

Til Transportministeriet

Anholt, den 12. maj 2025

Att.: Kontorchef Rasmus Shermer

Tak for, at du vil se ind i sagen om Anholt Taxis fortsatte mulighed for persontransport, sygekørsel og beredskabskørsel på Anholt.

Som du er bekendt med er Anholt Taxi blevet udfordret i forbindelse med vedtagelsen af den nye taxa lov.

I den tidligere taxalov kunne taxien køre under en dispensation for krav om brug af taxameter, udstedt af trafikstyrelsen, men denne mulighed ophørte ved den nye taxilovs vedtagelse.

I den nye taxilov er der som jeg læser det tre muligheder for personbefordring.

1. Taxikørsel, med taxameter, sædefølere, chaufførkort og bestillingskontor
2. Kørsel for offentlig myndighed, med chaufførkort. Men uden krav om taxameter og bestillingskontor
3. Kørsel under ø-taxa ordningen, som tilskriver **private** at måtte køre taxi på udvalgte småøer.

Efter ophør af den tidligere taxilov, ansøgte Norddjurs Kommune Transportministeriet om tilladelse til, at jeg fortsat kunne køre uden krav om taxameter mm, under en aftale indgået med Midt trafik, og den aftale er gældende frem til 30.06.2025.

Norddjurs Kommune ønsker at fortsætte ordningen, men har fået oplyst at det ikke er muligt.

I dit opfølgende brev til Norddjurs Kommune af 20. marts 2025 skriver du, at den indgåede ordning med kørsel for offentlig myndighed som jeg kører under, ikke vil kunne fortsætte. Og du anbefaler, at jeg kommer til at køre under den nye ø-taxa lov.

Dette giver mig følgende problemstilling, som jeg håber, at du kan hjælpe mig med.

Som jeg læser den nye ø-taxalov, så er den tiltænkt private, som i et privat indregistreret køretøj foretager persontransport på en ø.

Hvordan loven stiller sig til at et erhverv kører under ø-taxa ordningen?

Hvis jeg vil fortage min kørsel som privat kørsel, så vil jeg hurtigt nå op på en indtjening over kr. 50.000, - hvilket er grænsen for hvad jeg må tjene, før jeg er forpligtiget til at lade mig registrere som erhverv.

Og det afleder næste spørgsmål til hvordan mit køretøj skal indregistreres, og forsikres?

Hele spørgsmålet med indregistrering, og herunder forsikring af bilen har jeg undersøgt ved motorregistreret og mit forsikringsselskab, og her møder jeg følgende udfordring. Det er et lovkrav, at bilen indregistreres rigtigt, og til den opgave den udfører, (hvilket også er den registrering forsikringsselskabet fastsætter forsikringen efter). En forkert indregistrering koster bøde ved politiet, og krav om ændring.

Der er tre muligheder for indregistrering af bil til personkørsel

1. Indregistrering til taxa, som efter lovgivningen tilskriver taxameter osv
2. Indregistrering til kørsel for offentlig myndighed, hvilket tilskriver en godkendt aftale (som den jeg har nu)
3. Indregistrering til privat kørsel

Dette udfordrer Anholt Taxi.

Vælger jeg en indregistrering som "kommer tættest på", men som ikke er korrekt, så risikere jeg, at min forsikring ikke gælder i tilfælde af et fatalt uheld, da den ikke er indregistreret korrekt. Citat Tryg.

Dette vil naturligvis være uholdbart, og forhold jeg ikke vil turde køre under.

Under behandlingen af lovforslaget i folketinget bliver Anholt Taxi specifikt nævnt, da både jeg, øens foreninger samt Sammenslutningen af danske småøer i vores høringssvar har ønsket mulighed for sikring af Anholt Taxis fortsatte kørselsmulighed.

Jeg hæfter mig ved ministerens svar som jeg har markeret med rødt.

Et svar fra Transportministeren lyder således:

" 10:27

Transportministeren

Thomas Danielsen

Tak for det, formand. Tak for ordet. Jeg vil gerne indledningsvis takke ordførerne for den positive modtagelse, der har været af lovforslaget. Vores lovgivning skal naturligvis give mening, og på en række danske øer er kørselsbehovet så lavt, at det ikke kan løbe rundt at drive en taxavirksomhed. Der findes derfor ikke en taxa til lokal kørsel på mange af de her øer. Her giver taxiloven ikke mening. Den udgør derimod en hindring for adgangen til transport på øerne, og sådan skal det naturligvis ikke være.

Formålet med lovforslaget er derfor at give mulighed for at undtage øer, som ikke er bro- eller landfaste, fra taxilovens anvendelsesområde, så beboerne har mulighed for at tilbyde kørsel uden at skulle leve op til taxilovens krav. Det er – bare for at sige det – ikke en fritagelse fra at betale skat af indtægterne fra kørslen. Det er også en forudsætning, at der ikke er nogen taxakørsel i almindelighed i forvejen. Det er kort sagt en pragmatisk måde at løse et konkret problem på, og det gør livet på øerne lettere, og den slags skal vi have mere af. Det var også det, som samrådet i går til dels handlede om, i forhold til kollektiv mobilitet. Her øger vi altså mobilitetsmulighederne i nogle af de egne af Danmark, hvor det er allerallervanskeligst at opnå.

SF fremhævede Sammenslutningen af Danske Småøers høringssvar, og det er fuldt forståeligt. Jeg har også ringet til Sammenslutningen af Danske Småøer på grund af den misforståelse, der var om Anholt Taxi. Man kalder det jo en taxa, men det er reelt ikke taxakørsel, som Anholt Taxi udfører. Det er en særaftale, de har lavet med et trafikselskab via Norddjurs Kommune, og det kan de bare fortsætte med, hvis de ønsker det.

Det her er et fuldstændig frivilligt tilbud til den enkelte økommune eller den enkelte ø, som er en del af en kommune. Hvis man søger om det her med at kunne blive fritaget for taxiloven, kan man altså opnå det. Det er der en lang række fordele ved. Man kan bruge det kollektivt og individuelt. Man kan i forbindelse med en øfestival gå sammen ti frivillige, der vil køre taxakørsel i form af sådan en økørselsordning, hvor man simpelt hen kan sætte en magnet på siden af døren, hvorpå der står øtaxa og et MobilePay-nummer. Og så kan man lige pludselig sikre en mobilitetsmulighed, som er fleksibel, og som ikke er omkostningstung

med taxameter, sædefølere, vognmandstilladelse og alt, hvad der ellers er af forhindringer for, at det kan lade sig gøre i dag med den slags muligheder.

Enhedslisten frygter en udvidelse af rammen for, hvor man kan benytte sig af denne ordning. Og der kan jeg sige, at hvis man ser på lovforslaget, som er omdelt foran jer på bordene – forslag til lov om ændring af taxiloven – kan man se, at der jo står i stk. 3, at vi fastsætter reglerne til at omfatte øer, der ikke er bro- eller landfaste. Nye Borgerlige nævnte Nordjylland. Og Nordjylland er jo brofast, hvorfor de ikke er indbefattet af denne ordning. Lidt firkantet sagt gælder det for alle øer, der er mindre end Bornholm. De vil have mulighed for at ansøge, hvis der ikke er taxakørsel i almindelighed, og så bliver vurderingen truffet derudfra.

Enhedslisten spørger også, om vi skal have en solnedgangsklausul, eller om det skal laves om til sådan en midlertidig ordning. Det er jeg indædt modstander af. Jeg har den holdning, at hvis vi laver lovgivning, laver vi lovgivning. Virker den ikke, jamen så laver vi den om. Det her er jeg helt sikker på kommer til at fungere fantastisk godt for de øsamfund, som ønsker at benytte sig af det. Og er der noget, der skal laves tilpasninger på, gælder det for al lovgivning, og så kigger vi på det.

Dansk Folkeparti efterspørger mere generelle drøftelser i forhold til mobilitet i landdistrikterne, og det kommer der i den grad. Jeg har netop nedsat et ekspertpanel, som i den første udredningsfase skal komme med et idékatalog om, hvordan vi kan tænke på kreative mobilitetsløsninger rundt om i hele landet. Det er et udtryk for, at hvis vi skal sikre kollektiv mobilitet i hele Danmark, bør vi kigge på øerne på én måde, landdistrikterne på en anden måde og byerne på en tredje måde.

Vi bør kaste op i luften, hvordan vi som en del af den kollektive trafik vil acceptere samkørsel, elløbehjul, delebilsordninger og alt muligt andet på en helt anden måde, end vi tænker i dag. Derfor skal vi tænke på en ny måde. Det vil sige, at det ikke hedder kollektiv trafik i traditionel forstand, som vi ser det i dag med busser og flextaxi osv. Vi bliver nødt til at kalde det kollektiv mobilitet i sin helhed, hvis vi skal kunne tilgodese alle egne af Danmark. Og det er vigtigt for mig, at man, uanset hvor man bor i Danmark, skal kunne passe en uddannelse, et arbejde eller andet uden at have en bil eller et kørekort.

Alternativet nævner også, at der jo var visse bekymringer på visse øer. Og den bekymring mener jeg at vi har taget hånd om, eftersom det er en frivillig ordning. Altså, man kan jo bare vælge ikke at bede om at få ophævet taxiloven, og så er det ikke noget, vi pålægger nogen.

Så jeg glæder mig til udvalgsbehandlingen af lovforslaget og takker endnu en gang for den positive modtagelse fra ordførerne". Citat slut.

Hvordan kan persontransport fremover løses på Anholt?

1. Hvis jeg skal udstyre min taxi med taxi meter og bestillingskontor mm, vil jeg ikke kunne løse taxibehovet f.eks. ved færge ankomst og afgang, da jeg ikke vil kunne blande kunder og afhentnings/leverings adresser. I dag holder jeg ved færgen ved dens ankomst, og fylder bilen med første (blandede) hold (8 pers.) som køres til forskellige adresser, og med betaling pr. person. Under kørslen ved jeg muligvis, at der også ankommer et fly på flyvepladsen, og så svinger jeg forbi der og hægter dem på og afleveret på respektive adresser på vejen, inden jeg atter er på havnen efter næste vognfuld færgegæster. Jeg kører således ikke kun en A til B tur, men måske en A til B, C, D, E tur. Dette har været velfungerende, og både miljø-, - og tidsbesparende. Men vil ikke kunne være muligt under et bestillingskontor. Bilen vil skulle indregistreres under kategorien taxi.
2. Kørsel under offentlig myndighed, hvor Norddjurs Kommune laver aftale med et trafikselskab om min kørsel. Dette kræver en mulighed for forlængelse af min aftale. Jeg vil fortsat skulle have

chaufførkort, betalingssystem (erhvervsmobilepay, og kortbetaling), og prisen vil fastsættes af kommunen. Og bilen vil skulle indregistreres under kategorien, kørsel for offentlig myndighed.

3. Kørsel under ø-taxi ordningen. Denne ordning kræver ingen taxameter, intet bestillingskontor, intet karv om betalingssystem, men er tilegnet private der ønsker at køre taxi på småøerne. Bilen vil skulle indregistreres under kategorien, privatkørsel. Problemet med denne ordning er, at hvis jeg vælger denne ordning, så vil jeg hurtigt komme i problemer med hensyn til at køre privat, da skatteloven betinger, at hvis man tjener mere end kr. 50.000, - så skal man være registreret som erhverv. Jeg tjener mere på dækning af personbefordring, sygekørsel mm på Anholt, så jeg vil hurtigt falde udenfor kategori "privat kørsel". Jeg har undersøgt, om der skulle findes en indregistrerings type jeg ikke er bekendt med f.eks. "Erhverv med persontransport", men en sådan eksistere ikke. Hvilket sender mig tilbage til de to første muligheder.

Som det ser ud nu, så ser ud til, at lige meget hvilken vej jeg vender mig, så falde Anholt Taxi ved siden af mulighederne. Det er rigtig ærgerligt, da Anholt Taxi gennem årtier, og med skiftende aktører, har løst personbefordringen og sygekørslen på øen hele året.

En anden vigtig og væsentlig faktor er, at Anholt Taxi indgår, og er en vigtig brik i øens beredskab, som vil være et stort tab for øen at miste. Anholt er Danmarks mest isolerede ø, og derfor afhængig af lokale samarbejdsaftaler i tilfælde af større uheld, brand osv. Denne funktion vedlægger jeg beskrivelse af aftale om fra beredskabschef Morten Sønderby.

Til orientering er Anholt Taxi indskrevet i beredskabsplanen på øen, den deltager i beredskabsøvelser, og har blandt andet været aktiveret i forbindelse med en større brand på øen, hvor det var nødvendigt at få fløjet ekstra indsatshold af brandmænd fra Grenaa ind til bekæmpelse af brand i byen.

Anholt Taxi varetager også al den sygekørsel til læge/skadestue som ikke varetages af øens (eneste) ambulance. Det vil sige, at ambulancen som administreres under forsvaret varetager liggende transport, samt alvorlige uheld mm, men at jeg varetager alt det øvrige, f.eks. patientbefordring til sygehus via færgen, kørsel til læge (hele døgn) osv

Derfor, vil du på nogen måde kunne hjælpe mig med at finde en farbar vej til fortsat kørsel på øen?

Efter min bedste overbevisning, er både Norddjurs Kommune og Midt trafik villige til at fortsætte nuværende aftale, men det betinger at det er muligt, eventuelt med en dispensation eller lignende fra Transportministeriet gældende for Anholt.

Til din orientering har jeg talt med medlemmer af trafikudvalget om sagen, og til dem har jeg lovet også at sende en beskrivelse af problemstillingen.

Jeg håber, at vi ved fælles hjælp kan finde en løsning, og jeg hjælper meget gerne med eventuelt opfølgende spørgsmål.

Med venlig hilsen

Liselotte Arentz Sørensen,

Anholt Taxi, cvr nr. 33549369, Ageren 9, 8592 Anholt tlf. 20229006