



Fremsat den 4. oktober 2023 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af taxiloven

(Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)

§ 1

I taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 434 af 22. april 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, indsættes efter »fortjeneste«: », jf. dog stk. 3«.

2. I § 1 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om, at loven ikke finder anvendelse på øer, der ikke er bro- eller

landfaste, hvor der ikke i almindelighed finder taxikørsel sted, hvis kommunen, som øen hører til, anmoder herom. 1. pkt. gælder dog ikke for Bornholm.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Der er brug for at gøre det lettere at bo og arbejde overalt i Danmark. Regeringen ønsker et Danmark i geografisk balance. Det skal være muligt, at danskerne bruger deres frihed til at bosætte sig, hvor de vil, og at man kan slå sig ned, hvor man føler sig mest hjemme. I den forbindelse er blandt andet muligheden for transport essentiel.

På de danske øer med få indbyggere giver det ikke mening at have regler for taxikørsel, idet kørselsbehovet er begrænset. Regeringen foreslår derfor, at der skabes mulighed for, at taxiloven ikke skal finde anvendelse på visse øer, hvor der ikke i almindelighed finder taxikørsel sted, hvis der lokalt i kommunen er et ønske herom. Forslaget vil medføre, at privatpersoner får mulighed for at transportere andre personer på de øer, der undtages fra taxilovens anvendelsesområde, mod betaling uden at skulle efterleve taxiloven.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Gældende ret

Det følger af taxilovens § 1, stk. 1, at loven gælder for erhvervmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Det følger endvidere af taxilovens § 1, stk. 2, at samkørsel ikke anses som erhvervmæssig persontransport, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundet med kørslen.

Der kræves tilladelse for at udføre erhvervmæssig persontransport, jf. taxilovens § 3, og anvendelsesområdet for disse tilladelser er kørsel for en offentlig myndighed, limousinekørsel eller taxikørsel, jf. taxilovens § 4, stk. 1. For at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport, kræves et chaufførkort, jf. taxilovens § 7. Af taxiloven fremgår desuden en række yderligere krav til taxikørsel, bl.a. krav om tilslutning til et kørselskontor, prisloft samt krav til biler og udstyr.

2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er i dag kun sporadisk taxidækning på de mindre danske øer, da der ikke er et økonomisk grundlag for at drive erhvervmæssig 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.

Det foreslås derfor, at der gives mulighed for, at øer, som

ikke er bro- eller landfaste, kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, såfremt den kommune, som øen hører til, anmoder transportministeren herom. Det vil efter forslaget tillige være en betingelse, for at øen kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, at der ikke i forvejen i almindelighed finder taxikørsel sted på øen. På den måde gives der mulighed for, at privatpersoner kan transportere andre personer rundt på de pågældende øer uden at skulle efterleve taxiloven. Udførelse af kørsel med andre personer på disse øer vil herefter ikke kræve en tilladelse, og det vil være tilladt at kræve betaling for kørslen. Kørsel med andre personer mod betaling på de øer, der undtages fra taxilovens anvendelsesområde, vil således ikke være erhvervmæssig persontransport omfattet af taxiloven, herunder lovens krav om tilladelse til erhvervmæssig persontransport.

Ved taxikørsel i almindelighed forstås, at der enten er én eller flere taxier på den pågældende ø, eller at det på daglig basis er muligt at bestille en taxi fra fastlandet til at udføre taxikørsel lokalt på øen. Det forhold, at en taxi fra fastlandet udfører sporadisk kørsel på en ø, fx i forbindelse med et større arrangement på øen, medfører ikke, at der er tale, om at der i almindelighed finder taxikørsel sted på øen

Indtægter fra personbefordring er skattepligtige, jf. statsskatteovens § 4, og det er den enkelte chaufførs pligt at opgive indtægterne til skattemyndighederne.

3. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter

Lovforslaget vurderes at ville have positive konsekvenser for landdistrikter på de øer, der bliver undtaget fra taxilovens anvendelsesområde. Lovforslaget vil gøre det muligt for privatpersoner på de pågældende øer at tilbyde kørsel for andre mod betaling, idet der ikke kræves nogen form for tilladelse forud for kørslen. På den måde udvides rammerne for mobilitet på øerne, hvilket vil bidrage til realiseringen af regeringens målsætning om at gøre det lettere at bo og arbejde overalt i Danmark.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for stat, regioner eller kommuner.

Lovforslaget har ikke implementeringsmæssige konsekvenser.

Det vurderes, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevante for lovforslaget.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 30. juni 2023 til den 18. august 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brancheforeningen for Limousinevognmænd, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C. A. T.), Dansk Elbilalliance, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Danske Handicaporganisationer, Dansk Handicap Forbund, Dansk PersonTransport, Danske Regioner, DI Transport, Det Centrale Handicapråd, FEP foreningen for erhvervsmæssig persontransport, Foreningen for Platformsøkonomi i Danmark (FPD), Fritidshusejernes Landsforening, Horesta, KL, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småer og Trafikselskaberne i Danmark.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter	

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X
--	----	--------------

Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I § 1, stk. 1, indsættes efter »fortjeneste« », jf. dog stk. 3«, som en konsekvens af indsættelse af § 1, stk. 3, se nr. 2 nedenfor.

Til nr. 2

Det følger af § 1, stk. 1, i taxiloven, at loven gælder for erhvervmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Det følger endvidere af taxilovens § 1, stk. 2, at samkørsel ikke anses som erhvervmæssig persontransport, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundet med kørslen.

Efter taxilovens § 3 kræves der tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport, og det følger af taxilovens § 7, at der kræves et chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport. Af taxiloven fremgår desuden en række yderligere krav til taxikørsel, bl.a. krav om tilslutning til et kørselskontor, prisloft samt krav til biler og udstyr.

Det foreslås, at det indsættes som § 1, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om, at loven ikke finder anvendelse på øer, der ikke er bro- eller landfaste, hvor der ikke i almindelighed finder taxikørsel sted, hvis kommunen, som øen hører til, anmoder herom. Herudover foreslås det, at dette dog ikke gælder ikke for Bornholm

Det er forventningen, at transportministeren vil kunne undtage følgende øer fra taxiloven på tidspunktet for lovforslagets ikrafttræden: Aarø, Agersø, Anholt, Askø/Lilleø, Avernakø, Bågå, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Drejø, Egholm, Endelave, Eskilsø, Fejø, Femø, Fænø, Glænø, Hjarnø, Hjortø, Livø, Lyø, Mandø, Nekselø, Omø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, og Venø.

Opregningen dækker over de øer i Danmark, som ikke er bro- eller landfaste, hvor der efter Transportministeriets viden ikke i almindelighed finder taxikørsel sted, og flere ikke bro- eller landfaste øer vil derfor kunne undtages, hvis de opfylder kriterieret, om at der ikke i almindelighed finder taxikørsel sted. Listen vil blive sendt i høring i de

kommuner, hvor der er øer. Listen vil ligeledes blive sendt i høring hos relevante brancheorganisationer. Såfremt den enkelte kommune ønsker at undtage øen fra taxilovens anvendelsesområde, kan kommunen herefter ansøge transportministeren herom. En kommune vil ligeledes kunne anmode om, at yderligere øer undtages fra taxilovens anvendelsesområde. Kommunen vil i den forbindelse skulle oplyse, om der i almindelighed finder taxikørsel sted på øen. Gør der det, vil øen ikke kunne undtages fra taxiloven.

Ved om der i almindelighed finder taxikørsel sted på øen forstås, at der enten er én eller flere taxier på den pågældende ø, eller at det på daglig basis er muligt at bestille en taxi fra fastlandet til at udføre taxikørsel lokalt på øen. Det forhold, at en taxi fra fastlandet udfører sporadisk kørsel på en ø, fx i forbindelse med et større arrangement på øen, medfører ikke, at der er tale om, at der i almindelighed finder taxikørsel sted på øen.

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. Undtagelsen af en ø vil kunne ophæves, hvis der på ny i almindelighed finder taxikørsel sted på øen, eller øen bliver bro- eller landfast.

Udførelse af kørsel med andre personer på øer, der undtages fra taxilovens anvendelsesområde, vil herefter ikke kræve en tilladelse, og det vil være tilladt at kræve betaling for kørslen. Kørsel med andre personer mod betaling på de øer, der undtages fra taxilovens anvendelsesområde, vil således ikke være erhvervmæssig persontransport omfattet af taxiloven, herunder lovens krav om tilladelse til erhvervmæssig persontransport. Kørslen må alene foregå på de øer, der er undtaget fra taxilovens anvendelsesområde, og må således ikke indbefatte kørsel til og fra den pågældende ø.

De indtægter, som privatpersoner modtager for kørslen, vil være skattepligtig indkomst, jf. statskattelovens § 4, og det er den enkelte chaufførs pligt at opgive indtægterne til skattemyndighederne.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2024.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland og kan ikke sættes i kraft for disse landsdele, idet taxiloven ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland, jf. lovens § 46.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
Kapitel 1	<p>Forslag</p> <p>til</p> <p>Lov om ændring af taxiloven</p> <p>(Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)</p>
<i>Anvendelsesområde</i>	<p>§ 1</p> <p>I taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 434 af 22. april 2023, foretages følgende ændring:</p> <p>1. I § 1, stk. 1 indsættes efter »fortjeneste«:</p> <p>», jf. dog stk. 3«.</p>
<p><i>Stk. 2.</i> Samkørsel anses ikke som erhvervmæssig persontransport efter stk. 1, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen.</p>	<p>2. I § 1 indsættes som <i>stk. 3</i>:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om, at loven ikke finder anvendelse på øer, der ikke er bro- eller landfaste, hvor der ikke i almindelighed finder taxikørsel sted, hvis kommunen, som øen hører til, anmoder herom. 1. pkt. gælder dog ikke for Bornholm.«</p>