

Samlet hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af taxiloven (mulighed for at undtage visse øer)

Hørings svar i alfabetisk rækkefølge

Anholt Borgerforening og Grundejerforening (ErhvervAnholt og Norddjurs Kommune har tilsluttet sig hørings svaret).....	2
ErhvervAnholt	5
Anholt Taxi	6
Dansk Erhverv	8
Danske Handicaporganisationer	9
Dansk Person-Transport	10
Danske Regioner	12
DI Transport.....	14
Fanø Kommune.....	15
Landdistrikternes Fællesråd	16
Norddjurs Kommune	17
Sammenslutning af Danske Småøer	18
Samsø Kommune	20

Anholt Borgerforening og Grundejerforening (ErhvervAnholt og Norddjurs Kommune har tilsluttet sig høringsvaret)

Til Transportministeriet
trm@trm.dk; bgk@trm.dk.

10. august 2023

Cc Norddjurs kommune
Att: Mads-Holm Petersen
mhp@norddjurs.dk

Høringsvar vedr. ændring af taxiloven

Anholt Grundejerforening samt Borgerforeningen ønsker hermed at afgive bemærkninger til forslaget til ændring af taxiloven, der er sendt i høring den 30. juni 2023.

Forslaget

Det fremgår, at baggrunden for forslaget er, at det skal være lettere at bo og arbejde overalt i Danmark, hvilket gør muligheden for transport essentiel. Det foreslås derfor, at der skabes mulighed for, at taxiloven ikke skal finde anvendelse på visse øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, hvis der lokalt i kommunen er et ønske herom.

Forslaget vil medføre, at privatpersoner får mulighed for at transportere andre personer mod betaling uden at skulle efterleve taxilovgivning.

Vores bemærkninger

Forslaget giver anledning til bekymring for den fortsatte taxikørsel og –service på Anholt, og vi kommer derfor med bemærkninger til lovforslaget.

Fakta og baggrund om Anholt.

Anholt er den mest isolerede ø i Danmark med en placering midt i Kattegat med ca. lige langt til hhv. Jylland og Sverige.

Livsnerven er færgen, der sejler mellem Anholt og Grenå og tager ca. 3 timer. Uden for sæsonen sejler færgen ikke hver dag.

I sæsonen og i enkelte weekender henover året går tillige et rutefly fra Roskilde lufthavn med plads til 9 passagerer.

Anholt har pr. 1.3.2023 136 fastboende og ca. 370 sommerhuse.

Anholt har knap 6 km asfalteret vej. Resten er grusveje og alle er ensporede. Der er ingen cykelstier, lysregulering, fodgængerfelter eller lign.

Anholt er en ø, som man i dag besøger typisk uden bil. Det skyldes dels, at færgen har en begrænset kapacitet, dels at man som privatperson ikke kan reservere plads til en bil på færgen og dels at holdningen blandt besøgende generelt er, at bilerne og kørslen på øen skal begrænses. Turister og besøgende bevæger sig hovedsagligt rundt på cykel eller spadserer.

Anholt har ingen offentlig transport. Øen har en taxa, som bl.a. bruges til transport af personer og bagage til og fra færgen eller flyvepladsen og som har en række andre funktioner, jf nedenfor.

Taxaens rolle og opgaver

Anholt har en velfungerende og troværdig taxaordning. Taxikørslen på Anholt leveres i dag af Anholt Taxa v/ Liselotte Arentz Sørensen. Taxaen kører året rundt og er tilgængelig hele døgnet. Selvom det anslås, at størstedelen af taxaens indtjening ligger i højsæsonen medio juni – medio august, leveres servicen også uden for sæsonen, hvor indtjeningsgrundlaget er begrænset. Dette ansvar har Anholt Taxa påtaget sig, og

ordningen er yderst pålidelig og driftssikker.

Udover almindelig persontransport kører taxaen som kirkebil og sygetransport.

Desuden indgår taxaen som en del af øens beredskab. Ifølge beredskabsplanen rekvireres taxaen til fx transport af "ikke liggende" tilskadekomne til flyvepladsen, hvor det ikke er nødvendigt at bruge øens eneste ambulance samt transport af ekstra brandmænd eller mandskab, som flyves akut til øen i tilfælde af en større brand eller anden katastrofe.

Der er selvsagt af stor betydning for øen, at samtlige disse ydelser fortsat kan leveres.

Såfremt der åbnes op for, at enhver kan tilbyde persontransport, må vi forvente at dette primært vil ske i højsæsonen, hvor indtjeningsgrundlaget er til stede. Det vil give risiko for, at grundlaget for den eksisterende taxaordning forsvinder. Sker det, er der ingen garanti for transport af personer og bagage til og fra færgen og flyet eller dækning af andre transportbehov og næppe heller for kirkekørsel og sygetransport. Det samme gælder i sagens natur for taxaens rolle i beredskabsplanen.

For os er taxaen en velfungerende og nødvendig service, som vi nyder stor gavn af. Idet de allerfærreste besøgende som nævnt har bil med til øen, er mange direkte afhængige af at kunne blive transporteret, især til og fra færgen og flyvepladsen. Det er en kæmpe gevinst, at vi kan stole på, at den service er til stede hele året – også uden for (høj)sæsonen.

Det vil være problematisk og efterlade et betydeligt udækket behov, hvis Anholt Taxa skulle stoppe med at eksistere

Anholt. Hele året rundt.

I denne sammenhæng vil vi også nævne, at Anholt Grundejerforening, Borgerforeningen og ErhvervAnholt i samarbejde samt med støtte fra Norddjurs kommune har udarbejdet en vision for Anholt. Et pejlemærke i visionen er at arbejde for et bedre grundlag for Anholt som helårssamfund, herunder at arbejde for, at penge, dertjenes på Anholt, "bliver på Anholt". Altså et ønske om at sikre, at beboerne har en bæredygtig indtjening, og dermed et eksistensgrundlag for opretholdelse af helårssamfundet på Anholt. Dette hensyn taler imod, at turister og andre sporadisk besøgende kan køre persontransport mod betaling.

Et gennemgående vigtigt emne i visionen er hensynet til Anholts natur og klima, der optager enhver, der besøger Anholt. Vi har ikke behov for flere biler eller mere trafik på vejene end nødvendigt. Her har den eksisterende taxa den store fordel, at bilen tager 8 passagerer, som sættes af efterhånden på ruten og dermed minimerer antallet af ture på vejene mest muligt.

Har vi ikke taxaen, vil besøgende have behov for at tage deres egen bil med. Selvom det er vanskeligt at få bilen med over, må vi lægge til grund, at det vil give yderligere biltrafik på Anholt i højsæsonen. Det er ikke i besøgendes eller Anholts interesse.

Løsning

Anholt Taxa fungerer i dag på en dispensation fra taxiloven og en aftale med Midttrafik. Chaufføren har førerkort, chaufførkursus og taxakørekort, men taxaen har ikke taxameter og der er ikke et egentlig bestillingskontor knyttet til ordningen. Taxaen kører med en fast pris pr person uanset kilometer afstand.

At taxaen kører uden taxameter har den fordel, at der på én og samme tur kan køres med passagerer til flere adresser. Dette minimerer både antallet af køreture og ventetid for passagererne. Sidegevinsterne ved færre ture er naturligvis også mindre slid på vejene, mindre udledning fra bilen og mindre trængsel på de ensporede veje på Anholt.

Vi ser gerne, at denne ordning fortsætter. Vi foreslår derfor, at der i taxiloven indsættes en hjemmel til at udstede regler, der kan omfatte en dispensation. Denne skal give mulighed for fritagelse fra taxameter og kaldekontor, således at taxaordningen på Anholt kan fortsætte. Ordningen vil formentlig kunne kopieres på andre isolerede småøer.

Vi bidrager gerne med yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen

Anholt Grundejerforening
v/ Trine Heidemann Jansen
Havnegade 51, 1. th
1058 Kbh K

20 96 17 92

Anholt Borgerforening
v/ Birgitte Dahl Jeppesen
Nordstrandvej 13
8592 Anholt

60 68 12 96

ErhvervAnholt

Til Berit Gohr Kaptain, Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar vedr. forslag til ændring af taxiloven. Høringssvaret er identisk med et tidligere indsendt af Anholt Grundejerforening og Anholt Borgerforening, men nu også underskrevet af ErhvervAnholt.

Venlig hilsen

Jacob Vestervig
Formand, ErhvervAnholt

Tlf. 53 63 17 71
erhvervanholt@gmail.com

Anholt Taxi

Til Transportministeriet
10. august 2023

Anholt, den

Att.: Berit Gohr Kaptain

Hermed høringsvar fra Anholt Taxi vedrørende forslag til lov om ændring af taxiloven (mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde) af 30. juni 2023.

Anholt Taxi ønsker ikke at det fremsatte lovforslag finder anvendelse, men ser gerne lovforslaget ændret til en ø-taximodel gældende for de danske småøer.

Historie.

Anholt Taxi har gennem mange år og skiftende aktører været drevet via den mulighed for dispensation som Grenaa Kommune og siden Norddjurs Kommune har kunne søge i færdselsstyrelsen. Dispensationen gav mulighed for taxikørsel uden taximeter, og uden krav om tilknytning til et bestillingskontor, men med fortsat krav om blandt andet førekort, taxikørekort, årligt syn af bil, gældende forsikringer osv.

Anholt Taxi har gennem alle år været betjent med bil til 8 personer, og det har været muligt at "sælge sæder" så bilens kapacitet blev udnyttet optimalt, hvilket medfører minimal belastning af miljø og gener for øvrige gæster på øen. Øens veje er meget smalle, så minimal og kun nødvendig kørsel øger trafiksikkerheden og mindsker unødigt forstyrrelse.

Anholt Taxien er til rådighed hele året, hvilket giver kunderne sikkerhed for transportmulighed og minimal ventetid. Det er en fordel, at folk ved hvem de skal kontakte for taxikørsel, sygekørsel, kirkebilskørsel, eller beredskabskørsel.

Udfordring.

Den nye taxilov med krav om taximeter og bestillingskontor er svær at efterkomme på Anholt. Der er kun indtjeningsgrundlag for en bil, og kørslen planlægges adhoc. Derfor skiftes nogle passagerne ud og andre stiger på under kørslen, efter rutens varierende planlægning og opgaver.

Det fremsatte forslag til lov om ændring af taxiloven, med mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde som er i høring, løser desværre ikke udfordringen på Anholt. En ændring i loven til at alle kan køre taxi på øen vil give uklarhed om hvem man skal kontakte, og vil blot udvande det job og den taxiordning der er etableret, og som har fungeret gennem mange generationer. Og det vil være ærgerligt at øen mister job, når det netop er det, man fra især statens side ellers prøver at støtte op om, specielt via en bred variant af andre støtteforanstaltninger til de danske småøer. Min vurdering vil være, at der ikke fortsat vil være basis for fast taxi på øen, hvis indtjeningen mistes i sommersæsonen, da dækningsbidraget herefter ikke vil stå mål med arbejdsindsatsen resten af året.

Nyt forslag.

Det ville være optimalt, hvis Trafikministeriet kunne etablere en mulighed i den gældende taxilov (en dispensation, eller et appendix, eller en lex-Anholt/lex-danskesmåør) geografisk afgrænset udelukkende til de danske småøer, hvor ø- kommuner ville kunne søges dispensation for krav om taximeter og bestillingskontor til en ø-taxi. Men hvor øvrige krav til syn af bil, førekort, taxikørekort, forsikring mm stadig er gældende.

Det vil skabe sikkerhed for at en etableret taxi drives på øerne, og det vil både skabe ø-jobs, øge service nivauet, sikre geografisk balance, generere skatteindtægt, minimere miljøbelastning på øerne, og sikre stabilitet i at transportmulighed er til rådighed.

Hvis ordningen geografisk afgrænses til småøerne, vil den ikke være til gene og belastning for den øvrige landsdækkende taxidrift.

Jeg håber at mit høringssvar vil blive medtaget, og skulle der være spørgsmål står jeg meget gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Liselotte Arentz Sørensen, Anholt Taxi, Ageren 9, 8592 Anholt tlf. 20 22 90 06,

CVR nr. 33549369, mail; liselotte.anholt@gmail.com

Dansk Erhverv

Transportministeriet

18. august 2023

Høringssvar til høring over udkast til ændring af taxiloven – mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 30. juni 2023 vedrørende ovennævnte.

Dansk Erhverv støtter forslaget, der løser en udfordring på mindre øer.

Vi skal dog understrege at det er afgørende for vores støtte til forslaget at undtagelsesmuligheden ikke indgriber i den almindelige konkurrence på området.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk

Fagchef, Transport & Infrastruktur

Danske Handicaporganisationer

Til Transportministeriet
trm@trm.dk og bgk@trm.dk

Høringssvar: Lovforslag om ændring af taxiloven (mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde) (Id nr.: 234041)

DH har følgende bemærkninger:

DH mener, det er vigtigt, at muligheden for at fravige fra lovens anvendelsesområdet ikke vil komme til at påvirke øer, hvor der på nuværende tidspunkt, er taxakørsel. Der er mennesker med handicap, der har behov for enten en vogn med lift eller en vogn, der medtager en førerhund for at kunne benytte befordringsmuligheden. Derfor skal det sikres, at ændringen ikke forringer forholdene for mennesker med handicap på øer, hvor der i dag er muligheder for at komme rundt med en taxa. Og at den ikke potentielt skabe udfordringer ift. at sikre kørsel for mennesker med handicap i hele landet.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen

Thorkild Olesen
Formand

Dansk Person-Transport

Transportministeriet

trm@trm.dk

Berit Gohr Kaptain bgk@trm.dk

København, den 17. august 2023

Høring vedr. ændring af anvendelsesområde for taxiloven

Dansk PersonTransport skal ved nærværende fremkomme med vores bemærkninger til ovennævnte forslag, hvor der skabes mulighed for, at taxiloven ikke skal finde anvendelse på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, såfremt der i den pågældende kommune er et ønske herom.

Vi har som udgangspunkt forståelse for hensigten med forslaget. Men principielt er der tale om en fravigelse af gældende lovgivningsmæssige rammer, der har til hensigt at stille aktørerne lige. Den foreslåede fravigelse skaber således en vis bekymring for, at der skabes en slags præcedens, der kan medføre at flere og flere geografiske områder ad åre undtages fra taxilovens bestemmelser. En sådan udvikling vil være uholdbar for taxierhvervet. Vi finder derfor, at der skal være skarpe kriterier for undtagelse fra taxiloven, så det omfangsmæssigt holdes på et yderst begrænset niveau. Derfor foreslår vi også i nedenstående, at lovforslaget tilføres yderligere kriterier.

Vi skal samtidig pointere, at taxilovens indeholder en række bestemmelser der bl.a. sikrer forbrugerbeskyttelse, ordnede forhold og sikring af skattebetalinger samt energi- og miljøkrav til branchen. Derudover skal anføres, at taxiloven allerede i dag indeholder mulighed for, at kommuner kan udbyde taxikørsel på linje med anden form for kollektiv transport og dermed mulighed for at skabe forsyningssikkerhed af taxier.

Udover de kriterier, der allerede er fremhævet i forslaget, skal vi foreslå, at følgende begrænsninger også indføres i fremtidig lovtekst eller bekendtgørelse:

- Det skal forslås, at der til § 1, stk. 3 efter *bro- og landfaste øer* indsættes **med et befolkningstal på under 500 beboere.**
- Ovennævnte skal ses i sammenhæng med, at der allerede i taxilovens § 29 er mulighed for, at en kommune kan udbyde taxikørsel. Det vurderes i den forbindelse, at en ø af en vis størrelse og med et vist befolkningstal som 500, bør kunne benytte sig af taxilovens § 29.
- Det skal forslås, at der til § 1, stk. 3 efter *taxikørsel* indsættes **eller adgang til anden form for kollektiv transport.**
- Efter vores opfattelse er udfordringen for småøerne ikke nødvendigvis mangel på taxikørsel, men mangel på kollektiv transport i det hele taget. Hvis en ø har et udbud af kollektiv transport, som fx flextur, må transportbehovet være opfyldt, hvor det skal bemærkes, at en kommune selv har mulighed for at fastlægge betingelserne for udbuddet af flextur. Derfor mener vi, at reglerne for taxikørsel alene kan fraviges, hvis der hverken er udbud af taxikørsel eller anden form for kollektiv transport.
- Det foreslås, at høringer om øer, der skal undtages også sendes til de respektive brancheorgani-

sationer. Da kommunerne ikke længere har myndighedsforpligtelsen over for udstedelse af tilladelser, har den enkelte kommune ikke nødvendigvis viden om, hvilke taxivirksomheder der opererer i et bestemt område. Det kan derfor være formålstjenligt at udvide høringen til relevante organisationer.

- Det fremgår, at det er intentionen, at kun under særlige tilfælde vil øer kunne fjernes fra fritagelseslisten igen. DPT mener, at hvis en ø får etableret en taxitjeneste, bør fritagelsen ikke længere være gældende, jfr. formålet med loven. Fritagelsen kan evt. ophøre med et passende varsel.
- Det foreslås, at en ø som undtages, ikke må anvende begrebet taxikørsel, netop for at sikre at forbrugeren er klar over, at der ikke er tale om en godkendt taxi.

Det skal afslutningsvis anføres, at Anholt har en taxi på øen og Gavnø er landfast og betjenes af bl.a. Næstved Taxa. Glænø er forbundet med fastlandet og Orø har både taxi- og flexkørsel på øen. Vi går derfor ud fra, at de fire øer ikke undtages, jfr. betingelserne herfor.

Giver nærværende anledning til spørgsmål, står vi naturligvis til disposition.

Med venlig hilsen
Dansk PersonTransport

Trine Wollenberg
Vicedirektør

Danske Regioner

Hørings svar vedr. udkast til lovforslag om ændring af taxiloven (mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

Transportministeriet har den 30. juni 2023 anmodet Danske Regioner om bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af taxiloven (mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde). Danske Regioners høringssvar fremsendes med forbehold for behandling i Danske Regioners bestyrelse den 31. august 2023.

Med lovforslaget gives der mulighed for samkørsel mod betaling på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, hvis kommunen, hvortil øen hører, anmoder herom.

Regionerne er optagede af gode muligheder for mobilitet med henblik på at kunne bo, leve og uddanne sig i hele landet. De regionale hovedlinjer bringer med få stop pendlere og andre rejsende til og fra de større byer og uddannelsesinstitutioner på tværs af kommunerne. Eftervirkningerne af corona-pandemien i form af lavere passagertal og højere udgifter til drivmidler presser økonomien for den kollektive trafik, hvilket øger behovet for at muliggøre alternative transport- og mobilitetsmuligheder. Mange steder i landet reduceres de mindst benyttede regionale ruter, og det samme er tilfældet for kommunale linjer i særligt yderområderne. Ved at øge lokale muligheder for mobilitet understøttes tilbringer trafikken til bl.a. det regionale hovednet, hvilket øger mulighederne for at kunne bo, leve og uddanne sig uden bil i hele landet.

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at *”Der er i dag kun sporadisk taxidækning på de mindre danske øer, da der ikke er et økonomisk grundlag for at drive erhvervsmæssig taxivirksomhed efter taxiloven. De gældende regler i taxiloven forhindrer samtidig privatpersoner i at tjene penge på at køre med passagerer, og dette udgør en barriere for et større kørselsudbud på øerne. Manglende mobilitet udgør endvidere en barriere for at realisere regeringens målsætning om, at det skal være lettere at bo og arbejde i hele Danmark.”*

Der kan argumenteres for, at de samme argumenter gør sig gældende i yderområder. Danske Regioner ser positivt på den foreslåede lovændring, der vil give mulighed for at undtage ikke bro- og landfaste øer uden adgang til taxikørsel fra taxilovens anvendelsesområde – konkret ved, at privatpersoner får mulighed for at transportere andre personer mod betaling uden at skulle efterleve taxilovgivningens for så vidt angår chaufførkort, tilslutning til kørselskontor, installering af taxameter mv.

Danske Regioner foreslår, at der gives hjemmel til en tilsvarende undtagelse for visse yderområder. Baggrunden er, at der i visse yderområder – på samme måde som på visse øer – i dag kun er sporadisk taxidækning, da der ikke er et økonomisk grundlag for at drive erhvervsmæssig taxivirksomhed efter taxiloven. De gældende regler i taxiloven forhindrer privatpersoner i at tjene penge på at køre med passagerer, og dette udgør en barriere for et større kørselsudbud i visse yderområder, hvilket udgør en barriere for at realisere regeringens målsætning om, at det skal være lettere at bo og arbejde i hele Danmark.

Danske Regioner efterspørger, at mulighederne for samkørsel generelt forbedres. I dag må udbydere af samkørsel alene få dækket de marginale omkostninger forbundet med kørslen, hvilket gør det økonomisk interessant at tilbyde samkørsel på længere distancer mellem fx Aarhus og København – men ikke på kortere distancer, hvor kompensationen ikke modsvarer besværet for chaufføren. Tal fra Vejdirektoratet viser, at der i gennemsnit er 1,08 personer i bilen, når der pendles til/fra arbejde. Potentialet for samkørsel er således stort, og en øget udbredelse af samkørsel vil understøtte såvel mobilitet som et lavere energiforbrug – ikke mindst i landdistrikterne. Samkørsel vurderes at kunne understøtte øget brug af kollektiv transport, da det nedsætter behovet for (flere) biler i husstandene. Inspireret af den franske model for samkørsel¹ kunne regionerne og kommunerne gives hjemmel til at understøtte samkørsel, som det sker for mobilitet via bus, tog og flextrafik – fx via trafikskaberne, der kan integrere samkørsel i billetter, periodekort, rejseplan og kommende MaaS-app. For at understøtte udbredelsen af samkørsel og sikre en kritisk masse af ture foreslås det, at der gives hjemmel til at understøtte såvel udbudte som faktisk gennemførte ture, hvilket vurderes bedst at kunne understøtte etableringen af transportkorridorer i områder uden eller med begrænset øvrig kollektiv mobilitet.

¹ Transportministeriet (2022), *Analyse om fremme af samkørsel – En national tværgående rapport om samkørsel*: ”Frankrig anses umiddelbart for at være længst fremme på området. Den franske mobilitetslov fra 2019 har til mål at gøre samkørsel til et naturligt supplement til de traditionelle transportformer. Målet er, at tredoble antallet af ture, der foretages ved daglig samkørsel, inden 2024. Dermed vil Frankrig nå op på 3 mio. daglige samkørselsture svarende til, at det daglige antal biler på vejene reduceres med 1 mio.”

Danske Regioner indgår gerne i yderligere dialog herom.

Venlig hilsen



Anders Kühnau

Formand



Stephanie Lose

Næstformand

DI Transport



Transportministeriet

Til:

trm@trm.dk og

Berit Gohr Kaptain, bgk@trm.dk

Bemærkninger til lovforslag om ændring af taxiloven (mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

DI Transport takker for det fremsendte høringsmateriale, jf. Transportministeriets mail af 30. juni 2023.

Med lovforslaget vil der skabes mulighed for, at taxiloven ikke skal finde anvendelse på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, såfremt der i den pågældende kommune er et ønske herom.

Der er tale om en fravigelse af gældende lovgivningsmæssige rammer, der har til hensigt at stille aktørerne lige og ikke mindst - sikre ordnede forhold i forhold til korrekt opgørelse af skattepligtig indkomst, beskatning, undgåelse af unddragelser, uddannelse og sikkerhed mm. Den foreslåede fravigelse skaber således stor bekymring i erhvervet for, at ændringen vil medføre en udvikling, hvor flere og flere geografiske områder undtages fra taxilovens bestemmelser.

En sådan udvikling vil være uholdbar for taxierhvervet. DI Transport anbefaler derfor, at forslaget ikke gennemføres.

Vi skal endelig ikke undlade at bemærke, at der allerede i taxilovens § 29 findes mulighed for, at en kommune kan udbyde taxikørsel. Kommunerne bør opfordres til at bruge denne mulighed fremfor fravigelse af gældende regler.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Per Henriksen'.

Per Henriksen DI Transport 33774672

Fanø Kommune

Fanø Kommune
Borger og politik

Dato: 15-08-2023
Sagsnr.: S2023-3034
Doknr.: D2023-25287
Sagsbeh.: Ane Line Søndergaard
Direkte tlf.: 76660653
Email: bgseals@fanoe.dk

Høringssvar Transportudvalget 2022-23 (2. samling), TRU Alm. del - Bilag 235

Forslag til Lov om ændring af taxiloven (Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

Fanø Kommune vil gerne kvittere for det fremsatte forslag, der vil give ikkebrofaste øer mulighed for, at taxiloven ikke skal finde anvendelse og derved give øernes borgere og gæster mulighed for transport og tilpasset service.

Fanø betjenes i dag af Esbjerg Taxa uden garanti for, at der altid være en taxi til rådighed på Fanø. Den nuværende aftale med Esbjerg Taxa er en del af kommunens aftale om visiteret kørsel, der skal i udbud i 2024. Fanø Kommune kan derfor stå i samme situation som andre øer, hvor der ikke er taxibetjening.

Fanø Kommune har noteret, at det af bemærkningerne til forslaget fremgår: *"Listen over øer, der påtænkes undtaget fra taxilovens anvendelsesområde, vil blive sendt i høring i de kommuner, hvor der er øer."*

Fanø Kommune vil opfordre udvalget til, at Fanø Kommune inkluderes i den kommende høring.

Det fremgår ligeledes: *Listen over, hvilke øer der kan undtages, vil med tiden kunne ændre sig. Taxibetjening på en ø kan eksempelvis ophøre, hvorefter kommunen finder det nødvendigt af mobilitetshensyn, at øen undtages fra taxilovens anvendelsesområde.*

Fanø Kommune ønsker, at Fanø eksplicit nævnes som en ø, hvor transportministeren kan fastsætte regler om, at taxilovens bestemmelser ikke skal finde anvendelse, hvis der ikke er almindelig adgang til taxikørsel på Fanø.

Venlig hilsen

Søren Abildtrup
Kommunaldirektør

Landdistrikternes Fællesråd



Landdistrikternes Fællesråd
Rådhusgade 100
DK-8300 Odder
Tlf.: 61 313 636
Email:
mail@landdistrikterne.dk
www.landdistrikterne.dk
CVR: 20257180
Dato: 18.08.2023
Enhed: Sekretariatet
Sagsbehandler: JRL

Svar på høring om udkast til forslag til lov om ændring af taxiloven (Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

Transportministeriet har den 30. juni 2023 sendt et udkast til forslag om lov om ændring af taxiloven i høring. Mobilitet er afgørende for, at det er attraktivt at bo, leve og arbejde i hele landet også på øerne. Landdistrikternes Fællesråd er derfor positive over, at man med lovforslaget ønsker at give ikke bro- og landfaste øer (ikke ø-kommuner) større frihed til at kunne komme fra A til B ved at kunne und-tage dem fra taxiloven.

Lovforslaget indeholder følgende tilføjelse til taxiloven:

§1 Stk. 3. *Transportministeren kan fastsætte regler om, at loven ikke skal finde anvendelse på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, hvis kommunen, hvortil øen hører, anmoder herom.*

Landdistrikternes Fællesråd finder det positivt, at tilføjelsen af §1, stk. 3 i taxilo-ven gør det muligt for privatpersoner at tjene penge på at køre med passagerer i de områder, hvor der ikke er et økonomisk grundlag for at drive erhvervsmæssig taxivirksomhed efter taxiloven. Det vil være med til at udvide rammerne for mo-bilitet på øerne, for at bidrage til at gøre det attraktivt at bo, leve, arbejde og drive virksomhed i hele landet.

Det er ligeledes positivt, at kommunen skal ansøge transportministeriet om at blive fritaget fra loven. Landdistrikternes Fællesråd bemærker dog, at det fortsat skal være muligt for øer, som har særlige dispensationer til taxikørsel – bl.a. An-holt - at fastholde den eksisterende dispensationsmulighed. Samtidig bør der være en dialog mellem kommune og borgerorganisation inden eventuel ansøg-ning om fritagelse fra taxiloven.

Landdistrikternes Fællesråd står til rådighed for yderligere dialog og sparring.

Med venlig hilsen

Landdistrikternes Fællesråd

Steffen Damsgaard
Formand

Norrdjurs Kommune

Anholt Borgerforening og Anholt Grundejerforening har sendt kopi af ”Høringssvar vedr. ændring af taxiloven” (dateret den 10. august 2023) til Norrdjurs Kommune.

Anholt Borgerforening og Anholt Grundejerforenings henvendelse har givet Miljø- og Teknikudvalget i Norrdjurs Kommune anledning til at drøfte høringssvaret på et ekstraordinært møde den 15. august 2023.

Ved mødet tilsluttede et flertal i Miljø- og Teknikudvalget sig Anholt Grundejerforenings og Anholt Borgerforenings høringssvar (se vedlagte beslutningsprotokol).

Med venlig hilsen

Mads Holm-Petersen

Chefkonsulent

Fællesforvaltningen

Norrdjurs Kommune

Email: MHP@NORDDJURS.DK

Telefon:

Mobil: +4520751520



E-mail: norrdjurs@norrdjurs.dk | Sikker e-mail: sikkerpost@norrdjurs.dk
Hjemmeside: www.norrdjurs.dk | Adresse: Torvet 3, 8500 Grenaa
Telefon: 89 59 10 00 | Fax: 89 59 10 10

Sammenslutning af Danske Småøer



Til
Transportministeriet

Fejøl, den 17. august 2023

Høringsvar til Forslag til Lov om ændring af taxiloven (Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

Sammenslutningen af Danske Småøer hilser det velkomment at taxaloven nu tages op til revision. Ved den sidste ændring af taxaloven blev de små øer fanget i bureaukratiske reg-ler, der gjorde det umuligt at drive taxaservice på småøerne under den gældende lov. Vi er meget enige i lovforslagets bemærkninger om, at rammerne for mobilitet bør udvides på øerne.

Nærværende lovforslag, der giver mulighed for at loven ikke skal finde anvendelse på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, hvis kommunen, hvortil øen hører, anmoder herom, mener S sammenslutningen af Danske Småøer dog er at gå for vidt.

Vi er stærkt bekymrede for:

- at småøerne bliver "det vilde vest", hvor der køres uden sikkerhed, forsikring, skatteopgivelse mm., hvis kørslen ikke er registreret
- at det bliver umuligt at drive en fast, helårlig taxaservice som forretning, hvis enhver kan sættes sig for at køre taxa på øen, når det falder dem for. Fx kan enhver (fx tu-rist) i højsæsonen køre taxa og dermed undergrave forretningen for en evt. helårstaxaservice.
- at bestemmelsen om, at det er op til den enkelte chauffør at opgive til Skat, hvad de tjener på kørslen, er undergravende for eksempelvis en forretning, der udbyder taxa-service helårligt.

Sammenslutningen af Danske Småøer foreslår derfor

- at der til den enkelte ø skal søges ø-taxa-tilladelse i kommunen, således at man som taxaservice er registreret med CVR nummer med deraf følgende forpligtelser (fx ift. betaling af skat, forsikring mm.).
- Bilen skal mht. til udformning og forsikringer være godkendt og registreret svarende til erhvervsmæssig persontransport, dog med undtagelse af kravet om taxa-meter.
- Krav svarende til kravene i den nuværende lov vedr. chaufførkort og ren straffeattest bibeholdes.

Sammenslutningen af Danske Småøer foreslår således at kravet i taxaloven om "taxa-meter" og "kørselskontor" ikke skal gælde for de små øer.

Som ø-taxa skal man kunne benytte maximumstakster, og man skal ikke kun kunne køre med kunder fra A - B, men sammensætte A-B-C-D-E-kørsler til/fra færger og fly, samt køre med flere uafhængige passagerer samtidig.

På størstedelen af øer i S sammenslutningen af Danske Småøer er der ingen offentlige transportmidler, og på flere øer ønsker man samtidig at mindske antallet af biler, da vejene er meget smalle og uden fortovej eller cykelstier. Derfor ser S sammenslutningen af Danske Småøer et stort behov for en dispensation eller ændret lovgivning for persontransport på de små øer.

Sammenslutningen af Danske Småøer står naturligvis til rådighed for yderligere dialog og sparring.

Venlig hilsen
Kirsten Sydendal

Formand
Sammenslutningen af Danske Småøer

Sammenslutningen af Danske Småøer www.danske-smaaoer.dk

Strynø Brovej 12, 5943 Strynø. Tlf: 62 51 39 93. sekretariatet@danske-smaaoer.dk

Samsø Kommune

Til
Transportministeriet
TRM@trm.dk

Høring af forslag til lov om ændring af taxiloven (mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

Samsø Kommune anerkender, at der med lovforslaget skabes mulighed for, at taxiloven ikke skal finde anvendelse på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel.

Den seneste ændring af taxiloven medførte en ny offentlig udgift for Samsø og andre kommuner, idet det nu er nødvendigt at betale en taxavognmand for at kunne sikre taxadækning hele året. Dette var ikke var tilfældet under den tidligere taxalovgivning, hvor kommunen kunne udstede taxabevillinger og dermed styre taxaubbudet. På Samsø har vi i dag velfungerende taxidækning; sådan har det dog ikke altid været. Vi har i perioder oplevet store udfordringer med taxakørsel, hvor der var udsigt til, at vi kunne stå i en situation uden taxakørsel; i de perioder måtte vi aftale kørsel med taxavognmænd fra uge til uge. Der er således ingen garanti for, at den nuværende situation kan fortsætte, da det alt andet lige er mere attraktivt at være taxavognmand på øen om sommeren end om vinteren. Mens det for os er afgørende at have taxikørsel hele året som en del af grundlaget for et helårssamfund.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at *"listen over øer, der påtænkes undtaget fra taxilovens anvendelsesområde, vil blive sendt i høring i de kommuner, hvor der er øer"*. Skønt der i bemærkningerne henvises til de mindre danske øer, og Samsø

derfor ikke er med på listen af øer, ønsker Samsø Kommune at blive inkluderet på listen, så vi har muligheden for at blive undtaget for loven, hvis behovet skulle opstå.

Med venlig hilsen



Marcel Meijer
Borgmester



Mogens Wehrs
Kommunaldirektør