

UDKAST af 230119

**Forslag**

til

Lov om ændring af taxilov

(Reservation af 50 tilladelser til nulemissionsbiler pr. kvartal i overgangsperioden)

**§ 1**

I lov nr. 1538 af 19. december 2017, taxiloven, foretages følgende ændringer:

1. § 12, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover«.

2. I § 12, stk. 1, nr. 3, ændres » nr. 6.« til: »nr. 6 eller«.

3. I § 12, stk. 1, indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:

»4) ikke længere har en nulemissionsbil tilknyttet tilladelsen, jf. § 41, stk. 2.«

4. § 41, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Af de 125 tilladelser, der udstedes pr. kvartal, jf. stk. 1, udstedes de første op til 50 tilladelser til ansøgere, der vil anvende tilladelsen til kørsel med en nulemissionsbil, og de resterende tilladelser udstedes til øvrige ansøgere. Ansøgere, der har fået udstedt en tilladelse til en nulemissionsbil, må indtil 31. december 2020 kun anvende tilladelsen til kørsel i en nulemissionsbil.«

**§ 2**

Loven træder i kraft den 1. juli 2019.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

Regeringen vil gøre det nemmere for passagerne at vælge en grøn taxi frem for en konventionel taxi og vil derfor øremærke en del af de tilladelser til at køre taxi, der udstedes i overgangsperioden efter den nye taxilovs ikrafttræden til nulemissionsbiler. Overgangsperioden varer indtil 31. december 2020, og der udstedes 125 taxitilladelser pr. kvartal.

Det foreslås, at 200 af de 500 tilladelser pr. år reserveres til nulemissionsbiler. Såfremt der ikke er nok ansøgere til tilladelserne til nulemissionsbiler lægges de overskydende tilladelser i hvert kvartal til puljen af tilladelser til konventionelle biler.

En tilladelse til en nulemissionsbil kan kun bruges i en nulemissionsbil. Såfremt indehaveren måtte forsøge at tilknytte eller anvende en konventionel bil til tilladelsen vil denne blive inddraget.

#### *2. Lovforslagets hovedpunkter*

##### *2.1 Gældende ret*

I henhold til den gældende § 41 i taxiloven vil der i 2019 og 2020 blive udstedt 500 tilladelser pr. år. Dette tal tillægges ikke-udnyttede tilladelser og afleverede tilladelser. Tilladelserne fordeles efter en lodtrækningsprocedure, hvor der i hvert kvartal udstedes 125 tilladelser. I første kvartal tillægges ikke-udnyttede tilladelser og afleverede tilladelser fra året før.

##### *2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.*

For at fremme målet i regeringens klima- og luftudspil om at benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030, er det fundet hensigtsmæssigt at gøre det attraktivt for virksomhederne at anskaffe sig nulemissionsbiler. En nulemissionsbil er en bil, der udelukkende bruger brint eller el som drivmiddel.

Med forslaget får ansøgere med nulemissionsbiler i en periode en bedre mulighed end ansøgere med konventionelle biler for at kunne få en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, idet de første op til 50 tilladelser hvert kvartal tilfalder ansøgere, der vil anvende tilladelsen til kørsel med en nulemissionsbil. Ansøger med nulemissionsbiler skal derudover, som alle andre ansøgere, opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, i taxiloven for at få en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i biler.

Ansøgerne skal på tidspunktet for ansøgningens indgivelse tilkendegive over for Færdselsstyrelsen, at de ønsker at tilknytte en nulemissionsbil til tilladelsen. Tilladelsen må indtil overgangsperiodens udløb, dvs. til og med 31. december 2020, kun benyttes til kørsel i en nulemissionsbil.

#### *3. Økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget medfører ikke implementeringskonsekvenser for det offentlige.

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

Lovforslaget medfører ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. De virksomheder, der vælger at benytte ordningen, vil have en større udgift i forbindelse med køb af bil, idet nulemissionsbiler er dyrere end sammenlignelige biler, der kører på diesel eller benzin. Men det står ansøgere frit for, om de vil anskaffe en nulemissionsbil.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har positive miljømæssige konsekvenser, idet forslaget gør det mere attraktivt at anskaffe nulemissionsbiler, og udledningen af CO<sub>2</sub> fra taxierhvervet vil dermed mindskes.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige konsekvenser.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden 23. januar 2019 til 25. februar 2019 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

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

#### 9. Sammenfattende skema

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

Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har positive miljømæssige konsekvenser, idet forslaget gør det mere attraktivt at anskaffe nulemissionsbiler, og vil dermed mindske udledningen af CO <sub>2</sub> fra taxierhvervet.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige konsekvenser	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	JA	NEJ
		X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1-3

I den gældende taxilovs § 12, stk. 1, er angivet i hvilke tilfælde en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan tilbagekaldes, bl.a. i henhold til § 12, stk. 1, nr.1, hvis indehaveren ikke længere lever op til taxilovens § 3, stk. 2, nr. 7 om, at virksomheden skal udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik ved at indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt en række opremsede bestemmelser. En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan i henhold til § 12, stk. 1, nr. 2 og 3 tilbagekaldes, hvis indehaveren har forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover eller ikke længere har den påkrævede egenkapital.

Det foreslås i *nr. 1-2*, at der som en konsekvens af, at der i henhold til lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås indsat et nyt nummer 4 i § 12, stk. 1, foretages konsekvensrettelser, således at ordet: »eller« flyttes fra slutningen af nummer 2 til slutningen af nummer 3.

Det foreslås i *nr. 3*, at der indsættes et nyt nummer 4 i § 12, stk. 1, hvoraf det fremgår, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere har en nulemissionsbil tilknyttet tilladelsen, jf. § 41, stk. 2. Forslaget medfører, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis der ikke længere er tilknyttet en nulemissionsbil til tilladelsen. Den foreslåede nye tilbagekaldelsesgrund vil blive brugt i tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver forsøger at knytte en tilladelse, der er givet til en nulemissionsbil, til en bil der ikke er en nulemissionsbil. Dette gælder alene frem til 31. december 2020, hvorefter tilladelser til nulemissionsbiler må anvendes til øvrige biler.

Til nr. 4

I henhold til den gældende § 41, stk. 1, i taxiloven udstedes der i 2019 og 2020 årligt 500 tilladelser til erhvervmæssig persontransport, fordelt med 125 pr. kvartal. Ansøges der om flere end 125 tilladelser pr. kvartal, sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

I 2018 var der været rigtig mange ansøgere og tildelingen skete derfor ved lodtrækning. Det er ikke muligt at prioritere blandt ansøgerne, idet alle, der opfylder kravene i taxilovens § 3, har samme mulighed for at deres ansøgning bliver udtrukket.

Det foreslås, at § 41, stk. 2, 1. pkt., nyaffattes, således at af de 125 tilladelser, der udstedes pr. kvartal, jf. stk. 1, udstedes de første op til 50 tilladelser til ansøgere, der vil anvende tilladelsen til kørsel med en nulemissionsbil og de resterende tilladelser udstedes til øvrige ansøgere.

50 af de 125 tilladelser, der kan udstedes pr. kvartal i andet halvår af 2019 og i 2020 øremærkes således til ansøgere, der vil knytte en nulemissionsbil til tilladelsen. Ansøgerne skal selvfølgelig ligesom alle andre ansøgere opfylde kravene i taxilovens § 3, stk. 2.

En nulemissionsbil er en bil, der udelukkende bruger brint eller el som drivmiddel.

Ansøgerne skal på tidspunktet for ansøgningens indgivelse angive, at de ønsker at tilknytte en nulemissionsbil til tilladelsen. Såfremt ansøgeren får en tilladelse, skal vedkommende efterfølgende inden for en frist på to måneder give Færdselsstyrelsen besked om registreringsnummeret på den nulemissionsbil, der skal knyttes til tilladelsen, jf. § 41, stk. 3, i taxiloven.

Er der i et kvartal ikke 50 ansøgere, der både opfylder betingelserne i § 3, stk. 2 og vil anvende tilladelse til en nulemissionsbil, overgår det overskydende antal tilladelser til øvrige ansøgere. Puljen på 75 tilladelser pr. kvartal til ansøgere med konventionelle biler øges således med det antal tilladelser, der ikke anvendes til nulemissionspuljen på 50 tilladelser.

Det foreslås, at § 41, stk. 2, 2. pkt., nyaffattes, således at ansøgere, der har fået udstedt en tilladelse til en nulemissionsbil, indtil 31. december 2020 kun må anvende tilladelsen til kørsel i en nulemissionsbil. Det er således ikke muligt i overgangsperioden at tilknytte en bil, der ikke er en nulemissionsbil til en tilladelse, der er givet til en nulemissionsbil. Såfremt en tilladelsesindehaver forsøger at gøre dette, vil tilladelsen blive tilbagekaldt, jf. den foreslåede ændring af § 12, stk. 1, hvor der indsættes et nyt nr. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

I henhold til gældende § 41, stk. 5, i taxiloven tillægges ikke-udnyttede tilladelser til taxikørsel efter gammel og ny taxilov til det antal tilladelser, der udtrækkes i første kvartal året efter. I den forbindelse vil ikke-udnyttede tilladelser til nulemissionsbiler fra 2019 blive tillagt de 50 tilladelser til nulemissionsbiler, der kan udstedes i første kvartal af 2020. Tilbageleverede tilladelser fra 2019 fordeles efter fordelingsnøglen 50/75. Det vil sige, hvis der tilbageleveres 25 tilladelser, så vil 10 tillægges puljen med nulemissionstilladelser, mens de 15 vil tillægges puljen med øvrige tilladelser.

## *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2019.

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

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### Forslag

til

Lov om ændring af taxilov

(Reservation af 50 tilladelser til nulemissionsbiler

pr. kvartal i overgangsperioden)

#### § 1

I lov nr. 1538 af 19. december 2017, taxiloven, foretages følgende ændringer:

§ 12. En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i
  - a) loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
  - b) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort og bilens indretning, udstyr og tilbehør,
  - c) arbejdsmiljølovens kapitel 9 om hvileperiode og fridøgn,
  - d) lovgivningen om euforiserende stoffer,
  - e) skatte- og afgiftslovgivningen eller
  - f) udlændingeloven om menneskesmugling,
- 2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover eller
- 3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 3, stk. 2, nr. 6.

*Stk. 2.* I 2018 udstedes 650 nye tilladelser til erhvervmæssig persontransport i henhold til § 3 fordelt med 200 i første kvartal og 150 i de tre følgende kvartaler. Ansøges der inden for et kvartal om flere tilladelser end det antal, der kan udstedes i henhold til 1. pkt., sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

**1.** § 12, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover«.

**2.** I § 12, stk. 1, nr. 3, ændres » nr. 6.« til: »nr. 6 eller«.

**3.** I § 12, stk. 1, indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:

»4) ikke længere har en nulemissionsbil tilknyttet tilladelsen, jf. § 41, stk. 2.«

**4.** § 41, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Af de 125 tilladelser, der udstedes pr. kvartal, jf. stk. 1, udstedes de første op til 50 tilladelser til ansøgere, der vil anvende tilladelsen til kørsel med en nulemissionsbil, og de resterende tilladelser udstedes til øvrige ansøgere. Ansøgere, der har fået udstedt en tilladelse til en nulemissionsbil, må indtil 31. december 2020 kun anvende tilladelsen til kørsel i en nulemissionsbil.«