

Forslag

til

Lov om buskørsel.

Fremsat den 10. marts 1977 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Kap. 1.

Gyldighedsområde.

§ 1. Kørsel med motorkøretøjer, indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet, kræver tilladelse i henhold til denne lov.

Stk. 2. Udføres der almindelig rutekørsel, jfr. § 2, stk. 2, gælder kravet i stk. 1 uanset motorkøretøjets størrelse.

Stk. 3. Undtaget fra kravet i stk. 1 er kørsel, der ikke udføres erhvervsmæssigt. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler om afmærkning af køretøjer og kontrolforanstaltninger for denne kørsel.

Kap. 2.

Rutekørsel.

§ 2. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befording af personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder.

Stk. 1. Står adgangen til at deltage i den i stk. 1 omhandlede kørsel åben for alle, betegnes denne som „almindelig rutekørsel“. Befordres der derimod kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som „speciel rutekørsel“.

§ 3. Tilladelse til udførelse af såvel almindelig som speciel rutekørsel gives,

- 1) hvor kørslen forløber inden for hovedstadsområdet, af trafikrådet, jfr. lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring,
- 2) hvor kørslen forløber inden for en amtskommune

Min. f. off. arb. j. nr. M. 3-1.

a) af det udvalg, der er nævnt i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, såfremt der er oprettet en fælleskommunal trafikvirksomhed i amtskommunen,

b) i andre tilfælde af kommunalbestyrelsen, såfremt kørslen udelukkende forløber inden for en kommune, og

c) ellers af amtsrådet,

3) hvor kørslen forløber inden for to amtskommuner eller hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune af den under nr. 1, nr. 2 a eller nr. 2 c nævnte myndighed, i hvis område den længste del af kørslen forløber. Tilladelsen kan dog kun gives, hvis begge områders myndigheder er enige herom, eller hvis persontrafikrådet, jfr. § 21, træffer bestemmelse herom,

4) i alle andre tilfælde af persontrafikrådet, jfr. dog §§ 6 og 7.

§ 4. Tilladelse til almindelig rutekørsel kan kun gives, såfremt kørslen er optaget på en plan, der er udfærdiget i henhold til kapitel 2 i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Dette gælder dog ikke, hvor kørslen forløber

- 1) helt eller delvis inden for hovedstadsområdet, eller
- 2) gennem flere end 2 amtskommuner uden for hovedstadsområdet.

Stk. 2. Ved afgørelsen af, hvorvidt der kan gives tilladelse til almindelig rutekørsel i de under stk. 1, 2. pkt., nævnte tilfælde, skal

der tages hensyn til, om behovet for kørslen er eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

Stk. 3. Ved afgørelsen af, hvorvidt der kan gives tilladelse til speciel rutekørsel, skal der tages samme hensyn som nævnt i stk. 2.

§ 5. Tilladelser i henhold til § 3 gives for indtil 8 år, og for så vidt de vedrører almindelig rutekørsel i almindelighed ikke under 5 år.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter regler om vilkår med hensyn til:

- 1) afgivelse af indberetninger om virksomhedens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, såfremt tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor han lovligt kan ophøre med kørslen, samt
- 4) ansvar for driftsforstyrrelser og lignende.

Stk. 3. De øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt, fastsættes af de tilladelsesudstedende myndigheder, jfr. dog § 6, stk. 2 og § 7.

Stk. 4. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte regler om særlige takster gældende for passagerer, der benytter en rute uden at være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel. Det kan i reglerne fastsættes, at takstbeløbet kan inddrives ved udpantning.

§ 6. Meddelelse om de af en kommunalbestyrelse udfærdigede tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel indsendes samtidig med tilladelsernes udfærdigelse til amtsrådet, der ligeledes underrettes i tilfælde, hvor almindelig rutekørsel inden for en kommunes område ikke udføres som forudsat i den i § 4, stk. 1, nævnte plan.

Stk. 2. Amtsrådet kan ud fra hensynet til samordningen af trafikbetjeningen i området kræve de af kommunalbestyrelsen fastsatte vilkår for tilladelsen ændret.

Stk. 3. Amtsrådet kan kræve, at den af en kommunalbestyrelse tilladte specielle rutekørsel

- 1) enten søges udført som almindelig rutekørsel, eller

2) indstilles.

Stk. 4. Krav i henhold til stk. 2 og 3 skal fremsættes i så god tid, at der kan gives tilladelsens indehaver meddelelse herom inden for en frist af 2 måneder efter, at tilladelsen er givet.

§ 7. Ud fra hensynet til en samordning af jernbane- og busstrafikken i området kan DSB og de i området værende privatbaner foreslå de af den tilladelsesudstedende myndighed fastsatte vilkår for en tilladelse ændret. Fremsættes forslaget inden 2 måneder efter, at tilladelsen er givet eller kørslen påbegyndt, kan forslaget indbringes for persontrafikrådet, jfr. § 21.

§ 8. Hvis en tilladelse til almindelig rutekørsel efter udløbet af gyldighedsperioden ikke fornyes, og den tilladelsesudstedende myndighed vil meddele en anden end den hidtidige indehaver tilladelse til at køre den pågældende rute, kan den hidtidige indehaver kræve, at det ved udstedelsen af den nye tilladelse stilles som vilkår, at indehaveren af denne overtager det hidtidige på ruten benyttede materiel til brugsværdi, medmindre

- 1) andet er bestemt i den oprindelige tilladelse til den hidtidige indehaver,
- 2) denne senere i forbindelse med aftale om tilskud eller lignende til rutens opretholdelse giver afkald på kravet, eller
- 3) han efter den tilladelsesudstedende myndigheds skøn ikke har drevet ruten på tilfredsstillende måde.

Stk. 2. Tvister om den hidtidige tilladelsesindehavers rettigheder i henhold til stk. 1, herunder om vilkårene for en overtagelse af materiellet, kan af såvel den hidtidige som den nye tilladelsesindehaver indbringes for et nævn, der består af 3 medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for Sø- og Handelsretten i København, medens hver af tvistens parter udpeger et medlem.

Stk. 3. Tvister, der kan indbringes for det i stk. 2 omhandlede nævn, kan ikke indbringes for domstolene, inden nævnets afgørelse foreligger.

Stk. 4. Nævnet træffer afgørelse om, hvem der skal afholde udgifterne ved nævnets arbejde.

Kap. 3.

Andre former for buskørsel.

§ 9. Ved turistkørsel forstås befordring med samme køretøj af en gruppe personer fra et område og tilbage til dette således, at køretøjet først, når hele turen er afsluttet, benyttes til befordring af andre.

Stk. 2. Ved bestillingskørsel forstås lejlighedsvis befordring af en på forhånd sluttet kreds af personer efter bestilling på vogn-ejerens bopæl eller forretningssted og efter forud fastsat betaling, der erlægges samlet af den, der har bestilt kørslen.

§ 10. Tilladelse til at udføre turist- og bestillingskørsel gives af persontrafikrådet for et tidsrum af indtil 5 år.

Stk. 2. I tilladelsen kan fastsættes vilkår om:

- 1) afgivelse af indberetninger om virksomhedens omfang og udøvelse og
- 2) ved bestillingskørsel, mindsteantal af passagerer under kørslen.

§ 11. Tilladelse til at udføre andre former for buskørsel inden for landets grænser end nævnt i §§ 2 og 9 gives af de i § 3 nævnte myndigheder, og kun såfremt behovet for kørslen ikke kan dækkes af bestående kollektive trafikforbindelser.

Stk. 2. Reglerne i §§ 5 og 6 gælder for den i stk. 1 omhandlede kørsel.

Stk. 3. Tilladelse til at udføre andre former for buskørsel i forbindelse med kørsel i udlandet gives af persontrafikrådet.

Kap. 4.

Fælles bestemmelser.

§ 12. Tilladelser i henhold til denne lov kan udstedes til et selskab eller anden juridisk person.

§ 13. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler om de kvalifikationskrav, en ansøger skal opfylde for at få en tilladelse i henhold til denne lov, herunder de krav, der kan stilles til den ansvarlige leder af et selskab m. v., såfremt dette er ansøger, jfr. § 12.

Stk. 2. Tilladelse kan nægtes under de omstændigheder, der er nævnt i borgerlig straffelovs § 78, stk. 2. Tilladelse kan end-

videre nægtes, såfremt den pågældende i stilling eller erhverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at han ikke vil drive virksomheden på forsvarlig måde.

§ 14. Den myndighed, der har givet tilladelsen, kan tilbagekalde den, hvis indehaveren har gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagen overtrædelse af vilkårene for tilladelsen, jfr. § 5, stk. 2 og 3, § 10, stk. 2, og § 11, stk. 2, af bestemmelser i denne lov eller af forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt indehaveren har gjort sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at han ikke fremtidig vil drive virksomheden på forsvarlig måde. For så vidt tilladelsen er udstedt i henhold til § 10, kan den tilbagekaldes på tid fra 1-5 år eller indtil videre. Afgørelsen skal indeholde oplysning om adgangen efter § 15 til at begære domstolsprøvelse og om fristen herfor.

§ 15. En afgørelse efter § 14, stk. 2, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes over for den myndighed, der har tilbagekaldt tilladelsen, inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Stk. 2. Anmodning om sagsanlæg har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 3. En tilbagekaldelse efter § 14, stk. 2, kan for så vidt angår tilladelser givet i henhold til § 10 til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. Hvis en ansøgning herom afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år efter, at ophævelse senest er nægtet ved dom. Stk. 1, 2. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

§ 16. Hvis indehaveren af en tilladelse givet i henhold til denne lov afgår ved døden eller bliver fysisk eller retligt ude af stand til at udøve virksomheden, bortfalder tilladelsen. Dødsboet, konkursboet eller den, der iøvrigt handler på tilladelsesindehaverens vegne, kan dog efter anmeldelse til den myndighed, der har givet tilladelsen, midlertidigt fortsætte den virksomhed, som har været udøvet i henhold til den bortfaldne tilladelse, med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende af virksomheden. Adgangen hertil gælder kun i indtil 1 år, men denne frist kan, når særlig motivering herfor foreligger, forlænges af den pågældende myndighed, dog kun i yderligere 6 måneder.

Stk. 2. En afgørelse begrundet i fysiske forhold hos tilladelsesindehaveren kan af den, afgørelsen vedrører, eller den, der handler på hans vegne, forlanges indbragt for domstolene. § 15, stk. 1, 2. og 3. pkt. finder tilsvarende anvendelse.

§ 17. En tilladelse, der er tilbagekaldt, frakendt eller bortfaldet, jfr. §§ 14 og 16, skal straks afleveres til den myndighed, der har givet tilladelsen.

§ 18. For udfærdigelse af tilladelser i henhold til denne lov kan der opkræves gebyrer. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter regler herfor.

§ 19. Uoverensstemmelser mellem en kommunalbestyrelse og et amtsråd, jfr. § 6, eller uoverensstemmelser mellem en banevirksomhed og en tilladelsesudstedende myndighed, jfr. § 7, kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

Stk. 2. Den tilladelsesudstedende myndigheds afgørelser kan i øvrigt ikke påklages til anden administrativ myndighed.

§ 20. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter regler for de motorkøretøjer, der anvendes til den af denne lov omfattede kørsel, med hensyn til indretning, udstyr og benyttelse. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter endvidere regler om kvalifikationskrav til føreren af disse motorkøretøjer.

Kap. 5.

Persontrafikrådet.

§ 21. Persontrafikrådet består af 11 medlemmer, der beskikkes af ministeren for offentlige arbejder. 5 af medlemmerne beskikkes efter indstilling af henholdsvis Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsorganisation og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

Stk. 3. For formanden og de øvrige medlemmer beskikkes en suppleant efter reglerne i stk. 1 og 2.

Kap. 6.

Straffebestemmelser.

§ 22. Overtrædelse af §§ 1 og 17 i denne lov eller tilsidesættelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven, straffes med bøde.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 3. Er overtrædelsen begået af et aktieselskab eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar.

Kap. 7.

Overgangs- og ikrafttrædelsesbestemmelser.

§ 23. Tilladelser i henhold til lov om omnibuskørsel, jfr. lovbekendtgørelse nr. 346 af 14. juli 1970 som ændret ved lov nr. 364 af 13. juni 1973, der er udstedt inden et af ministeren for offentlige arbejder fastsat tidspunkt, forbliver i kraft. Bestemmelserne i §§ 13, 14, 15, 16, 17 og 22 gælder også for disse tilladelser.

§ 24. Loven træder i kraft den 1. april 1977. §§ 1 og 4, stk. 1, 1. pkt., træder dog i kraft på et senere tidspunkt, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter midlertidige regler om fremgangs-

måden ved udstedelse af tilladelser i henhold til § 3, herunder om høring og afgørelse af uoverensstemmelser mellem den tilladesudstedende myndighed og de hørte instanser. Reglerne gælder indtil § 4, stk. 1, 1. pkt., er trådt i kraft.

Stk. 3. Fra et tidspunkt, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder, ophæves lov om omnibuskørsel.

§ 25. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger

Den gældende lovgivning om erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer findes dels i lov om omnibuskørsel, jfr. lovbekendtgørelse nr. 346 af 14. juli 1970 som ændret ved lov nr. 364 af 13. juni 1973, dels i §§ 73-73e i lov nr. 363 af 13. juni 1973 om ændring af færdselsloven (hyrekørsel) som ændret ved lov nr. 310 af 19. juni 1974.

Omnibusloven og færdselsloven (hyrekørselsloven) omfatter begge alle vogntyper uanset størrelse. Dette er uhensigtsmæssigt, idet det gør det vanskeligt at tilvejebringe en klar og rationel opgavefordeling mellem de virksomheder, der udfører de forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, hvilket er forudsætningen for, at der på den ene side kan skabes et tilfredsstillende kollektivt rutebiltrafiksystem og på den anden side en tilfredsstillende betjening på hyrekørselsområdet. Derfor vil reglerne i dette lovforslag – med undtagelse af reglerne for almindelig rutekørsel – kun omfatte de større vogntyper (busser), medens reglerne for hyrekørsel ved forslag til ny hyrekørselslov vil blive begrænset til kun at omfatte de mindre vogntyper.

Efter omnibusloven er kun den kørsel, hvorved der mod vederlag samtidigt befordres flere af hinanden uafhængige personer, reguleret. Kørsel, hvor der befordres passagerer, der er »af hinanden afhængige« – det vil sige, at der består et vist fællesskab imellem dem, der rækker ud over det fælles ønske om at blive befordret – eller hvor der ikke opkræves betaling hos passagererne for befordringen, falder altså uden for loven og kan derfor udføres frit uden tilladelse.

Den såkaldte skolekørsel – det vil sige kørsel med elever mellem hjem og skole – eller de forskellige former for socialkørsel, f. eks. kørsel med patienter mellem hjem og behandlingssted, kan således udføres uden tilladelse efter omnibusloven. Det samme vil også ofte gælde for kørsel med arbejdstagere mellem hjem og arbejdsplads. Ligeledes kan den såkaldte »bestillingskørsel«, hvor kørslen udføres for en sluttet kreds, udføres frit.

På grund af lovens definition af den kørsel, der er reguleret af loven – herunder navnlig spørgsmålet om passagererne kan anses for »af hinanden afhængige« – har det i praksis vist sig vanskeligt at afgrænse denne kørsel overfor den kørsel, der efter loven frit skal kunne etableres. Dette har med-

ført en yderligere svækkelse af den i forvejen forholdsvist spinkle beskyttelse af rutebiltrafikken, som loven giver.

Der er flere årsager til den udvikling, rutebiltrafikken navnlig i lokalområder har været inde i siden 1960'erne, med nedlæggelse af et stadigt stigende antal ruter og indskrænkning af betjeningsstandarder på mange af de ruter, der har overlevet, til følge.

Hovedårsagen er det svigtende passagerunderlag, som igen skyldes flere forhold. Stigningen i den individuelle trafik har naturligvis betydet en væsentlig rolle, ligesom også affolkningen af landdistrikterne har spillet ind. Medvirkende til udviklingen har det imidlertid også været, at man i stigende omfang ikke mindst i de senere år ved etableringen af forskellige kørselsarrangementer, som efter den gældende lovgivning frit kan etableres, f. eks. skolekørslen, har drænet passagergrundlaget bort fra den almindelige rutetrafik.

I 1974-75 blev der i offentlige tilskud til den lokale kollektive busstrafik udbetalt mindst 180 mill. kr. Til befordring af skole- og gymnasieelever m. v. blev der udbetalt 145 mill. kr.

Som led i de bestræbelser, der efter regeringens opfattelse – ud fra sociale, færdselsikkerhedsmæssige og miljømæssige grunde samt hensynet til den bedst mulige ressourcenyttelse – bør gøres for at styrke den kollektive trafik, foreslås enhver form for erhvervsmæssig buskørsel inddraget under en regulering. Kun herved vil det blive muligt at sikre, at der ikke sker en unødigt opsplitning af passagergrundlaget for den kollektive trafik på forskellige kørselsarrangementer, som i dag frit kan etableres. Samtidig vil man opnå, at de store beløb, det offentlige i dag yder i form af tilskud til befordring af f. eks. skoleelever eller andre befolkningsgrupper, i højere grad også kan komme den almindelige kollektive trafik til gode. Dette kan ske ved, at disse grupper henvises til at benytte de offentlige trafikmidler, eller omvendt ved, at f. eks. skolebusserne medtager almindelige passagerer. Ikke mindst det sidste kan bidrage til at løse problemer visse steder i tyndtbefolkede egne.

Nødvendigheden af en klar opgavefordeling mellem virksomheder, der udfører forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, gælder ikke alene i forholdet mellem buskørslen på den ene side og hyrekørslen på den anden side, men også i relation til de forskellige former for kørsel, der fin-

des inden for busområdet alene. Der må i det omfang, det er muligt, skabes en klar afgrænsning af de enkelte former for buskørsel for at beskytte den kollektive bustrafik mod virksomheder, der driver anden form for buskørsel, så disse ikke gør indhug i passagergrundlaget for den kollektive bustrafik.

Lovforslaget bygger på en hovedsondring mellem rutekørsel og andre former for buskørsel.

Inden for rutekørslen findes 2 former, nemlig »almindelig rutekørsel«, der er den rutekørsel, som alle har adgang til – det vil sige den egentlige kollektive bustrafik – og »speciel rutekørsel«, hvor adgangen til at blive befordret er begrænset til særlige kategorier af personer, f. eks. skoleelever, arbejdstagere m. v. Lovforslagets regler for »almindelig rutekørsel« må ses i sammenhæng med reglerne dels i lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdet kollektive personbefordring, dels i forslag til lov om den regionale og lokale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der pålægger Hovedstadsrådet og amtsrådene uden for hovedstadsområdet at fremme samordningen af den regionale og lokale kollektive persontrafik.

Af andre former for buskørsel har »turist-« og »bestillingskørslen« stor praktisk betydning, men der findes mange andre former, navnlig i forbindelse med kørsel i udlandet. Af former, der i særlig grad vil kunne komme på tale i den indenlandske trafik, kan nævnes kørsel, der for så vidt svarer til »rutekørsel«, men adskiller sig fra denne ved kun at tjene til opfyldelsen af kortvarige trafikbehov, der f. eks. kan opstå i forbindelse med afholdelse af sportsstævner, udstillinger o. l. eller i forbindelse med den øgede rejseaktivitet, der opstår ved højtiderne eller i ferisesæsonen.

For så vidt angår administrationen af reglerne for rutekørsel bygger forslaget på den opgavefordeling mellem stat, hovedstadsområde, amtskommuner og kommuner, der generelt gælder for trafikområdet, og hvorefter fjerntrafik er et statsanliggende, hvorimod regionale og lokale trafikopgaver principielt bør ligge hos henholdsvis hovedstadsråd, amtsråd og kommunalbestyrelserne.

For ruter, der forløber inden for en kommunes grænser (lokal trafik), er administrationen derfor henlagt til kommunalbestyrelserne. For ruter, der forløber udover en kommunes grænser, men inden for en region (regional trafik), ligger administrationen hos amtsrådet. For ruter, der løber ud over en region, er administrationen lagt hos et centralt organ.

Regionen i denne henseende er ikke sammenfaldende med amtskommunen, idet den langt overvejende del af den kollektive bustrafik, der forløber

ud over en amtskommunes grænser, men inden for 2 amtskommuner, må anses for at være af regional karakter. Ganske vist kan der forekomme ruter, der løber inden for 2 amtskommuner, men som alligevel er af betydning for fjerntrafikken, f. eks. en rute fra Frederikshavn til Århus. Ved procedurereglerne for den planlægning i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der skal danne grundlaget for tilladelsesudstedelsen, er der imidlertid tilsikret DSB medindflydelse på planernes indhold, derved, at DSB kan fremsætte indsigelser mod optagelse på planen af ruter, der vil kunne berøve togtrafikken dens passagerunderlag. Hvis indsigelsen ikke tages til følge, kan spørgsmålet indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Da ruter, der forløber inden for 2 amtskommuner, som nævnt i langt overvejende grad må anses for at være af regional karakter, og da det må anses for mest hensigtsmæssigt, at afgørelser vedrørende disse ruter lægges hos de myndigheder, der har størst lokalkendskab, er administrationen af disse ruter generelt henlagt til de 2 implicerede amtsråd i fællesskab, idet dog afgørelse i tilfælde af uenighed mellem disse må træffes af det centrale organ, persontrafikrådet.

Ved en opdeling af administrationen navnlig mellem kommunalbestyrelser og amtsråd kombineret med indførelsen af et samarbejde mellem amtsrådene og kommunalbestyrelserne ved udarbejdelsen af planerne for den lokale og regionale persontrafik i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, opnår man, at der sikres de enkelte lokalområder størst mulig indflydelse på serviceniveauet for den lokale trafik. Samtidig bevirker planlægningen, der skal danne grundlaget for administrationen af reglerne om rutekørsel, at der på den anden side heller ikke skabes hindringer for den fornødne samordning af lokal- og regionaltrafikken ved en opdeling af kompetencen mellem kommunalbestyrelser og amtsråd.

I regioner, hvor der som f. eks. i hovedstadsområdet dannes regionale busselskaber, der driver såvel den lokale som regionale kollektive bustrafik i regionen, er administrationen henlagt til et regionalt organ, sammensat af repræsentanter for såvel amtsråd som kommunalbestyrelserne i amtskommunen – et organ som samtidig er øverste myndighed for det regionale busselskab.

For turist- og bestillingskørselsens vedkommende vil forholdet typisk være, at vognmænd, der udfører denne form for kørsel, ikke har deres kørselsopgaver begrænset til et bestemt geografisk om-

råde, men udfører dem overalt i landet. Lovforslaget bygger derfor på en central administration af tilladelserne til disse 2 former for kørsel.

Det samme gælder tilladelser til andre former for buskørsel, når kørslen udføres i forbindelse med kørsel i udlandet.

Udføres andre former for buskørsel derimod inden for landets grænser, er administrationen henlagt til de myndigheder, som administrerer tilladelserne til rutekørsel – alt efter hvor den konkrete kørsel skal udføres. Dette skyldes dels, at det ikke er muligt som for turist- og bestillingskørslen generelt at afgrænse disse andre former for buskørsel, der derfor må afgrænses konkret i det enkelte tilfælde ved tilladelsesudstedelsen, dels at spørgsmålet om, hvorvidt der bør gives tilladelse til disse former for kørsel, må afhænge af hensynet til den eksisterende kollektive personbefordring med bus og bane.

Hele problemkomplekset har været behandlet i et underudvalg under Trafikkommissionen med repræsentanter for bl. a. de interesserede transporterhverv og de i erhvervene beskæftigede samt Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening. Den af underudvalget den 3. oktober 1974 afgivne indstilling er indgået i det materiale, der har dannet grundlag for udarbejdelsen af dette lovforslag.

Lovforslaget skønnes kun i begrænset omfang at få økonomiske konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner.

Sekretariatsfunktionerne for persontrafikrådet, der for så vidt angår dette lovforslag vil blive henlagt til direktoratet for vejtransport, skønnes at ville kræve øgede personaleudgifter på ca. 250.000 kr. om året (1 akademiker + 2 kontoruddannede).

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1.

Lovforslaget omfatter kørsel med busser, det vil i overensstemmelse med andre landes lovgivning samt internationale regler og overenskomster om personbefordring ad landevej sige motorkøretøjer, der er indrettet til befordring af 9 personer eller derover foruden føreren.

Da det for en rationel afvikling af rutetrafikken kan være hensigtsmæssigt at benytte mindre køretøjer end busser, og disse mindre køretøjer på den anden side ikke frit må kunne benyttes til at konkurrere med den egentlige busrutetrafik, har man anset det for nødvendigt, at reglerne om almindelige

rutekørsel i lovforslagets kap. 2 skal gælde alle motorkøretøjer uanset størrelse.

Efter stk. 3 er privatkørsel undtaget fra tilladelseskravet i stk. 1. Som privatkørsel betragtes i denne forbindelse kørsel, hvor passagererne har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af motorkøretøjet. Kørslen, for hvilken der ikke må kræves vederlag af passagererne, skal udføres af ejeren af motorkøretøjet eller en chauffør, der er ansat hos eller på anden lignende måde tilknyttet ejeren af køretøjet. Udover, hvad man i daglig tale forstår ved »privatkørsel«, falder således også kørsel med busser, der tilhører f. eks. en skole eller en virksomhed, hvor der udelukkende sker befordring af skolens elever eller virksomhedens personale uden vederlag, uden for tilladelseskravet. Sker der derimod befordring af f. eks. en virksomheds kunder, kræves der tilladelse i henhold til denne lov, hvadenten der svares vederlag eller ej.

Kørsel med busser, der tilhører foreninger, vil i almindelighed kræve tilladelse, selvom der udelukkende sker befordring af foreningens medlemmer, idet man her ikke typisk vil finde en sådan fast tilknytning mellem ejeren af køretøjet og medlemmerne, som må være en forudsætning for, at der kan være tale om »privatkørsel«. Der vil dog kunne findes undtagelser herfra. Dette gælder f. eks. en sportsforenings kørsel med foreningens sportsudøvere og andre aktive deltagere til et sportstævne – derimod ikke kørsel med passive medlemmer.

Den, der er registreret som bruger, kan – såfremt brugsretten hidrører fra et normalt leasingforhold, det vil sige, at leasing er et normalt led i leaserens erhverv – ligestilles med køretøjets ejer.

Af kontrolmæssige grunde vil det kunne være nødvendigt, at de, der udfører buskørsel, som er undtaget fra den almindelige tilladelsesordning, under kørslen medbringer en attest, der viser, at kørslen opfylder betingelserne herfor. Den i § 1, stk. 3, 2. pkt., indeholdte bemyndigelse giver ministeren for offentlige arbejder mulighed for at fastsætte nærmere regler herom.

Til § 2.

Afgørende for, om der foreligger rutekørsel, er, at kørslen udføres regelmæssig i en bestemt trafikforbindelse. Regelmæssigt vil sige, at kørslen skal opfylde et trafikbehov, der tidsmæssigt strækker sig over mindst 1 måned og udføres med en vis hyppighed – i almindelighed mindst 1 gang om ugen. Kørslen skal endvidere 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 2 punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem 2 fikserede punkter, når blot kørslen foregår inden for et bestemt geografisk afgrænset område 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 rutebilstation 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 således, at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne.

Udføres kørslen ikke regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse, kræves der tilladelse i henhold til § 11 eller – såfremt der foreligger bestillingskørsel – § 10.

Det er endvidere en forudsætning for, at der foreligger rutekørsel, at passagererne har mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået. Ofte vil der være mulighed for på- eller afstigning flere steder undervejs, men det forekommer også – typisk i tilfælde, hvor der er etableret hurtigforbindelser mellem 2 geografiske områder, f. eks. 2 byer – at der kun er mulighed for afstigning et enkelt sted uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, nemlig ved rutens endepunkt.

Ofte vil det være således, at motorkøretøjet på kørselsstrækningen standser ved faste stoppesteder, men stoppestederne kan også variere fra tur til tur, idet der standses efter passagerernes bestilling, eller der kan foreligge en kombination af faste stoppesteder og stoppesteder efter bestilling.

Er der ikke mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, idet passagererne skal befordres på hele strækningen fra dette område og tilbage hertil, foreligger der turistkørsel, jfr. § 9.

Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekør-

sel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel, alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, f. eks. at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel), til arbejdsplads (arbejdstagerkørsel), til færge- eller lufthavn med henblik på videretransport herfra, til sygehus eller andet behandlingssted eller til kirke. Om passagererne skal befordres til en og samme skole, arbejdsplads m. v., er i denne henseende uden betydning, ligesom det også er ligegyldigt, om passagererne er de samme fra tur til tur.

I modsætning til bestemmelserne om den almindelige rutekørsel, der gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse, jfr. § 1, stk. 2, gælder bestemmelserne om speciel rutekørsel kun, for så vidt kørslen udføres med busser. I øvrigt adskiller reglerne for speciel rutekørsel sig i det væsentlige fra reglerne for almindelig rutekørsel derved, at de i henhold til kap. 2 i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet gældende planlægningsbestemmelser ikke omfatter speciel rutekørsel, jfr. § 4, stk. 1, selv om denne kørsel naturligvis skal søges reguleret ud fra hensynet til den almindelige rutekørsel, jfr. § 4, stk. 3, og § 6, stk. 3.

Til § 3.

Der henvises til almindelige bemærkninger.

Til § 4.

I henhold til loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet skal hvert amtsråd i samarbejde med kommunalbestyrelserne i amtskommunen udarbejde planer for den lokale og regionale kollektive persontrafik i amtskommunen. Planerne skal bl. a. angive linjeføring og kørselsomfang for den enkelte busrute, der udfører almindelig rutekørsel. Planerne skal af amtsrådet forhandles med bl. a. DSB, de i området værende privatbaner og Landsforeningen Danmarks Bilruter. Uoverensstemmelser om planernes indhold kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

Disse planer skal danne grundlaget for udstedelsen af tilladelser til almindelig rutekørsel. Det er derfor en forudsætning for, at der kan gives tilladelse til almindelig rutekørsel i lokal og regional trafik, at den pågældende rute er optaget på planen.

De ovennævnte planlægningsregler gælder ikke for hovedstadsområdet, jfr. lov nr. 303 af 13. juni

1973 om hovedstadsområdet kollektive personbefordring, eller for fjerntrafikken, hvor der kun findes ganske få busruter. Kravet om, at en rute skal være optaget på en plan, forinden der kan gives tilladelse til almindelig rutekørsel, gælder derfor ikke for lokal- og regionaltrafikken i hovedstadsområdet og fjerntrafikken.

Planlægningsreglerne omfatter heller ikke den specielle rutekørsel på grund af hyppige forandringer med hensyn til såvel oprettelse og nedlæggelse af ruter som ændring i linjeføring og kørselsomfang, der sker i forbindelse med denne form for kørsel.

Da et af hovedformålene med dette lovforslag og med loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet er at opnå en bedre udnyttelse af de ressourcer, der ofres på den lokale og regionale trafik, må udgangspunktet for de tilladelsesudstedende myndigheder ved vurderingen af, hvorvidt der bør gives tilladelse til speciel rutekørsel og den almindelige rutekørsel, der ikke er omfattet af planlægningsreglerne, være, om behovet for kørslen kan dækkes af de eksisterende kollektive trafikforbindelser, det vil sige rutebil- og jernbaneforbindelser.

Til § 5.

Under hensyn til den normale afskrivningsperiode for busmateriel vil gyldighedsperioden for en tilladelse til rutekørsel kunne udstrækkes til 8 år. For så vidt tilladelsen vedrører almindelig rutekørsel, må gyldighedsperioden normalt ikke være under 5 år.

For den specielle rutekørsel er der ikke i lovforslaget anført nogen minimumsgrænse. Dette skyldes, at behovet for speciel rutekørsel i praksis meget ofte vil undergå betydelige ændringer, der nødvendiggør, at tilladelser til denne form for kørsel må gives for et betydeligt kortere tidsrum end 5 år.

Minimumsgrænsen på 5 år for den almindelige rutekørsel kan fraviges af den tilladelsesudstedende myndighed, når saglige hensyn taler herfor, f. eks. hvis der er tvivl om behovet for ruten, eller hvis der er overvejelser fremme om inden for en kortere årrække enten at foretage ændringer i rutetettet, der vil kunne berøre den rute, hvortil tilladelsen skal gives, eller i organiseringen af busdriften inden for det område, hvor ruten er beliggende.

Efter bestemmelsen bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte regler om vilkår for en tilladelse, dog ikke om rute, køreplan,

takster, befordringspligt og lignende, der kan fastsættes af den tilladelsesudstedende myndighed.

Bl. a. vil der kunne stilles vilkår om pligt for en tilladelsesindehaver til at give oplysninger til brug ved indsamlingen af de statistiske data, som er nødvendige for tilrettelæggelsen af rutetettet. Sådanne indsamlinger vil blive tilrettelagt i samarbejde med Danmarks Statistik.

For i videst muligt omfang at få tilvejebragt overensstemmelse mellem den aktuelle målsætning i planerne for den lokale og regionale kollektive personbefordring og den faktisk udførte almindelige rutekørsel vil der af ministeren for offentlige arbejder kunne fastsættes regler om vilkår om opsigelsesvarsel for indehaveren af en tilladelse til at udføre almindelig rutekørsel, såfremt han vil opføre med at drive ruten forinden tilladelsesperiodens udløb. Herved opnår man, at den tilladelsesudstedende myndighed får mulighed for i god tid at træffe de fornødne foranstaltninger, f. eks. finde en anden til at udføre kørslen eller, hvis der ikke er tilstrækkeligt passagerunderlag for rutens fortsatte eksistens, tage initiativ til en ændring af planen.

Endvidere vil der kunne fastsættes regler om, i hvilket omfang tilladelsesindehaveren skal have ansvar over for publikum for forsinkelser på ruten eller for midlertidig indstilling af kørslen. Det vil således kunne bestemmes, at driftsforstyrrelser, der ikke skyldes tilladelsesindehaverens forhold, ikke skal kunne danne grundlag for erstatningskrav — herunder krav om tilbagebetaling for indkøbt rejsehjemmel.

Som ovenfor nævnt vil den tilladelsesudstedende myndighed kunne pålægge tilladelsesindehaveren en befordringspligt. Da en sådan pligt i medfør af regler, der for tiden er under overvejelse inden for EF, vil kunne medføre krav fra tilladelsesindehaveren om økonomisk kompensation fra den, der har pålagt ham pligten, har man anset det for nødvendigt at lade den tilladelsesudstedende myndighed have afgørelsen af, hvorvidt der bør pålægges en tilladelsesindehaver befordringspligt eller ej.

En overtrædelse af vilkårene vil foruden at være strafsanktioneret kunne medføre tilbagekaldelse af tilladelsen.

På ruter, hvor der f. eks. gælder zonetakstsystem, vil det ikke være muligt for chaufføren at føre kontrol med, at passagererne ikke benytter bussen ud over den strækning, hvortil de har løst billet. Der bør derfor være mulighed for ved periodisk kontrol at afkræve passagerer, der antræffes

uden gyldig rejsehjemmel, en kontrolafgift. De nærmere regler herfor fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

Til § 6.

Efter bestemmelsen skal amtsrådet have meddelelse om de af kommunalbestyrelserne meddelte tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel.

Baggrunden herfor er, at amtsrådet som den koordinerende myndighed i planlægningen ud fra hensynet til samordningen af trafikbetjeningen i området kan kræve, at de af kommunalbestyrelsen fastsatte vilkår for tilladelsen ændres. Der kan først og fremmest blive tale om at kræve ændringer i vilkår om køreplaner. Der vil dog også kunne blive tale om, at amtsrådet kan kræve ændringer af vilkår om takster, selvom der inden for de rammer, der følger af hensynene til samordningen, lægges vægt på at give den enkelte kommunalbestyrelse mest mulig indflydelse på og ret til selv at bestemme, hvorledes lokaltrafikken skal etableres, herunder blandt andet med hensyn til takstpolitik – jfr. bemærkningerne til § 3 i det samtidig forelagte forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. En ændring af takstvilkår efter denne bestemmelse vil f. eks. kunne komme på tale, hvor en kommunalbestyrelse har fastsat taksterne for lokalruter, der konkurrerer med regionalruter, således, at regionalruterne mister deres passagerunderlag.

Bestemmelsen indebærer, at en kommunalbestyrelse ligeledes underretter amtsrådet, når den senere godkender ændringer i en allerede udstedt tilladelse. Også sådanne senere ændringer kan kræves revideret af hensyn til samordningen af trafikbetjeningen.

Desuden kan amtsrådet kræve, at den af en kommunalbestyrelse tilladte specielle rutekørsel enten søges udført som almindelig rutekørsel eller indstilles, idet bestående ruter i stedet skal anvendes.

Den i stk. 4 nævnte frist for at fremsætte krav om ændringer i de af kommunalbestyrelsen udstedte tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel er indsat af hensyn til tilladelsesindehaveren.

Amtsrådet skal ligeledes underrettes i tilfælde, hvor forudsætningerne i en plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik ikke kan opfyldes. Dette kan f. eks. være, fordi en af kommunalbestyrelsen tilladt almindelig rutekørsel ophører, forinden gyldighedsperioden for tilladelsen er udløbet, eller fordi kørslen på en lokalrute, der efter planen forudsættes at skulle igang på et senere

tidspunkt, ikke påbegyndes i overensstemmelse hermed.

Baggrunden herfor er, at amtsrådet som koordinerende myndighed må have kendskab til, hvorvidt en plans aktuelle målsætning opfyldes, og hvis dette ikke er tilfældet, tage initiativ til, at der rettes op herpå, eventuelt ved ændringer i planen.

Til § 7.

Af hensyn til samordningen af trafikken, ikke alene inden for regionen, men også mellem henholdsvis lokal- og regionaltrafikken og fjerntrafikken, bør der være adgang for DSB og privatbanerne i området til at gribe ind, hvis vilkårene i en tilladelse til almindelig rutekørsel med hensyn til køreplan ikke harmonerer med togtrafikken. Uoverensstemmelser mellem de pågældende banevirksomheder og de tilladelsesudstedende myndigheder kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Er tilladelsen udstedt af en kommunalbestyrelse, skal sagen dog først forelægges amtsrådet.

Forslaget skal, hvis det skal kunne indbringes for persontrafikrådet, fremsættes inden for en frist af 2 måneder efter, at banerne har haft mulighed for at blive gjort bekendt med, at der er givet tilladelse til den pågældende kørsel. Er banerne blevet underrettet om tilladelsen og de for denne gældende vilkår, regnes fristen fra datoen for tilladelsesudstedelsen, og ellers fra det tidspunkt, den tilladte kørsel faktisk påbegyndes.

Til § 8.

Det har hidtil kun været inden for hovedstadsområdet og visse af de større bykommuner, at den almindelige rutekørsel udføres af kommunale buselskaber. Ellers udføres den almindelige rutekørsel af private befordringsvirksomheder eller DSB, og det må påregnes, at disse virksomheder også fremover vil udføre en betydelig del af denne kørsel.

Hvis den kollektive trafik skal fremmes, må befordringsvirksomhederne, der udfører denne trafik, følge med den tekniske udvikling og anskaffe sig det materiel, der er nødvendigt til en effektiv og rationel drift, og således foretage ofte kostbare investeringer.

Derfor gives der i lovforslagets § 8 – i lighed med den gældende lov – virksomheder, der udfører almindelig rutekørsel, en beskyttelse mod tab ved investering i materiel til en rute i tilfælde, hvor det ved tilladelsesperiodens udløb overlades til en anden befordringsvirksomhed, f. eks. et regionalt selskab at drive den pågældende rute.

Denne beskyttelsesregel gælder dog ikke ubetinget. For det første kan den fraviges derved, at den tilladelsesudstedende myndighed ved førstegangsudstedelsen af en tilladelse bestemmer, at reglen ikke skal gælde for indehaveren af denne tilladelse. Eksempelvis vil dette kunne ske, hvis ruten kun skal drives af den pågældende virksomhed i kortere tid, idet det er hensigten inden for en overskuelig årrække at lade busdriften overgå til et regionalt selskab. Tilladelsens indehaver kan når som helst i forbindelse med aftale om tilskud til rutens drift, hvor materielanskaffelse m. v. indgår i tilskudsbeholdningen, give afkald på beskyttelsen. Endelig gælder beskyttelsen – i lighed med reglen i den nugældende lov – ikke, hvis tilladelsens indehaver har drevet ruten på en efter den tilladelsesudstedende myndigheds opfattelse utilfredsstillende måde.

I lighed med den gældende lovgivning er brugsværdien anvendt som kriterium for udmålingen af det beløb, den hidtidige indehaver af tilladelsen kan kræve for materiellet.

Beløbet fastsættes af den tilladelsesudstedende myndighed, hvis afgørelse kan prøves ved et særligt nævn, og først derefter indbringes for domstolene.

Ved værdiansættelsen lægges den anvendelsesmulighed, der er for materiellet ved en rimelig og fornuftig drift af den pågældende rute under de vilkår, der gjaldt for den hidtidige indehaver, til grund. Det må herunder også tages i betragtning, hvorvidt en materielanskaffelse – henset til tidspunktet for denne – kan anses for rimelig, hvorved bemærkes, at investeringer hen imod slutningen af tilladelsesperioden kun, hvor særlige grunde foreligger, bør kunne medføre økonomiske forpligtelser for den, der har overtaget ruten.

Til § 9.

En forudsætning for, at der foreligger turistikørsel, er, at en gruppe passagerer befordres fra et område og tilbage til dette. Denne gruppe passagerer kan være tilfældigt sammensat, men det skal være de samme personer, der deltager i den enkelte tur, og de skal alle deltage i hele turen fra det område, hvorfra turen udgik og tilbage til dette.

Befordringen af gruppen skal ske med samme køretøj på hele turen. Skal gruppen gøre ophold undervejs, f. eks. ved et bestemt rejssemål, må køretøjet ikke benyttes til befordring af andre passagerer, forinden gruppen er vendt tilbage til det område, hvorfra kørslen udgik.

Som nævnt skal samtlige passagerer optages inden for et bestemt område og bringes tilbage til dette.

Det er ikke muligt generelt at fastslå, hvilken geografisk udstrækning et sådant område skal have, idet dette må bedømmes i det konkrete tilfælde ud fra flere momenter. Først og fremmest spiller afstanden til det sted, der er målet for rejsen, ind, men også befolkningstætheden og det kollektive trafikrutenets tæthed må tillægges betydning. Udtrykt generelt må det siges, at et »område«, når der er tale om turistikørsel inden for landets grænser i almindelighed ikke vil kunne gå ud over en kommunes grænser. Hvor kørslen udgår fra områder med stor befolkningstæthed og tæthed i det kollektive trafikrutenet, som f. eks. inden for Storkøbenhavn og andre lignende storbyområder, må optagning henholdsvis afsætning af passagererne kun ske på det sted (gade eller plads), hvorfra kørslen udgår.

Ved kørsel til udlandet, når der er en betydelig afstand mellem den danske grænse og rejsmålet, er det område, inden for hvilket der kan optages henholdsvis afsættes passagerer, betydeligt videre. Ved turistikørsel, f. eks. til et sydeuropæisk rejssemål, med udgangspunkt fra et sted i Jylland vil der således kunne optages passagerer på hele kørselsstrækningen til den dansk-tyske grænse.

Afgørende for, om der foreligger bestillingskørsel er, at der køres for en sluttet kreds, og at kørslen ikke udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. At passagererne skal udgøre en sluttet kreds vil sige, at de skal tilhøre en på forhånd begrænset kreds af personer, der er knyttet sammen i et fællesskab, der rækker ud over det fælles ønske om at deltage i kørslen. Eksempelvis kan nævnes en virksomheds personale eller medlemmer af en forening, hvis medlemskreds er begrænset.

Det er endvidere forudsat, at betalingen for kørslen er forud fastsat, og at den erlægges under ét af den, der har bestilt kørslen således, at den økonomiske risiko for tilslutningen til kørslen ikke bæres af vognmanden.

Sker der regelmæssig befordring af et sluttet selskab i en bestemt trafikforbindelse, foreligger der specielt rutekørsel, jfr. bemærkningerne til § 2.

For at afgrænse bestillingskørslen over for hyrekørslen er det fastsat, at kørslen skal foregå efter bestilling på vognmandens bopæl eller forretningssted, ligesom der efter § 10, stk. 2, i en tilladelse til bestillingskørsel kan fastsættes vilkår om mindst antal af passagerer under kørslen. Herved skulle man hindre, at navnlig mindre busser, der udfører bestillingskørsel, uretmæssigt vil kunne konkurrere med hyrevognmænd.

Til § 10.

Der henvises til almindelige bemærkninger og til bemærkningerne til § 9.

Til § 11.

Der findes andre former for buskørsel end de, der er nævnt i § 2 (»rutekørsel«) og § 9 (»turist- og bestillingskørsel«).

Således kan nævnes den såkaldte »pendulkørsel«, hvor der med flere ud- og tilbageture fra samme udgangspunkt til samme bestemmelsessted befordres rejsende, som i forvejen er sluttet sammen i grupper. Hver gruppe, som har foretaget udturen sammen, bliver befordret tilbage til bestemmelsesstedet på en senere tilbagetur, og den første tilbagetur og den sidste udtur i rækken af kørsler vil foregå uden passagerer.

Endvidere kan nævnes de former for kørsel, der falder uden for begrebet »turistkørsel« i § 9, stk. 1, fordi der alene befordres passagerer på udturen, medens tilbageturen foregår uden pasagerer, eller omvendt. Det kan være fordi passagererne kun skal bringes fra et sted til et andet eller – hvis passagererne efter et kortere eller længere ophold på bestemmelsesstedet skal bringes tilbage til udgangspunktet – fordi vognejeeren i mellemtiden ønsker at benytte bussen til andre befordringsopgaver. En typisk variant af den sidstnævnte form for kørsel er den såkaldte »week-end kørsel«, hvor passagerer befordres f. eks. fra Jylland til København for et week-end ophold, og bussen umiddelbart efter ankomsten til København kører tilbage med passagerer til Jylland, og bringer disse tilbage til København, når de jyske passagerer skal afhentes efter week-end opholdet.

Det vil ikke være rimeligt således, som det gælder for »turist- og bestillingskørsel«, generelt at tillade de her omhandlede former for kørsel, når de foregår inden for landets grænser. Der kan imidlertid forekomme situationer, hvor der er behov for at tillade disse særlige kørselsarrangementer, f. eks. hvis der ikke findes tilstrækkelig rutetrafikbetjening til det pågældende bestemmelsessted, eller passagererne på grund af fysisk handicap eller af andre årsager ikke bør være henvist til at benytte de almindelige rutetrafikmidler. Der findes derfor i lovforslagets § 11 hjemmel til efter en konkret behovsprøvelse at give tilladelse til etablering af disse særlige former for buskørsel.

Der er ikke givet nogen regel om, hvor langt gyldighedsperioden for en tilladelse til at udføre andre former for buskørsel kan udstrækkes. Baggrunden herfor er, at der for denne kørsels vedkommende i praksis vil være tale om kortvarige

kørselsarrangementer, og at det forudsættes, at der indhentes tilladelse til det enkelte konkrete arrangement. Hvor der kan blive tale om, at kørslen skal dække et mere permanent trafikbehov, forudsættes det, at gyldighedsperioden ikke bliver længere end den, der gælder for tilladelser til speciel rutekørsel, jfr. § 5, stk. 1. Hvis tilladelsen er udstedt af en kommunalbestyrelse, kan amtsrådet lige som ved tilladelser til speciel rutekørsel kræve kørslen indstillet, jfr. § 6, stk. 3. Uoverensstemmelser herom mellem kommunalbestyrelse og amtsråd kan indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.

I lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel er det forudsat, at den virksomhed, der vil udføre buskørsel til udlandet med dansk indregistreret motorkøretøj, foruden en tilladelse i henhold til lov om international buskørsel også skal have en tilladelse i henhold til dette lovforslag. Herved opnår man bl. a., at de krav der gælder efter lovforslaget, f. eks. med hensyn til tilladelsesindehaverens og chaufførens kvalifikationer, også kommer til at omfatte den internationale buskørsel, der udføres med dansk indregistrerede køretøjer. Tilladelsen i henhold til lovforslaget forudsættes at omfatte alle former for buskørsel i forbindelse med kørsel i udlandet, og den vil blive medtaget sammen med tilladelse til turist- og bestillingskørsel. Hvilke former for international buskørsel den enkelte virksomhed herefter må udføre, afhænger af de tilladelser, virksomheden har i henhold til loven om international buskørsel.

Til § 13.

Ifølge et i EF i sommeren 1974 vedtaget direktiv om adgangen til erhvervet med personbefordring ad landevej i indenlandsk og international transport skal der indføres regler om kvalifikationskrav for udøvere af sådan virksomhed. Foruden vandelskrav er der tale om krav til vognmandens økonomiske evne og faglige dygtighed.

Reglerne svarer til de regler, der allerede gælder her i landet, for så vidt angår adgangen til erhvervet med godstransport ad landevej, jfr. lov nr. 293 af 23. maj 1973 om godstransport med motorkøretøjer, § 5.

Ved bestemmelsen i stk. 1 er der givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at indføre tilsvarende regler for erhvervet med personbefordring ad landevej.

Såfremt en ansøger ikke opfylder kravene til økonomisk evne eller faglig dygtighed, kan tilladelsen nægtes, og denne afgørelse kan af den, der har fået afslag, prøves ved domstolene efter de almin-

delige regler om domstolskontrol med forvaltningen i grundlovens § 63.

For så vidt angår vandelskravet gælder reglerne i borgerlig straffelovs § 78, stk. 2 og 3.

Endelig vil efter bestemmelsen i stk. 2 tilladelse kunne nægtes den, der i stilling eller erhverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at han ikke vil drive virksomheden på forsvarlig måde. Som eksempel kan nævnes en ansøger, der tidligere har haft en tilladelse, men som groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, der derfor er tilbagekaldt. En sådan afgørelse vil kunne prøves ved domstolene efter de almindelige regler om domstolskontrol med forvaltningen.

Til §§ 14 og 15.

Efter lovforslaget vil en tilladelse kunne tilbagekaldes af den myndighed, der har udstedt den, hvis indehaveren gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen overtrædelse af vilkårene for tilladelsen eller af bestemmelser i loven eller i bekendtgørelser udstedt i medfør af loven. En tilbagekaldelse på dette grundlag er underkastet domstolskontrol efter de almindelige regler om domstolskontrol med forvaltningen i grundlovens § 63.

Endvidere vil tilbagekaldelse kunne ske administrativt, hvis indehaveren gør sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at han ikke fremtidig vil drive virksomheden på forsvarlig måde. En tilbagekaldelse på dette grundlag er underkastet en kvalificeret domstolskontrol efter de særlige regler i § 15.

Til § 16.

Ved bestemmelsen opfyldes reglerne i det i bemærkningerne til § 13 nævnte EF-direktiv om adgangen til erhvervet med personbefordring ad landevej i indenlandsk og international transport.

Tilladelsesindehaveren er retligt ude af stand til at udøve sin virksomhed, når han er erklæret konkurs eller er kommet under anden form for insolvent bobehandling, f. eks. tvangsakkord eller likvidation efter aktieselskabslovens regler om insolvente aktieselskaber. Retligt ude af stand til at udøve sin virksomhed er ligeledes den, der bliver umyndiggjort eller kommer under lavværgemål.

Ved de fysiske forhold, der kan sætte tilladelsesindehaveren ude af stand til at udøve virksomheden, er tænkt på sygdom, der bevirker, at tilladelsesindehaveren – uden udsigt til helbredelse inden for en overskuelig fremtid – er ude af stand til at kommunikere med omverdenen.

Til § 19.

Bestemmelsen giver adgang til at indbringe uoverensstemmelser bl. a. med hensyn til vilkårene for en tilladelse, jfr. § 5, stk. 3, behovet for speciel rutekørsel, jfr. § 4, stk. 3, samt behovet for andre former for buskørsel, jfr. § 11, for persontrafikrådet.

Uoverensstemmelser med hensyn til vilkårene for en tilladelse kan indbringes af en kommunalbestyrelse og amtsrådet, jfr. § 6, stk. 2, eller af en banevirksomhed, jfr. § 7. Er kommunalbestyrelsen tilladelsesudstedende myndighed, kan sagen dog først indbringes for persontrafikrådet, når den har været forelagt amtsrådet.

Uoverensstemmelser med hensyn til behovet for speciel rutekørsel og for andre former for buskørsel, jfr. § 6, stk. 3 og § 11, kan alene indbringes af en kommunalbestyrelse eller af amtsrådet.

Til § 20.

I lighed med § 7 i omnibusloven kan ministeren for offentlige arbejder administrativt fastsætte regler om krav til busmateriellets indretning og udstyr, f. eks. sikkerhedskrav eller krav om afmærkning og lignende af kontrolmæssige grunde. Der kan herunder blive tale om regler, der forbyder, at busser, der benyttes til turist- og bestillingskørsel, forsynes med udstyr, som er typisk for hyrevogne, f. eks. taksameter. Ligeledes kan der fastsættes regler om kvalifikationskrav til føreren, f. eks. et særligt alderskrav og krav om en vis erfaring som fører af et motorkøretøj i lighed med de krav, der stilles efter bestemmelsen i § 6 a i omnibusloven.

I forhold til den gældende lovgivning er bemyndigelsen til ministeren udvidet på et enkelt punkt, idet bemyndigelsen også dækker regler om køretøjernes benyttelse, dvs. at der administrativt kan indføres regler om f. eks. adgangen til at medtage dyr under befordringen eller om rygeforbud.

Til § 21.

På baggrund af rådets funktioner i henhold til denne lov bliver de pågældende transporterhvervsorganisationer – d.v.s. Landsforeningen Danmarks Bilruiter og Turistvognmændenes Landsorganisation – chaufførerne, DSB og de kommunale organisationer – d.v.s. Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening – repræsenteret i rådet med et medlem hver. Det er endvidere forudsat, at miljøministeriet på grund af rådets funktioner med hensyn til trafikplanlægningen, jfr. lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, får en repræsentant i rådet.

Til §§ 23 og 24.

Efter forslaget skal loven træde i kraft kort tid efter dens vedtagelse, dog på nær § 1 og § 4, stk. 1, 1. pkt., der sættes i kraft fra et tidspunkt, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

Baggrunden herfor er, at der vil medgå nogen tid med hensyn til forberedelse af lovens iværksættelse, og at det ikke er muligt på nuværende tidspunkt at overskue, hvornår dette arbejde vil være tilendebragt. Da navnlig udarbejdelsen af de i § 4, stk. 1, 1. pkt., omhandlede planer vil tage tid, er

det forudsat, at denne bestemmelse sættes i kraft på et senere tidspunkt end § 1. Da planerne skal danne grundlag for tilladelsesudstedelsen, vil det være nødvendigt, indtil planerne er udarbejdet, og § 4, stk. 1, 1. pkt., kan sættes i kraft, at have regler om høring af myndigheder og trafikvirksomheder, der skal medvirke ved planernes udarbejdelse, forinden tilladelse kan udstedes. Bestemmelsen indeholder bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til administrativt at udfærdige sådanne midlertidige regler.