af den reducerede aktivitet i samfundet som følge af Coronakrisen i 2020. Dette ses også af data, som kørselskontorerne har indberettet til Færdselsstyrelsen i henhold til § 20 i taxiloven.

Omsætningen pr. bil faldt fra 260.387 kr. i 2. kvartal 2019 til 108.524 kr. i 2. kvartal 2020, hvilket er et fald på ca. 58 pct., eller mere end en halvering af omsætningen, *jf. Tabel 7*. I 3. kvartal 2020 er omsætningen pr. bil steget til 138.808 kr., men fortsat markant lavere end samme kvartal året før.

Coronas påvirkning på taxibranchen fremgår også af udviklingen i antallet af chauffører tilknyttet de kørselskontorer, der indberettes data for. Fra 1. kvartal til 2. kvartal i 2020 faldt antallet af chauffører fra 6.748 til 4.460. Dette svarer til et fald på ca. 34 pct. Fra 2. kvartal til 3. kvartal 2020 er antallet af chauffører steget til 5.299.

Tabel 7 | Kørselskontorerne omsætning pr. bil og chauffører, 2019-2020

	2019 1. kvt.	2019 2. kvt.	2019 3. kvt.	2019 4. kvt.	2020 1. kvt.	2020 2. kvt.	2020 3. kvt.
Omsætning pr. bil, kr.	232.532	260.387	232.485	247.388	174.033	108.524	138.808
Chauffører, antal	5.125	5.638	6.275	6.939	6.748	4.460	5.299

Kilde: Færdselsstyrelsen baseret på indsendte data fra kørselskontorerne.

Anm: Omsætningen pr. bil er beregnet som et vægtet gennemsnit på kørselskontorerne indtjening.

Erhvervsstyrelsen har opgjort, hvor meget taxibranchen har modtaget i statslige støtteordninger under Coronakrisen. I alt har taxibranchen modtaget godt 420 mio. kroner i compensation pr. medio oktober 2020, *jf. Tabel 8*.

Tabel 8 | Godkendte ansøgninger til kompensationsordningerne fra taxibranchen, pr. okt. 2020

	Antal virksomheder	Samlet kompensationsbeløb, kr.
Lønkomensation	705	99.101.196
Selvstændige*	2.360	238.295.736
Faste omkostninger	1.165	82.841.045
<b>I alt</b>	<b>2.545</b>	<b>420.237.977</b>

Kilde Erhvervsstyrelsen opgjort pr 12/10 2020 kl. 03.

\*For freelancere med B-indkomst og freelancere med A- og B-indkomst (kombinatorer) er der ikke oplysninger om cvr-numre, og dermed har Erhvervsstyrelsen ikke oplysninger om branche. Disse er derfor ikke medtaget i opgørelsen.

### 3. Administration, sagsbehandling og tilsyn

Det var kommunerne, der frem til udgangen af 2017, var ansvarlige for administration og tilsyn af taxiområdet.

Kommunerne havde kompetencen til at godkende bestillingskontorer, udstede tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel, samt udstede førerkort til chauffører. Tilladelse til at køre OST-kørsel og uddannelsessteder blev udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Med den nye taxilovs ikrafttrædelse er det ved overgangsbestemmelserne fastsat, at tilladelser og godkendelser i henhold til den tidligere lovgivning bevarer deres gyldighed frem til udløbet heraf. Det vil som udgangspunkt være taximyndighederne efter den tidligere lovgivning, som fortsat er administrerende og tilsynsførende myndighed med udstedte og gyldige tilladelser efter den tidligere taxilov. Den enkelte myndighed kan dog med et varsel på 6 måneder overdrage tilsynsforpligtelsen til Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen har med udgangen af 2019 overtaget tilsynsforpligtelsen fra i alt 78 kommuner.

Det er Færdselsstyrelsens oplevelse, at der har været stor forskel på, hvordan de tidligere taximyndigheder hver især har forvaltet deres administrations- og tilsynsforpligtelse. Som følge heraf, oplever styrelsen, at der er behov for en omfattende oprydning og ensretning, *jf. Boks 12.*

#### **Boks 12. Eksempler på udfordringer ved Færdselsstyrelsens overtagelse af administration og tilsynsforpligtelse fra kommunerne**

1. Virksomheder og personer har fungeret uden påkrævede godkendelse eller tilladelser
2. Der er ofte sket fornyelser af tilladelser som for længst er udløbet – alene gyldige tilladelser kan fornyes.
3. Kommunernes indleverede oplysninger om gyldige tilladelser og godkendelser har været af svingende kvalitet.
4. Kommunerne har tidligere truffet afgørelse om forbrugerretlige forhold, som myndigheden ikke har haft hjemmel til.
5. De gamle tilladelser og tilladelsesplader<sup>6</sup> skal indleveres i forbindelse med ombytning. Styrelsen bruger en del tid på at efterspørge og fremsende påmindelser for indsendelse af disse. I sidste ende kan manglende indsendelse betyde, at politiet anmodes om at afhente tilladelser og tilladelsesplader.

#### 3.1. Finansiering af administration, sagsbehandling og tilsyn

Administration af taxiområdet blev under den gamle taxilov finansieret delvis ved bevilling og delvis ved gebyr og afgifter pålagt tilladelserne og godkendelserne. Omkostninger, der

---

<sup>6</sup> Særlige grønne nummerplader som taxier med "gamle" taxibevingelser skal være forsynet med.

ikke blev dækket af gebyrindtægterne, finansieredes via tilskud fra kommunerne, ligesom tilsynsarbejdet blev finansieret via tilskud fra kommunerne.

Med den nye taxilov finansieres området ved en blanding af gebyrer, som hen over en vis periode skal dække de administrative omkostninger, og afgifter, som er lovbestemt og løn- og indeksreguleres. Betalingen for et chaufførkort fastsættes således alene som et gebyr, hvor betaling for førerkort efter den tidligere ordning var fastsat delvis ved gebyr og delvis ved bevillingsfinansiering.

Generelt er priserne for at opnå tilladelser efter den nye lov en del lavere end prisen for at opnå tilsvarende tilladelser under den gamle taxilov, *jf. Tabel 9.*

*Tabel 9 | Priser for at opnå tilladelser iht. gammel og ny taxilov*

Gammel taxilov	Ny taxilov, priser pr. 1. jan. 2020
<b>Chauffører</b>	
<u>Prisen pr. 1.1.2017 for nye godkendelser</u> Kørekort til erhvervmæssig personbefordring: 600 kr. Førerkort (sagsbehandling): 468 kr. Førerkort (udstedelse): 113 kr. I alt: <u>1.181 kr.</u>	Priserne for at få et chaufførkort eller for at forny chaufførkortet er ens med den nye taxilov.  <u>Prisen pr. 1.1.2020:</u> 800 kr.
<u>Prisen for at forny sin godkendelse pr. 1.1.2017</u> Kørekort til erhvervmæssig persontransport: 280 kr. Førerkort (sagsbehandling): 468 kr. Førerkort (udstedelse): 113 kr. I alt: <u>861 kr.</u>	
<b>Taxivognmænd</b>	
<u>Prisen pr. 1.1.2017</u> Sagsbehandling: 468 kr. Udstedelse pr. tilladelse: 1.539 kr. I alt ved 1 tilladelse: 2.007 kr. I alt ved 2,5 tilladelse: 4.315 kr.	<u>Prisen pr. 1.1.2018</u> 1 tilladelse: 1.200 kr. 2,5 tilladelse: 3.000 kr.  <u>Prisen pr. 1.1.2020</u> 1 tilladelse: 1.210 kr. 2,5 tilladelse: 3.030 kr.
<b>Bestillingskontorer og kørselskontorer</b>	
I alt ved 1 tilladelse: 2.007 kr.	Gennemsnitlig pris: 1.840 kr.

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Forud for etableringen af den nye taxilov opstillede man en række forudsætninger i forbindelse med beregningen af gebyret for at blive taxichauffør.

Forudsætningerne tog udgangspunkt i kommunernes opgaveløsning i henhold til taxilovgivningen, hvorved man ikke medregnede omkostninger i forbindelse med udstedelse af kørekort til erhvervmæssig personbefordring til kategori B. Med udgangspunkt i Færdselsstyrelsens oplysninger om kommunernes tidsforbrug blev gebyret for udstedelse af taxi-

chaufførkort sat til 600 kr. pr. 1.1.2018. På trods af at gebyret er blev forhøjet til den nuværende sats på 800 kr. er gebyrsatsen ikke omkostningsdækkende, hvorved der løbende genereres et underskud i ordningen. Færdselsstyrelsens omkostninger pr. chaufførkort er således primo 2020 gennemsnitligt 1.464 kr., og skal styrelsens omkostninger dækkes skal gebyret hæves til minimum dette beløb, hvilket kan gøres med bekendtgørelse.

Den samme udfordring gør sig gældende i forbindelse med fastsættelse af afgifter for at blive taxivognmand. Her blev der ligeledes opstillet en række forudsætninger i forbindelse med beregning af afgiften, der viste sig at være upræcise. Man forudsatte blandt andet, at en ansøger i gennemsnit ville ansøge om 2,5 tilladelse pr. ansøgning. Forudsætningen blev fastsat efter det kendskab, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen havde til det øvrige vejtransportområde. I overgangsperioden med lodtrækning om nye tilladelser, er der imidlertid udstedt én tilladelse pr. ansøgning. Det betyder, at der er mere sagsbehandling pr. tilladelse end forventet, hvorved denne ordning også genererer et underskud for Færdselsstyrelsen. Modsat den tidligere ordning, betales der i dag ikke et gebyr pr. sagsbehandling, og udgifterne hertil skal derfor afholdes af afgiften for den enkelte udstedte tilladelse. Foruden de faktiske udgifter til sagsbehandling og udstedelse af tilladelser, skal afgiften ligeledes dække det nødvendige tilsyn med branchen. Færdselsstyrelsen har efterfølgende konstateret, at behovet for tilsyn, samt indholdet af de enkelte tilsyn, ikke har stået mål med forudsætningerne som afgiften er fastsat ud fra. I forlængelse heraf kan det nævnes, at tilsynsopgaven ikke tidligere var brugerfinansieret, men i stedet finansieret i den enkelte kommunes budget, ligesom det efter Færdselsstyrelsens kendskab i øvrigt er et meget begrænset tilsyn, de fleste kommuner har ført.

Som beskrevet i ovenstående, er gebyret og afgiften på taxiområdet ikke omkostningsdækkende, hvorved der over de senere år løbende har været et væsentligt underskud.

I henhold Vejledning om prisfastsættelse skal gebyrer og afgifter sikrer fuld dækning for omkostninger forbundet med gebyret, og der skal tilstræbes et 4-årigt balancekrav fra og med regnskabsåret. Hvis gebyret for et chaufførkort skal være omkostningsdækkende i 2021 kræver dette en stigning fra nuværende 800 kr. til 1.470 kr.

Afgifter reguleres ikke årligt med afsæt i forventet omkostninger, da satsen er fastsat ved lov. Derimod løn og prisreguleres satserne årligt med forventninger til økonomien det kommende år. Skal afgiften for at modtage en EP-tilladelse dække omkostningerne forbundet med ordningen i 2021, skal denne hæves til 1.770 kr., hvilket kræver en lovændring.

### **Boks 13. Prissætning af tilladelser til chaufførkort og EP-tilladelse**

Ved fastsættelsen af gebyrer skal tilstræbes balance over en fireårig periode. Hvis det er muligt at finde dækning for underskuddet på anden vis, skal gebyret alene hæves til at være omkostningsdækkende. Ved omlæggelsen af afgiften til et gebyr vil tilsvarende gøre sig gældende.

#### Prissætning ved omkostningsdækning, herunder tilsyn, samt afvikling af underskud:

Chaufførkort	2.730 kr.
EP-tilladelser	2.690 kr.

#### Prissætning ved omkostningsdækning, herunder tilsyn:

Chaufførkort	1.470 kr.
EP-tilladelser	1.770 kr.

## 3.2. Chaufførkort

Med chaufførkortet bortfalder de tidligere krav om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til kategori B samt førerkort.

Forud for vedtagelsen af taxiloven blev der opstillet en række forudsætninger, herunder en forventning om at der i 2017 var beskæftiget i omegnen af 15.000 chauffører af køretøjer, som var omfattet af taxiloven. Man lagde i den forbindelse til grund, at der landsdækkende var udstedt ca. 5.000 tilladelser til taxikørsel, og at én tilladelse beskæftigede tre chauffører, idet der efter den tidligere lovgivning var krav om, at en tilladelse blev udnyttet hele tiden.

Man forudsatte, at førerkort blev fornyet med 5 års mellemrum, hvorfor der i gennemsnit forventeligt ville blive indgivet 3.000 ansøgninger årligt om fornyelse af førerkort til chaufførkort og efterfølgende fornyelse af chaufførkort.

Styrelsen har oplevet en væsentlig større interesse for at få udstedt chaufførkort ved nyudstedelse end forudsat.

Ved ansøgning om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til kategori B ved den gamle taxilov blev sagerne fremsendt til politiet for behandling, mens sager med helbredsmæssige forhold efterfølgende blev forelagt Styrelsen for Patientsikkerhed. I forlængelse heraf, blev ansøger partshørt over Styrelsen for Patientsikkerheds vurderinger, hvis vurderingen medførte afslag, tidsbegrænsning eller øvrige vilkår for godkendelse.

Ved sagsbehandlingen af ansøgning om chaufførkort efter den nye lov foretages de juridiske vurderinger internt i Færdselsstyrelsen af det relevante fagpersonale. I det omfang der indhentes eksterne vurderinger, for eksempel lægelige vurderinger, foretages der partshøring i sagerne, *jf. Boks 14*.

### **Boks 14. Sagsbehandlingsproces - chaufførkort**

1. Styrelsen modtager ansøgning igennem styrelsens bevisadministrationssystem (BAT2)
2. Der oprettes automatisk en ansøgningssag, hvor der automatisk udsendes høringsbrev til politiet.
3. Sagen gennemgås med henblik på en vurdering af, om alle oplysninger foreligger. Såfremt ansøger mangler at fremsende oplysninger, anmodes ansøger om at indsende eventuelle dokumenter.
4. Styrelsen undersøger på baggrund af de foreliggende oplysninger om ansøgeren opfylder kravene for at få udstedt et chaufførkort.

## 3.3. Tilladelser til erhvervsmæssig persontransport

Tilladelser til erhvervsmæssig persontransport udstedes i dag enten som nyudstedelser, i det omfang en ansøger udtrækkes til en tilladelse i forbindelse med de kvartalsvise lodtrækningsrunder, eller som ombyttede tilladelser, idet omfang eksisterende vognmænd ombytter tilladelser udstedt af de tidligere myndigheder.

Når Færdselsstyrelsen modtager en ansøgning om ombytning af en tidligere taxitilladelse, eller der oprettes en ansøgningssag på baggrund af en udtrukket tilladelse ved de kvartalsvise lodtrækninger, er sagsbehandlingsprocessen for det meste den samme, *jf. Boks 15*.

### Boks 15. Sagsbehandlingsproces – EP-tilladelse

1. Styrelsen modtager ansøgning igennem Virk.dk.
2. Der oprettes automatisk en ansøgningssag, hvor der automatisk udsendes høringsbreve til politiet og SKAT.
3. Sagen gennemgås med henblik på en vurdering af, om alle oplysninger foreligger. Såfremt ansøger mangler at fremsende oplysninger, anmodes ansøger om at indsende eventuelle dokumenter.
4. Styrelsen undersøger på baggrund af de foreliggende oplysninger om ansøgeren og den ansøgende ansvarlige leder opfylder kravene til at få udstedt tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Ved en ombytnings sag bliver der, ud over de øvrige sagsskridt, ligeledes undersøgt, om der foreligger en gyldig tilladelse på ansøgningstidspunktet, ligesom ansøger får mulighed for at indgå en frivillig betalingsaftale, såfremt der er restancer på mere end 50.000 kr.

Når der udstedes tilladelser, sker det elektronisk og tilladelserne figurerer efterfølgende på Find Transportvirksomhed, hvor øvrige vejtransporttilladelser kan ses.

#### *Særligt om nyansøgninger (lodtrækninger)*

Der er fastsat en overgangsperiode fra lovens ikrafttræden som medfører, at der alene kan udstedes 650 tilladelser i 2018 og 500 tilladelser pr. år i 2019 og 2020.

Hvis der ansøges om flere tilladelser, end der kan udstedes, sker fordelingen ved lodtrækning. Både i 2018 og i 2019 overgik antallet af ansøgninger langt det antal tilladelser, der kunne udstedes, *jf. Tabel*

*Tabel 10 | Ansøgte tilladelser om erhvervmæssig persontransport (EP-tilladelse)*

	2018	2019
Ansøgende virksomheder	8.497	9.535
Ansøgte tilladelser	105.452	164.176
Gennemsnitlig antal søgte tilladelser pr. virksomhed	12,4	17,2

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Tilladelser udstedt i henhold til lodtrækningerne skal have et køretøj tilknyttet inden 2 måneder, ellers vil tilladelserne bortfalde. Der har vist sig at være større udfordringer med at få leveret og udstyret biler til taxikørsel, og styrelsen har derfor dispenseret fra kravet i det omfang styrelsen har modtaget dokumentation for køb, leasing eller leje af en bil. Dette efterfølgende sagsskridt medfører, at der bruges yderligere tid på behandlingen af en lodtrækningssag. Denne efterfølgende sagsbehandling er dog ikke synlig for ansøger, idet tilladelserne på dette tidspunkt er udstedt.

### 3.4. Tilladelser til drift af kørselskontor

Færdselsstyrelsens behandling af ansøgninger om drift af kørselskontor svarer som udgangspunkt til behandlingen af ansøgninger om tilladelser til erhvervmæssig persontransport. Undtagelsen hertil er dog ansøgninger om kørselskontor i et landdistrikt, hvor der er

et yderligere sagsbehandlingsskridt i form af en høring af kommunen/kommunerne i det område, hvor kørselskontoret ønskes etableret. Det fremgår af bemærkningerne til taxiloven, at der alene forventes at blive meddelt tilladelse til drift af kørselskontor i et landdistrikt i det omfang, de relevante kommuner har givet en anbefaling om, at der meddeles tilladelse.

Ultimo 2019 var der godt 30 landsdækkende kørselskontorer. De landsdækkende kørselskontorer er pålagt kvartalsvis at indsende nøgletal for deres aktiviteter og på anmodning at fremsende kørselsdata til Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen har kunnet konstatere, at alene halvdelen af de virksomheder, som har tilladelse til drift af kørselskontor, har aktivitet. Idet der er krav om indberetning, uanset om man har aktivitet eller ej, har styrelsen på anmodning fra tilladelsesindehavere løbende tilbagekaldt tilladelser til drift af kørselskontor som følge af, at der ikke er aktivitet i virksomheden.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at virksomhederne uden aktivitet har haft en forventning om at kunne få udstedt EP-tilladelser i forbindelse med de kvartalsvise lodtrækninger. Det er ikke lykket, og de pågældende tilladelsesindehavere afventer således formentligt overgangsperiodens udløb.

Når der ansøges om tilladelse til drift af kørselskontor i landdistrikt, vil sagen blive sendt i høring ved den eller de kommuner, som det ansøgte kørselskontor skal have forretningssted i.

Høringen gennemføres for at afdække eventuelle konkurrenceforvridende effekter ved at imødekomme en ansøgning, og kommunen skal i sit høringssvar redegøre for de kørselsstilbud, som stilles til rådighed i det pågældende område, herunder muligheden for flexitur, kommunens mobilitetspolitik, samt hvilke målsætninger der er for taxibetjeningen i kommunen. Det fremgår af bemærkningerne til § 6 om kørselskontorer i landdistrikter, at bestemmelsen alene forventes anvendt, hvis kommunen/kommunerne hvor kørselskontoret skal have forretningssted anbefaler det.

Styrelsen oplever særligt to udfordringer ved sagsbehandlingen af disse konkrete sager.

Først og fremmest er det en konkret vurdering, hvornår der er tale om et landdistrikt. Der er ikke fastsat rammer for vurderingen, og den konkrete vurdering kan derfor være omfangsrig.

Herudover kræves der en positiv tilbagemelding fra de enkelte kommuner, der høres i forbindelse med sagen. Sagsbehandlingstiden er lang, og styrelsen rykker gentagne gange for svar, ligesom svarene oftest må uddybes, idet høringssvarene ikke altid kommer fuldt omkring de efterspurgte oplysninger. Styrelsen konstaterer ligeledes, at kommunerne ofte vurderer, at deres egne tilbud er tilstrækkelige, hvorfor de ikke anbefaler, at en ansøgning imødekommes. Ansøger skal betale for sagsbehandlingen, uanset om ansøgningen imødekommes eller ej, og særligt disse sager medfører derfor ofte frustration fra ansøger, da ansøgers egne forhold ikke er årsag til, at ansøgningen ikke imødekommes.

### 3.5. Tilsyn og kontrol

Færdselsstyrelsen fører tilsyn med tilladelser og godkendelser i henhold til ny lovgivning.



Styrelsens tilsyn inddeles som oftest i periodevise og målrettede tilsyn. Et periodevis tilsyn er et tilsyn, der rejses på baggrund af en tilfældig udvælgelse, mens et målrettet tilsyn rejses på baggrund af en konkret mistanke om uoverensstemmelser.

Et periodevis tilsyn på en virksomhed vil medføre, at man undersøger om virksomheden fortsat opfylder alle krav til at være indehaver af den type tilladelse virksomheden har. Ved et målrettet tilsyn vil det som udgangspunkt være den konkrete mistanke om uoverensstemmelser, der undersøges.

### *Tilsyn med indehavere af tilladelse til erhvervmæssig persontransport*

Færdselsstyrelsen er i færd med at udvikle tilsynet med taxiområdet, herunder tilsyn med tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Færdselsstyrelsen har ikke indledningsvis prioriteret periodevise tilsyn med tilladelsesindehavere, idet styrelsen i forbindelse med sagens behandling, uanset om der er tale om en ny ansøgning eller om der er tale om ombytning, har undersøgt om tilladelsesindehaver opfylder alle vilkår for at være indehaver af en tilladelse.

Styrelsen har rejst en række målrettede tilsyn, særligt om tilsyn med at frivillige betalingsaftaler som indgå som betingelse for ombytning af gamle tilladelser overholdes; samt en række tilsyn begrundet i overgangsperioden, og som derfor ikke vil være relevante når overgangsperioden udløber.<sup>7</sup>

Tilsyn med tilladelsesindehavere finansieres ved afgifterne for tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

### *Tilsyn med uddannelsessteder*

Færdselsstyrelsen fører tilsyn med de uddannelsessteder, som udbyder chaufføruddannelsen.

Færdselsstyrelsen fik i løbet af 2018 flere henvendelser om, at sprogkravet ikke blev tilstrækkeligt undersøgt, når uddannelsesudbyderne optager elever på skolerne, hvorfor Færdselsstyrelsen inviterede uddannelsesudbyderne af taxi-kvalifikationsuddannelse til møde i december 2018 for at få en drøftelse om sprogkravet i bekendtgørelse om taxikørsel § 24, og hvordan dette håndteres i praksis.

På mødet fik hver deltager mulighed for at fortælle, hvordan de i praksis håndhæver sprogkravet, og det blev her klargjort, at der var flere forskellige metoder.

Der blev udtrykt ønske fra skolerne om, at henvisningen til Prøve i Dansk 2 afskaffes blandt andet med baggrund i, at Dansk 2 ikke viser en kunnen i fagsprog.

Et fælles ønske fra skolerne var at finde et værktøj, der kan anvendes til at finde et bestemt niveau og få en ensartethed for, hvornår der kan afvises ansøgere, der ikke opfylder kravet efter bekendtgørelsens § 24.

---

<sup>7</sup> Fx at undersøge om der er motorkøretøjer indregistreret på tilladelser udstedt i medfør af lodtrækningerne.

Færdselsstyrelsen har indskærpet over for skolerne, at de har ansvaret for at efterse, om deres kursister opfylder sprogkravet, da dette er adgangsgivende for optagelse på kvalifikationskurset.

Færdselsstyrelsen har sendt et vejledningsbrev til uddannelsesudbydere, hvoraf det blandt andet fremgår, at skolerne ved ansøgningen bør tydeliggøre over for ansøgere til kurset, at sprogkravet er en forudsætning for optagelse på kurset, og at skolerne vil kontrollere sprogkundskaberne hos deltagerne. Det fremgår endvidere af vejledningen, at skoler sammen med en tovejskommunikation kan anvende tilgængelige online tests, der kan bruges som et screeningsredskab til vurdering af, hvorvidt ansøgerne opfylder sprogkravet.

### *Tilsyn med kørselskontorer*

I den nye taxilov er der i § 20 fastsat krav til, at kørselskontorer skal indsamle, opbevare, og på anmodning indsende, kørselsdata eller dele heraf med henblik på tilsyn, eller til brug for statistiske formål m.v.

I overensstemmelse med taxibekendtgørelsens § 10, stk. 2 er der udarbejdet en vejledning om kørselskontorers indsamlings- og indberetningspligt som findes på taxilov.dk. Det fremgår heraf, at kørselskontorer skal indberette nøgletal for deres aktivitet hvert kvartal, ligesom de skal indsende turdata senest 6 måneder efter de får udstedt en tilladelse. Kravet om at de skal indsende turdata på dette tidspunkt er fastsat, for at det kan testes, om kørselskontoret har en løsning, der opfylder taxilovens krav til indsamling, opbevaring og indberetning af data.

### Indberetning af nøgletal

Grundet det store antal kørselskontorer som ingen aktivitet har, har styrelsen haft udfordringer med, at kørselskontorer ikke opfylder pligten til at foretage nøgletalsindberetninger hvert kvartal. Det er igennem de kvartalsvise indberetninger, at styrelsen kan følge virksomhedernes aktivitet, herunder også manglende aktivitet. Styrelsen har både i oktober 2019 og senest i juli 2020 ved brev til virksomhedens e-Boks varslet, at de kørselskontorer som ikke indberetter nøgletal til styrelsen som foreskrevet, vil blive meldt til politiet for overtrædelse af taxilovens § 20.

En række tilladelsesindehavere har anmodet om tilbagekaldelse af tilladelser, hvorfor der ikke har været grundlag for politianmeldelse, da de øvrige tilladelsesindehavere har indberettet som adspurgt.

### Indberetning af kørselsdata

Styrelsen udstedte de første tilladelser til drift af kørselskontor i januar 2018. For disse tilladelser blev det fastsat, at de 6 måneder efter skulle indsende kørselsdata i test. Styrelsen var dog ikke klar til at modtage kørselsdata før oktober 2018, hvor der først skulle ske en test af styrelsens system. Af samme årsag var styrelsen først klar i begyndelsen af december 2018 til at modtage kørselsdata fra virksomheder med tilladelse til drift af kørselskontor.

Som følge af den i december 2018 udsendte anmodning konstaterede styrelsen hurtigt, at der var behov for en dialog med branchen, og afholdte i slutningen af januar 2019 et dialogmøde med alle kørselskontorer samt repræsentanter fra brancheorganisationerne Dansk Erhverv og Dansk PersonTransport. Baggrunden herfor var, at styrelsen var blevet opmærksom på, at kun halvdelen af alle kørselskontorer faktisk havde aktivitet i virksomheden, idet kun halvdelen af kørselskontorerne indberettede aktivitet ved indberetningen af nøgletal til styrelsen, jf. ovenfor.

Som følge heraf har styrelsen efterfølgende bestemt, at alene virksomheder med aktivitet skal indsende kørselsdata, idet virksomheder uden aktivitet ingen kørselsdata har. Når styrelsen første gang konstaterer aktivitet i en virksomhed ved de kvartalsvise indberetninger af nøgletal, vil styrelsen umiddelbart herefter anmode om, at der indsendes kørselsdata for en nærmere bestemt tidsperiode.

#### *Tilsyn efter den tidligere taxilovgivning*

Færdselsstyrelsen har, jf. ovenfor, nævnt overtaget administrations- og tilsynsforpligtelsen fra ca. 80 kommuner.

Styrelsen har i sin tilsynsstrategi lagt vægt på, at den tidligere taxilovgivning gradvist bliver udfaset, hvorfor det alene er forudsat, at der skal føres målrettede tilsyn på baggrund af konkrete henvendelser om overtrædelser. Der er dermed ikke planlagt løbende periodevis tilsyn med tilladelser udstedt i henhold til tidligere lovgivning.

Styrelsen modtager mange henvendelser, om tilsyn i henhold til tidligere lovgivning, og denne opgave er således mere omfangsrig end forudsat. Årsagen hertil er blandt andet, at indehavere af taxitilladelser og bestillingskontorer ikke har ombyttet i samme tempo som forudsat før lovens ikrafttræden.

## 4. Prisudvikling

Med den nye lov blev der foretaget en række ændringer for så vidt angår reguleringen af priser på taximarkedet. Kørselskontorernes takster skal holdes inden for et landsdækkende prisloft, som er udformet særskilt for hverdagskørsel, aften- og weekendkørsel samt kørsel på særlige dage (1. januar, 24.-26. december samt 31. december). Kørselskontorernes priser skal udregnes ud fra samme struktur som prisloftet, der består af en starttakst, en tidstakst og en afstandstakst, *jf. Boks 16*.

### **Boks 16. Regulering af prisfastsættelse i den nye taxilov, § 21-23**

§ 21. Taxikørsel er underlagt et landsdækkende prisloft, dog må hertil lægges betaling for bro- og færgetakster m.v.

Stk. 2. Det landsdækkende prisloft beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for

- 1) hverdagskørsel fra kl. 6 indtil kl. 18,
- 2) kørsel aften og nat fra kl. 18 indtil kl. 6 samt i weekender fra fredag kl. 18 indtil mandag kl. 6 og på helligdage og
- 3) kørsel på særlige dage.

Stk. 3. Et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det landsdækkende prisloft efter stk. 2, 1. pkt. Priserne må kun ændres kvartalsvis eller sjældnere.

Stk. 4. Et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde el.lign.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter det landsdækkende prisloft.

§ 22. Et kørselskontor og en kunde kan forud for en konkret taxikørsel aftale en fast pris for kørslen. Aftale om en fast pris skal kunne dokumenteres af kørselskontoret.

Stk. 2. Et kørselskontors priser for ture, hvor der er aftalt en fast pris, skal ud fra en samlet betragtning ligge under kørselskontorets annoncerede priser.

§ 23. Kørselskontorets priser, herunder for eventuelle tillægsydelser, skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

Formålet med bestemmelserne var at sikre forbrugerne mod urimelige priser og øge gennemskueligheden af taksterne for forbrugerne. Derudover var formålet at fremme en pris-mæssig konkurrence mellem selskaberne, samtidig med at det økonomiske grundlag for taxikørsel i hele landet sikredes.

Endelig skulle den nye taxilov give taxibranchen friere rammer, hvor det enkelte kørselskontor har fået øget frihed til at vælge, hvordan det ønsker at drive taxiforretning. Kørselskontorerne må således selv bestemme virksomhedsform, og om de ønsker at beskæftige sig med andet end taxivirksomhed.

Det var blandt andet hensigten at give kørselskontorerne incitament til at konkurrere på service og kvalitet til gavn for forbrugeren.

## 4.1. Det nye prisloft og kørselskontorenes prissætning

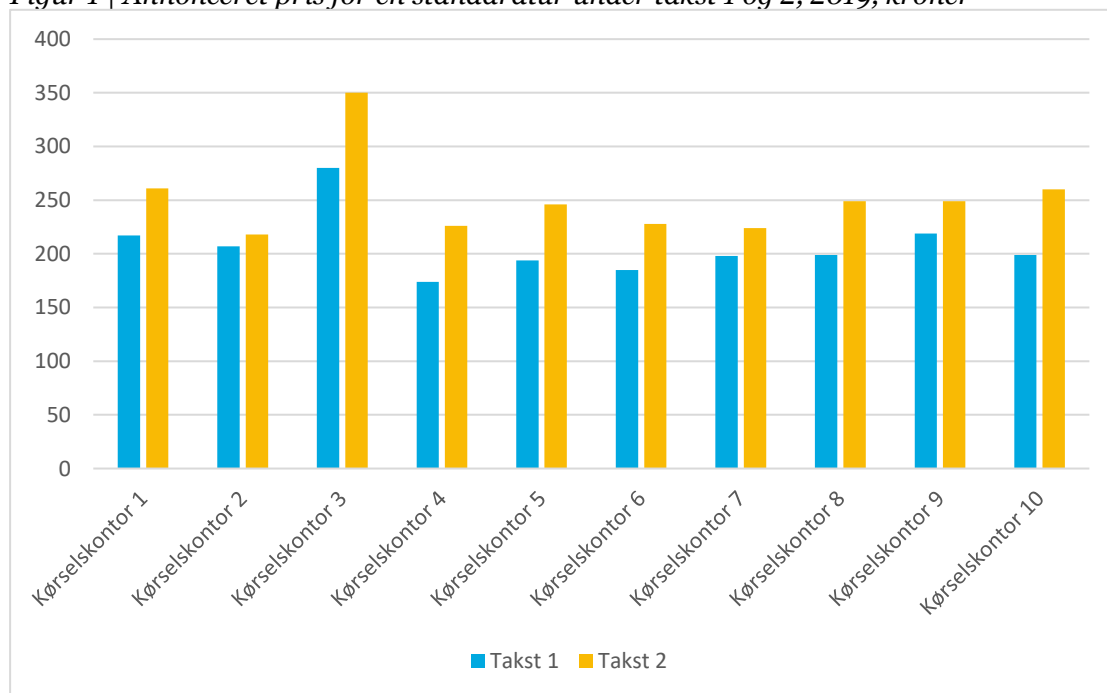
Med taxiloven fastsætter det enkelte kørselskontor priser for taxikørsel inden for rammerne af et prisloft, jf. ovenfor. Selskaberne skal annoncere deres priser for en standardtur (10 kilometer på 12 minutter) på deres hjemmeside såvel som på bilerne, og prisen for en standardtur må ikke ændres oftere end kvartalsvist.

### *Annoncerede standardpriser*

Godt et år efter taxilovens ikrafttræden, pr. 1. marts 2019, var prisen for en standardtur under takst 1 (hverdagskørsel fra kl. 6-18) i gennemsnit 207 kr., jf. Figur 1. Det var 73 kr. under det landsdækkende prisloft på 280 kr.

Der sås en variation på tværs af selskaberne, hvor den laveste pris for en standardtur var 174 kr., mens den højeste pris var 280 kr. Forskellen mellem den laveste og den højeste annoncerede standardpris var således en faktor 1,6.

Figur 1 | Annonceret pris for en standardtur under takst 1 og 2, 2019, kroner

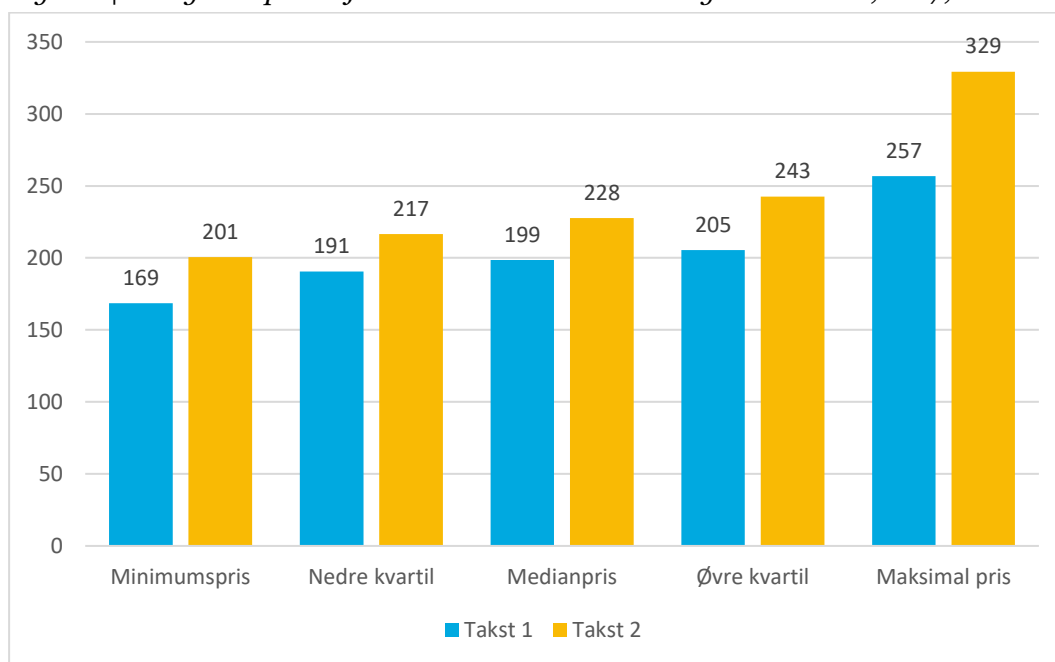


Kilde: Deloitte på baggrund af oplysninger fra kørselskontorenes hjemmeside.

For takst 2 (aften- og natkørsel kl. 18-6 samt weekender fra fredag kl. 18 til mandag kl. 6 og på helligdage) var gennemsnitsprisen for en standardtur 251 kr., hvilket var 99 kr. under det landsdækkende prisloft på 350 kr. Her var den laveste pris for en standardtur på 218 kroner, mens den højeste var på 350 kr., hvorved faktoren mellem den laveste og den højeste pris også var 1,6.

Under den gamle taxilov var det den enkelte kommune (taximyndighed), der besluttede højeste prisen for taxikørslen. Forud for ikrafttræden af den nye taxilov har Incentive indhentede annoncerede priser for taxikørsel på tværs af landets kommuner for Transport- og Boligministeriet. For en teoretisk takst 1-tur, da kan minimumsprisen under den gamle taxilov beregningsteknisk opgøres til 169 kr., median-prisen til 199 kr. og den højeste pris til 257 kr., hvilket ikke afviger betydeligt fra ovenstående annoncerede priser under den nye taxilov, jf. Figur 2.

Figur 2 | Beregnede priser for standardture under den gamle taxilov, 2017, kroner



Kilde: Beregninger på baggrund af data indhentet af Incentive for Transport- og Boligministeriet.

Anm.: Takst 1 er en standardtur (hverdagstur) på 10 km, ca. 12 minutter, gadetur uden cykel, almindelig vogn. Følgende parametre antages: 0,5 km med 25 km/t; 9,5 km med 60 km/t; 3 stop, stoppetid 0,5 min/stop.

### Faktiske priser

Med udgangen af det første år efter taxilovens ikrafttræden var den betalte pris for en tur på 10 km i seks store byer (København, Aarhus, Odense, Aalborg, Esbjerg og Randers) mellem 214 kr. og 265 kr., jf. Tabel 11.

De faktiske priser ligger således i disse observerede tilfælde noget under det udmeldte landsdækkende prisloft på 280 kr.

Tabel 11 | Realiserede, gennemsnitlige priser, fjerde kvartal 2018

Område	Takst	Kørselskontor 1		Kørselskontor 2		Kørselskontor 3	
		Pris (kr.)	Minutter	Pris (kr.)	Minutter	Pris (kr.)	Minutter
6-by	Dag	261	21,7	265	20,5	214	13
Bykommune	Dag	238	18,2	242	14,5	Ikke data	
Landkommune	Dag	214**		231	14,4	Ikke data	
6-by	Aften/nat/week-end	268	17,5	275	16,3	230	13,4
Bykommune	Aften/nat/week-end	257	13,3	270	12,5	Ikke data	
Landkommune	Aften/nat/week-end	251*	12,6	259	12,7	220**	11,6

Kilde: Deloitte på baggrund af kørselsdata fra kørselskontorerne for fjerde kvartal 2018.

Anm.: N = 2.235 kørte ture, svarende til 400 kørte ture pr. kommunetype pr. kørselskontor, dog med turtyper, hvor daggrundlaget er mindre (illustreret ved en \*) eller ikkeeksisterende (markeret med *Ikke data* i tabellen). 6-byerne er København, Aarhus, Aalborg, Odense, Esbjerg og Randers. Bykommuner er kommuner, der er defineret som bykommuner, og mindre bykommuner, med undtagelse af 6-byerne, mens landkommuner er kommuner, der er defineret som yder- og

mellekommuner, jf. Økonomi- og Indenrigsministeriets kommunetypeinddeling efter by/land, 2017. \* Estimerne for korte ture er baseret på 130 og ikke 400 korte ture. \*\* Estimerne er baseret på fem taxiture og er derfor behæftet med stor usikkerhed.

Idet længden af de betragtede ture er ens, da ses konsekvenserne af at en tur tager længere tid, at have betydning for prisen. I kørselskontor 1 og 2 tager det i gennemsnit hhv. 21,7 og 20,5 minutter at køre 10 kilometer, mens det tager 13 minutter i kørselskontor 3.

### *Priskonkurrence*

På taxiseminaret i ministeriet nævnte flere kørselskontorer, at det er problematisk, at kørselskontorerne ikke må prisdifferentiere geografisk inden for et kørselskontors område, f.eks. med øst og vest priser.

Om end der alene gælder ét standardtakstsæt inden for ét kørselskontors område, så står det inden for lovens rammer kørselskontorerne frit for at tilbyde forskellige tilbuds-/fastpris-kørsler til forskellige priser under kørselskontorets annoncerede standardpris.

Derudover nævnte flere kørselskontorer på taxiseminaret, at prisændringer ikke prioriteres, da udskiftning af skiltning på samtlige taxier opfattes som forholdsvist omkostningstungt. Samtidig fandt nogle kørselskontorer det uflexibelt og konkurrencehæmmende, at priserne ikke må ændres oftere end kvartalsvist.

Loven forhindrer imidlertid ikke, at kørselskontorerne kan tilbyde ture til en fast pris. For denne type ture gælder det, at kørselskontorerne kan ændre priserne, når de vil, dog skal prisen for faste ture ud fra en samlet betragtning ligge under kørselskontorets annoncerede priser.

## 4.2. Prisernes gennemskuelighed

Ved at lade takstsystemet overgå fra et kommunalt forankret system til en landsdækkende prisstruktur kombineret med synliggørelsen af sammenlignelige standardpriser var det hensigten at gøre det nemmere for forbrugerne at gennemskue det enkelte kørselskontors prissætning samt at foretage sammenligninger af prisen på tværs af kørselskontorer, idet flere kørselskontorer med den nye taxilov vil kunne fungere i de enkelte kommuner.

Med kravene til prisloftet og strukturen, som kørselskontorenes priser beregnes ud fra, skiftede størstedelen af taximarkedet fra de såkaldte brydningstakster til paralleltakst, jf. *Boks 17*.

### **Boks 17. De to takstsystemer, brydningstakst eller paralleltakst**

Ved brydningstakst, som oftest blev anvendt tidligere, tæller taxametret enten kilometertakst eller ventetidstakst, alt efter om bilen kører eller holder stille/venter i et lyskryds osv. Skæringen for ventetidstakst lå typisk på kørsel omkring 30 km/timen, det vil sige, at ved kørsel under 30 km i timen afregnes ventetidstakst, mens der afregnes efter kilometertakst ved kørsel over 30 km i timen.

Paralleltakst omfatter en starttakst, en kilometertakst og en tidstakst. Prisberegningen sker således både ud fra antal kørte kilometer, antal minutter samt en fast starttakst.

Med henblik på prisgennemskuelighed for forbrugerne blev der med den nye taxilov indført krav om, at taxierne skal skilte med kørselskontorenes standardpris på bilerne, samt at kørselskontorets priser skal fremgå på kørselskontorets hjemmeside.

Størstedelen af de adspurgte vognmænd oplever imidlertid ikke, at standardprisen oplyser kunderne tilstrækkeligt. Vognmændene påpeger, at kunderne ikke lægger mærke til skiltningen på bilen, og at det i byerne ikke er muligt at køre 10 kilometer på 12 minutter, hvilket kan forvirre kunden, idet en standardpris således ikke afspejler priser på en bytur.

Forbrugerrådet tilkendegav imidlertid på taxiseminaret i Transport- og Boligministeriet, at der var behov for en vis forbrugersikring, hvorfor de fandt prisskiltningen hensigtsmæssig.



## 5. Teknologisk udvikling

I taxilovens § 25 anføres det, at ved kørsel i biler, der er godkendt og registreret til taxikørsel, skal taxametret og andet kontroludstyr altid være i funktion. Med andet kontroludstyr forstås kommunikationsmodul, GNSS-modul<sup>8</sup>, udstyr til registrering af passagerer samt hændelseslog. Endvidere stilles der krav til taxameterets visning af pris og kameraovervågning, *jf. Boks 18*.

### **Boks 18. Krav til taxiens udstyr, § 25**

§ 25. Under kørsel i biler, der er godkendt og registreret til taxikørsel, skal taxameter og andet kontroludstyr altid være i funktion.

Stk. 2. Ved taxikørsel skal taxametret løbende vise turens pris, *jf. dog stk. 3*.

Stk. 3. Ved taxikørsel, hvor der er indgået en aftale om fast pris efter § 22, skal den aftalte pris vises på taxameterets display ved kørselens påbegyndelse og under hele turen.

Stk. 4. Biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning.

Krav om taxiers kontrolsystemer er indført for at sikre skattebetaling og ordnede forhold i branchen. De udstyrskrav, der eksisterede til taxikørsel i den gamle taxilov, er videreført i den nye taxilov.

I bekendtgørelse nr. 1628 af 19.12.2017 om særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport specificeres kravene til taxiernes udstyr. Her fremgår det blandt andet, at taxameter og andet kontroludstyr skal være sikret mod fejl og manipulation, *jf. Boks 19*.

### **Boks 19. Sikring af taxameter og kontroludstyr, bekendtgørelsen § 12-13**

§ 12. En bil, der anvendes til taxikørsel, skal have installeret et taxameter, som til enhver tid skal fungere korrekt.

Stk. 2. Et taxameter, *jf. stk. 1*, skal være godkendt og mærket i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/32/EU om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse på markedet af måleinstrumenter (MID), herunder opfylde de generelle krav, som er anført i direktivets bilag I, *jf. bilag 1* og de særlige krav, som er anført i direktivets bilag IX, *jf. bilag 2* og 3.

Stk. 3. Et taxameter skal være forbundet med bilen og om fornødent forsejlet på en sådan måde, at det er sikret mod fejl og manipulation.

§ 13. En bil, der anvendes til taxikørsel, skal have installeret kontroludstyr til registrering af relevante data fra taxameteret. Kontroludstyret skal bestå af følgende:

- Et kommunikationsmodul til trådløs, sikker og løbende overførsel af relevante data til kørselskontoret.
- Et modul med et satellitbaseret kommunikationssystem (GNSS) til løbende registrering og logning af taxiens geografiske position.
- En elektronisk enhed, der registrerer, hvorvidt der under kørslen har været passagerer i bilen.

---

<sup>8</sup> Global Navigation Satellite System, der registrerer bilens position via satellitter.

Stk. 2. En elektronisk enhed, jf. stk. 1, nr. 3, skal fungere sammen med kontrolsensorer.

Stk. 3. Kontroludstyret og alle forbindelser skal om fornødent være forseglet på en sådan måde, at kontroludstyret er sikret mod fejl og manipulation.

I lovbemærkningerne til den nye taxilov fremgår det, at nye taxametre med taxilovens ikrafttræden forventes at opfylde tidssvarende krav til kvalitet og pålidelighed. For eksisterende taxametre, der under de forhenværende regler blev installeret i taxier, gælder en fem-årig overgangsordning. Efter denne periode vil de ældre taxametre fra 1990'erne og tidligere, der hverken opfylder MID- eller CENELEC-standarden, ikke længere være lovlige at anvende i taxier på EP-tilladelser. Taxier, der kører på gammel lov, vil fortsat kunne anvende udstyret indtil udløb af den pågældende tilladelse.

Nye eller brugte biler, der registreres til taxikørsel med en ny EP-tilladelse, vil dog i alle tilfælde skulle opfylde MID-standarden (EU's måleinstrumentdirektiv) for den taxameter-type, der lovligt må produceres og sælges i EU i dag.

### **Boks 20. Taxameter – et kontrolsystem**

I EU's måleinstrumentdirektiv (MID), 2014 defineres et taxameter som:

”En anordning, som fungerer sammen med en signalgenerator og udgør et måleinstrument. Denne anordning måler varighed og beregner distance på grundlag af et signal, der gives af distancesignalgeneratoren. Derudover beregner og angiver den det beløb, der skal betales for en tur, på grundlag af den beregnede distance og/eller turens målte varighed.”

Taxametret anvendes også til fakturering og bogføring hos taxiselskaberne, ligesom systemet er et kontrolinstrument, der muliggør en kontrol af taxiselskabernes indtægter.

## 5.1. Taxametersystemer

Data, som kørselskontorerne i henhold til loven skal indsamle og opbevare, genereres ved brug af taxametersystemer. Taxameterproducenten Frogne dækker godt halvdelen af markedet, mens den næststørste spiller på markedet er Digitax, jf. Boks 21.

### **Boks 21. Taxameterproducenter på taximarkedet i Danmark**

Digana, Digitax, Frogne, Halda/Semel, Hale, TP Radio

Kilde: Færdselsstyrelsen, 2020.

#### *En- og tostrengt taxasystemer*

I taxibranchen anvendes to typer af taxasystemer til 1) at formidle taxiture fra kørselskontorer til chaufførerne, 2) at kontrollere om der er kunder i taxien, 3) at udregne priser for en tur ved brug af et taxameter, 4) at opsamle data vedrørende den enkelte tur og 5) at afregne i forhold til vognmænd og chauffører.

Den ene løsning er et enstrengt system, som blandt andet Frogne leverer. Her er turformidlingssystem<sup>9</sup>, taxametre og andre kontrolsystemer<sup>10</sup> integreret i et samlet system, der sender og modtager data til et system i kørselskontoret. Det enstrengede system indebærer,

<sup>9</sup> Et system, der registrerer, hvor taxierne er. Dermed kan et kørselskontor håndtere bestillinger på mest effektiv vis.

<sup>10</sup> Hermed forstås kommunikationsmodul, GNSS-modul, udstyr til registrering af passagerer samt hændelseslog.

at hvis man skifter system, skal alle dele skiftes i bilerne og hos kørselskontoret. Leverandøren kommer således med en samlet løsning, der ikke skal integreres med andre systemer (ud over økonomisystemet).

Den anden løsning er et tostrengt system, som størstedelen af de andre taxameterproducenter leverer. Oftest består et tostrengt system af et selvstændigt turformidlingssystem, der kobles sammen med et system bestående af taxameter og andre kontrolsystemer. De to systemer sender og modtager data uafhængigt af hinanden til kørselskontoret.

I et tostrengt system skal data fra flere systemer struktureres og samles, før de efterfølgende skal indsendes til myndighederne. Med et flerstrengt system kan man foretage en delvis opgradering af systemet, eksempelvis kan taxametret udskiftes, mens turformidlingssystemet beholdes.

### *Ændring af system for taxameterinstallatører*

Jf. bekendtgørelsen nr. 1628 af 19.12.2017 om særlige krav til biler til erhvervmæssig persontransport er taxameterproducenter i udgangspunktet også taxameterinstallatører. Taxameterproducenterne kan dog med den nye taxilov også give bemyndigelse til, at andre kan installere, justere og reparere de taxametre, som fabrikanten har produceret.

I foråret 2020 var 22 virksomheder godkendt som taxameterinstallatørvirksomhed af Færdselsstyrelsen, heraf er 18 aktive. RTT Radiotelefoni er den klart største spiller på markedet, dernæst kommer Auto El Specialisten og J.A. Auto Elektro.

## 5.2. Teknologisk udvikling i Danmark, Sverige og Norge

Et centralt element i den teknologiske udvikling er udviklingen inden for kontrolsystemer. Hermed forstås i bred forstand systemer, der sikrer en pålidelig rapportering af data om kørslen, så der forekommer en korrekt registrering af data om kørslen af hensyn til skattebetaling, myndighedskontrol og forbrugersikkerhed.

I den nye taxilov er videreført krav til taxametre og kontroludstyr. På et mere teknisk plan er kravene til måleteknologien i taxametrene opdaterede og i overensstemmelse med MID-direktivet.

Færdselsstyrelsen konstaterer, at der efter den nye taxilovs ikrafttræden er kommet kamerateknologi på markedet, der kan registrere, om der er en taxichauffør samt passagerer til stede i køretøjet. Dermed er der nu et teknisk alternativ til sædefølere og infrarøde stråler til registrering af passagerer. Kamerateknologien er ikke i brug i den danske taxibranche efter Færdselsstyrelsens vidende.

### *Udviklingen i Sverige*

Svenskerne liberaliserede taximarkedet i 1990 og har efterfølgende foretaget flere ændringer af taxilovgivningen. I Sverige offentliggjorde Näringsdepartementet en udredning af taximarkedet i 2016. På baggrund af udredningen blev en ny ordning etableret, hvor samtlige taxier skulle tilknyttes en bestillingscentral. Samtidig ønskede den svenske regering også at tilpasse reglerne for taxi- og samkørsel til den teknologiske udvikling, som fandt sted. Udredningen skulle derfor forsøge at identificere en eller flere løsningsmodeller, hvor nye teknologier kunne tages i brug.

I udredningen konkluderes det, at mobilapplikationer anno 2016 ikke kunne anvendes som et kontrolsystem i taxierhvervet. Dette skyldes blandt andet, at diverse apps ikke vurderedes at evne at lagre tilstrækkelig information om taxikørslen, som er en forudsætning for tilsyn med skattebetaling.

Konkret anføres det, at mobilapplikationerne primært er produceret til fordel for taxivirksomheden, hvorfor de nemt kan håndtere finansielle transaktioner mellem chaufføren og bestillingscentralen. Derimod er disse apps ikke konfigureret til at lagre kontrolinformation, som er nødvendig for en tilsynsmyndighed i taxibranchen. De svenske myndigheder vurderede derfor, at der ved fortsat brug af taxametre var en større sikkerhed for, at der ikke forekom skatteunddragelse ved eksempelvis at snyde med antallet af kørte kilometer i taxibranchen.

Efterfølgende vedtog Riksdagen i juni 2018, at der skal indføres en ny form for taxikørsel, hvor taxien ikke skal være udrustet med et taxameter. Disse taxier skal være tilsluttet en bestillingscentral og have særskilt udstyr til at formidle køreture, pris og lignende. Kunder betaler altid en aftalt pris, og betalingen sker til bestillingscentralen fremfor i selve taxien. På denne vis er det også bestillingscentralen, som er ansvarlig for at indsamle, lagre og indsende oplysninger til skattevæsenet. Lovændringen træder i kraft fra 1. januar 2021 og skal bane vejen for nye tekniske løsninger i taxibranchen.

### *Udviklingen i Norge*

I oktober 2018 sendte Samferdselsdepartementet et ændringsforslag af yrkestransportloven<sup>11</sup> i høring, som har til formål at liberalisere dele af taximarkedet i Norge. Samferdselsdepartementet foreslog ændringer i loven på baggrund af ændrede rammevilkår i taxibranchen, hvilket blandt andet skyldes den teknologiske udvikling. De konkluderede ligeledes, at konkurrencen på taximarkedet er svag grundet høje etableringsbarrierer som følge af antalsbegrænsninger af taxitilladelser.

I forbindelse med høringsforslaget blev en arbejdsgruppe bestående af flere norske myndigheder herunder Nærings- og Fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Forbrukerrådet nedsat. Denne offentliggjorde i april 2019 en rapport, der undersøger, hvordan mobile applikationer kan anvendes som alternativ til taxameteret.

Den 1. november 2020 træder nye ændringer af taxiloven i Norge i kraft. Der vil fortsat være krav om, at alle biler skal have et taxameter. De norske myndigheder meddeler, at de fortsat undersøger mulighederne for at indføre alternativer til taxameteret. Det kræver imidlertid løsninger, der er teknologineutrale og som varetager de funktioner, som taxameteret sikrer i dag, herunder lav mulighed for at snyde kunder og skattevæsenet.

Ændringerne af taxilovgivningen i Norge har lighedstræk med de seneste ændringer af den danske taxilov. Således medfører ændringerne, at det ikke længere er de såkaldte fylkeskommuner, der bestemmer, hvor mange taxitilladelser, der udstedes i kommunerne. Der vil fremadrettet ikke være et loft over, hvor mange tilladelser, der kan udstedes i en kommune. I flertallet af kommunerne (323 ud af 356 kommuner) kan kommunerne imidlertid tildele et eller flere selskab eksklusiv ret til kørsel i kommunen, hvis markedet ikke kan tilbyde et tilstrækkeligt kørselsudbud.

---

<sup>11</sup> Lov om professionel transport/erhvervsmæssig persontransport.

Derudover er der ikke længere et krav om, at en taxi skal være tilknyttet en taxicentral, hvilket åbner for, at der kan udvikles nye måder at udøve taxivirksomhed på. Endeligt bliver der færre krav til tilladelsehaverne, men flere krav til chaufføren.

### 5.3. Skattemyndighedernes anvendelse af digitale løsninger og krav til data

Skatteministeriet beretter, at Skattestyrelsen siden den nye taxilovs ikrafttræden ikke har haft særskilte kontrolprojekter rettet mod taxibranchen, og at Skattestyrelsen derfor ikke på nuværende tidspunkt har konkret erfaring med at anvende de nye krav om data fra taxibranchen til skattekontrol.

Skatteministeriet skriver i denne sammenhæng, at eftersom den nye taxilov først trådte i kraft den 1. januar 2018, har kørselskontorerne først indsamlet data fra og med år 2018. Virksomhedernes skatteoplysninger for indkomståret 2018 skulle først oplyses til Skattestyrelsen inden udløbet af oplysningsfristen, som var hhv. 30. juni 2019 for juridiske personer eller 1. juli 2019 for fysiske personer. Skattestyrelsen kunne derfor først have anvendt de indsamlede kørselsdata til skattekontrol af virksomhedernes oplysninger for 2018 efter udløbet af oplysningsfristen.

Det er, som det også var tilfældet under det lovforberedende arbejde, fortsat Skattestyrelsens opfattelse, at det vil have en præventiv effekt, at der bliver indsamlet data om kørslen, og at disse data bliver opbevaret og gøres tilgængelige for relevante danske myndigheder, så fx Skattestyrelsen kan anmode om oplysningerne, hvis det bliver relevant i forbindelse med kontrol.

### 5.4. Grøn omstilling i taxibranchen

Partierne bag moderniseringen af taxiloven (V, LA, K, DF, S, RV og SF) foretog i foråret 2019 en ændring af taxiloven, som garanterede, at op til 300 nulemissionsbiler får garanti for en EP-tilladelse i den resterende del af overgangsperioden. Lovændringen trådte i kraft i juli 2019, hvorfor der blev udtrukket 100 grønne EP-tilladelser i 2. halvår af 2019, mens der i 2020 vil blive udtrukket yderligere 200.

Der er indtil videre udstedt 254 nulemissionstilladelser, *jf. Tabel 12*. Der er imidlertid alene 207 gyldige tilladelser til non-emission, idet 47 tilladelser er tilbagekaldt eller tilbageleveret som følge af manglende overholdelse af registreringskravet, fordi tilladelsen ikke udnyttes, eller fordi virksomheden er ophørt.

*Tabel 12 | Nulemissionstilladelser udstedt, 2019-2020*

	2019	2020
Nulemissionstilladelser udstedt	10	244

Kilde: Færdselsstyrelsen, 2020.

Langt hovedparten af de godt 260 nulemissionsbiler, der er registreret til at køre taxi, er el, *jf. Tabel 13*. Af den samlede taxibilflåde er det således ca. 5-6 pct., der kører på nulemission.

Tabel 13 | Nulemissionsbiler på det danske taximarked

	<b>Biler, antal</b>
El	258
Brint	5
<b>Nulemission, i alt</b>	263

Kilde: Færdselsstyrelsen, 2020.

I henhold til taxilovens § 28 kan transportministeren fastsætte energi- og miljøkrav til taxier. Dette gøres ved bekendtgørelse, og fra 1. januar 2021 skal alle nyindregistrerede biler, der anvendes til taxikørsel, være af A++-klassen.

## 6. Taxibetjening i landdistrikterne

Med den nye taxilov gives mulighed for etablering af kørselskontorer i landdistrikter på lempeligere vilkår, *jf. Boks 22*. Endvidere gives i loven mulighed for, at kommunerne kan købe tilstedeværelsen af en taxi i lokalområdet.

### **Boks 22. Særlige muligheder vedr. taxi i landdistrikterne i den nye taxilov, § 6 og § 29**

§ 6. Ved ansøgning fra et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt kan egenkapitalkravet i § 5, stk. 2, nr. 6, efter en konkret vurdering nedsættes til 40.000 kr.

*Stk. 2.* Et kørselskontor, der drives på grundlag af tilladelse meddelt efter ansøgning efter stk. 1, må kun sælge taxikørsel inden for et nærmere afgrænset geografisk område og maksimalt med tre biler.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren skal til brug for vurderingen efter stk. 1 indhente en udtalelse fra den kommune, hvor ansøgeren har fast forretning.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om anvendelsesområde for og administration af de udstedte tilladelser, *jf. stk. 1*.

§ 29. En kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen i et givent tidsrum.

*Stk. 2.* Flere kommuner, der geografisk grænser op til hinanden kan samarbejde om at indgå kontrakt efter stk. 1.

*Stk. 3.* Det kørselskontor, der har indgået kontrakt efter stk. 1 eller 2, skal udføre taxikørsel til samme priser, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel.

Formålet med disse bestemmelser er at understøtte taxibetjeningen af områder, hvor det skønnes vanskeligt at etablere og drive kørselskontorer på normale vilkår, fordi efterspørgslen efter taxier er lav, hvorfor der ikke forventes at blive udbudt taxikørsel.

### 6.1. Anvendelse af lovens særlige muligheder for taxi i landdistrikter

Modsat de landsdækkende kørselskontorer er de såkaldte ”landdistriktskørselskontorer” underlagt en geografisk begrænsning, der er defineret af det landdistrikt som kontoret er tilknyttet. Færdselsstyrelsen har i 2018-2019 modtaget i alt ti ansøgninger om oprettelse af kørselskontorer i landdistrikter, men har alene godkendt en, *jf. Tabel 14*.

Færdselsstyrelsen godkendte i februar 2019 således det første kørselskontor i et landdistrikt. Kontoret er placeret i et område, som berører Vejen, Varde og Billund kommuner.

Tabel 14 | Kørselskontorer i landdistrikter iht. ny taxilov, 2018-2019

	Ansøgninger	Tilladelser	Afslag	Afviste mv.
2018	9	0	6	3
2019	1	1	0	1
<b>I alt 2018-2019</b>	10	1	6	9

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Anm.: Der er godkendt yderligere to landdistriktskørselskontorer i 2020.

I ansøgningssager om tilladelse til at drive kørselskontor i et landdistrikt indhenter Færdselsstyrelsen en udtalelse fra den eller de berørte kommuner om kørselstilbud, der allerede er til rådighed for borgerne i det område, som ansøgningen vedrører. Dette omfatter for eksempel flextrafik, mobilitetspolitikken og målsætning for taxibetjening i området.

Det er en forudsætning for at imødekomme en ansøgning, at den eller de berørte kommuner anbefaler imødekommelsen. I forbindelse med ovenstående ansøgninger, har det været på baggrund af dialog med kommunen, at Færdselsstyrelsen i tre ud af seks tilfælde har givet afslag.

Kommuners landsforening KL er i forbindelse med evalueringen hørt om overvejelser om taxidækningen af landdistrikter. KL beretter, at det med overgangen til den nye taxilov ikke længere er en kommunal opgave at sikre taxibetjening til borgerne i landdistrikterne, og at det derfor ikke er muligt for KL at skabe et overblik over taxibetjeningen i kommunerne. KL kan derfor ikke give et retvisende svar på, om der er udfordringer med taxidækningen i landdistrikterne. KL beretter endvidere, at det er KL's vurdering, at taxiloven i vist omfang har fjernet grundlaget for taxibetjening i landdistrikter, med mindre området er så tyndt befolket, at der kan oprettes et landdistriktskørselskontor med områdebegrænsning. KL finder, at i kommuner, hvor den største andel af befolkningen bor i hovedbyen, er det ikke forretningsmæssigt attraktivt for taxierne at betjene landdistrikterne.

Landdistrikternes Fællesråd nævner, at det kunne overvejes, hvorvidt kommunerne fremadrettet skal høres i forbindelse med oprettelse af kørselskontorer i landdistrikterne, da det på nuværende tidspunkt fremgår, at kommunerne i visse tilfælde har modsat sig at øge antallet af kørselskontorer i de pågældende kommuner.

Hvad angår benyttelse af lovens § 29, har kun få kommuner, herunder Ærø Kommune i 2018, forsøgt at anvende taxilovens mulighed for at sikre taxibetjening i landdistrikterne via kommunale kontrakter med et kørselskontor.

KL nævner, at § 29 er forbundet med to væsentlige omkostninger for kommunerne. Den ene er ifølge KL, at der er væsentlige administrative omkostninger forbundet med at gennemføre udbud. Den anden er, at paragraffen kan give taxiselskaberne økonomisk incitament til at afvente et forventningspres fra borgerne om, at kommunerne sørger for taxidækning i landdistrikterne. En forretningsmæssigt baseret beslutning om ikke at prioritere taxibetjening i landdistrikterne, kan ifølge KL gøre taxibetjening til en samfundsopgave, hvor kommunerne skal yde tilskud og dermed dække taxiselskabernes kapitalomkostninger. § 29 bliver dermed udgiftsdrivende for den kommunale økonomi.

Landdistrikternes Fællesråd tilkendegiver, at det bør gøres mere attraktivt for taxiselskaberne at køre i landdistrikterne, hvorfor de bl.a. foreslår, at der kunne etableres et økonomisk incitament for at tilbyde taxikørsel i landdistrikterne. Landdistrikternes Fællesråd fo-



reslår i denne sammenhæng, at der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af Landdistrikternes Fællesråd, KL og Transport- og Boligministeriet med det formål at kortlægge taxibetjeningen i områder kategoriseret som landdistrikter.

Data, der udelukkende omfatter data fra nye EP-tilladelser, vurderes ikke på nuværende tidspunkt at kunne give et billede af den faktiske taxidækning, herunder i landdistrikterne. Der indsamles således ikke data fra de taxier, der kører på tilladelser i henhold til gammel lov, hvilket er op til halvdelen af taxierne.

De adspurgte vognmænd interviewet af Deloitte tilkendegiver, at vognmændene på trods af ophævelse af den geografiske binding fortsat i høj grad ønsker at operere i deres lokalområder. Flere siger, at der i deres lokalområde er nok kørsel, og at det er omkostningsmæssigt risikofyldt at køre langt væk fra lokalområdet.

I det omfang den enkelte vognmand prioriterer at dække sit eget lokalområde, kan det indikere, at den nuværende taxidækning i landdistrikterne er nogenlunde på linje med den tidligere dækning forud for den nye taxilov.

## 6.2. Samarbejde mellem landvognmænd og kørselskontorer

Den nye taxilov giver mulighed for, at fx kørselskontorer kan samarbejde på tværs eller kan indgå aftaler med specialiserede virksomheder vedrørende eksempelvis salg af taxikørsel eller brug af tekniske løsninger til opsamling og opbevaring af data.

En landvognmand er defineret som en enkeltstående virksomhed, der under den tidligere taxilov har drevet taxiforretning uden tilslutning til bestillingskontor og typisk i kommuner, der ligger i landdistrikter. Ved ombytning af taxitilladelse til tilladelse til erhvervmæssig persontransport vil virksomheden være forpligtet til at indgå aftale med et kørselskontor eller oprette sit eget.

En række kørselskontorer har ifølge Dansk PersonTransport indgået aftale med landvognmænd om servicering af taxiforretningerne. En aftale omfatter typisk levering af vognudstyr, opsamling og opbevaring af vogndata samt indlevering af disse til Færdselsstyrelsen. Visse aftaler omfatter ligeledes pasning af telefon (helt eller delvist), adgang til app til bestilling af taxikørsel mv.

Fælles for aftalerne er, at landvognmanden kan fortsætte driften af sin forretning i sit sædvanlige dækningsområde og servicere egen kundekreds samtidig med, at kørselskontoret håndterer de tekniske krav, der er fastlagt i taxilovgivningen.

## 7. Limousineerhvervet

En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan med den nye taxilov anvendes til limousinekørsel såvel som til taxikørsel og kørsel for offentlige myndigheder. Med den nye taxilov er der i modsætning til den gamle taxilov et objektivi priskriterium, der adskiller limousiner fra taxier, *jf. Boks 23*.

### **Boks 23. Priskriteriet for limousiner, § 4 – uddrag vedr. limousiner**

§4 En tilladelse til erhvervmæssig persontransport, *jf. § 3*, kan anvendes til:

2) Limousinekørsel, hvorved forstås repræsentationskørsel og lignende kørsel i biler, der er specialbyggede limousiner, eller biler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at en bil, der ikke opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2, anvendes til limousinekørsel, hvis bilen i kraft af sin indretning, udstyr eller historiske værdi besidder en særlig attraktionsværdi som limousine.

I bemærkningerne til lovforslaget anføres det, at beløbsgrænsen er den samme for nye og brugte biler, samt at beløbsgrænsen på 500.000 kr. ikke prisreguleres. Værdikriteriet skal være opfyldt på tidspunktet for første registrering til anvendelsen ”limousinekørsel”. Definitionen af limousine skal tilgodese, at kørselsudbydere kan specialisere sig i at dække markedets behov for erhvervmæssig persontransport i luksuriøse biler.<sup>12</sup>

Der er ikke samme udstyrskrav til limousiner, som det er tilfældet med taxier. Tværtimod må limousiner ikke være udstyret med taxameter eller andet taxispecifikt udstyr. Dog skal alle limousiner være udstyret med en elektronisk kørebog, der lever op til kravene, som er fastsat af skattemyndighederne.

Af ovenstående følger også, at biler kun godkendes til limousinekørsel, såfremt disse har en væsentligt højere standard, end hvad der er almindeligt for taxibranchen. Afgrænsningen er foretaget for at modvirke, at der opstår konkurrence på ulige vilkår mellem limousiner og taxier. Dette kunne ske, hvis limousine- og taxikørsel blev udført med biler i samme pris-klasser samtidig med, at der gælder en række udstyrskrav og datakrav til taxier, som ikke gør sig gældende for limousiner.

### 7.1. Antal tilladelser til limousinekørsel og biler registreret her-til

Primo 2018 opgjorde Færdselsstyrelsen antallet af tilladelser til limousinekørsel på baggrund af indberetninger fra kommunerne (72 ud af 98 kommuner bidrog til indberetningen). På daværende tidspunkt var antallet af limousinetilladelser iht. den gamle taxilov 384, *jf. Tabel 15*. Tallet er dog undervurderet, idet alle kommuner ikke har indberettet.

<sup>12</sup> Jf. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høringsnotat til loven af 5. oktober 2017.

Tabel 15 | Tilladelser til limousinekørsel iht. gammel taxilov, 2018-2019

	Antal tilladelser til limousinekørsel
Primo 2018	384
Ombyttet til EP 2018-2019	6
Udløbet 2018-2019	65
<b>Ultimo 2019</b>	<b>313</b>

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Anm.: Ultimo 2019 er 1. nov. 2019. Tallet er belagt med betydelig usikkerhed og formentlig undervurderet, idet det alene bygger på indberetninger fra 72 kommuner fsva. bestanden primo 2018.

Ifølge den nye taxilovs § 42, stk. 1, kan en tilladelse til limousinekørsel ved udløb af tilladelsens gyldighedsperiode ombyttes til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, såfremt indehaveren opfylder betingelserne i loven. Dette er kun gældende, hvis tilladelsens gyldighed udløber inden udgangen af 2020. Nye køretøjer skal leve op til kravene, der fremgår af loven.

I 2018-2019 udløb 65 limousinetilladelser, der ikke er ombyttet, mens 6 er ombyttet.

Med udgangen af 2019 er der alene 231 køretøjer registreret som anvendt til limousinekørsel i Motorregistret (se Tabel 1). Afvigelsen kan blandt andet skyldes, at tilladelserne udstedt i henhold til den gamle taxilov slet ikke er i anvendelse (skuffetilladelser).

## 7.2. Værdigrænsen

I forbindelse med ændringen af taxiloven argumenterede limousinebranchen for, at værdikravet ville gøre limousineerhvervet mindre attraktivt. Det faktum, at størstedelen af de udløbne limousinetilladelser er bortfaldet frem for ombyttet (og dermed videreført), kunne tale for dette (de bortfaldne tilladelser, der ikke er søgt ombyttet, kunne dog også have været skuffetilladelser). Omvendt indikerer stigningen i antallet af køretøjer registreret til limousinekørsel i 2018-2019 fra 222 til 231 dog, at det stadig er attraktivt at drive virksomhed i limousinebranchen (se Tabel 1).

### *Problematik vedr. værdikrav*

En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan anvendes til limousinekørsel, hvis den almindelige handelsværdi før skatter og afgifter af et givent køretøj overstiger 500.000 kr. Færdselsstyrelsen har oplyst, at denne definition kan være svær at administrere for myndighederne, ligesom den skaber en vis usikkerhed i branchen om, hvilke biler, der kan købes.

Færdselsstyrelsen oplyser, at køretøjer til erhvervmæssig persontransport undertiden indkøbes i ”pakker” med rabatter, hvormed det vanskeliggøres at bestemme den konkrete handelsværdi pr. køretøj. Anvendes den betalte pris, når en vognmand køber flere biler med en mængderabat, så kan der være fare for at bilerne ikke opfylder værdikravet, fordi vognmanden har opnået en god mængderabat. Anvendes prisen før mængderabatten, da kan der omvendt være en omgåelsesmulighed, idet førprisen kan fastsættes urealistisk høj med henblik på at opfylde værdigrænsen. Samme problematik gør sig gældende, når biler, der ikke længere skal anvendes i taxibranchen, indgår og modregnes som en del af en handel i forbindelse med indkøb af en ny bil.

### *Prisanalyse – limousiner*

I relation til ovenstående har Transport- og Boligministeriet indhentet oplysninger til en prisanalyse af køretøjer til henholdsvis limousine- og taxikørsel.

En valid prisanalyse vanskeliggøres af flere faktorer. De fleste bilfabrikanter lister således udelukkende priserne på deres biler inklusive skatter og afgifter, hvilket gør det vanskeligt at beregne den konkrete pris på et givent køretøj før skatter og afgifter. En valid prisanalyse besværliggøres endvidere af, at nogle af de registrerede køretøjer til limousine- og taxikørsel ikke længere kan købes fra ny i Danmark. Derudover kan bilerne variere i pris afhængigt af udstyrsniveauet i de pågældende biler. Endelig skal det anføres, at ministeriet af ressourcemæssige årsager har kortlagt, hvad der svarer til knap 80 pct. af biler registreret til limousinekørsel på gammel lov. Se Bilag 2.

Med baggrund i data fra Færdselsstyrelsen og prislister på bilfabrikanternes hjemmesider<sup>13</sup> er det søgt kortlagt, om de biler, der er registreret til limousinekørsel under den gamle taxilov, lever op til værdigrænsen i den nuværende taxilov. Her er alene undersøgt bilers nypris.

Brancheforeningen for forretningslimousiner har tidligere foreslået, at værdigrænsen nedsættes til 300.000 kr. før skatter og afgifter, subsidiært 400.000 kr.

På baggrund af kortlægningen af ca. 80 pct. af køretøjerne registreret til limousinekørsel på gammel lov, skønnes det med betydelig usikkerhed, at minimum 25 pct. af disse ikke lever op til den nye taxilov værdigrænse.

Med forbehold for usikkerhederne i kortlægningen vil kun en marginal del de undersøgte biltyper, der kører i henhold til den gamle taxilov, ikke leve op til værdigrænsen, såfremt den nedsættes til 300.000 kr. Under betingelse af at værdigrænsen fastsættes til 400.000 kr. vil minimum 8 pct. af bilerne ikke leve op til værdikravet. Andelen kan dog være højere, da nogle af de undersøgte biltyper befinder sig lige på grænsen af et eventuelt værdikrav på 400.000 kr.

Dermed synes værdigrænsen at kunne medvirke til, at der fremover vil være en distinktion mellem køretøjer registreret til hhv. limousine- og taxikørsel, når limousiner, der ikke lever op til værdigrænsen, udfases.

### *Prisanalyse – taxier*

For at vurdere, om der er en prismæssig forskel mellem biler registreret til hhv. taxi- og limousinekørsel er værdien af biler registreret til taxikørsel på gammel lov ligeledes undersøgt. På samme vis, som det er gældende i undersøgelsen af biler registreret til limousinekørsel, er nærværende prisundersøgelse af taxikøretøjer foretaget ved brug af data fra Færdselsstyrelsen samt prislister fra bilfabrikanternes hjemmesider. Bilerne er alene undersøgt fra nypris som angivet i listepriiserne til privatbrug, hvorefter værdien før moms og afgifter er estimeret.

Undersøgelsen af biler registreret til taxikørsel har samme metodiske udfordringer som prisanalysen af limousinerne, hvorfor der skal tages de samme forbehold. Der er foretaget en undersøgelse af, hvad der svarer til ca. 75 pct. af bilerne registreret til taxikørsel. Se Bilag 2.

---

<sup>13</sup> Prislisterne er fundet i april og maj 2019.

På baggrund af de undersøgte priser vurderes der at være en forholdsvis klar distinktion mellem køretøjer registreret til hhv. limousine- og taxikørsel, når limousinekøretøjer, der ikke lever op til værdigrænsen, udfases. Ifølge lovbemærkningerne var det også et af formålene med bestemmelsen om værdigrænsen til limousinekøretøjer i den nye taxilov.

Det bemærkes dog, at stigende fokus på grøn omstilling kan understøtte investeringer i eksempelvis forholdsvis dyre, store elbiler. I denne forbindelse vil der formentlig være taxier, der overstiger værdikravet for limousiner.

#### *Værdigrænsen vis a vis miljøkrav*

To af de af Deloitte interviewede limousinevognmænd bemærker, at det kan være vanskeligt at overholde værdigrænsen og miljøkrav til køretøjerne på samme tid. Det fremføres således, at biler, der opfylder værdikravet, sjældent overholder de miljøkrav, limousiner er underlagt i henhold til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.<sup>14</sup>, hvilket begrænser vognmændene i deres valg af biler. Dette var imidlertid også hensigten med de energi- og miljøkrav, der blev fastsat, da en grøn omstilling ønskes gennemført inden for den erhvervsmæssige persontransport, herunder også limousineerhvervet.

Som det anføres i § 4 i bekendtgørelsen om energi- og miljøkrav til taxier m.v., er der mildere miljøkrav til limousiner sammenlignet med taxier.

#### *Lejlighedsbevillinger*

De tre interviewede limousinevognmænd fremhæver alle, at de ved større begivenheder har behov for lejlighedsbevilling, så de undtagelsesvis har tilladelse til at køre flere limousiner i en afgrænset periode.

Når overgangsperioden er udløbet, vil det være muligt at ansøge og få tildelt en eller flere EP-tilladelser, som kan anvendes til limousinekørsel, og det vurderes at lejlighedsbevillinger dermed ikke længere er relevant.

---

<sup>14</sup> Bekendtgørelsen er siden interviewene ændret ved BEK 715 af 9.7.2019, hvor miljøkravene er blevet yderligere skærpet.

# Bilag 1. Kommissorium

*Af 19. november 2019.*

## **Kommissorium for evaluering af taxilovens første år**

### ***Baggrund***

Den politiske aftale af 9. februar 2017 om en modernisering af taxiloven foreskriver, at der efter 1, 3 og 6 år udarbejdes en evaluering af loven. Den nye taxilov trådte i kraft 1. januar 2018, hvorfor det er aktuelt at udarbejde den første af de tre evalueringer.

Transport- og Boligministeriet har i foråret 2019 fået gennemført et indledende arbejde som grundlag for evalueringen foretaget af konsulenthuset Deloitte. I denne forbindelse er indsamlet data og oplysninger via spørgeskemaundersøgelser og interviews blandt eksempelvis kommuner og taxibranchens aktører. Endvidere har ministeriet i foråret afholdt et heldagsmøde (taxi-seminar) med parter fra taxibranchen for at få parternes input og opmærksomhedspunkter til brug for evalueringen.

### ***Evalueringens formål***

Formålet med evalueringen er at belyse, hvilke udvikling der er sket på det danske taximarked efter den nye lovs ikrafttræden, herunder hvilke ændringer der er at observere i forhold til situationen før 1. januar 2018.

Formålet med evalueringen er endvidere at skabe et første beslutningsgrundlag til at vurdere, hvorvidt der på basis af de foreliggende resultater er behov og belæg for at foretage lovændringer til den nye taxilov.

### ***Evalueringens indhold***

Evalueringen opbygges i seks afsnit, som hver behandler et specifikt evalueringsemne. De seks evalueringsemner er som følger:

#### *1. Beskrivelse af det nye taximarked*

Afsnittet skal overordnet beskrive taximarkedet i størrelsesordener. Eksempelvis skal kortlægges antallet af forskellige tilladelser, dvs. chaufførkort, tilladelser til erhvervsmæssig persontransport (både nye, ombyggede og gamle), kørselskontorer, uddannelsessteder, samt efterspørgslen i taxibranchen i form af antallet af ansøgninger. Endvidere skal markedet beskrives ud fra antallet af biler i taximarkedet, omsætningen i branchen mv.

Endelig skal der i afsnittet redegøres for virksomhedssammensætningen blandt de nye vognmandsvirksomheder og kørselskontorer og så vidt muligt de kontraktlige forhold mellem vognmændene og kørselskontorerne.

#### *2. Administration, sagsbehandling og tilsyn*

I dette afsnit belyses Færdselsstyrelsens rolle, herunder administration og tilsyn. Afsnittet skal beskrive styrelsens opgavevaretagelse i forbindelse med ansøgningsprocesser, udstedelse af tilladelser og tilsynsstrategi samt styrelsens ressourceforbrug relateret til opgavevaretagelsen.

Derudover skal belyses, i hvilket omfang skattemyndighederne anvender de digitale løsninger og krav til dataindsamling, der blev indført i loven som et middel til forebyggelse af skatteunddragelse i taxibranchen. I forlængelse heraf, skal det så vidt muligt undersøges, hvorvidt de nuværende krav til indhentning og opbevaring af data hos kørselskontorerne er relevante.

### *3. Prissudvikling*

Branchens anvendelse det nye prissystem skal belyses, herunder belyses hvorvidt den højere grad af frihed i forhold til prissætning er blevet benyttet. Derudover vil der blive foretaget overvejelser om prissætningen og gennemsækelighed for forbrugeren.

### *4. Den teknologiske udvikling*

Afsnittet skal give et overblik over den nuværende status for teknologi i bilerne og i kørselskontorerne i form af, hvilke taxametre og sædefølere, der anvendes, og hvilke systemer, der installeres hos kørselskontorerne.

Derudover skal der redegøres for tendenser inden for grøn omstilling i taxibranchen, herunder antallet af grønne taxier på gaden.

### *5. Landdistrikter*

I dette afsnit søges belyst, hvordan taxibetjeningen er i landdistriktsområderne. I denne sammenhæng vil Landdistrikternes Fællesråd blive inddraget.

Desuden analyseres, hvorfor der på nuværende tidspunkt er blevet oprettet meget få "landdistriktskørselskontorer".

### *6. Limousineerhvervet*

Værdigrænsen for limousiner skal vurderes samt muligheden for at åbne for lejlighedsbevillinger.

## ***Begrænsninger forbundet med evalueringen***

Udarbejdelse af 1-årsevalueringen for taxiloven er behæftet med betydelige begrænsninger. Dette skyldes, at evalueringen skal baseres på situationen et år efter, at den nye lov er i krafttrådt, og det vil derfor være svært at drage entydige konklusioner på effekterne af loven. Således er en stor andel af markedet for erhvervsmæssig persontransport fortsat reguleret i henhold til den gamle taxilov, mens størstedelen af markedet, der reguleres efter den nye lov, kun har været reguleret i henhold til denne i forholdsvis kort tid. I forlængelse heraf kan det ikke antages, at adfærden for den del af markedet, der reguleres efter den nye lov, er fuldt ud tilpasset, hvordan adfærden vil være på lang sigt.

## ***Organisering og afrapportering***

Transport- og Boligministeriet nedsætter en arbejdsgruppe med Færdselsstyrelsen. Evalueringen gennemføres herefter på baggrund af data fra Færdselsstyrelsen og den indledende dataindsamling.

Udkast til evalueringen sendes til aftalepartierne omkring årsskiftet 2019/20 med henblik på en drøftelse og efterfølgende færdiggørelse af evalueringen.

## Bilag 2. Baggrund vedr. værdigrænse for limousiner

Bilagstabel 1 | Limousiner på gammel lov og værdigrænsen

Bilfabrikant	Biltype	Andel af limousine markedet	Lever op til ny lovs værdigrænse	Bemærkninger
Audi	A6	1 pct.	÷	
Audi	A8	2 pct.	+	
BMW	Serie 5	1 pct.	÷	
BMW	Serie 7	2 pct.	+	
Cadillac	n.a.	6 pct.	n.a.	De registrerede Cadillacs forhandles pt. ikke i Danmark
Ford <sup>15</sup>	Lincoln <sup>16</sup>	22 pct.	+	Denne type bil er oftest en specialbygget limousine <sup>17</sup> .
Mercedes <sup>18</sup> Benz	E-klasse	6 pct.	÷	
Mercedes Benz	V-klasse	14 pct.	÷	
Mercedes Benz	S-klasse	10 pct.	+	
Renault	Talisman	4 pct.	÷	Bilen findes ikke på Renaults hjemmeside
Rolls Royce	Uoplyst <sup>19</sup>	6 pct.	+	Rolls Royce, der sælges i Danmark, lever op til værdikravet
Volkswagen	Caravelle	3 pct.	÷	7 af 9 Volkswagen (Caravelle) er undersøgt

Kilde: Færdselsstyrelsen og prislister på bilfabrikanternes hjemmesider.

<sup>15</sup> Pga. et lavt antal registrerede køretøjer af biltyper Ford Crown (1) og Ford Excursion (3) er de ikke medtaget i undersøgelsen.

<sup>16</sup> 27 af disse af registreret som "Town Car", mens 19 er kategoriseret som "uoplyst".

<sup>17</sup> Færdselsstyrelsen har meddelt, at denne type bil, oftest er en specialbygget limousine, hvorfor bilen også vil kunne køre videre på en ny tilladelse.

<sup>18</sup> Pga. et lavt antal registrerede køretøjer af biltyper Mercedes Benz GLC (1), Sprinter (5) m.m. er de ikke medtaget i undersøgelsen.

<sup>19</sup> Et flertal har ikke oplyst model eller variant ved registreringen af Rolls Royce.



Bilagstabel 2 | Bilfabrikanter på taximarkedet på gammel lov

Bilfabrikant	Andel af bilerne på markedet (pct.)
Mercedes Benz	60
Volkswagen	18
Skoda	7
Øvrige	15

Kilde: Motorregistret 2019

Bilagstabel 3 | Taxier på gammel lov registreret til taxikørsel

Bilfabrikant	Biltype	Andel af taxi markedet	Afstand til værdigrænse <sup>20</sup> (billigste bil)	Afstand til værdigrænse <sup>21</sup> (dyreste bil)
Ford	Transit	0,8 pct.	350.000-400.000	200.000-250.000
Ford	Galaxy	0,6 pct.	250.000-300.000	250.000-300.000
Mercedes Benz	E-klasse	39,7 pct.	150.000-200.000	100.000-150.000
Mercedes Benz	Sprinter	5,5 pct.	300.000-350.000	250.000-300.000
Mercedes Benz	C-klasse	4,0 pct.	250.000-300.000	200.000-250.000
Skoda	Superb	3,8 pct.	250.000-300.000	250.000-300.000
Skoda	Octavia	2,4 pct.	350.000-400.000	300.000-350.000
Volkswagen	Touran	9,1 pct.	350.000-400.000	250.000-300.000
Volkswagen	Passat	3,7 pct.	300.000-350.000	250.000-300.000
Volkswagen	Sharan	2,5 pct.	300.000-350.000	200.000-250.000
Volvo	V90	0,8 pct.	200.000-250.000	150.000-200.000
Volvo	V70	0,8 pct.	-	-

Kilde: Prislister på bilfabrikanternes hjemmesider.

<sup>20</sup> Kolonnen viser den skønnede pris for bilen før skatter og afgifter.

<sup>21</sup> Kolonnen viser den skønnede pris for bilen før skatter og afgifter.

## Bilag 3. Bidragsydere

Dansk PersonTransport  
Færdselsstyrelsen  
KL  
Landdistrikternes Fællesråd  
Skatteministeriet  
Taxiterminalen



Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)