

## UDKAST- høringsversion

### 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 ændring:

**1.** I § 1 indsættes som *stk. 3*:

»*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.«

### § 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 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 taxilovgivningen.

#### **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**

## UDKAST

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.

Det foreslås derfor, at der gives mulighed for, at ikke bro- og landfaste øer kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, såfremt den kommune, hvortil øen hører, anmoder transportministeren herom. Det vil efter forslaget tillige være en betingelse for, at øen kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, at der ikke i forvejen er almindelig adgang til taxikørsel på øen. På den måde gives der mulighed for, at privatpersoner kan transportere andre personer på de pågældende øer uden at skulle efterleve taxilovgivning. 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 på de øer, der undtages fra taxilovens anvendelsesområde, vil således hverken være at betragte som taxikørsel eller samkørsel i taxilovens forstand.

Indtægter fra personbefordring er skattepligtige, jf. statsskattelovens § 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 enkelt 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 og kommuner.

## UDKAST

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

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

Lovforslaget har i praksis alene meget marginale økonomiske og administrative konsekvenser grundet lovforslagets geografiske afgrænsning.

### **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 erhvervmæssig 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 Småøer 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«)
--	---	--

## UDKAST

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget har i praksis alene meget marginale økonomiske og administrative konsekvenser grundet lovforslagets geografiske afgrænsning.	Lovforslaget har i praksis alene meget marginale økonomiske og administrative konsekvenser grundet lovforslagets geografiske afgrænsning.
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	Ja	Nej X

## UDKAST

end minimums- krav i EU-regu- lering (sæt X)	
--	--

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

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 skal finde anvendelse på ikke bro- og landfaste øer, hvor der ikke er almindelig adgang til taxikørsel, hvis kommunen, hvortil øen hører, anmoder herom.

Det er forventningen, at transportministeren i første omgang vil fastsætte regler om, at taxilovens bestemmelser ikke skal finde anvendelse på følgende øer: Aarø, Agersø, Anholt, Askø/Lilleø, Avernakø, Bågeø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Christiansø/Frederiksø, Drejø, Egholm, Endelave, Eskilsø, Fejø, Femø, Fønø, Gavnø, Glænø, Hjarnø, Hjortø, Livø, Lyø, Mandø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, og Venø.

Opregningen dækker over de mindste øer i Danmark, og flere øer vil kunne omfattes. Listen over øer, der påtænkes undtaget fra taxilovens anvendelsesområde, vil blive sendt i høring i de kommuner, hvor der er øer. Den enkelte kommune vil blive anmodet om at tilkendegive, om det ønskes at blive undtaget fra taxilovens anvendelsesområde. Den enkelte kommune vil ligeledes kunne anmode om, at yderligere øer undtages fra taxilovens anvendelsesområde. Kommunen vil i den forbindelse skulle oplyse, om der er

## UDKAST

almindelig adgang til taxikørsel på øen. Er der almindelig adgang til taxikørsel på øen, vil den ikke kunne optages på listen over øer, hvorpå taxilovens bestemmelser ikke finder anvendelse.

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. I helt særlige tilfælde vil øer også kunne fjernes fra listen, fx hvis der på en ø på ny tilbydes taxikørsel.

De indtægter, som privatpersoner modtager for kørslen, vil være skattepligtig indkomst, jf. statsskattelovens § 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, 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>
<p style="text-align: center;">Kapitel 1 <i>Anvendelsesområde</i></p> <p>§ 1. Denne lov gælder for erhvervmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst ni personer inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste.</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 style="text-align: center;"><b>Forslag</b> til Lov om ændring af taxiloven (Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)</p> <p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 434 af 22. april 2023, foretages følgende ændring:</p> <p><b>1.</b> I § 1 indsættes som <i>stk. 3</i>:</p> <p style="padding-left: 2em;">»<i>Stk. 3.</i> 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.«</p>