

Lovforslag nr. L 136. Fremsat den 13. december 1995 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om buskørsel

#### § 1

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 6. maj 1992, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« til: »Færdselsstyrelsen«.
2. Efter § 1 indsættes:
 

»§ 1 a. Den, der udlejer et dansk indregistreret motorkøretøj, indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, til personbefordring, skal have tilladelse hertil af Persontrafikrådet. Der kan gives en ansøger flere tilladelser, der gælder for et tidsrum af indtil 8 år.«.
3. I § 12, stk. 1, indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a«.
4. I § 12, stk. 1, nr. 7, indsættes efter »vognmandsvirksomhed,«: »eller busudlejning«.
5. I § 12, stk. 1, nr. 8, indsættes efter vognmandsvirksomhed«: »eller busudlejning«.
6. I § 13, stk. 1, indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a«.
7. I § 13, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »buskørsel«: »eller busudlejning«.
8. I § 14, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,« til: »og § 1 a,«.
9. I § 14, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a«.
10. I § 15, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »vognmandsvirksomheden«: »eller busudlejning«.
11. I § 15, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a«.
12. § 18, stk. 1, nr. 2, affattes således:
 

»2) undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsning mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring,«.
13. I § 18, stk. 1, nr. 5, ophæves »samt«.
14. I § 18, stk. 1, nr. 6, ændres »tilladelse.« til: »tilladelse samt«.
15. I § 18, stk. 1, indsættes efter nr. 6 som nyt nr.:
 

»7) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a.«.
16. I § 18, stk. 3, indsættes efter »tilladelse«: »til vognmandsvirksomhed«.
17. § 22, stk. 1, nr. 1, affattes således:
 

»1) overtræder § 1, stk. 1, 2, 3 og 5, § 1 a, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, eller § 18, stk. 3 og 4,«.

#### § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 1997.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

1. Der er i forarbejderne (lovbemærkningerne 1977/78) til busloven redegjort for afgrænsningen mellem den erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige personbefordring i motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer (føreren medregnet). Der er i bemærkningerne til § 1 i loven anført følgende:

»Efter stk. 3 er personbefordring, der ikke udføres erhvervsmæssigt, undtaget fra tilladelseskravet i stk. 1. Som nævnt i bemærkningerne til § 1 i det samtidig forelagte forslag til lov om hyrekørsel skal afgrænsningen mellem erhvervsmæssig kørsel og ikke-erhvervsmæssig kørsel foretages ud fra trafikpolitiske hensyn. Disse hensyn fører ikke til samme afgrænsning på bus- som på hyrekørselsområdet.

På buskørselsområdet taler de trafikpolitiske hensyn for at skabe størst mulig samling om passagergrundlaget for den kollektive trafik – jfr. det herom anførte under de almindelige bemærkninger. Bl.a. derfor gælder der efter dette lovforslag en snævrere afgrænsning af den ikke-erhvervsmæssige kørsel, d.v.s. den kørsel, der skal kunne udføres frit, end den der gælder på hyrekørselsområdet, hvor en så snæver afgrænsning som den der anvendes på buskørselsområdet, vil kunne komme til at virke urimelig.

Som personbefordring, hvortil der ikke kræves tilladelse efter dette lovforslag, betragtes kørsel, hvor passagererne har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af motorkøretøjet. Kørslen, for hvilken der ikke må kræves vederlag, skal udføres som led i anden virksomhed af ejeren af motorkøretøjet eller en hos denne ansat chauffør. Udover, hvad man i daglig tale forstår ved »privat kørsel«, d.v.s. kørsel med familiemedlemmer o. lign., falder – på samme måde som efter forslaget til lov om hyrekørsel – således også kørsel med busser, der tilhører f.eks. en skole eller en fabrik, hvor der udelukkende sker befordring af skolens elever eller fabrikkens personale, uden for tilladelseskravet.

Kørsel, hvorunder der sker befordring af kunder med en erhvervsvirksomheds egne busser, falder derimod efter dette lovforslag – i modsætning til for-

slaget til lov om hyrekørsel – ind under begrebet erhvervsmæssig personbefordring. Det gælder, hvad enten der svares vederlag eller ej.

Kørsel med busser, der tilhører foreninger, vil i almindelighed kræve tilladelse, selv om der udelukkende sker befordring af foreningens medlemmer, idet man her – på samme måde som i det ovenfor nævnte eksempel med en virksomheds kørsel med kunder – ikke vil finde en sådan tilknytning mellem ejeren af bussen og passagererne, som må være forudsætning for, at der på buskørselsområdet kan blive tale om ikke-erhvervsmæssig personbefordring. Der vil dog for så vidt angår foreningsmedlemmer kunne findes undtagelser herfra. Dette gælder f.eks. en sportsforenings kørsel med foreningens sportsudøvere og andre aktive deltagere til et sportsstævne – 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.«

I henhold til den gældende lovs § 18, stk. 1, nr. 2, kan trafikministeren fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse til buskørsel i henhold til § 1, stk. 1.

Af bemærkningerne til forslaget til lov om ændring af busloven (lov nr. 364 af 6. juni 1990) fremgår det, at ministeren kan fastsætte, at »visse særlige former for erhvervsmæssig personbefordring undtages fra kravet om tilladelse, idet afgørelsen vil bero på en konkret vurdering, herunder om kørslen udføres i konkurrence med andre virksomheder. Der kan endvidere fastsættes regler om afgrænsning af erhvervsmæssig personbefordring.«

Der er i overensstemmelse hermed fastsat nærmere retningslinjer vedrørende afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige personbefordring over for den erhvervsmæssige buskørsel. I henhold til disse anses kørslen for ikke-erhvervsmæssig, såfremt

- 1) kørslen udføres vederlagsfrit,
- 2) af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet, eller en ansat hos denne,
- 3) kørslen er led i anden virksomhed, idet der

4) udelukkende må beforders personer med en nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren.

Ved en ændring den 1. juli 1992 af det nævnte regelsæt blev det tillige muligt (under iagttagelse af betingelserne i øvrigt) at udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring i *lejede busser* – dog kun inden for Danmarks grænser.

Det har imidlertid efterfølgende vist sig svært at kontrollere brugen af lejede busser i forbindelse med udførelse af ikke-erhvervsmæssig personbefordring, herunder overholdelse af lovgivningens krav vedrørende køre- og hviletid, fartskrivere, uddannelse af chauffører m.v.

Hensigten med lovforslaget er at foretage en præcisering af adgangen til at benytte lejede køretøjer til ikke-erhvervsmæssig buskørsel. Det foreslås således, at der, særligt ud fra færdselssikkerhedsmæssige hensyn, fastsættes regler, der sikrer, at udlejning af busser sker på betryggende måde.

Forslaget indebærer, at der stilles samme krav vedrørende adgang til erhvervet til den, der udlejer en bus til personbefordring, som til den, der udfører erhvervsmæssig buskørsel. Der vil endvidere blive stillet krav til busudlejeren om, at denne skal stå inde for, at bussen er i en forsvarlig stand, og at denne skal sikre sig, at reglerne om køre- og hviletid, fartskrivere, uddannelse af chauffører m.v. bliver overholdt af den, der lejer bussen med henblik på udførelse af ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Hensigten med lovforslaget er endvidere at foretage en nærmere præcisering af kommuners og institutioners ret til at udføre ikke-erhvervsmæssig buskørsel, herunder plejehjems befordring af hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter, som har til formål at vedligeholde den pågældende fysiske og psykiske færdigheder.

Efter de gældende regler kan et plejehjem ikke befordre ældre personer, der bor i eget hjem, til behandlingscentre og lignende, som ikke-erhvervsmæssig personbefordring, idet der ikke består den i de nævnte retningslinjer krævede »nærmere tilknytning« mellem den, der udfører kørslen, og dem, der bliver befordret.

Det er fra kommunernes side påpeget, at det er samfundsmæssigt ønskværdigt, at kommunens borgere kan bo så længe som muligt i eget hjem i stedet for at blive anbragt på plejehjem, såfremt forholdene i øvrigt tillader dette. I overensstemmelse med denne udvikling findes derfor rimeligt at udvide plejehjemmenes ret til at udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring til at omfatte den omhandlede kørsel af personer til/fra eget hjem.

Det findes dog samtidig hensigtsmæssigt, under hensyn til at der ikke må påføres busvognmandser-

hvervet unfair konkurrence, at præcisere, i hvilke tilfælde kommunen i øvrigt kan udføre ikke-erhvervsmæssig buskørsel, og i hvilke tilfælde den omhandlede personbefordring alene kan udføres som tillægspligtig buskørsel. Er der således ikke tale om ikke-erhvervsmæssig buskørsel, må kommunen erhverve tilladelse til erhvervsmæssig buskørsel, såfremt den ønsker at udføre den pågældende kørsel for andre.

Det er i forbindelse med lovændringen hensigten, at Arbejdsministeriets bekendtgørelser om arbejdsbeskyttelse i vejtransport og om uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport ændres, således at alle førere af motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have erhvervet hvidt og blått kvalifikationsbevis for gennemført uddannelse i henhold til de to bekendtgørelser.

De nævnte bekendtgørelser er udstedt på grundlag af Rådets forordning nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og Rådets forordning nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, der gælder i det omfang førstnævnte forordning finder anvendelse. Forordning 3820/85 giver den enkelte medlemsstat mulighed for at undtage nærmere angivne kategorier af køretøjer fra enhver af bestemmelserne i de to forordninger, for så vidt angår kørsel på medlemstatens eget territorium. Danmark har udnyttet denne mulighed for køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring, såfremt køretøjet er indrettet til befordring af højst 17 personer, føreren medregnet. Dette betyder, at kørsel i busser op til den nævnte størrelse efter de eksisterende regler er undtaget fra forordningernes krav om føreruddannelse, installation af fartskrivere og overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. Ved den ovenfor nævnte ændring af de omhandlede bekendtgørelser vil busser med plads til højst 17 personer således kun være undtaget fra bestemmelserne vedr. fartskrivere og køre- og hviletid. Det bemærkes i denne forbindelse, at administrationen af køre- og hviletidsreglerne m.v. med virkning fra den 1. januar 1994 er overgået fra Arbejdsministeriet (Arbejdstilsynet) til Trafikministeriet (Færdselsstyrelsen).

2. Det er tillige hensigten med lovforslaget at fjerne nogle »tekniske« begrænsninger i retten til at udføre turistkørsel med bus, som fremgår af lovbestemmelserne (1977/78) til den gældende buslov, under hensyntagen til, at der pr. 1. januar 1996 sker en udvidelse af retten til at udføre cabotagekørsel med bus i henhold til EU's forordning nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelser for transportvirksomhe-

ders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (buscabotageforordningen).

En tilladelse til erhvervmæssig personbefordring (EP-tilladelse), udstedt af Persontrafikrådet eller Færdselsstyrelsen i henhold til rådets bemyndigelse, giver ret til udførelse af turistikørsel (og bestillingskørsel).

Ved turistikørsel forstås i henhold til § 9, stk. 1, i busloven 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. Der er i forarbejderne til busloven (lovbemærkninger 1977/78) anført følgende om turistikørsel:

»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 rejsemål, 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 rejsemålet, er det område, inden for hvilket der kan optages henholdsvis afsættes passagerer, betydeligt videre. Ved turistikørsel, f.eks. til et sydeuropæisk rejsemål, med udgangspunkt fra et sted i Jylland vil der således kunne optages passagerer på hele kørselsstrækningen til den dansk-tyske grænse.«

Baggrunden for denne udfyldende – og samtidig indskrænkende – fortolkning af buslovens § 9, stk. 1, er hensynet til den kollektive trafik. Der er herom anført følgende i de generelle bemærkninger til busloven (1977/78):

»Nødvendigheden af en klar opgavefordeling mellem virksomheder, der udfører forskellige former for erhvervmæssig 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 findes 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.«

I EP-tilladelsen er der anført følgende med hensyn til optagning/afsætning af passagerer ved udførelse af turistikørsel:

»For optagning/afsætning af passagerer ved udførelse af turistikørsel gælder følgende:

1. Ved turistikørselsarrangementer i Danmark:
  - a. Foregår kørslen (fra udgangspunkt til rejsemål) inden for én primærkommune, må optagning/afsætning af passagerer kun ske ét enkelt sted.
  - b. Ligger rejsemålet uden for den kommune, hvorfra kørslen har sit udgangspunkt, må der optages/afsættes passagerer fra flere steder i den pågældende kommune. Dette gælder dog ikke kørsel med udgangspunkt i følgende kommuner: København, Frederiksberg, kommunerne i Københavns Amt, Greve, Solrød, Køge, Birkerød, Farum, Hørsholm, Karlebo, Odense, Århus, Ålborg. I disse kommuner må der kun optages/afsættes passagerer ét enkelt sted.
2. Ved turistikørselsarrangementer til udlandet må der optages/afsættes en eller flere grupper af passagerer, der er organiseret på forhånd. Ved en gruppe, som er organiseret på forhånd, forstås en gruppe:
  - a. for hvem en ansvarlig organisation eller person i overensstemmelse med hjemstedsstatens regler har påtaget sig at indgå aftalen eller forestå den samlede betaling af ydelsen, eller fra hvem denne organisation eller person har modtaget alle bestillinger og betalinger inden afrejsen, og
  - b. som mindst består af
    - enten 12 personer
    - eller et antal personer, der svarer til 40% el-

ler mere af køretøjets kapacitet, føreren ikke indbefattet.«

Disse regler svarer til beskrivelsen af turistkørsel i lovbemærkningerne med undtagelse af reglerne om turistkørselsarrangementer til udlandet. Indtil 1. juni 1992 indeholdt tilladelsen – i overensstemmelse med lovbemærkningerne – en beskrivelse af buskørsel til udlandet, opdelt efter kørsel hvor der var en »betydelig« afstand og en »ikke-betydelig« afstand mellem den dansk-tyske grænse og bestemmelsesstedet.

Der forelå en »betydelig afstand«, når rejsemålet lå syd for en linje gennem Bremerhafen-Hamburg-Neubrandenburg. Som nævnt ændredes denne udfyldende definition (i forhold til selve lovtjeksten) imidlertid i 1992 i overensstemmelse med, at EU's forordning nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus trådte i kraft den 1. juni 1992.

Forordningen regulerer således den omhandlede internationale kørsel, der i EU-regelsættet hører under kategorien »lejlighedsvis kørsel«, og som indeholder den i pkt. 2 i tilladelsesformularen anførte definition af en »gruppe«. Forordningen tilsidesatte således lovbemærkningerne på dette specifikke punkt.

Det bemærkes i øvrigt, at tilladelse til turistkørsel (EP-tilladelsen) i henhold til § 10 i busloven meddeles på nærmere af Persontrafikrådet fastsatte vilkår.

I Rådets buscabotageforordning (2454/92) er det fastsat (art. 2), at det pr. 1. januar 1996 er muligt at udføre al anden cabotagekørsel end rutekørsel på en anden EU-stats territorium. Retten til at udføre denne cabotagekørsel gælder enhver transportvirksomhed, der er etableret i en medlemsstat, og som i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen har tilladelse til at udføre international personbefordring ad landevej.

Det fremgår tillige af forordningens præambel, at der skal fjernes enhver restriktion mod den virksomhed, der udfører cabotage, på grundlag af nationalitet eller som følge af, at virksomheden er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den, hvori tjenesteydelsen skal udføres.

Udførelsen af cabotagekørsel er i henhold til forordningen (art. 4) undergivet værtsmedlemslandets love og administrative forskrifter på en række nærmere angivne områder. Et af disse er »forskrifter vedrørende transport af visse kategorier af passagerer, nemlig skoleelever, børn og bevægelseshæmmede«. Nationale forskrifter vedrørende værtslandets særlige former for buskørsel er derimod *ikke* medtaget i denne opstilling.

EU's regelsæt på buskørselsområdet opdeler buskørslen i kategorierne rutekørsel (befordring efter fa-

ste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse), pendulkørsel (befordring, der er tilrettelagt med henblik på ved flere ud- og tilbageture at bringe en på forhånd organiseret gruppe fra samme afgangsområde til samme bestemmelsesområde og efterfølgende retur til afgangsstedet) og lejlighedsvis kørsel (befordring der falder udenfor de to førstnævnte definitioner), medens dansk buslovgivning har opdelt buskørslen efter følgende kategorier: rutekørsel, bestillingskørsel, turistkørsel og restkørsel (§ 11kørsel). Den danske turistkørsel vil i denne situation kunne rubriceres under EU-systemets »lejlighedsvis kørsel«.

Der kan således opstå den situation efter den 1. januar 1996, at en udenlandsk virksomhed vil kunne udføre den form for kørsel, der svarer til den danske turistkørsel, men uden de nævnte restriktioner med hensyn til områdebegrænsning, som er beskrevet ovenfor, idet der ikke er hjemmel i forordningen til at pålægge udenlandske busvirksomheder sådanne indskrænkninger.

Dette rejser naturligt spørgsmålet, om de nævnte begrænsninger tilsvarende bør ophæves for danske busvognmænd. Det bør dog samtidig understrøges, at danske busvognmænd har samme ret til i udlandet at udføre »cabotage-turistkørsel« uden hensyntagen til eventuelle nationale begrænsninger heraf i de øvrige EU-lande.

Spørgsmålet har været behandlet i Persontrafikrådet, der udsteder tilladelser til erhvervs-mæssig buskørsel. Det er rådets opfattelse, at det ikke er holdbart af konkurrencemæssige grunde, at danske busvognmænd udsættes for konkurrence fra udenlandske busvognmænd på en diskriminerende måde, og at de nævnte begrænsninger i retten til at udføre turistkørsel derfor bør ophæves.

I overensstemmelse med det ovenfor anførte ophæves ved nærværende lovbemærkninger de nævnte begrænsninger i retten til at udføre turistkørsel, som fremgår af lovbemærkningerne (1977/78) til busloven.

Ophævelsen af de nævnte begrænsninger har virkning fra tidspunktet for denne lovs vedtagelse. Færdselsstyrelsen, der varetager sekretariatsfunktionen for Persontrafikrådet, vil herefter så hurtigt som det administrativt er muligt, foretage underretning af samtlige tilladelsesindehavere om ophævelsen af de nævnte begrænsninger.

3. Lovforslaget har som direkte erhvervsøkonomisk konsekvens, at der stilles krav vedrørende økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer og vandel til personer og virksomheder, der udlejer busser til personbefordring. Lovforslaget har endvidere den indirekte erhvervsøkonomiske konsekvens, at der

## F. t. l. vedr. buskørsel

skabes klarere regler for afgrænsning mellem den ikke-erhvervsmæssige buskørsel og den buskørsel, der udøves af de autoriserede busvognmænd i henhold til lov om buskørsel.

4. Lovforslaget vil ikke medføre øgede udgifter for staten. Lovforslaget vil heller ikke medføre øgede udgifter for amtskommunerne og kommunerne.

5. Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter udover det ovenfor anførte under pkt. 2 om, at danske busvognmænd ved ophævelsen af nævnte begrænsninger i retten til at udføre turistkørsel ikke udsættes for konkurrence på diskriminerende måde fra udenlandske busvognmænd.

7. Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder og organisationer m.v., der berøres af forslaget.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

## Til nr. 1

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« samtlige steder i loven erstattes med »Færdselsstyrelsen«, der er oprettet med virkning fra 1. april 1994 som ny styrelse under Trafikministeriet, og som har overtaget Direktoratet for Vejtransports tidligere opgaver og funktioner.

## Til nr. 2

I henhold til de gældende retningslinjer af 1. juli 1992 vedrørende afgrænsning mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt af trafikministeren i henhold til § 18, stk. 1, nr. 2, i busloven, kan ikke-erhvervsmæssig personbefordring inden for landets grænser udføres i en lejet bus i overensstemmelse med retningslinjerne, jf. det i lovforslagets almindelige bemærkninger anførte herom.

Efter de gældende regler sondres der ikke mellem leje og lån. Der er i busloven ikke stillet krav til udlejeren eller udlåneren. Enhver kan således leje eller låne en bus ud til en forening, sportsklub eller lignende med henblik på udførelse af ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Såfremt der er tale om erhvervsmæssig udlejning af busser, er der i ministeriets bekendtgørelse nr. 172 af 8. maj 1963 (med efterfølgende ændringer) om motorkøretøjer, der udlejes uden fører – udstedt i medfør af færdselsloven – fastsat bestemmelser vedrørende syn af udlejningskøretøjer, forsikring (an-

svar og kasko) af disse køretøjer, protokolføring over stedfundne udlejninger i henhold til skriftlig lejekontrakt m.v. Det fremgår endvidere af den nævnte bekendtgørelse, at en udlejningsbus ikke må benyttes til erhvervsmæssig befordring af personer.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger ændredes reglerne vedrørende afgrænsning af den ikke-erhvervsmæssige personbefordring i 1992, således at det blev muligt at udføre denne befordring i en lejet bus. Som ligeledes anført har det efterfølgende vist sig vanskeligt at kontrollere, om brugen af udlejningsbusser sker efter reglerne.

Dette gælder bl.a. bestemmelsen om, at lejede busser ikke må benyttes i forbindelse med udførelse af ikke-erhvervsmæssig buskørsel i udlandet. Denne bestemmelse svarer til reglerne om personbefordring for egen regning (artikel 2,4) i Rådets forordning nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus.

Der gælder tillige det forhold, at førere af busser indrettet til befordring af flere end 17 personer, føreren medregnet, i henhold til Rådets forordning nr. 3820/85 af 20. december 1985 (med senere ændringer) om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport skal overholde de i forordningen fastsatte køre- og hviletidsbestemmelser. Busserne skal endvidere, i overensstemmelse med Rådets forordning nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, være forsynet med fartskriver. Endelig skal chaufføren have erhvervet såkaldt blåt og hvidt kvalifikationsbevis i henhold til førstnævnte forordning og de nærmere fastsatte bestemmelser herom, jf. Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport og bekendtgørelse nr. 930 af 21. december 1987 om uddannelse af førere i vejtransport. Det er i forbindelse med lovændringen hensigten, at de nævnte bekendtgørelser ændres, således at alle førere af motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have erhvervet de omhandlede blå og hvide kvalifikationsbeviser.

Der ligger først og fremmest færdselssikkerhedsmæssige hensyn bag de nævnte krav til chaufføren og busmateriellet – der gælder uanset om den pågældende kørsel udføres som erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig kørsel. Der ligger imidlertid også indirekte i reglerne et hensyn til de autoriserede busvognmænd, idet disse tilladelsesmæssigt er underlagt et kontrolsystem, der skulle sikre, at disse vognmænd overholder de nævnte regler. Overholdes f.eks. køre- og hviletidsreglerne rent faktisk ikke af en vognmand eller dennes chauffør, indebærer dette en risiko for vognmanden, idet han kan miste sin til-

ladelse til buskørsel, såfremt Persontrafikrådet finder, at der er grundlag for at tilbagekalde denne i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af reglerne.

Der synes, af hensyn til færdselssikkerheden og med henblik på at sikre fair konkurrencevilkår, at være et stort behov for at bringe den eksisterende praksis, hvorefter udleje og udlån af busser til ikke-erhvervsmæssig buskørsel reelt kan ske helt frit, ind under et tilsvarende tilladelses- og kontrolsystem, som det, der gælder for den erhvervsmæssige buskørsel.

Hensigten med denne bestemmelse i lovforslaget er således at indføre en autorisationsordning for busudlejningserhvervet, der svarer til autorisationsordningen for busvognmændene. Forslaget indebærer nærmere, at der vil blive stillet samme krav med hensyn til økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer og vandel m.v. over for udlejere og udlejningsbureauer som for busvognmænd, der har tilladelse til buskørsel i henhold til busloven.

Forslaget indebærer, at der vil blive krævet én tilladelse for hver bus, der er omfattet af busudlejerens virksomhed. Dette medfører tillige, at kravet til økonomisk baggrund skærpes i takt med antallet af busser, der er omfattet af virksomheden.

Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget til ændring af § 18, stk. 1, nr. 2 og 7, vil der samtidig blive fastsat regler vedrørende den ikke-erhvervsmæssige buskørsel, der indebærer, at det alene er tilladt at leje busser af autoriserede busudlejere/busudlejningsbureauer. Det vil således ikke i fremtiden være muligt – som hidtil – at kunne leje eller låne busser af foreninger, institutioner eller privatpersoner (uden tilladelse hertil).

Der er i bemærkningerne til de foreslåede § 18, stk. 1, nr. 2 og 7 foreslået fastsættelse af nærmere bestemmelser vedrørende udøvelse af busudlejningsvirksomhed.

Til nr. 3-11

Der er tale om konsekvensændringer i lovens bestemmelser vedrørende betingelserne for at meddele tilladelse til fysiske og juridiske personer (selskaber m.v.), herunder godkendelse af ansvarlig leder i et selskab, samt tilbagekaldelse af tilladelse til buskørsel, således at disse bestemmelser tillige omfatter busudlejning.

Det er efter de gældende regler Persontrafikrådet – eller rådets sekretariat, Færdselsstyrelsen, såfremt sagerne ikke giver anledning til tvivl – der meddeler tilladelse i henhold til busloven og træffer afgørelse om, hvorvidt godkendelse af ansvarlig leder skal gives, samt hvorvidt tilladelse og godkendelse skal

tilbagekaldes. Det vil derfor være naturligt, at Persontrafikrådets (og Færdselsstyrelsens) kompetence på disse områder udvides til også at omfatte busudlejning.

Til nr. 12

Der henvises til de almindelige bemærkninger, hvori er redegjort for eksisterende regler vedrørende afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige over for den erhvervsmæssige buskørsel, herunder forudsætningerne herfor i lovens tidligere forarbejder (lovbemærkningerne).

I overensstemmelse med det i de almindelige bemærkninger og bemærkningerne til den foreslåede § 1 a anførte vedrørende afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige buskørsel vil der af trafikministeren blive udstedt nærmere regler herom. Det findes formålstjenligt, at disse regler indarbejdes i en revideret busbekendtgørelse – i stedet for som hidtil i form af retningslinjer (og før disse i cirkulæreskrivelser).

Det reviderede regelsæt vedrørende afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel vil som hidtil indeholde følgende grundlæggende krav til den ikke-erhvervsmæssige kørsel:

- 1) kørslen skal udføres vederlagsfrit
- 2) af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet, eller en ansat hos denne,
- 3) kørslen skal være led i anden virksomhed, idet der
- 4) udelukkende må befordres personer med en nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren.

Herudover vil det blive præciseret, at der, for så vidt angår ikke-erhvervsmæssig buskørsel i Danmark, tillige kan benyttes lejede busser, såfremt disse er lejede hos autoriserede busudlejere, jf. forslaget til § 1 a. Der vil blive krævet én tilladelse for hver bus, der er omfattet af busudlejerens virksomhed. Denne tilladelse skal af kontrolmæssige hensyn følge udlejningsbussen i forbindelse med udlejning, jf. bemærkningerne til forslaget til ny § 18, stk. 1, nr. 7.

Det vil endvidere blive præciseret i det reviderede regelsæt – i overensstemmelse med det i de almindelige bemærkninger anførte – at institutioner i kommunerne alene kan udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring for den personkreds, der er tilknyttet institutionen som patienter, elever eller lignende, idet det dog skal være muligt for plejehjem at befordre hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter, som har til formål at vedligeholde den pågældende fysiske og psykiske færdigheder.

Såfremt kommunen (som sådan) er registreret som ejer eller bruger af en bus, kan kommunen alene ud-

føre ikke-erhvervsmæssig buskørsel for den overordnede administrative enhed i kommunen.

I tilfælde af, at en kommune eller en institution ønsker at udføre buskørsel for (andre) institutioner i kommunen eller andre i øvrigt, kræver dette tilladelse i henhold til busloven. Tilladelse kan meddeles, såfremt den godkendte ansvarlige leder opfylder kravene til faglige kvalifikationer og vandel i henhold til busloven. Med henblik på at skabe så lige forhold som muligt i forhold til busvognmændene vil det endvidere blive krævet, at kommunen stiller sikkerhed, eller lader et pengeinstitut eller forsikringselskab stille sikkerhed, for det i buslovgivningen krævede egenkapitalkrav.

Til nr. 13-14

Der er alene tale om konsekvensændringer.

Til nr. 15

I forbindelse med gennemførelsen af de foreslåede regler vedrørende udstedelse af tilladelse til busudlejning, jf. forslaget til § 1a i loven, vil der blive udstedt regler, der fastsætter nærmere vilkår til udlejningsvirksomheden. Det vil således være et vilkår, at udlejeren, forinden der indgås aftale om busudlejningen, sikrer sig, at den, der skal leje bussen, opfylder lovgivningens krav til føreren, herunder krav om blåt og hvidt kvalifikationsbevis. Udlejeren skal endvidere indskærpe lejerens reglerne om køre- og hviletid og i den forbindelse udlevere et eksemplar af disse regler til lejerens.

Ved busudlejning skal der i bussen forefindes tilladelsen til busudlejning samt en erklæring fra busudlejeren om, at han over for den pågældende lejer

har sikret sig/indskærpet, at de ovenfor nævnte forhold er opfyldt.

Ved grove eller gentagne tilsidesættelser af denne pligt kan busudlejeren få sin tilladelse til busudlejning tilbagekaldt.

Til nr. 16

Der er tale om en konsekvensændring, idet bestemmelsen kun skal gælde for vognmandsvirksomhed, og ikke for busudlejning.

Til nr. 17

Ved den foreslåede bestemmelse gøres det strafbart at udleje busser, såfremt den pågældende ikke har tilladelse til busudlejning i henhold til den foreslåede bestemmelse i § 1a.

### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 1997. Herved vil de eksisterende busudlejere få tilstrækkelig tid til at opfylde de fastsatte adgangskrav, herunder kursuskravene, til busudlejningsvirksomhed. Endvidere vil de, der skal føre en bus i ikke-erhvervsmæssig personbefordring, få tid til at erhverve hvidt og blåt kvalifikationsbevis. Der vil med virkning fra denne dato blive udstedt en revideret bekendtgørelse om buskørsel. Bekendtgørelserne vedrørende arbejderbeskyttelse i vejtransport og uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport vil tilige blive revideret.

Der vil blive udarbejdet en vejledning til politiet vedrørende de ændrede bestemmelser i loven og bekendtgørelserne.



## Bilag

I dette bilag er (med mindre skrift)

indsat den gældende formulering af de bestemmelser,  
der berøres af lovforslaget

## § 1

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 6. maj 1992, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« til: »Færdselsstyrelsen«.

2. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Den, der udlejer et dansk indregistreret motorkøretøj, indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet, til personbefordring, skal have tilladelse hertil af Persontrafikrådet. Der kan gives en ansøger flere tilladelser, der gælder for et tidsrum af indtil 8 år.«

3. I § 12, stk. 1, indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a.«

4. I § 12, stk. 1, nr. 7, indsættes efter »vognmandsvirksomhed,«: »eller busudlejning«.

5. I § 12, stk. 1, nr. 8, indsættes efter »vognmandsvirksomhed«: »eller busudlejning«.

§ 12. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles personer, der

- 1) har dansk indfødsret,
- 2) har bopæl her i landet,
- 3) ikke er umyndiggjort eller under lavværge-mål,
- 4) hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
- 5) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover,

- 6) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 7) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. borgerlig straffelovs § 78, stk. 2,
- 8) i faglig henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

6. I § 13, stk. 1, indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a.«

§ 13. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når selskabet opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led.

7. I § 13, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »buskørsel«: »eller busudlejning«.

## § 13. — — —

Stk. 2. Selskabet skal have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens buskørsel. Denne skal opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 1-5, 7 og 8.

8. I § 14, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a.«

## § 14. — — —

Stk. 2. Det samme gælder, såfremt betingelsen i § 12, stk. 1, nr. 8, 2. led, eller § 13, jf. § 12,

stk. 1, nr. 8, 2. led, for meddelelse af tilladelse ikke længere er til stede. For så vidt tilladelsen er udstedt i henhold til § 1, stk. 1, kan den tilbagekaldes på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

9. I § 14, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a.«

#### § 14. ---

Stk. 3. En tilladelse kan endvidere tilbagekaldes, såfremt indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover. For så vidt tilladelsen er udstedt i henhold til § 1, stk. 1, kan den tilbagekaldes på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

10. I § 15, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »vognmandsvirksomheden«: »eller busudlejningen«.

#### § 15. ---

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge § 14, stk. 3, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 5, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at vognmandsvirksomheden ikke må udøves under ankesagens behandling.

11. I § 15, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »i henhold til § 1, stk. 1,«: »og § 1 a.«

#### § 15. ---

Stk. 5. En tilbagekaldelse efter § 14, stk. 2 og 3, og § 14, stk. 4, jf. stk. 2 og 3, kan for så vidt tilladelsen er givet i henhold til § 1, stk. 1, til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. En ansøgning herom kan dog kun indgives med 1 års mellemrum. Hvis ansøgningen 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 ophævelsen senest er nægtet ved dom. Stk. 1, 2. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

12. § 18, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsning mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring,«.

13. I § 18, stk. 1, nr. 5, ophæves »samt«.

14. I § 18, stk. 1, nr. 6, ændres »tilladelse.« til: »tilladelse samt«.

15. I § 18, stk. 1, indsættes efter nr. 6 som nyt nr.:

»7) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a.«

#### § 18. Trafikministeren kan fastsætte regler om

- 2) undtagelse fra kravet om tilladelse,
- 3) ---
- 4) ---
- 5) gebyr for behandling af ansøgninger og for meddelelse af tilladelse og godkendelse samt
- 6) afmærkning af køretøjer og kontrolforanstaltninger, herunder for den kørsel, der er undtaget for kravet om tilladelse.

16. I § 18, stk. 3, indsættes efter »tilladelse«: »til vognmandsvirksomhed«.

#### § 18. ---

Stk. 3. indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

17. § 22, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»1) overtræder § 1, stk. 1, 2, 3 og 5, § 1 a, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, eller § 18, stk. 3 og 4,«.

§ 22. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1, 2, 3 og 5, § 13, stk. 2,  
1. pkt., § 17, stk. 1, eller § 18, stk. 3 og 4,  
---

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 1997.