



NOTAT

4. oktober 2023

2023-2527

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af taxiloven (Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 30. juni 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 18. august 2023.

Lovudkastet blev den 30. juni 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 30. juni 2023.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.



Høringspart	Hørings svar mod- taget	Bemærkninger	Ingen be- mær- knin- ger	Øn- sker ikke at af- give hørings svar
Anholt Borgerforening og Grundejerforening* - ErhvervAnholt* har tilsluttet sig høringssvaret	Ja	Anholt har en taxi og de er bekymrede for, at lovforslaget vil skabe risiko for, at den forsvinder.		
Anholt Taxi*	Ja	Imod forslaget, ønsker i stedet en dispensationsmodel uden krav om taxameter og tilslutning til kørselskontor.		
Brancheforeningen for Forretningslimousiner,	Nej			
Brancheforeningen for Limousinevognmænd	Nej			
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.),	Nej			
Dansk Elbilalliance	Nej			
Dansk Erhverv	Ja	Støtter forslaget		



Dansk Erhvervsfremme	Nej			
Danske Handicaporganisationer	Ja	Vigtigt, at ændringen ikke forringer forholdene for personer med handicap på øer, hvor der i dag findes taxikørsel.		
Dansk Handicap Forbund	Nej			
Dansk Person-Transport	Ja	Forståelse, men bekymret for præcedens samt at der allerede er mulighed for at kommuner kan indgå kontrakt om taxikørsel (§ 29). Foreslår konkrete tilpasninger.		
Danske Regioner	Ja	Positive. Foreslår at der gives en tilsvarende undtagelse for visse ydreområder.		
DI Transport	Ja	Imod forslaget		
Fanø Kommune*	Ja	Vil gerne med på listen af øer, der har mulighed for at blive undtaget fra lovens anvendelsesområde.		
FEP foreningen for erhvervs-mæssig person-transport	Nej			



Foreningen for Platformsøko- nomi i Danmark (FPD)	Nej			
Fritidshusejer- nes Landsfor- ening	Nej			
Horesta	Nej			
KL	Nej			
Landdistrikter- nes Fællesråd	Ja	Positive.		
Landsforenin- gen Landsby- erne i Danmark	Nej			
NOAH-Trafik	Nej			
Norddjurs Kommune*	Ja	Tilslutter sig Anholt Borger- og Grund- ejerforenings hø- ringssvar.		
Rådet for Bære- dygtig Trafik	Nej			
Rådet for Sik- ker Trafik	Nej			
Sammenslut- ning af Danske Småøer	Ja	Hilser det velkom- ment at revidere ta- xiloven. Er dog stærkt bekymrede for, at det bliver ”det vilde vest” (uden sikkerhed, forsikring og skatte- opgørelse), at det bliver umulig at drive taxivirksom-		



		hed, samt at forslaget er undergravende. Har konkrete forslag til justeringer.		
Samsø Kommune*	Ja	Vil gerne med på listen af øer, der har mulighed for at blive undtaget fra lovens anvendelsesområde.		
Trafikselskaberne i Danmark	Nej			

2. Høringssvarene

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringsvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Dansk Erhverv, Danske Regioner, Fanø Kommune, Landdistrikternes Fællesråd og Samsø Kommune er positive over for lovforslaget. De to kommuner anfører desuden, at de gerne vil med på listen over øer, der får mulighed for blive undtaget fra taxilovens anvendelsesområde.



Transportministeriet takker for opbakningen.

Transportministeriet bemærker at Fanø, Læsø, Ærø og Samsø har mulighed for at blive undtaget fra taxilovens anvendelsesområde, såfremt der ikke i almindelighed finder taxikørsel sted på øen. Lovforslaget giver mulighed for at undtage enhver ikke bro- eller landfast ø bortset fra Bornholm.

Danske Regioner ønsker, at forslaget skal udvides til også at gælde for visse yderområder, hvor der kun er sporadisk taxidækning.

Transportministeriet anerkender problemstillingen, men ønsker at afvente afrapporteringen fra ekspertudvalget for kollektiv mobilitet inden der eventuelt overvejes flere justeringer af reguleringen med henblik på at skabe bedre rammer for et større mobilitetsudbud i yderområderne.

Dansk Persontransport har forståelse for hensigten med lovforslaget, men er samtidig bekymret for, at det skaber en præcedens, hvor flere og flere geografiske områder ad åre undtages fra taxilovens anvendelsesområde. Dansk Persontransport mener, at der skal være skarpe kriterier for undtagelse fra taxiloven, så det omfangsmæssigt holdes på et yderst begrænset niveau. Blandt andet foreslår Dansk Persontransport, at der i lovforslaget indsættes en maksimal grænse på befolkningstallet på de øer, der kan blive undtaget fra taxilovens anvendelsesområde på 500 indbyggere og desuden foreslås, at undtagelsen tillige skal være betinget af, at der heller ikke er adgang til kollektiv transport. Forslaget begrundes med, at der allerede i taxilovens § 29 er en mulighed for, at en kommune kan indkøbe taxikørsel eller at en kommune kan vælge at have flextrafik i henhold til lov om trafikselskaber.

Transportministeriet finder, at der med den foreslåede formulering allerede sikres, at anvendelsesområdet bliver begrænset. For det første må en ø ikke være bro- eller landfast. Dette kriterie sikrer, at taxier får mulighed for at betjene øer, der er brofaste eller har en dæmning, uden konkurrence fra biler, der ikke skal leve op til taxiloven. For det andet må der ikke i almindelighed finde taxikørsel sted på øen. Dette kriterie sikrer, at en allerede eksisterende taxi ikke udsættes for konkurrence fra biler, der ikke skal efterleve taxilovens krav. Ligeledes vil undtagelsen af en ø kunne ophæves, hvis der på ny tilbydes taxikørsel på øen.

En fast grænse for antal indbyggere på en ø, der kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, er efter Transportministeriets



vurdering ikke en god model, idet antallet af indbyggere varierer i forbindelse med både til- og fraflytning og fødsel og død.

For så vidt angår forslaget om, at undtagelsen tillige skal være betinget af, at der ikke er adgang til kollektiv transport, er det Transportministeriets opfattelse, at det er kommunen, der bestemmer, om der skal være flextrafik på en ø eller om kommunen vil benytte taxilovens § 29 om at indgå en kontrakt med et kørselskontor om at stille taxikørsel til rådighed. Flextrafik eller kommunalt indkøbt taxikørsel vil sikre beboerne på en ø en bedre og mere stabil trafikbetjening end privat kørsel. Det er imidlertid også en dyrere løsning for kommunen og det er Transportministeriets formodning, at mange af de danske øer er så små, at omkostningerne for en kommune ved at vælge flextrafik eller benytte taxilovens § 29 vil være for høje og derfor fravælges de.

Dansk Persontransport foreslår, at høringer om hvilke øer, der får mulighed for at blive undtaget fra taxiloven, også skal sendes i høring hos de respektive brancheorganisationer. Dette begrundes med, at den enkelte kommune ikke nødvendigvis er vidende om, hvilke taxivirksomheder, der opererer i et givent område.

Transportministeriet vil i forbindelse med udmøntningen af den foreslåede undtagelsesbestemmelse sende listen over øer i høring hos alle relevante parter, herunder brancheorganisationer.

Dansk Persontransport foreslår, at på øer, der undtages, må den kørsel, som private tilbyder, ikke kaldes taxikørsel, for på den måde at sikre at forbrugerne ikke tror, at der er tale om en godkendt taxi.

Transportministeriet er enige i, at den kørsel, der tilbydes af private på en ø, der ikke er omfattet af taxiloven, ikke er taxikørsel. Det kan derfor foreslås, at kørslen i stedet betegnes som ø-kørsel.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er Transportministeriets vurdering, at taxilovens regler vil skulle overholdes for taxier, som udfører kørsel på undtagne øer, for at taxierne kan opretholde deres afgiftsmæssige status.

Anholt Taxi, Anholt Borger- og Grundejerforening samt Norddjurs Kommune anfører, at der er en taxiordning på Anholt, som tillige er en del af øens beredskab. De ønsker alle, at den nuværende taxiordning kan fortsætte på en dispensationsordning.



Transportministeriet skal hertil anføre, at Anholt Taxi p.t. udfører kørsel i henhold til en særlig aftale med Midttrafik og ikke taxi-kørsel i henhold til taxiloven.

Der er i den gældende taxilov ikke hjemmel til at fravige loven og nærværende lovforslag udgør ikke en dispensationshjemmel, men derimod en hjemmel til at visse øer kan blive undtaget fra lovens anvendelsesområde. Denne model er fundet mest hensigtsmæssig, idet den giver større frihed på de øer, der undtages, således at der ikke skal efterleves en lang række regler om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, krav om chaufførkort, krav om taxameter, tilslutning til et kørselskontor og overholdelse af prisloftet. I relation til en bekymring om en konkret virksomhed og et ønske om dispensation fra taxiloven, da bemærker Transportministeriet, at lovforslaget jo netop giver indehaveren mulighed for forsætte med at tilbyde kørsel uden at skulle leve op til taxilovens krav.

Sammenslutningen af Danske Småøer er stærkt bekymrede for, at småøerne bliver ”det vilde vest”, hvor der køres uden sikkerhed, forsikring, skatteopgørelse mm. De foreslår derfor, at de fleste krav i taxiloven bibeholdes, og at det alene er kravet om taxameter og tilslutning til et kørselskontor, der ikke skal gælde for de små øer.

Transportministeriet skal hertil anføre, at lovforslaget om, at taxiloven ikke skal finde anvendelse på bro- eller landfaste øer, hvor der ikke i almindelighed finder taxikørsel sted, vil sikre en bedre mobilitet på de danske småøer, idet forslaget fjerner en række barrierer, og dermed også gør det nemmere og billigere at udføre kørsel med andre. Det kan fx være en skolelærer eller lignende, der ud over sin primære beskæftigelse tillige tilbyder kørsel for andre på øen, uanset om det er for fastboende eller turister. For så vidt angår forsikringer er det den enkelte bilejers eget ansvar at have den rette dækning, herunder at orientere sit forsikringsselskab om, at bilen anvendes til ø-kørsel. Krav om chaufførkort og krav om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport virker som værende ikke proportionale krav at stille til en bilejer, der alene må køre rundt på en lille ø.

Danske Handicaporganisationer anfører, at det er vigtigt, at muligheden for at fravige lovens anvendelsesområde ikke vil komme til at påvirke øer, hvor der på nuværende tidspunkt er taxikørsel.

Transportministeriet er enig i denne betragtning og i henhold til lovforslaget vil ikke være muligt at undtage en ø fra taxilovens



anvendelsesområde, hvis der allerede i almindelighed finder taxikørsel sted på øen.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- I loven fremgår det nu eksplicit, at Bornholm ikke kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde.
- I lovbemærkningerne er der tilføjet en definition på, hvornår der *”i almindelighed finder taxikørsel sted på øen”*.
- I lovbemærkningerne er det tilføjet, at listen over øer, der påtænkes undtaget fra taxilovens anvendelsesområde – udover at blive sendt til de kommuner, hvor der er øer – til lige vil blive sendt i høring hos relevante brancheorganisationer.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.