



CENTRALFORENINGEN AF TAXIFORENINGER I DANMARK

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
Giro 111 4980

www.cat-taxi.dk

Vester Skerninge, den
28.07.2005

Nu må der ske noget!!

Det offentlige (kommuner, amter, trafikselskaber m.fl.) er langsomt men sikkert, med accept fra Færdselsstyrelsen, i gang med, at slå taxierhvervet i de tyndtbefolkede områder ihjel!!

Midlet til dette er den mere og mere udvandede fortolkning af begrebet RUTEKØRSEL.

Ifølge Lov om buskørsel § 2 defineres rutekørsel således:

Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, såfremt kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse.

Stk. 2. Står adgangen til at deltage i den i stk. 1 omhandlede kørsel åben for alle, betegnes denne som "almindelig rutekørsel". Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere:

1) Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende, jf. § 1, stk. 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og § 1, stk. 2, i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

2) Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Stk. 3. Ved udførelse af almindelig rutekørsel efter § 3, stk. 1, nr. 4, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentlig på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Stk. 4. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

Hvis man lavede en rundspørge, ville de fleste nok mene, at rutekørsel er, når der foreligger en køreplan med faste start- og endestationer, faste afgangs- og ankomsttider samt faste stoppesteder på ruten. Ruten køres jævnlige og som regel flere gange om dagen.

I forbindelse med behandlingen af busloven i 1998/99 har Amtsrådsforeningen og HT rejst spørgsmålet om, hvorvidt samordning af forskellige offentlige kørselsordninger kan betragtes som almindelig rutekørsel, og finder det uhensigtsmæssigt, hvis lovgivningen begrænser en sådan mulighed.

Til dette svarede trafikministeren:

”Jeg kan hertil oplyse, at det efter lovforslaget alene er den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som skal betragtes som almindelig rutekørsel, mens reglerne for den øvrige del af den offentligt betalte kørsel, for eksempel patientbefordring til sygehuse og kørsel til aktivitetscentre, ikke foreslås ændret. Disse former for kørsel vil - hvis de udføres med en bus - som hidtil kræve enten tilladelse til speciel rutekørsel eller vil kunne udføres på grundlag af den generelle tilladelse til erhvervmæssig personbefordring.

De dele af de offentlige kørselsordninger, der er etableret i amtsligt regi, kan hverken efter den nugældende buslov eller efter lovforslaget udføres som rutekørsel, idet kørslen ikke udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse.

Der er samtidig i dag et krav om, at mindst 6 personer, føreren medregnet, skal deltage i kørselsarrangementet ved bestillingskørsel, og fremover kan der også fastsættes krav om mindste antal ved kørsel, der ikke er rutekørsel (anden buskørsel). Kravet har til formål at hindre, at navnlig mindre busser uretmæssigt konkurrerer med taxivognmænd. Efter min opfattelse bør kravet om mindste antal deltagere ikke give problemer i forbindelse med samordning af forskellige offentlige kørselsordninger, da der bør være et sådant passagergrundlag for samkørslen, at der kan samles mindst 5 deltagere i de tilfælde, hvor der indsættes busser.

Jeg finder det endvidere vigtigt, at kørsel generelt set udføres med det materiel, der ud fra miljø- og trafiksikkerhedsmæssige samt økonomiske hensyn er bedst egnet til at udføre opgaven. Hvis al offentligt betalt kørsel blev anset for rutekørsel, ville det kunne medføre, at den kørsel, der i dag mest hensigtsmæssigt kan udføres med taxier, fremover - af afgiftsmæssige årsager - ville blive kørt med busser.”

Ifølge ovenstående er der således, efter C.A.T.'s opfattelse, ingen tvivl om, hvad der kan komme ind under begrebet RUTEKØRSEL.

Det er derfor ikke korrekt, når Færdselsstyrelsen tillader, at bl.a.:

- Siddende patientbefordring
- Speciallægekørsel
- Teletaxikørsel
- Kørsel til institutioner
- M.m.m.

udbydes som rutekørsel.

Seneste skud på stammen er tilladelser til erhvervmæssig personbefordring (bustilladelse) til motorkøretøjer indrettet til befordring af 4 personer føreren medregnet!

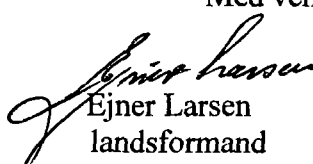
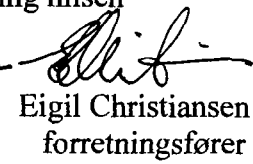
Selvom det i Lov om buskørsel §1, stk. hedder: Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til **befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet**, skal have tilladelse hertil.

C.A.T. er selvfølgelig enig i, at det offentlige skal have deres opgaver udført så billigt som muligt og at der skal være en sund konkurrence på alle områder. Men det skal samtidig ske på et fair grundlag.

Når busser, minibusser m.fl. er færdige med dagens offentlige opgaver, kan disse køre i garagen og har derefter ingen udgifter, til at opretholde et beredskab i resten af døgnet. Mens taxivognmanden skal være til rådighed alle døgnets 24 timer, hvis der skulle komme en enkelt almindelig taxitur. Det er selvfølgelig umuligt for en taxivognmand med kun én vogn og kun sig selv som fører, at opretholde et beredskab i 24 timer i alle eller flere af ugens dage, men det er ikke desto mindre det, han kan blive tvunget til af kommunen med taxiloven i hånden.

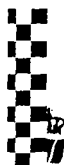
Hvis man vil redde bare en nogenlunde taxibetjening i de tyndt befolkede områder i landet, er det bydende nødvendigt, at der straks bliver strammet op omkring begrebet RUTEKØRSEL, således at taxibranchen vil få noget af den kørsel tilbage, som naturligt hører hjemme her!

Med venlig hilsen

 
Ejner Larsen Eigil Christiansen
landsformand forretningsfører

//Der vedlægges kopi af korrespondance om emnet med Færdselsstyrelsen

97491158



Færdselsstyrelsen
Road Safety and Transport Agency

6. juli 2005

Ringkøbing Amts Taxiforening og Økonomisk
Forening for Persontransport
Stabyvej 23
6990 Ulfborg

Att.: Gunnar Frost

Tilsynsafdelingen

J. nr.: 2005-2116-49

Sagebeh.: Lis Caspersen

Døres ref.:

Vedrørende taxiloven contra busloven.

Idet der henvises til foreningens brev stilet til Trafikministeriet og modtaget i Færdselsstyrelsen den 24. januar 2005, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke er sket ændring af buslovgivningen pr. 1. januar i år.

Styrelsen er imidlertid bekendt med, at flere og flere trafikelskaber og amter, herunder Ringkøbing amt, udbyder kørsel på tværs af forskellige kørselsordninger, f.eks. handicapkørsel, siddende patientbefordring, speciallægekørsel, teletaxikørsel og kørsel til institutioner, som samordnet kørsel. Hvis den samordnede kørsel er for alle ("åbne" brugere), vil kørslen typisk kunne udføres som almindelig rutekørsel, og kørslen vil i så fald kunne udføres med såvel busser som taxier.

Styrelsen har i øvrigt noteret sig foreningens synspunkter og vil lade dem indgå i kommende overvejelser om ændringer af lovgivningen på området.

Med venlig hilsen

Lis Caspersen

Chefkonsulent



Færdselsstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

KOPI

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
Giro 111 4980

www.cat-taxi.dk

Vester Skerninge, den
06.04.2005

Definition af rutekørsel

I henhold til Lov om buskørsel §2 defineres rutekørsel således:

Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, såfremt kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse.

Stk. 2. Står adgangen til at deltage i den i stk. 1 omhandlede kørsel åben for alle, betegnes denne som "almindelig rutekørsel". Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere:

- 1) Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende, jf. § 1, stk. 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og § 1, stk. 2, i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

I materiale til udbud af samordnet kørsel anfører et trafikselskab bl.a.:

Trafikselskabet har selv en kørselsordning for handicappede og har herudover aftale med eksterne parter om at stå for iværksættelse af kørslen i forbindelse med andre kørselsordninger. Der kan være tale om både kørsel, *der bestilles fra gang til gang*, og kørsel, der foregår fast over en periode. Trafikselskabet samordner i størst muligt omfang kørslen på tværs af de forskellige kørselsordninger.

Trafikselskabet udbyder i denne forbindelse:

- Handicapkørsel
- Siddende patientbefordring
- Speciallægekørsel
- Teletaxikørsel
- Kørsel til institutioner

Trafikselskabet anfører i materialet, at "den udførte kørsel vil være almindelig rutekørsel og kan derfor udføres med såvel busser som taxi".

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark skal herved anmode om en redegørelse for, hvordan udbuddet af disse kørselskategorier harmonerer med lovens definition af rutekørsel.

Med venlig hilsen

Eigil Christiansen
forretningsfører

17. juni 2005

Centralforeninger af Taxiforeninger i Danmark
Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge

Tilsynsafdelingen

J. nr.: 2005-2116-52

Sagsbeh.: Lis Caspersen

Deres ref.:

Vedrørende definition af rutekørsel.

I brev af 6. april 2004 har foreningen anmodet om oplysning om, hvorledes udbud af et nærmere beskrevet kørselsarrangement harmonerer med buslovens definition af rutekørsel.

Det er oplyst, at et trafikskab i materialet til udbud af samordnet kørsel blandt andet anfører, at trafikskabet selv har en kørselsordning for handicappede og herudover har aftale med eksterne parter om at stå for iværksættelse af kørslen i forbindelse med andre kørselsordninger. Det er endvidere anført, at der kan være tale om både kørsel, der bestilles fra gang til gang, og kørsel, der foregår fast over en periode. Trafikskabet samordner i størst muligt omfang kørslen på tværs af de forskellige kørselsordninger. Trafikskab udbyder i denne forbindelse handicapkørsel, siddende patientbefordring, speciallægekørsel, teletaxikørsel og kørsel til institutioner. Endelig er det anført, at den udførte kørsel vil være almindelig rutekørsel og derfor kan udføres med såvel busser som taxi.

Færdselsstyrelsen har ikke kendskab til ovennævnte udbud af samordnet kørsel, men går ud fra, at der er tale om forskellige typer af kørselsarrangementer, der fremover ønskes koordineret via et fælles "bestillingskontor", og hvor trafikskabet samtidig åbner kørslen for alle ("åbne" brugere).

Der er i bemærkningerne til § 2 i forslag til lov om buskørsel (1978) anført følgende:

" Kørslen skal [...] udføres på en måde, der er egnet til hos dem, der ønsker at blive befordret til et bestemt geografisk mål, at fremkalde den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse til dette mål. Dette vil typisk være tilfældet, når kørslen udføres i henhold til en forud fastlagt og offentliggjort køreplan.

Typisk vil kørslen foregå mellem 2 bestemte geografiske punkter ad samme strækning fra tur til tur. Det berøver imidlertid ikke kørslen dens karakter af rutekørsel, at kørselsstrækningen mellem de to punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem to fikserede punkter, når blot kørslen foregår inden for et bestemt geografisk om-

råde med tilfældigt udgangs- og endepunkt inden for forud fastlagte udsnit af området. Eksempelvis vil kørslen kunne udføres fra et distrikt i en kommune til et bestemt punkt - det kommunale center, jernbane- eller rutebilstationen eller en arbejdsplads - og kørselsstrækningen for den enkelte tur fastlægges efter forudgående bestilling fra distriktets beboere eller dem, der fra center, jernbane- eller rutebilstation m.v. skal befordres på tilbagevejen til distriktet. På samme måde kan det tænkes, at kørslen udføres fra et distrikt til et andet distrikt således, at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne."

Det er på grundlag af de foreliggende oplysninger er ikke muligt for Færdselsstyrelsen at udtale sig om, hvorvidt det omhandlede kørselsarrangement opfylder betingelserne for at være rutekørsel, men det er styrelsens umiddelbare opfattelse, at et sådant kørselsarrangement vil kunne tilrettelægges som rutekørsel.

Hvis kørselsarrangement opfylder betingelserne for at være rutekørsel, og hvis kørslen er åben for alle, vil der være tale om almindelig rutekørsel.

Med venlig hilsen



Lis Caspersen

Chefkonsulent



Færdselsstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

KOPI

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
Giro 111 4980

www.cat-taxi.dk

Vester Skerninge, den
05.04.2005

Tilladelse til buskørsel

I Lov om buskørsel §1, stk. hedder det: Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervs-mæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til **befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet**, skal have tilladelse hertil.

Idet jeg henviser til ovenstående og til vedlagte omtale, skal jeg anmode om en redegørelse for, hvordan der kan udstedes bustilladelse til vogne, som kun er godkendt til 3 personer udover føreren.

Med venlig hilsen

Eigil Christiansen
forretningsfører

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge

Den 17. juni 2005

ID-nr.: 60433

(Bedes opgivet ved alle henvendelser til styrelsen)

Vedrørende tilladelse til buskørsel.

Idet der henvises til foreningens brev af 5. april 2005, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at en vognmand har mulighed for at få udstedt en begrænset tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til busloven, såfremt vedkommende ønsker at udføre almindelig rutekørsel med et motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet (M1).

For at få udstedt en sådan tilladelse skal det dokumenteres, at vognmanden har tilladelse til almindelig rutekørsel eller kontrakt med en tilladelsesudstedende myndighed om udførelse af almindelig rutekørsel.

Hvis vognmanden i forvejen har tilladelse i henhold til taxiloven, skal det endvidere dokumenteres, at han opfylder taxilovgivningens krav for at udstedt yderligere en tilladelse. En busvognmand, der ansøger om en sådan begrænset tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, skal opfylde buslovgivningens krav til egenkapital for at få udstedt tilladelsen.

Tilladelsen udstedes med begrænsning om, at tilladelsen alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med XX om almindelig rutekørsel. Det pågældende motorkøretøj må ikke anvendes til andre former for kørsel.

Det kan endvidere oplyses, at der til Ans Bussen ApS er udstedt 3 tilladelser til erhvervmæssig personbefordring i henhold til busloven med begrænsning om, at tilladelserne alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab om almindelig rutekørsel. Styrelsen antager, at der er tale om en fejl, når det af den medsendte omtale fremgår, at "De 2 små busser udfører speciel rutekørsel, bl.a. for Viborg Amt".

Det bemærkes, at det ikke fremgår af "Find transportvirksomhed" på Færdselsstyrelsens hjemmeside www.fstyr.dk, om en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring er udstedt med begrænsning.

Med venlig hilsen



Lis Caspersen

Chefkonsulent