



Transportministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk), [bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

14-08-2023

EMN-2023-00073

1642460

Morten Brønnum Andersen

Høringssvar 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 tilbringertrafikken 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 erhvervs-mæssig 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 taxilovgivningen 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 compensationen 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 samkørsel<sup>1</sup> kunne regionerne og kommunerne gives hjemmel til at understøtte samkørsel, som det sker for mobilitet via bus, tog og flextrafik – fx via trafikelskaberne, 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.

---

<sup>1</sup> 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