

Ivans Taxilov - forklaringen.

Det kan være svært at læse en masse paragraffer som snor sig ind i hinanden, derfor kommer her et resume af det jeg har forsøgt at skrive i "Ivans taxilov"

Kom meget gerne med kommentarer spørgsmål og ideer, jeg er åben for alt.

1) Definitionen:

Definitionen er blevet moderniseret så den dækker alle aspekter af erhvervsmæssig personbefordring og så den også er fremtidssikret så loven kan håndtere alle de nye tjenester og forsøg på samkørsel og delebilsordninger der dukker op, samtidig åbner den for en mere smidig branche, da definitionen internt blødes op til gavn for produktudvikling og konkurrence.

Loven klargør endvidere, hvad man maksimalt må tage i betaling for samkørsel - jeg forestiller mig at disse kommer til at læne sig op ad skattevæsenets regler for fradrag for kørsel til/fra arbejde, da disse jo afspejler omkostningerne ved at drive et køretøj.

Der er helt klare og hårde retningslinier for straf ved overtrædelse af loven, således at politiet nemmere og mere regelret kan gribe ind overfor piratkørsel og så straffen betyder at det bliver "farligt" at gøre det.

2) Førerkort (Flæskekort)

Jeg forestiller mig udstedelsen af førerkort moderniseret så den evt. kan foregå online og centraliseret. Man kunne forestille sig, at man går bort fra den nuværende to deling, så man ikke skal have kode 400 på det røde kort og derudover et blåt førerkort, men at disse udstedes i et trin, som et førerkort til erhvervsmæssig personbefordring.

Det er muligt at tilpasse til lokale forhold eller indkorporere lokale forhold i prøven til godkendelse. Dette betyder også, at erhvervsføreren kan udstedes centralt, f.eks. via borgerservice i kommunerne, politiet eller trafikstyrelsen.

Kombinere men et generelt førerkort (se sveriges metode) med ekstra uddannelse fra kørselskontorer for at kunne udføre deres kørsler, kan man både forenkle og opkvalificere værdien af et førerkort og dermed styrke kvaliteten i branchen.

En forenkling som ovenfor vil både give mindre bureaukrati, lettere og mere ensartet kontrol og kan derved både spare penge for myndighederne og den der skal have førerkortet.

3) Indførelse af kædeansvar i branchen.

Der indføres kædeansvar i branchen, d.v.s. at et bestillingskontor ikke kan have tilknyttet flere vogne end der er omsætning til ... dette reguleres via kontrol fra trafikstyrelsen og løbende handleplaner der sikrer at alle der er vognmænd eller ansatte chauffører kan få en ordentlig betaling for deres arbejde, og så serviceniveauet overfor kunderne bevares.

Det betyder også at det bliver forbudt for en udbyder (læs f.eks. kommuner og trafikelskaber) at acceptere et bud på en kørselsopgave hvis denne ikke kan aflønne en chauffør og holde en bil kørende.

4) Bevillingen.

- * Der findes 2 bevillingstyper, de der kun vil køre gadgeture (taxier) og de der vil køre begge dele.
- * Der er ikke behov til tilslutningsPLIGT til kørselskontor, hvilket giver større fleksibilitet.
- * Trafikstyrelsen og Kørselskontorerne beslutter vogn antal ud fra behov og indtjening.
- * For at opnå bevilling skal man overholde overenskomster og kædeansvar i branchen.

- * Det er tilladt for en vognmand at have "egne" kunder og indgå kontrakter og samarbejder om kontraktkørsel, kontrakter skal dog godkendes af Trafikstyrelsen (ankenævn el.lign.)
- * I kontrakten om bevillingen påtager vognmanden sig også ansvaret for sine ansatte, både, hvad angår løn og de ansattes opførsel (kodeks i branchen).
- * Vognmænd kan sanktioneres af kørselskontorer/Trafikstyrelsen ud fra godkendt regreskatalog.

Reelt fjernes grænsen mellem de tre licenstyper der findes i dag, og produkter der udbydes fra kørselskontorene giver istedet muligheder for at udnytte vognparken bedre og mere smidigt. At registrere sin vogn som taxi blive nu ikke længere tvang, men et valg en vognmand kan gøre, alle kan indrette deres vogn til et eller flere radioprodukter, men kun vogne der er indrettet med taglygte og taximeter kan køre gadeture.

En vognmand bliver mere fritstillet overfor tilslutning til et kørselskontor, og kan også under tilslutning til et kørselskontor have "egne kunder" ved siden af, dog indenfor et kontrolleret regelsæt, dette betyder større fleksibilitet og større incitament til at blive "god" til sit arbejde.

5) Bestillingskontoret

- * Et kørselskontor er principielt en Franchisevirksomhed som udbyder et eller flere produkter og som kan prissætte sine produkter under godkendelse fra Trafikstyrelsen.
- * Bevillingshaverne (vognmændene) er principielt franchisetagere i Kørselskontoret.
- * Et kørselskontor skal have produktkatalog inkl. priser, selskabsstrukturer og regler samt interne priser/gebyrer og regreskatalog overfor vognmænd og chauffører godkendt af Trafikstyrelsen.
- * Et kørselskontor kan udbyde og byde på alle typer af kørselsopgaver.
- * Et kørselskontor kan udbyde og tjene penge på andre ydelser, såfremt disse påvirker kontrakten med Trafikstyrelsen.
- * Et kørselskontor kan "Tjene penge" og generere afkast som en almindelig virksomhed, dog indenfor retningslinierne udstedt af Trafikstyrelsen.
- * Et kørselskontor kan afskedige/ophæve kontrakt med tilknyttede vognmænd, og kan udelukke chauffører for kørsel under Kørselskontoret.
- * et Kørselskontor bestemmer selv (i firma konstruktionen) om de skal være demokratisk styret af de tilknyttede vognmænd, eller om det have en selskabsstyring som styringsform.
- * Et kørselskontor kan ikke være både udbyder og udfører på udbudsopgaver.

Disse regler omkring Kørselskontorer betyder at der både bliver større fleksibilitet, konkurrence og tilpasningsevne i branchen. Det bliver muligt at tiltrække kapital til at udvikle branchen og f.eks. teknologi omkring branchen.

Kontrol og godkendelse fra Trafikstyrelsen betyder at et kørselskontor ikke kan underbyde eller udkonkurrere på basis af kapital, men bliver nødt til at gøre det på produkter, kvalitet og konkurrence.

Kørselskontorerne får en reel chance for at lave kvalitetssikring under godkendelse fra Trafikstyrelsen, og både Kørselskontorer og vognmænd får større mulighed for at "frivillige" ægteskaber.

6) Markedet

Gadeture kan stadig kun køres af taxier der er indrettet efter gældende regler og maksimaltakster med taximeter og markeringer som i dag. Dog kan der godt udvikles nye gadeturs produkter, f.eks. fast pris ture, disse skal blot være indrettet så kunden kan stole på prisen og kvaliteten og godkendt af Trafikstyrelsen.

Vogne der kører gadeture skal have opslag med prisen udvendig på bilen (på en eller anden måde).

Det betyder også, at man i teorien kan køre taxi uden mærker - blot kun til radioture ... altså kan taxier gå ind på limousine, sygetransport og OST markedet ... eller måske helt nye kørselstyper, og det samme gælder også den anden vej rundt. Dette giver lige konkurrence overalt i branchen og sikrer derved udvikling og fremskridt.

Registrering (f.eks. grønne nummerplader eller anden tilsvarende ens mærkning) sikrer at alle, både myndigheder og kunder kan genkende vognene i gadebilledet.

Der indføres kædeansvar og der skabes en 100% adskillelse som iøvrigt skal være ifølge licitationsloven og konkurrenceloven, således at man ikke kan være både udbyder og byder, og således at udbyder af en opgave ikke kan være udførende på den ... det betyder at den frie konkurrence bliver fri og lige til gavn for alle, mere flere udøvere og større mulighed for produktudvikling vil det forventeligt give billigere priser for udbyder.

For at sikre at der også er en taxi at finde i udkantsdanmark, er der mulighed for at lave særordninger for lokale geografiske områder, disse vil blive baseret på "resultatkontrakter", og da det er under kædeansvar, vil kommunerne selv skulle være medfinansierende hvis de vil have vogne på gaden hvor der ikke er kunder. Med en sammeblanding af taxi, Limousine og OST vil det forventet give en bedre taxidækning i udkantsdanmark.

Med kommunal medfinansiering menes at kommunerne ikke blot kan give kørslen til et kørselskontor og vente at andre derefter gratis skal dække markedets behov for andre kørselstyper.

Man kan altså forestille sig, at en vognmand eller et kørselskontor tilbydes eneret på forskellige sociale kørsler i et område, mod at han til gengæld sørger for at der er vogne på gaden om natten.

Konklusion.

Med en lov som denne vil staten få sit ønske om en øget liberalisering af branchen, men man vil stadig kunne holde lidt kontrol med branchen og også bruge den aktivt som værktøj i udviklingen af områder og udviklingen af den offentlige transport.

Kommunerne sparer penge og administration, vognmændene sparer penge og administration, chaufførerne sparer penge og tid og kørselskontorerne får bedre kontrol med produktet og kan også tjene penge til at udvikle branchen.

Loven er rettet mod fremtiden, således at der bliver plads til nye tiltag, men under kontrollerede former, og med kædeansvar således at evt. nye "operatører" på markedet er velkomne, hvis bare de følger reglerne. Med andre ord, bliver branchen mere selvstyrende til gavn for alle, og med forenklingen bliver det også lettere at kontrollere og vedligeholde forholdene i branchen.

Jeg svarer naturligvis gerne på alle spørgsmål, og mødes gerne over en kop kaffe enkeltvis eller i grupper, for at diskutere mit indlæg.

Skrevet af:

Ivan Naurholm
Blegdamsvej 12B, 1.tv.
2200 København N

mailto: ivan.naurholm@me.com
tlf: 26 30 94 24

Den fulde tekst

Definition af erhvervsmæssig personbefordring

§ 1. Personer, som udfører erhvervsmæssig personbefordring i køretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, som en eller flere personer, der befordres, råder over, skal have tilladelse hertil.

Stk. 2. Ved erhvervsmæssig personbefordring i køretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, som en eller flere personer, der befordres, råder over, forstås enhver form for formidlet, bestilt eller aftalt befording af personer, hvor hovedformålet er at yde transportservice, betalt eller ubetalt, af personer uden nær tilknytning til føreren.

Stk. 2. a. Definitionen i stk. 2. gælder også, hvor der er tale om en midlertidig ordning, og hvor kørslen foretages for egen, personlig, virksomheds eller sammenslutnings, vinding, også hvor vindingen er imaginære værdier.

Stk. 2. b. Gadeture, hvorved forstås kørsler hvor vognen prajes af kunden fra gaden, må kun udføres af køretøjer indrettet til, og godkendt til taxikørsel.

Stk. 3. Ambulancekørsel er ikke omfattet af denne bekendtgørelse.

Stk. 4. Rådighed over et køretøj, jf. stk. 1, skal omfatte adgang til at lade andre føre dette.

Stk. 5. Erhvervsmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af transportministeren.

Stk. 6. Den, der har tilladelse til taxikørsel og tillige har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan efter transportministerens godkendelse i stedet for et motorkøretøj af den i stk. 1 nævnte størrelse anvende et motorkøretøj indrettet til befording af indtil 15 personer føreren medregnet til den i denne lov omhandlede kørsel.

Stk. 7. Samkørselsarrangementer og kørsel ved benyttelse af køretøjer tilknyttet delebilsordninger anses ikke som erhvervsmæssig personbefordring, jf. stk. 1, såfremt der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger. Trafikstyrelsen/SKAT udfærdiger retningslinier for godkendte maksimale satser for godtgørelse i.f.m. sådanne ordninger.

Stk. 8. Overtrædelse af reglerne i § 1 stk. 1 - 5 straffes med konfiskation af skønnet indtægt samt bøde, og overgivelse til SKAT for beregning af skatter og afgifter. I gentagne tilfælde, grove overtrædelser eller hvor der er tale om organiseret virksomhed som en del af overtrædelsen, eller hvor politimyndigheden bedømmer at dette er nødvendigt for at enten sikre at virksomheden ikke videreføres, eller for at benytte køretøjet som sikkerhed for skatter afgifter og/eller bøde, straffes endvidere med konfiskation af køretøjet brugt til udførelsen af den erhvervsmæssige persontransport.

Bevillingen

§ 2. Tilladelse til erhvervmæssig persontransport meddeles af trafikstyrelsen evt. i samarbejde med kørselskontorerne, til ansøgning skal benyttes særligt skema.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler for begrænsningen i brugen af tilladelsen.

Stk. 2. a. Ansøgning om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab eller anden juridisk person, der leder et selskab der enten udfører erhvervmæssig persontransport eller kørselskontor virksomhed, skal ligeledes ske ved benyttelse af et særligt skema.

Stk. 2. b.. Ansøgere, der har opholdt sig i udlandet i en eller flere perioder forud for ansøgningen, skal selv, skaffe dokumenterede oplysninger om vandel fra tidligere opholdslande, såfremt disse ikke kan fremskaffes rutinemæssigt via danske myndigheder.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan efter anmodning udstede tidsbegrænset tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i forbindelse med arrangementer o.lign., en sådan tilladelse vil altid være begrænset af definitionen i Stk. 4, og fritager ikke for krav til førerret til erhvervmæssig personbefordring. (jvf. § 3.).

Stk 3. a. I særlige tilfælde kan Trafikstyrelsen beslutte at der kan udføres kørsel jvf. Stk. 3, uden at føreren har tilladelse jvf. § 3, dog skal føreren opfylde betingelserne i § 3 for at en sådan tilladelse kan gives, og denne kan kun gives tids- og opgave begrænset.

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan efter ansøgning udstede begrænset tilladelse til erhvervmæssig persontransport til brug ved kontraktkørsel el.lign., indenfor et nærmere defineret område indenfor den erhvervmæssige personbefordring. En sådan tilladelse må udelukkende benyttes til den ansøgte kørsel, og kræver særlig godkendelse af køretøjet der skal benyttes til udførelsen af befordringen.

Stk. 5. Trafikstyrelsen kan, bortset fra tilladelser omfattet af stk. 3 og 4, overføre kompetence der er tillagt Trafiksstyrelsen vedr. Udstedelse af licenser til kørselskontorerne som kan udstede licenser efter nærmere af Trafikstyrelsen angivne begrænsninger, herunder overholdelse af kædeansvar i branchen.

Tilladelse til erhvervmæssig personbefordring

§ 3. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles personer, der

- 1) har bopæl her i landet,
- 2) er myndige og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 3) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 4) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige,
- 5) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 6) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, samt
- 7) i faglig henseende er kvalificeret til at udøve virksomheden og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. Kravet i stk. 1 om bopæl bortfalder, i det omfang dette følger af international aftale eller regler fastsat af transportministeren.

Stk. 3. Nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 1, nr. 6, skal på begæring af ansøgeren eller Kørselskontoret indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

§ 4. Tilladelse til erhvervmæssig personbefordring kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3-5 og nr. 7, 2. led.

Stk. 2. Selskabet skal have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden i henhold til denne lov. Denne skal opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4, 6 og 7, jf. dog § 3, stk. 2.

Stk. 2. a. I forbindelse med godkendelse af ansvarlig ledelse skal vedtægter for virksomhedens drift medsendes til godkendelse af trafikstyrelsen. Godkendelse af tilladelsen er betinget af at virksomhedens vedtægter godkendes samtidig med godkendelse af den ansvarlige ledelse.

Stk. 2. b. Tilladelsen er endvidere afhængig af, at virksomheden overholder bestemmelserne om kædeansvar i branchen.

Stk. 3. Der kan under de i stk. 1 og 2 nævnte betingelser meddeles tilladelse til andre her i landet hjemmehørende selskaber med begrænset ansvar, kommanditselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan meddeles tilladelse til sygetransport til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 3. a. Tilladelser udstedt under Stk. 3. Kan kun udstedes under begrænsningerne i §2 stk. 3 og 4.

Stk. 4. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 3 nævnte art kan meddeles tilladelse, jf. § 2, stk. 4 og 5, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af transportministeren.

§ 4 a. Førere af køretøjer der udfører erhvervmæssig personbefordring kan godkendes, såfremt de opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1, 2, 6 og 7, samt de betingelser, der fastsættes i medfør af § 12, stk. 1, nr. 6.

Stk. 2. Taxameterkontrollanter kan godkendes, såfremt de opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4, 6 og 7, samt de betingelser, der fastsættes i medfør af § 12, stk. 1, nr. 9.

Stk. 3. Godkendelse af førere i medfør af stk. 1 meddeles af Trafikstyrelsen, idet godkendelsen har samme tidsmæssige gyldighed som gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervmæssig personbefordring, der er udstedt til den pågældende.

Stk. 4. Godkendelse af taxameterkontrollanter i medfør af stk. 3 meddeles af Trafikstyrelsen for et tidsrum af højst 10 år ad gangen.

Stk. 5. Ved godkendelse efter stk. 1 og 3 finder § 3, stk. 2 og 3, tilsvarende anvendelse.

Stk.6. Godkendte kørselskontorer kan på vegne af Trafikstyrelsen foretage godkendelse jvf §4.a stk. 1. Og stk. 3. der skal løbende indberettes til Trafikstyrelsen om sådanne godkendelser, og eventuelle anmodninger eller påbud vedr. godkendelser skal efterkommes.

Stk. 6. a. Udstedelse af tilladelse jvf. § 4.a. er også gyldig udover det kørselskontor der har udstedt tilladelsen, dog kan et kørselskontor stille krav om særlig uddannelse i tillæg til den grundlæggende fører tilladelse.

§ 4 b. Den myndighed, der har meddelt en tilladelse eller godkendelse efter denne lov, skal føre tilsyn med, at betingelserne for meddelelsen fortsat er til stede.

Tilladelsens indhold m.v.

§ 5. Tilladelser i henhold til denne lov kan gives for et tidsrum af højst 10 år ad gangen. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.

Stk. 2. Tilladelsen skal til enhver tid medbringes i køretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Stk. 2. a. Alle køretøjer der godkendes til erhvervsmæssig personbefordring skal være mærket med bevillingsnummer udvendigt jvf. retningslinier udfærdiget af trafikstyrelsen/ Justitsministeriet/politimyndigheden.

Stk. 2. b. Såfremt en tilladelseshaver ikke er tilknyttet et kørselskontor skal vognen være indrettet til taxikørsel tagskilt, taximeter og udstyr samt mærkning jvf retningslinier udfærdiget af Trafikstyrelsen.

Stk. 3. Tilladelsen skal udnyttes af den, der har opnået denne, og den kan hverken helt eller delvis overgå til andre. Trafikstyrelsen kan under særlige omstændigheder gøre undtagelse herfra.

Stk. 3. a. Det er ikke tilladt at handle, udleje, forpagte eller på anden vis lade anden person eller virksomhed overtage driften af en bevilling.

Stk. 3. b. Der er dog tilladt i forbindelse med virksomhedsophør, at sælge aktiverne i en virksomhed bag en bevilling til en anden bevillingshaver der tilknyttes samme kørselskontor. En sådan handel skal ske til markedsværdi af aktiverne, og den ny bevillingshaver skal være godkendt efter normal procedure for kørselskontoret jvf. § 3 og 4.

Stk. 3. c. Udstedelse af en tilladelse må ikke betinges af køb af aktiver fra tidligere tilladelseshaver.

Stk. 4. Tilladelsen meddeles i øvrigt på nærmere af Kørselskontoret fastsætte, og af Trafikstyrelsen godkendte vilkår for virksomhedens udøvelse, jf. § 13.

Stk. 5. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, samt retningslinier for kædeansvar i branchen. Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse samt bortfald af tilladelser m.v.

Stk. 5. a. Indehaveren af tilladelsen er endvidere forpligtet af det kædeansvar som er pålagt alle interessenter i branchen.

Stk. 6. Det er tilladt, efter forudgående godkendelse fra Trafikstyrelsen, for et kørselskontor at pålægge en maksimal alder for bevillingshavere samt pålægge krav for opretholdelse af en bevilling under kørselskontoret, så længe disse retningslinier er ens gældende for alle tilknyttede bevillingshavere. Et kørselskontor kan opsætte regler for flere produkter og tilknytte bevillingshavere til alle eller enkelte af produkterne defineret i kørselskontorets regelsæt.

Tilbagekaldelse af Tilladelse

§ 6. Trafikstyrelsen kan tilbagekalde, eller nægte fornyelse en tilladelse efter begrundet anmodning fra et kørselskontor eller, hvis indehaveren eller den, der har bestemmende indflydelse i virksomheden eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, jf. § 13, bestemmelserne i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4-7 og § 4, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 3-5 og 7, 2. led, for meddelelse af tilladelse ikke længere er til stede.

Stk. 3. Godkendelse af ansvarlig leder efter § 4, stk. 2, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1, eller såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, 6 og 7, ikke længere er til stede.

Stk. 4. Godkendelse af førere efter § 4 a, stk. 1, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1, eller såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 6 og 7, ikke længere er til stede.

Stk. 5. Godkendelse af taxameterkontrollanter efter § 4 a, stk. 3, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet efter stk. 1, eller såfremt betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 4, 6 og 7, ikke længere er til stede.

Stk. 6. Tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse efter stk. 1-5 sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.

Stk. 7. Alle tilbagekaldelser eller nægtelser af fornyelse af tilladelser jvf. stk. 1. til stk. 5. foretages af Trafikstyrelsen.

§ 7. En afgørelse efter § 6 kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Anmodning om sagsanlæg, jf. stk. 1, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 3. En afgørelse efter § 6 kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. En ansøgning herom kan dog kun indgives med 1 års mellemrum. Hvis ansøgningen afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen eller nægtelsen af fornyelse er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter afgørelsen og mindst 2 år efter, at ophævelsen senest er nægtet ved dom. Stk. 1, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. En afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse truffet efter § 6, stk. 2-5, jf. § 3, stk. 1, nr. 6, kan forlanges indbragt for domstolene på begæring af den, afgørelsen vedrører, eller af den myndighed, der har truffet afgørelsen, jf. fremgangsmåden i § 3, stk. 3.

§ 8. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren heraf afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-3, § 4, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-3, eller § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, nr. 1 og 2, eller § 4 a, stk. 3, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-3, eller undergår betalingsstandsning eller konkurs behandling. En bevilling kan/må ikke bruges som sikkerhedsstillelse.

Stk. 2. Efter anmeldelse inden 14 dage til den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen, kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktionsbehandling, et konkursbo eller en væрге for en person, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5, under værgemål med fratagelse af den retlige handleevne, jf. værgemålslovens § 6, eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling og lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil 6 måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse eller værgemålets iværksættelse. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

§ 9. En tilladelse eller godkendelse, der er tilbagekaldt, nægtet fornyet, frakendt eller bortfaldet, jf. §§ 6-8, skal tillige med andre kendetegn, der er udleveret til brug for virksomhedens udøvelse, straks afleveres til den myndighed, der har meddelt tilladelsen eller godkendelsen.

Kørselskontorer

§ 10. En tilladelseshaver er forpligtet til at udføre kørsler for det kørselskontor der har udstedt tilladelsen, dog med undtagelse af tilladelser udstedt efter betingelserne i § 2, stk. 3 og § 2 stk. 4. Tilladelser udstedt efter § 2 stk. 4. Må kun udføre de kørsler til hvilke tilladelsen er udstedt, og kun i det omfang og på de betingelser tilladelsen er udstedt. Det er tilladt for Trafikstyrelsen, i.f.m. udstedelse af tilladelse jvf. §2 stk. 3, at betinge at denne tilknyttes et kørselskontor.

Stk. 1. a. Det er tilladt for en vognmand at indgå aftaler om kørsler vedr. egne vogn(e) uden kørselskontorets mellemværende, så længe sådanne aftaler er registreret hos kørselskontoret.

Stk. 1. b. Aftaler indgået efter stk. 1.a. fritager ikke for ansvar for overholdelse af regler og retningslinier udstedt af trafikstyrelsen, og fritager heller ikke for betaling af normal aftalt franchise afgift til kørselskontoret vedr. de ydelser som benyttes til afvikling af sådanne ture.

Stk. 2. En tilladelseshaver kan kun overflytte sin tilladelse til et andet kørselskontor, såfremt overflyttelsen forud godkendes af det modtagne kørselskontor og Trafikstyrelsen.

Stk. 3. Et Kørselskontor kan kun opsiges en tilladelseshaver efter forudgående godkendelse fra Trafikstyrelsen. Kan en opsagt tilladelseshaver ikke inden opsigelsesfristen blive tilsluttet et andet Kørselskontor, bortfalder godkendelsen og tilladelsen skal straks afleveres, dog kan Trafikstyrelsen vælge at suspendere tilladelsen

midlertidigt eller give dispensation til i en kortvarig periode at foretage kørsel uden tilslutning til et kørselskontor.

Stk. 3. a. En bevillingshaver kan fortsætte sin virksomhed uden tilknytning til et kørselskontor under begrænsningerne i § 5 stk. 2.b.

Stk 4. Et Kørselskontor kan ikke udstede nye tilladelser såfremt der er tilladelseshavere ifølge stk. 2. Som har ansøgt om indtræden i Kørselskontoret, og ansøgeren opfylder betingelserne for tilslutning til Kørselskontoret.

Stk. 5. Et kørselskontor skal opslå ledige bevillinger til besættelse offentligt og skal sammen med opslaget af ledige bevillinger opslå betingelserne for at opnå tilladelsen.
Stk. 5. a. Ved opslag af nye bevillinger/tilladelser skal der sikres fortrinsret til ansøgere der ikke har en tilladelse i forvejen.

Stk. 5. b. Der skal i forbindelse med opslag af nye tilladelser sikres gennem betingelser for opnåelse af en tilladelse, at der er lige rettigheder for alle ansøgere uanset race, religion, overbevisning eller alder.

Stk. 5. c. Det skal i forbindelse med et opslag af ledige tilladelser fremgå om tilladelsen kan bestrides af ansøgere med nedsat arbejdsevne, og såfremt dette er tilfældet skal det sikres at disse har lige muligheder for at opnå tilladelsen som fuldt arbejds duelige.

Stk. 5 d. Såfremt der er ansøgere jvf. stk. 4. der har ansøgt om tilslutning til et kørselskontor kan dette ske uden opslag jvf. stk. 5.

§ 11. En bevillingshaver, jf. § 10, stk. 1, kan af bestillingskontorets ledelse pålægges en disciplinærbod/sanktion, såfremt pågældende ikke opfylder betingelserne for opretholdelse af tilladelsen, eller tilladelseshaveren, eller den der udfører kørsel for tilladelseshaveren ikke udfører kørslen ifølge de retningslinier og bestemmelser der findes for kørselskontoret.

Stk. 2 Disciplinærbod/sanktion som skal kunne pålægges en tilladelseshaver tilknyttet et kørselskontor skal fremgå af et regres katalog fremstillet af kørselskontoret, og godkendt af trafikstyrelsen. Et sådant regreskatalog skal være udleveret til alle tilknyttede bevillingshavere og disses ansatte chauffører, og det er kørselskontorets ansvar at alle der udfører kørsel for kørselskontoret er bekendt med regreskataloget.

Stk. 3. Det er en forudsætning for pålæggelse af disciplinærbod efter stk. 1, at forholdet ikke er af en sådan karakter, at det af myndighederne behandles som en overtrædelse af taxilovgivningen.

Stk. 4. dog kan der pålægges restriktioner, enten helt eller delvist, i udførelsen af kørsler, også ved overtrædelse jvf. stk. 3. hvis det skønnes nødvendigt for at sikre kørselskontorets virksomhed eller omdømme eller, sikkerheden for øvrige tilladelseshavere, disses ansatte eller ansatte ved et kørselskontor eller sikkerheden for kunder.

Stk. 4. a. Hvis dette kan begrundes i grov og/eller gentagen overtrædelse af et kørselskontors bestemmelser, kan regres inkludere tilbagekaldelse af en tilladelse.

Stk. 5. Bodens størrelse eller karakteren af disciplinær tiltagene, fastsættes under hensyn til forseelsens karakter og skal fremgå af kørselskontorets regres katalog som godkendt af Trafikstyrelsen.

Bemyndigelsesbestemmelser m.v.

§ 12. Transportministeren kan fastsætte regler om

- 1) anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om erhvervsmæssig personbefordring omfattet af denne lov,
- 2) afgrænsning mellem taxikørsel og sygetransport og øvrige afgrænsninger af øvrige kørselstyper som en del af godkendelse af produkter der udbydes af et kørselskontor.
- 3) ansøgningers indhold og dokumentation samt fremgangsmåden ved meddelelse af tilladelser eller godkendelser, herunder om høring af myndigheder og organisationer,
- 4) de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde.
- 5) de faglige, aldersmæssige krav m.v., en godkendt fører af et af loven omfattet motorkøretøj skal opfylde,
- 6) betaling for behandling af ansøgninger og for meddelelse af tilladelser og godkendelser, herunder indeksregulering af sådan betaling,
- 7) køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxameter, kontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontrol dokumenter og evt. maksimaltakster for taxikørsel,
- 8) taxameterkontrollantvirksomhed, herunder vedrørende godkendelse af taxameterkontrollanter,
- 9) godkendelse og drift af kørselskontorer, herunder tidsbegrænsning af godkendelsen, tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald, voldgift, eksklusion og gennemførelse af disciplinærbod og disciplinær tiltag,
- 10) andre forhold vedrørende erhvervsmæssig personbefordring, herunder kontrolforanstaltninger for den kørsel, foretaget efter midlertidig tilladelse samt retningslinier for sygetransport.
- 11) fører tilsyn med at Kørselskontorerne overholder gældende konkurrenceregler og regler om kartel dannelser.
- 12) krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer.

Stk. 2. Transportministeren kan af hensyn til kundebetjeningen og på nærmere fastsatte vilkår efter ansøgning og høring af de berørte kommuner godkende, at en kommunalbestyrelse eller et kommunalt fællesskab opnår dispensation til en geografisk særordning i samarbejde med et eller flere kørselskontorer.

Stk. 3. Såfremt en under Transportministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution bemyndiges til at udøve beføjelser, der i denne lov er tillagt transportministeren, kan ministeren fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

Stk. 4. Der er udpantningsret for skyldig betaling efter stk. 1, nr. 6.

§ 13. Trafikstyrelsen/Kørselskontoret kan i tilladelsen/bevillingen fastsætte vilkår om

- 1) udnyttelse af denne i et nærmere bestemt omfang,
- 2) udnyttelse af denne inden for nærmere fastsatte perioder af året,
- 3) fortrinsvis betjening af nærmere bestemte geografiske områder,
- 4) benyttelse af motorkøretøjer over en vis størrelse (sturvogne) eller med særlig indretning (handicapindrettede vogne m.v.) og
- 5) Trafikstyrelsen kan endvidere fastsætte vilkår for afgivelse af indberetninger til statistisk brug eller som led i kontrolforanstaltninger.

Stk. 2. Kørselskontoret skal i et kørselsreglement fastsætte yderligere bestemmelser vedrørende tilsluttede vognes indretning, udstyr og benyttelse.

§ 14. Centralregisteret for Motorkøretøjer skal efter anmodning, i det omfang det er nødvendigt for Trafikstyrelsens-/Kørselskontorets administration af taxilovgivningen give

disse enhver oplysning om motorkøretøjers registreringsforhold, dog efter nærmere retningslinier fastsat af trafikstyrelsen.

Tv-overvågning

§ 15. Køretøjer, der anvendes til Erhvervsmæssig Personbefordring, skal være forsynet med indvendig tv-overvågning.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan fritage indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring for pligten til at forsyne et køretøj med tv-overvågning, hvis køretøjet hovedsagelig anvendes til forudbestilt kørsel ifølge kontrakt.

Straffebestemmelser

§ 16. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5, § 9, § 10, stk. 1, og § 15, stk. 1,

2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven,

3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i forordninger om taxikørsel fastsat af De Europæiske Fællesskaber.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

Kapitel 4

Kørselskontorer

§ 17 Alle vogne der udfører erhvervsmæssig personbefordring og som ikke er indrettet jvf § 5 stk. 2. b., dog undtaget tilladelser udstedt ifølge § 2 stk. 3 og stk. 4. skal være tilknyttet et kørselskontor og udføre kørsler for dette. Såfremt et kørselskontor udbyder flere produkter kan kørselskontoret gennem kontrakt med de tilknyttede bevillingshavere tillade at disse kun udfører bestemte kørselstyper indenfor kørselskontorets produktkatalog.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra tilslutningspligten, hvis lokale eller midlertidige forhold taler for dette, en sådan dispensation kan kun gælde for køretøjer indrettet, og mærket til taxikørsel og kan kun gælde for en tidsbegrænset periode.

Stk 2. b. Trafikstyrelsen kan dispensere fra Stk. 2., såfremt der er tale om kontraktkørsel der udføres af en enkelt bevillingshavere eller et antal selvstændige bevillingshavere under en samarbejdsaftale. I tilfælde af en sådan dispensation må kun udføres den kørsel og til de af Trafikstyrelsen godkendte priser som dispensationen er gyldig for.

Stk. 3. En vognmand skal ved tilslutning til et kørselskontor tilsvare en tilslutningsafgift der dækker oprettelse, installation af nødvendigt udstyr samt klargøring af køretøjet. Afgiftstørrelsen skal godkendes af Trafikstyrelsen og kørselskontoret må ikke lave økonomisk gevinst på tilslutningsafgiften.

Stk. 3. a. Et kørselskontor kan vælge at afholde udgiften til montering af nødvendigt udstyr, evt. tilbyde en finansiering af udstyr og montering, dette skal ske uden økonomisk gevinst for kørselskontoret.

Stk. 3. b. Ved en bevillingshavers virksomhedsophør eller overgang til andet kørselskontor skal den del af tilslutningsafgiften som er benyttet til betaling eller depositum for udstyr tilbagebetales, tilbagebetaling sker uden forrentning og med fradrag for evt. misligholdelse af installeret udstyr. Almindelig slitage kan ikke modregnes.

Stk. 4. Det er tilladt en vognmand at være tilknyttet til, eller udføre kørselsopgaver for flere kørselskontorer, dog skal et sådant arrangement godkendes skriftligt af begge/alle kørselskontorer.

§ 18. Oprettelse og drift af et kørselskontor kræver godkendelse af Trafikstyrelsen. Der skal til hvert godkendt bestillingskontor være en godkendt forretningsplan med produkt og pris katalog samt evt. regreskatalog, og med indarbejdet kædeansvar for tilknyttede vognmænd og underleverandører.

Stk. 2. Der skal i forbindelse med godkendelse til oprettelse af kørselskontor, samt årligt, indberettes tal for forventet omsætning og antal tilknyttede vognmænd til et kørselskontor.

Stk. 2. a. Ved indgåelse af, eller tab af større kontrakter eller på anden måde forventede store ændringer i behovet for antal tilsluttede vognmænd skal der foretages en straks indberetning til trafikstyrelsen med plan for nyt tilslutningstal, samt plan for tilpasning af tilslutningstallet. Trafikstyrelsen skal godkende en sådan forretningsplan inden den iværksættes.

Stk. 2. b. Der skal årligt indberettes nøgletal til danmarks statistik vedr. omsætning, antal bevillinger, ansatte o.lign. Indberetningen skal foretages med indhold og efter retningslinier fastsat af trafikstyrelsen på anmodning fra Danmarks Statistik.

Stk. 3. Godkendelse udstedes for et tidsrum af højst 10 år ad gangen. Fastsættelse af en gyldighedsperiode på under 10 år skal ske ud fra objektive kriterier fastsat af trafikstyrelsen.

Stk. 4. Godkendelse er betinget af, at kørselskontoret har ansat en af trafikstyrelsen godkendt ansvarlig leder, som opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1 - 4, 6 og 7, i loven, jf. dog denne bekendtgørelses § 9. Godkendelsen af den ansvarlige leder meddeles for et tidsrum, der højst svarer til gyldighedsperioden for godkendelsen af bestillingskontoret.

Stk. 5. Endvidere er godkendelsen betinget af, at bestillingskontoret

1) råder over telefon- og radioanlæg/data terminalanlæg eller lignende tur distributions system med døgnbetjening med en i forhold til antallet af tilsluttede køretøjer tilstrækkelig kapacitet,

2) sikrer, at der er radio/tele forbindelse mellem kontoret og samtlige tilsluttede køretøjer,

3) at kørselskontoret overholder retningslinierne for kædeansvar i branchen.

4) udnytter godkendelsen gennem modtagelse og effektivering af telefonbestillinger i et i forhold til antallet af tilsluttede køretøjer rimeligt omfang,

5) på forlangende indsender nøgletal og budgetter til trafikstyrelsen på anmodning, samt overholder de årlige indberetninger jvf. retningslinier udstedt af trafikstyrelsen.

6) i tilfælde, hvor en tilsluttet tilladelsesindehaver ikke opfylder vilkårene for tilslutningen til og benyttelse af kørselskontoret, giver trafikstyrelsen meddelelse herom, samt

7) indsender en årlig fortegnelse over tilsluttede tilladelsesindehavere.

8) skal efter forhandlinger være indstillet på at indgå servicekontrakter med kommuner vedr. sikring af dækningen af behovet for erhvervsmæssig personbefordring i en kommune.

Stk. 6. Vilklårene for tilladelsesindehaverens tilslutning til bestillingskontoret skal findes i en vedtægt udarbejdet i overensstemmelse med trafikstyrelsens retningslinier og skal også indeholde oplysninger i bilag om de til enhver tid aktive produkter og services samt prissætning og evt. franchise afgift vedr. de produkter et kørselskontor udbyder.

Stk. 6 a. Vilklårene og tilhørende produktkatalog skal endvidere klart og tydeligt udvise udformningen og størrelsen af tilslutningsafgiften som betales ved initial tilslutning til et kørselskontor.

Stk. 6.b. Vilklårene og tilhørende produktkatalog skal endvidere angive om der betales fast månedlig tilslutningsafgift eller om afgiften betales som en procentvis eller beløbs og antals grundet "franchise" afgift baseret på de enkelte produkter den tilknyttede bevillingshaver udfører for kørselskontoret.

§ 19. I forbindelse med udstedelse af tilladelse til drift af kørselskontor indgås resultatkontrakt med trafiksstyrelsen for at sikre at kørselskontoret lever op til forpligtelser overfor såvel kunder som tilsluttede bevillingshavere.

Stk. 2. En godkendelse udstedt i henhold til § 18, stk. 1, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet af trafikstyrelsen, såfremt en eller flere betingelser fastsat i § 18, stk. 4 og 5, ikke opfyldes, og bestillingskontoret ikke uden unødigt ophold har taget skridt til at bringe disse forhold i orden, eller hvis vilklårene for godkendelsen fastsat i medfør af bestemmelserne i loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven groft eller gentagne gange er blevet overtrådt.

Stk. 3. Hvis godkendelsen ikke udnyttes i et efter trafikstyrelsens skøn rimeligt omfang, jf. § 18, stk. 5, nr. 4, kan trafikstyrelsen i stedet for at tilbagekalde godkendelsen i første omgang lukke for tilgang af nye tilladelsesindehavere til kontoret og, i samarbejde med kontoret udarbejde en plan for genoprettelse af kørselskontorets forhold.

Stk. 4. En godkendelse af en ansvarlig leder, jf. § 18, stk. 4, kan tilbagekaldes eller nægtes fornyet af trafikstyrelsen, hvis den pågældende ikke længere opfylder bestemmelserne i lovens § 3, stk. 1, nr. 4, 6 og 7, eller hvis den pågældende groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i loven, denne bekendtgørelse eller andre forskrifter udstedt i medfør af loven. Godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren ophører med at opfylde betingelserne i lovens § 3, stk. 1, nr. 1 - 3.

§ 20. En tilladelse til drift af kørselskontor er normalt landsdækkende, men kan af trafikstyrelsen begrænses regionalt i forbindelse med udstedelse af tilladelsen.

Stk. 2. Hvor særlige forhold taler for dette kan trafikstyrelsen tillade at to eller flere kørselskontorer går sammen om at udbyde et produkt eller en service i forbindelse med, men ikke begrænset til, afgivelse af udbud og indgåelse af kontrakt om kørsel under et bestemt produkt.

Stk. 3. Trafikstyrelsen fastsætter maksimal takster for gadgeture (taxikørsel), gældende for alle kørselskontorer. Sådanne maksimaltakster kan fastsættes efter regionale hensyn til at være gældende for et bestemt geografisk område (en kommune).

Stk 3. b. Trafikstyrelsen fastsætter også begrænsninger i udførelsen af gadgeture, herunder krav til udstyr og mærkning af køretøjer der udfører gadgeture (taxikørsel). Sådanne regler er gældende for alle bevillingshavere og kørselskontorer der udbyder denne kørselstype.

§ 21. Tilladelsesindehavere, som i henhold til lovens § 10 ikke er tilsluttet et bestillingskontor, kan af trafikstyrelsen pålægges pligt til at deltage i en af trafikstyrelsen godkendt fælles telefonvagtordning, der skal tilrettelægges således, at bestilling af kørsel hurtigst muligt kan efterkommes på enhver tid af døgnet.

Disciplinærbod og voldgift

§ 22. En tilladelsesindehaver kan indbringe en afgørelse om disciplinærbod pålagt i medfør af lovens § 11 for en af parterne nedsat voldgiftsret, jf. lov om voldgift.

Stk. 2. Omkostningerne ved voldgiftsrettens behandling af en sag om disciplinærbod, herunder honorar til voldgiftsrettens medlemmer, afholdes af bestillingskontoret, hvis tilladelsesindehaveren får medhold. I andre tilfælde træffer voldgiftsretten afgørelse om afholdelse af sagens omkostninger.

Stk. 3. De nærmere regler om disciplinærbod og voldgift skal fremgå af bestillingskontorets vedtægt og være udformet i overensstemmelse med litra C i den i bilag 3 indeholdte standardvedtægt.

Øvrige forhold vedr. drift af et bestillingskontor.

§ 23 Ved oprettelsen af et kørselskontor skal der tages beslutning om tilknyttede bevillingshaveres demokratiske indflydelse på styring og drift af kørselskontoret uanset hvilken virksomhedsform kørselskontoret drives efter.

Stk. 2. Såfremt der er besluttet demokratisk indflydelse fra tilknyttede bevillingshavere, skal dette indføres kørselskontorets regelsæt således at dette ikke senere kan fraviges, hverken ved generalforsamlingsbeslutning eller ved anden for virksomhedens beslutningsorgans bestemmelse.

Stk. 2. a. Ved udvidelse af et driftskontors kapitalgrundlag gennem extern kapitaltilgang skal den demokratiske beslutningsret jvf. § 23 stk. sikres.

§ 24 Såfremt en del af driften af et kørselskontors formål er at skabe afkast til investorer, skal det sikres at dette gennem godkendelse af afkast af trafikstyrelsen forud for udmelding af dette, at udbetaling af evt. udbytte ikke skader de tilknyttede bevillingshavere og således at det gennem budgetter og forretningsplaner er klargjort at en sådan udbetaling af udbytte ikke kan få negativ indflydelse på driften af kørselskontoret og de tilknyttede bevillingshavere.

§ 25 Det er tilladt et kørselskontor at udbyde andre services, produkter eller anden virksomhed som kan skabe indtægt, såfremt dette ikke har nogen indflydelse på, eller på anden vis negativt kan påvirke kørselskontorets primære formål.

§26 Det er ikke tilladt for et kørselskontor at drive investeringsvirksomhed eller på anden vis via spekulation eller investering af kunne bringe kørselskontorets drift eller de tilknyttede bevillingshaveres forretning i fare eller påvirke disse økonomisk negativt.

§27 Det er ikke tilladt et kørselskontor at byde på udbud af kørsel hvor kørselskontoret selv er involveret i kørslen, enten som administrator eller udbyder.

Stk. 2. Der skal jvf. retningslinier for kædeansvar være en klar og entydig adskillelse mellem udbyder og byder i såvel kontraktforhold som udførelse af udbudt kørsel under denne lov.

Stk. 3. Udbud skal udformes således at de overholder kriterierne for kædeansvar i branchen.

Ankenævn og klagemulighed

§ 28 ... denne paragraf er ikke skrevet, men der skal laves en klageinstans/et uvildigt ankenævn der hurtigt kan behandle både kundeklager og klager fra udøvere i branchen, f.eks. bevillingshavere, chauffører og kørselskontorer.