

Lovforslag nr. L 188. Fremsat den 25. februar 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om buskørsel¹⁾, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt om ophævelse af lov om international buskørsel

(Skærpet kontrol med tunge køretøjer, fjernbuskørsel, definitionsbestemmelser, kompetenceregler, forsøgsordninger m.v.)

§ 1

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, som ændret ved § 36 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, foretages følgende ændringer:

1. Kapitel 1 affattes således:

»Kapitel 1

Tilladelse til buskørsel

§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil. Erhvervmæssig personbefordring må kun udføres af tilladelsesindehaveren, en chauffør ansat hos denne eller hos en anden tilladelsesindehaver. Der må kun kræves betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger.

Stk. 2. Udføres der rutekørsel, jf. § 2, kræves der tillige tilladelse hertil, jf. dog stk. 5. Udføres der almindelig rutekørsel, jf. § 2, stk. 2, gælder dette krav uanset motorkøretøjets størrelse.

Stk. 3. Medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af Det Europæiske Fællesskab, international aftale eller bestemmelser fastsat af trafikministeren, kræver udførelse af erhvervmæssig personbefordring særlig tilladelse ved kørsel

- 1) over landets grænse eller
- 2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

Stk. 4. Ved erhvervmæssig personbefordring forstås kørsel med de i stk. 1 nævnte køretøjer

- 1) med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre,
- 2) som udføres mod vederlag, eller
- 3) som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

Stk. 5. Undtaget fra tilladelseskravet i stk. 2 er kørsel, der inden for de i § 3, stk. 1, nr. 1-2, nævnte områder udføres af eller for den tilladelsesudstedende myndighed. Det samme gælder kørsel inden for de i § 3, stk. 1, nr. 3, nævnte områder, såfremt de berørte myndigheder er enige

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport og personbefordring ad landeveje m.v., EF-tidende 1998 L 277, side 17.

om kørslen, eller Persontrafikrådet har godkendt denne.

§ 1 a. Den, der til personbefordring udlejer eller udlåner et af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer uden fører, skal have tilladelse hertil.

Stk. 2. Udlån af de i § 1, stk. 1, nævnte motorøretøjer mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende sammenslutninger samt plejehjem, ældrecentre og lignende institutioner kan ske uden tilladelse.

§ 1 b. Tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, udlejning af motorkøretøjer eller rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.«

2. § 2 affattes således:

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

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

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

Stk. 3. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som »speciel rutekørsel.«

3. Efter § 2 indsættes:

»Kapitel 2 a

Kompetenceregler, klageadgang m.v.

§ 2 a. Persontrafikrådet træffer afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse for så vidt angår udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig personbefordring efter § 1,

stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, til udlejning m.v. efter § 1 a, om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. efter § 13, stk. 2, om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter § 14, stk. 1-4 og 7.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager bortset fra sager om rutekørsel, jf. § 1, stk. 2, og § 18, nr. 8, og fungerer samtidig som sekretariat for Persontrafikrådet. Færdselsstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.

Stk. 3. Tilladelser og godkendelser omfattet af stk. 1 og 2 meddeles på nærmere af Persontrafikrådet fastsatte generelle vilkår for virksomhedens udøvelse, herunder fastsættelse af mindstetallet af passagerer. Dog fastsætter Færdselsstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, stk. 3, nr. 1, jf. dog § 18, nr. 8.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Persontrafikrådet og Færdselsstyrelsen i medfør af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.«

4. I § 3, nr. 4, der bliver § 3, stk. 1, nr. 4, ændres »Persontrafikrådet« til: »Færdselsstyrelsen efter regler, der fastsættes af trafikministeren«.

5. I § 3 indsættes som stk. 2 og 3:

»Stk. 2. Afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse til rutekørsel efter § 14, stk. 5, jf. § 1, stk. 2, træffes af den myndighed, der har givet tilladelsen.

Stk. 3. Afgørelse truffet af de i stk. 1 og 2 nævnte myndigheder kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.«

6. § 5, stk. 1, ophæves.

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 1-4.

7. I § 7, 1. pkt., indsættes efter »ændret«: », bortset fra tilladelser udstedt i medfør af § 3, stk. 1, nr. 4«.

8. Kapitel 3 ophæves.

9. § 12, stk. 1, nr. 1, ophæves.

Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.

10. § 12, stk. 1, nr. 5, der bliver nr. 4, affattes således:

»4) ikke har forfalden gæld til det offentlige på over 50.000 kr.«.

11. I § 12, stk. 2, udgår: »indfødsret og«.

12. I § 13, stk. 1, ændres »nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led« til: »nr. 3-5 og 7, 2. led«.

13. I § 13, stk. 2, 2. pkt., ændres »nr. 1-5, 7 og 8« til: »nr. 1-4, 6 og 7, jf. dog § 12, stk. 2«.

14. I § 13 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Ved vurderingen af, om selskabet opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led, kan indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen, direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse eller en godkendelse som ansvarlig leder i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om godskørsel eller lov om taxikørsel m.v., eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller
- 2) i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning m.v. groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1.«

15. § 14 affattes således:

»§ 14. En tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af hvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller bestemmelser i
 - a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af passagerer eller gods og køre- og hviletid,
 - c) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR-overenskomsten),
 - d) lovgivningen om euforiserende stoffer,

e) miljølovgivningens bestemmelser om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand, og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald, eller

f) skatte- og afgiftslovgivningen, eller

- 2) har forfalden gæld til det offentlige på ikke under 100.000 kr.

Stk. 2. En tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og hvis det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Stk. 3. En godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., jf. § 13, stk. 2, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.

Stk. 4. En tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v. kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1 eller 2, eller af bestemmelsen om bortfald i § 16, stk. 1, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

Stk. 5. En tilladelse til rutekørsel, jf. § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Stk. 6. En tilladelse til international buskørsel, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Stk. 7. En tilladelse til udlejning m.v. efter § 1 a og § 13, stk. 1, 3 og 4, eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab, der har tilladelse til udlejning efter § 13, stk. 2, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1, litra a, e og f, nr. 2, og stk. 4, nævnte betingelser. En tilladelse som nævnt i 1. pkt. kan endvidere tilbagekaldes, hvis en ansat eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, litra a, e og

f, og hvis det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led. Ved overtrædelse af de i stk. 1, nr. 1, litra b, nævnte bestemmelser om indretning, udstyr og tilbehør gælder 1. og 2. pkt. tilsvarende.

Stk. 8. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller tilbagekaldelse af en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., jf. § 1, stk. 1, 2 og 3, nr. 1, § 1 a, stk. 1, og § 13, sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.«.

16. Efter § 14 indsættes:

»§ 14 a. I forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervs-mæssig personbefordring eller udlejning m.v. kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger til tilladelsesindehaveren om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.«.

17. § 15, stk. 1 og 2, affattes således:

»En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 14 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse efter § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 - 6, eller § 14, stk. 7, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 4, skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 7, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, e og f, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejes former.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at tilladelsen ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led, eller i § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led«.

18. I § 15, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 14, stk. 3, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 5« til: »§ 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 14,

stk. 7, jf. stk. 1, nr. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 4«.

19. I § 15, stk. 4, 1. pkt., ændres »af en tilladelse ifølge § 14, stk. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 8, 2. led« til: »ifølge § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 - 6, § 14, stk. 7, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 4, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led«.

20. § 15, stk. 5, 1. pkt., affattes således:

»En tilbagekaldelse efter § 14 kan, for så vidt tilladelsen er givet i henhold til § 1, stk. 1, og stk. 3, nr. 1, § 1 a eller § 13, til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen om tilbagekaldelse.«.

21. To steder i § 16, stk. 1, ændres »nr. 1-4« til: »nr. 1-3«.

22. I § 16 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. En tilladelse, der er udstedt i medfør af § 1, stk. 2 og 3, nr. 1, bortfalder, hvis en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring bortfalder efter stk. 1, tilbagekaldes efter § 14, eller nægtes fornyet på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 4-7, eller § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 4-5 og 7, 2. led.«.

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

23. § 17, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres personbefordring i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør heraf.

Stk. 3. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter stk. 2 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 2 nævnte bestemmelser.«.

24. I § 18, stk. 1, nr. 2, ændres: »afgrænsning mellem erhvervmæssig og ikkeerhvervmæssig personbefordring,« til: »tilladelsesfrit udlån, jf. § 1 a, stk. 2,«.

25. § 18, stk. 1, nr. 6-7, ophæves og i stedet indsættes:

»6) afmærkning af køretøjer og kontrolforanstaltninger, herunder for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse,

F. t. l. vedr. buskørsel m.v.

- 7) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a, samt
- 8) at afgørelse i sager om udstedelse af tilladelse i henhold til § 1, stk. 3, nr. 1, herunder fastsættelse af vilkår for en tilladelse, træffes af de berørte lokale eller regionale myndigheder, jf. § 3, stk. 1, nr. 1 og 2.«.

26. Efter § 18 indsættes:

»§ 18 a. Trafikministeren bemyndiges til at fravige lovens bestemmelser i forbindelse med konkrete tidsbegrænsede og afgrænsede forsøg med buskørsel under inddragelse af vedkommende tilladelsesudstedende myndigheder. Ministeren kan herunder fastsætte regler om forsøg med offentligt udbud af et begrænset antal kontrakter om rutekørsel over mindst to amtsgrænser (fjernbusser) og om samarbejde i den forbindelse mellem amtskommuner, Københavns og Frederiksberg Kommuner eller trafikselskaber i disse amtskommuner og kommuner.«.

27. § 19, stk. 2, ophæves.

28. Efter § 20 og før kapitel 5 indsættes:

»Kapitel 4 c

Hæftelse ved international kørsel

§ 20 a. Den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj, som oprindeligt er indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, hæfter over for føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til erhvervsmæssig personbefordring, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis den pågældende ved sin ansættelse svigagtigt har fortiet sygdommen, denne er selvforskyldt, eller udgifterne afholdes efter

- 1) lovgivningen om arbejdsskadeforsikring,
- 2) lovgivningen om offentlig sygesikring,
- 3) bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1408/71 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbejdstagere, selvstændige erhvervsdrivende og deres familiemedlemmer, der flytter inden for Fællesskabet, med senere ændringer, eller
- 4) bestemmelser i internationale overenskomster om social sikring.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på udgifter til retshjælp og lignende udgifter, der opstår under kørsel i udlandet i tilfælde af konflikter med udenlandske myndigheder som følge af handlinger eller undladelser, der har en naturlig forbindelse med transportens udførelse.

Stk. 4. Den, der hæfter efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, skal stille sikkerhed for opfyldelsen af sine eventuelle forpligtelser, forinden et køretøj kører ud af landet.

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om hæftelsen, herunder om dens omfang efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, og om sikkerhedsstillelsen efter stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om fritagelse for sikkerhedsstillelse ved kørsel inden for nærmere angivne områder.«.

29. I § 21, stk. 1, ændres »11 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 5 af medlemmerne beskikkes efter indstilling af henholdsvis Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening og Specialarbejderforbundet i Danmark« til: »10 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 4 af medlemmerne beskikkes efter indstilling af henholdsvis Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Danske Busvognmænd og Specialarbejderforbundet i Danmark«.

30. § 21, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Persontrafikrådet træffer afgørelse ved almindelig stemmeflerhed. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.«.

31. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 1, 2, 3 og 5, § 1 a, stk. 1, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, eller § 18, stk. 3 og 4« til: »§ 1, stk. 1 - 3, § 1 a, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, § 18, stk. 3 og 4, eller § 20 a, stk. 4«.

32. § 22, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«.

33. Efter § 22 indsættes:

»§ 22 a. Ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af denne lov eller bestemmelser fastsat i medfør heraf kan der ske konfiskation af det ved overtrædelser anvendte motorkøretøj, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge

yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

Stk. 2. I øvrigt gælder straffelovens bestemmelser om konfiskation.«

§ 2

I lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved § 9 i lov nr. 1230 af 27. december 1996 og § 34 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 1*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Endvidere kan HT udføre vandbusdrift som led i sin kollektive trafikvirksomhed.«

2. I § 1 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* HT kan for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring i Øresundsregionen lade udføre rutekørsel over landets grænse.«

Stk. 2 bliver herefter *stk. 3*.

3. I § 2, *stk. 1*, indsættes efter »busdriften«: »og driften af vandbusser«.

4. § 3, *stk. 2*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* Den i § 1, *stk. 1*, nævnte vandbusdrift skal udføres på grundlag af udbud.

Stk. 3. Buskørslen og vandbusdriften kan udføres af statslige eller private virksomheder, herunder det i § 3 a nævnte aktieselskab.«

Stk. 3-4 bliver herefter *stk. 4-5*.

5. I § 3 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Kontrakter om drift af vandbusser indgås for et tidsrum af højst 5 år.«

6. I § 5, *stk. 2*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Endvidere skal planen angive principperne for eventuel vandbusdrift.«

7. I § 6, *stk. 1*, indsættes efter »letbanerne«: »og med vandbus«.

§ 3

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, som ændret ved § 10 i lov nr. 1230 af 27. december 1996 og § 35 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 1 og før overskriften til *kapitel 2* indsættes:

»§ 1 a. De berørte amtsråd kan for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring i grænseregionerne lade udføre rutekørsel over landets grænse.«

2. I § 2, *stk. 2*, ændres »Landsforeningen Danmarks Bilruter« til: »Danske Busvognmænd«.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1999.

Stk. 2. Samtidig ophæves lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel.

Stk. 3. Tilladelser, udstedt i henhold til § 11, *stk. 1*, i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, og/i henhold til § 1 i lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel, forbliver i kraft efter deres indhold.

Stk. 4. Tilladelser, udstedt i henhold til § 3, nr. 4, i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, forbliver i kraft efter deres indhold. Færdselsstyrelsen træffer efter ansøgning afgørelse om ændring af vilkår i disse tilladelser. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse om ændring af vilkår, hvor en busrute går over Kattegat, uanset om bussen overføres eller ønskes overført med færgen eller ej.

§ 5

Forslag til revision af § 3, *stk. 1*, nr. 4, og § 18 a i lov om buskørsel fremsættes for Folketinget senest i begyndelsen af folketingsåret 2002-03.«

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget indeholder en revision af den nugældende buslov, der i sit hovedindhold er fra 1978. Forslaget tilsigter navnlig en forenkling af de mange forskellige kategorier af erhvervsmæssig buskørsel samt afgrænsning af erhvervsmæssig personbefordring og en regulering af fjernbustrafikken.

Endvidere har lovforslaget til hensigt at gøre reglerne vedrørende tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, tilladelser til busudlejning m.v. eller godkendelser som ansvarlig leder i et selskab i henhold til busloven mere effektive med det formål at nedbringe antallet af lovovertrædelser i forbindelse med buskørsel.

Lovforslaget tager samtidig initiativ til ændringer af afgørelseskompetencen med henblik på, at det tydeligt fastlægges, hvilke typer af afgørelser der træffes af Persontrafikrådet, og hvilke afgørelser der træffes af Færdselsstyrelsen.

Ved forslaget ophæves buslovens krav om indfødsret for indehavere af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og tilladelse til busudlejning m.v. samt for ansvarlige ledere i selskaber m.v.

Samtidig foretages der en generel lettelse af adgangen til domstolsprøvelse, idet det i videre omfang end efter den nugældende lov vil være den tilladelsesudstedende myndighed, der på vegne af tilladelses- eller godkendelsesindehaveren indbringer en afgørelse for domstolene, ligesom der, når en tilladelse eller en godkendelse tilbagekaldes som følge af strafbare overtrædelser af busloven eller anden lovgivning, etableres en ordning, hvorefter sagen i så fald indbringes for domstolene i strafferetsplejens former. Den del af forslaget, der vedrører tilbagekaldelse af tilladelse, afgørelseskompetence og udvidet afgang til domstolsprøvelse har nær sammenhæng med forslag til lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven samt om ophævelse af lov om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstrans-

port og lov om international godstransport med motorkøretøjer m.v. (i det følgende benævnt lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v.), jf. lovforslag nr. L 108, som blev fremsat af trafikministeren den 27. november 1998.

Med forslaget inkorporeres bestemmelserne i lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel i busloven.

Endelig indeholder forslaget en bemyndigelse til trafikministeren til at foretage et forsøg med åbning for fjernbustrafik over Storebæltsforbindelsen med henblik på at supplere det kollektive trafiksystem med endnu et transporttilbud.

2. Trafikministeriets udvalg vedrørende revision af den gældende buslov

Der har i forskellige sammenhænge i de seneste år været debat og overvejelser om ændring af buslovgivningen. I forbindelse med, at Folketinget i sommeren 1996 vedtog den seneste ændring af busloven, nedsatte trafikministeren i juni 1996 et udvalg, der skulle foretage en generel gennemgang af den eksisterende buslov med henblik på en eventuel revision af denne og de tilhørende administrative regler.

Udvalget bestod af repræsentanter for Trafikministeriet (formandskab), Færdselsstyrelsen, Justitsministeriet, Skatteministeriet, Erhvervsministeriet (Konkurrencestyrelsen), Amdsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Hovedstadsområdets Trafikselvskab, Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser samt Specialarbejderforbundet i Danmark.

Buslovsudvalget afholdt i 1996-1997 en række møder og udsendte i november 1997 en rapport, der indeholder de involverede organisationers og myndigheders synspunkter vedrørende den gældende lovgivning samt visse forslag til ændringer heraf. Rapporten indeholder imidlertid ikke et samlet forslag til ændring af buslovgivningen.

Udvalgsarbejdet var således præget af deltagernes modstående holdninger på en række punkter, herun-

der vedrørende afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel samt spørgsmålet om adgangen til at udføre fjernbuskørsel.

Der har dog i udvalget været overvejende enighed om følgende:

- Definitionerne af buskørsel skal forenkles, og afgrænsningen af rutekørsel i forhold til anden buskørsel bør være så skarp og operativ som mulig, herunder at handicapkørsel uanset tilrettelæggelse og uanset køretøjets størrelse skal betegnes som almindelig rutekørsel, ligesom det fortsat skal være muligt at udføre telebuskørsel og servicebuskørsel som rutekørsel.
- Ved udførelse af rutekørsel skal det være muligt at tilbyde andre ydelser i forbindelse med kørslen.
- Der bør indføres en forsøgsbestemmelse i buslovgivningen, således at det vil være muligt at udføre forskellige konkrete forsøg med buskørsel.
- Ændring af den internationale buslov, således at der skabes hjemmel for trafikministeren til at delegerer koncessionskompetencen for så vidt angår international rutekørsel i grænseområder mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland til respektive regionale myndigheder.
- Fortsat mulighed for at tilbagekalde tilladelser i tilfælde af f.eks. lovovertrædelser, der hver for sig ikke er så graverende, men som ud fra en samlet vurdering fører til, at virksomheden ikke har gjort det antageligt, at denne vil blive udført på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.
- Politiets adgang til at tilbageholde en bus, såfremt den benyttes til erhvervsmæssig personbefordring i strid med lovgivningen, bør udvides og præciseres, ligesom buslovgivningen bør indeholde en bestemmelse om konfiskation af busser, der har været anvendt til ulovlig erhvervsmæssig personbefordring.

For så vidt angår afgifter på busområdet, er der i udvalgets arbejde ikke forudsat en eventuel afklaring eller ændring af afgiftslovgivningen i relation til buskørsel. Det er udvalgets opfattelse, at spørgsmålet om lige konkurrencevilkår inden for busvognmandserhvervet er et spørgsmål om at gøre afgrænsningen mellem de forskellige definitioner af buskørsel så klar som mulig. Da afgiftslovgivningen henviser til buslovens materielle bestemmelser, vil en klar afgrænsning give en tilsvarende klar afgiftsafgrænsning.

De organisationer og myndigheder, der har været repræsenteret i buslovsudvalget, har i vinteren 1997-1998 med baggrund i udvalgets rapport haft mulighed for at afgive en skriftlig udtalelse i sagen, ligesom rap-

porten har været forelagt andre berørte organisationer og myndigheder. Denne høring har overvejende bekræftet de modstående holdninger på busområdet, der kom til udtryk i udvalgsarbejdet.

Trafikministeriet har endvidere i juni 1998 afholdt en konference vedrørende buslovgivningen, hvor de berørte organisationer og myndigheder var indbudt til at drøfte to overordnede temaer: spørgsmålet om afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel samt reguleringen af fjernbustrafikken.

3. Forstærket indsats vedrørende tunge køretøjer

I sommeren 1996 nedsatte trafikministeren en styregruppe, der gennem et udredningsarbejde skulle beskrive og analysere problemstillingen vedrørende et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler, som var konstateret blandt andet ved færdselspolitiets målrettede kontroller. Trafikministeren besluttede efterfølgende at inddrage buskørselsområdet i arbejdet, og styregruppen afgav i maj 1997 »Rapport om trafikikkerhedsmæssige forhold i relation til lastbiler og busser«. I rapporten konkluderer styregruppen bl.a., at det på en lang række områder er nødvendigt at skærpe sanktioner for at tilskynde til overholdelse af den gældende lovgivning på området.

Det er Trafikministeriets opfattelse, at en lang række af styregruppens forslag til ændrede sanktioner bør indarbejdes i lovgivningen. Dette vil udover de foreslåede ændringer af busloven ske ved forslag til ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v., jf. lovforslag L 108, som blev fremsat af trafikministeren den 27. november 1998.

Følgende forslag til skærpede sanktioner i L 108 vedrører tillige udførelse af buskørsel:

På færdselslovens område er der fremsat forslag om udmåling af skærpede bøder bl.a. i tilfælde af overtrædelse af forskrifter vedrørende hastighedsbegrænsere, idet det anses som en grov forseelse at udføre kørsel med ikke funktionsdygtige hastighedsbegrænsere, eller uden at fartbegrænseren er installeret. De foreslåede skærpede sanktioner vedrører førere samt ejere og brugere af køretøjet.

Endvidere er det foreslået, at der kan ske tilbageholdelse af et køretøj ved overtrædelse af forskrifter om hastighedsbegrænsere, idet udviklingen har vist, at der i nogle tilfælde foretages indgreb i disse med henblik på at få køretøjets hastighed hævet. Det foreslås herudover, at der skal kunne ske tilbageholdelse af et køretøj i forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, herunder hvis kontrolappa-

ratet ikke er funktionsdygtigt eller ikke er i overensstemmelse med gældende regler.

Videre foreslås det, at føreren skal kunne få frakendt førerretten ubetinget, hvis føreren har kørt i et køretøj uden at hastighedsbegrænseren lovligt er installeret eller har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere, eller føreren vidste eller burde have vidst, at der var foretaget et sådant indgreb. Det samme foreslås gældende, hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom.

Endelig foreslås, at der i tilfælde af overtrædelse af hastighedsgrænserne for de hastighedsbestemte køretøjskategorier vil kunne ske ubetinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser med mere end 40 pct. i tilfælde, hvor den tilladte hastighed er over 30 km i timen.

4. Trafikministeriets overvejelser vedrørende en revideret buslov

Buslovgivningen skal varetage flere funktioner. Den skal bl.a. sikre, at buskørsel kan foregå under trykkelige former af hensyn til færdselssikkerheden. Dette sikres gennem lovgivningens angivelse af økonomiske, vandelsmæssige, faglige og uddannelsesmæssige krav, der skal være opfyldt, forinden der kan udstedes en tilladelse - samt gennem fastlæggelse af bestemmelser for tilbagekaldelse af tilladelser og øvrige sanktioner, såfremt der udføres buskørsel i strid med lovgivningen.

Buslovgivningen skal endvidere fastlægge rammerne for den erhvervmæssige og dermed tilladelsesbaserede kørsel i forhold til den ikke-erhvervmæssige buskørsel, der kan udføres tilladelsesfrit. Afgrænsningen er af betydning for konkurrenceforholdene på busområdet.

Afgrænsningen mellem den erhvervmæssige og ikke-erhvervmæssige buskørsel fremgår i dag af busbekendtgørelsen. Imidlertid foreslås det, at denne afgrænsning indføres i selve loven, således at det her klart kommer til at fremgå, hvad der forstås ved erhvervmæssig buskørsel.

Med den gældende buslov kan trafikministeren fastsætte regler om tilladelsesfrit udlån mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende. Bemyndigelsen er i dag udnyttet i bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 om buskørsel. De nuværende bestemmelser om tilladelsesfrit udlån omfatter ikke plejehjem og lignende institutioner.

Udover at fastlægge rækkevidden for det tilladelsesfrie udlån i selve loven, foreslås det af hensyn til kommunernes sociale indsats over for ældre, at pleje-

hjem m.v. i forbindelse med den foreslåede ændring af afgrænsningen mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring tillige får mulighed for tilladelsesfrit udlån af busser i lighed med de regler, der gælder for foreninger, klubber og lignende sammenslutninger.

Inden for den erhvervmæssige buskørsel har afgrænsningen mellem rutekørsel og andre former for buskørsel ligeledes betydning for konkurrenceforholdene i branchen.

På baggrund af buslovsudvalgets anbefalinger foreslås det således, at der i loven indføres en tydelig afgrænsning mellem rutekørsel og andre former for buskørsel, ligesom der foreslås en mere præcis afgrænsning af begrebet rutekørsel.

Lovforslaget indeholder endvidere bestemmelser om afgørelseskompetencen, således at det af loven kommer til at fremgå, hvilke typer afgørelser der træffes af henholdsvis Færdselsstyrelsen og Persontrafikrådet.

Set i lyset af regeringens integrationslov (lov nr. 474 af 1. juli 1998) foreslås det endvidere, at kravet om dansk indfødsret for tilladelsesindehavere samt ansvarlige ledere i selskaber ophæves.

Buslovsudvalget har endvidere anbefalet, at der fortsat skal være mulighed for at tilbagekalde tilladelser, ligesom det er foreslået, at politiets adgang til tilbageholdelse af busser, der udfører erhvervmæssig personbefordring i strid med lovgivningen, udvides.

Buslovgivningen indeholder allerede i dag bestemmelser, der tager sigte på en nedbringelse af antallet af lovovertrædelser i relation til buskørsel. Imidlertid foreslås en præcisering og udvidelse af mulighederne for tilbagekaldelse af tilladelser m.v., ligesom der sker en præcisering af, at politiet kan tilbageholde køretøjer, med hvilke der er udført personbefordring i strid med lovgivningen på området.

Samtidig foreslås der en generel lettelse af adgangen til domstolsprøvelse, idet det i videre omfang end efter den nugældende lov vil være den tilladelsesudstedende myndighed, der på vegne af tilladelses- eller godkendelsesindehaveren indbringer en afgørelse for domstolene, ligesom der, når en tilladelse eller en godkendelse tilbagekaldes som følge af strafbare overtrædelser af buslovgivningen eller anden lovgivning, etableres en ordning, hvorefter sagen i så fald indbringes for domstolene i strafferetsplejens former. Denne del af forslaget har nær sammenhæng med forslag til lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v., jf. L 108, hvori der er foreslået tilsvarende bestemmelser.

Herudover foreslås der indført en mulighed for, at der under særlige omstændigheder kan ske konfiskation af det ved en overtrædelse anvendte køretøj.

Som følge af buslovsudvalgets anbefalinger foreslås endvidere, at der gives trafikministeren bemyndigelse til efter ansøgning at fravige lovens bestemmelser i forbindelse med konkrete, tidsbestemte og afgrænsede forsøg. Endvidere foreslås det, at trafikministeren bemyndiges til at udføre generelle og tidsbegrænsede forsøg med fjernbuskørsel, jf. nærmere nedenfor i afsnit 5.

Herudover foreslås det, at lov om international buskørsel ophæves og indarbejdes i busloven i lighed med lov om international godskørsel, der i lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v. - L 108 - er foreslået indarbejdet i godskørselsloven.

Som følge af buslovsudvalgets anbefaling og for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring over landets grænse foreslås det, at der i lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik skabes mulighed for at lade udføre rutekørsel i Øresundsregionen, og i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet at skabe mulighed for, at de lokale amtsråd kan lade udføre rutekørsel i grænseregionen.

Endelig foreslås det, at HT kan udføre vandbusdrift i Københavns Havn.

5. Fjernbuskørsel

a. Baggrund

Der er i dag fjernbusruter (almindelig rutekørsel) på strækningerne: Fjerritslev-København, Aalborg-København (begge via Ebeltoft-Odden), Århus-København (via Århus-Kalundborg og via Ebeltoft-Odden), Frederikshavn-Esbjerg, Odense-Billund, Aalborg-Holstebro, Esbjerg-Århus, Vejle-Ringkøbing, Vejle-Hanstholm, Randers-Herning, Aalborg-Silkeborg og Horsens-Skive.

I forbindelse med åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt er der til Persontrafikrådet indkommet et antal ansøgninger om nye fjernbusruter. Det umiddelbare argument fra ansøgerne har dels været, at togtrafikken har fået en konkurrencefordel med den faste togforbindelse, dels at det vil være naturligt, at også fjernbusser kan anvende broen. Disse ansøgninger er blevet afslået med henvisning til buslovens § 4, hvorefter der ved afgørelse af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

Mulighederne for en åbning af fjernbustrafikken blev med udgangspunkt i bl.a. Trafikministeriets debatoplæg om fjernbustrafik drøftet på Trafikministeriets buslovskonference den 19. juni 1998 med deltagelse af politikere, organisationer og myndigheder.

Fjernbustrafik er et transporttilbud, som nogle kunder sandsynligvis vil efterspørge, da fjernbusserne kan tilbyde borgerne nye direkte fjerntrafikforbindelser, der ikke eksisterer i dag som følge af jernbanegeografien. Fjernbusser kan også fra et prismæssigt synspunkt være attraktive i forhold til togrejser. Specielt for visse typer af rejsende, som lægger særlig vægt på at opnå direkte forbindelser, f.eks. ældre og handicappede, kan det være attraktivt af få flere direkte forbindelser, selvom busproduktet eventuelt måtte være mindre komfortabelt end toget.

Et sammenhængende jernbanesystem skal dog fortsat være fundamentet for den kollektive trafik, og det kan blive meget dyrt at opretholde et velfungerende jernbanesystem, hvis økonomien på alle centrale strækninger udhules af fjernbustrafik, der kun betjener strækninger på de mest rentable tidspunkter af døgnet.

Der foreligger ikke danske erfaringer vedrørende konsekvenserne af en mere vidtgående åbning af den kollektive fjerntrafik for konkurrence. Et resultat af en fuldstændig åbning af den kollektive fjerntrafik må antages at være, at rejsende på store rejserelationer vil opnå flere og billigere rejsetilbud, mens de rejsende på små relationer, f.eks. til udkantsområder eller på ydertidspunkter, til gengæld vil opleve forringelser, da det ikke er privatøkonomisk rentabelt at betjene disse relationer. Det kan ikke afvises, at et øget udbud af fjernbusruter vil kunne aflaste DSB's eventuelle kapacitetsproblemer i spidsbelastningsperioder. Dermed kan DSB (og dermed staten) potentielt undgå indkøb af nye togsæt til imødekomme af efterspørgslen i spidsbelastningsperioderne.

Såfremt det i en situation med betydelig direkte konkurrence ønskes at opretholde gældende serviceniveau i den kollektive fjerntrafik, vil resultatet dog alt andet lige være et øget tilskudsbehov, da muligheden for krydssubsidiering fra de overskuds- til de underskudsgivende strækninger reduceres.

På den baggrund foreslås en begrænset åbning for fjernbustrafik i en forsøgsperiode.

b. Model for en begrænset åbning af fjernbustrafikken

I lovforslagets § 1, nr. 26, foreslås en bemyndigelse til trafikministeren til at fravige lovens bestemmelser i forbindelse med generelle og tidsbegrænsede forsøg med fjernbuskørsel, som agtes anvendt til at foretage

en begrænset åbning af fjernbustrafikken i perioden frem til 2003.

Rammerne for forsøget tænkes fastlagt i en bekendtgørelse, hvis hovedindhold beskrives i det følgende.

Amtskommunerne og Københavns og Frederiksberg Kommuner eller de i disse amtskommuner og kommuner etablerede trafikelskaber, således også Hovedstadsområdet Trafikelskab, får mulighed for at danne et trafikfællesskab, der har til opgave at bringe kontrakter om rutekørsel i udbud. Der kan ikke være deltagelse fra både en amtskommune eller kommune og det i amtskommunen eller kommunen etablerede trafikelskab. Der vil være tale om et fællesskommunalt samarbejde, der ikke vil skulle godkendes efter § 60 i lov om kommunernes styrelse, da samarbejdet ikke medfører indskrænkning i de deltagende kommunalbestyrelses beføjelser.

Fællesskabet vil skulle godkendes af trafikministeren ved godkendelse af fællesskabets vedtægter. Der vil kun kunne godkendes ét fællesskab. Trafikfællesskabet vil være en del af den offentlige forvaltning og som sådan omfattet af såvel offentlighedslovens som forvaltningslovens bestemmelser.

Hver deltager i trafikfællesskabet vil skulle vælge et medlem til bestyrelsen. De nærmere regler for trafikfællesskabets virke vil trafikfællesskabet selv skulle fastsætte i vedtægterne. Det vil være en betingelse for godkendelse af vedtægterne, at de er præcise og entydige, navnlig for så vidt angår beslutningsprocedurer og fællesskabets ansvarsforhold. Der vil skulle være regler vedrørende fællesskabets budget, regnskab, revision m.v.

Det skal fastsættes i vedtægterne, at trafikfællesskabet er åbent for enhver amtskommune, Københavns og Frederiksberg Kommuner eller de i disse amtskommuner og kommuner etablerede trafikelskaber, og at ingen rute skal kunne udbydes, hvis en deltager, på hvis område ruten har standsningssted, modsætter sig dette.

Trafikfællesskabet vil kunne bemyndige deltagerne i fællesskabet til at foretage udbud.

Et eventuelt overskud ved udbudsforretningerne skal anvendes til bus- og togterminalprojekter i medlemsamterne eller medlemskommunerne.

Det er hensigten, at nye fjernbusruter over Storebælt skal kunne integreres i det eksisterende X-bussystem. X-bus er en sammenslutning af 5 jyske amtskommuner, der udbyder bustrafik, herunder fjernbustrafik, således at det fælles fastlægges, hvilke ruter der er behov for, men hvor det for hver rute overlades til en af amtskommunerne at foretage udbud.

Det vil blive krævet, at delstrækninger svarende til mindst 20 pct. af ruternes længde i kilometer skal ligge i områder, der på ansøgningstidspunktet er ubetjent med direkte togforbindelse. Ruterne vil herved til en vis grad supplere toget frem for udelukkende at konkurrere på parallelle strækninger. Dette kan potentielt indebære, at fjernbusserne kommer til at betjene områder med et begrænset transportbehov. Det antages dog, at denne u hensigtsmæssighed er af meget begrænset omfang, da muligheden for at indgå kontrakt med busoperatører afhænger af, at det er muligt at opnå et driftsmæssigt overskud.

Ved en delstrækning forstås en hvilken som helst strækning mellem to direkte efter hinanden følgende standsningssteder på ruten.

Der vil i forsøget maksimalt blive udbudt 5 samtidige fjernbusruter med tilsammen højst 15 daglige dobbeltture med én bus i gennemsnit. Der vil i forbindelse med højtider, hvor erfaringerne viser, at der er knaphed på kapacitet, kunne udføres flere end 15 daglige dobbeltture. Fjernbusruternes sædekapaцитet over Storebælt kan herved maksimalt komme til at udgøre ca. 3,5 pct. af DSB's nuværende sædekapaцитet over Storebælt. Ved en dobbelttur forstås en gennemkørsel med passagerer af den pågældende rute fra dens ene endepunkt til dens andet endepunkt og retur med samme bus i henhold til tilladelsens vilkår.

Ruterne vil blive udbudt hver for sig for at skabe mulighed for, at flere busselskaber kommer til at deltage i forsøget. På denne måde vil der kunne opstå større konkurrence mellem de enkelte ruter, og der vil i perioden frem til 31. maj 2003 kunne dannes et mere brugbart erfaringsgrundlag for fremtidig regulering af fjernbustrafikken.

Der vil så vidt muligt blive foretaget et nyt udbud, hvis en kontrakt ophæves i løbet af perioden indtil 31. maj 2003, således at der til stadighed kan være udstedt tilladelse til 5 fjernbusruter i forsøgsordningen.

Kontraktshaveren skal bære den økonomiske risiko ved rutekørslen. Det vil sige, at billetindtægterne tilfalder den vognmand, der vinder et givent udbud, og at den enkelte vognmand eller selskabet dermed får en selvstændig forretningsmæssig interesse i rutens udvikling.

Udbuddet af fjernbusruterne skal udformes, således at det er kontraktshaveren, der betaler for en kontrakt. Kontrakterne vil desuden kunne indeholde vilkår om, at kontraktshaveren deltager i og betaler til et fælles informationssystem, der styres af fællesskabet mod fuld omkostningsdækning.

Trafikfællesskabet skal kunne fastsætte i kontrakten, at kontraktshaveren skal sælge billetter til stræk-

ninger på under 75 km til lokale takster. Bestemmelser om fordelingen af den økonomiske risiko ved salg af billetter til strækninger på under 75 km til lokale takster skal fastsættes i udbuddet. Trafikfællesskabet kan fastlægge minimumskrav til kvalitet og serviceniveau for rutekørslen under hensyn til lovens krav. Trafikfællesskabet kan endvidere vælge at fastsætte vilkår om, at der ikke må udstedes billetter, der har en pris, der er lavere end 75 gange gennemsnitsbilletprisen pr. kilometer for hele ruten, for at sikre, at fjernbusserne kun i begrænset omfang vil konkurrere med de eksisterende regionale busruter.

Kontraktshaverne er naturligvis forpligtet til at overholde buslovgivningens øvrige bestemmelser om indretning af busser, herunder kravet om, at busser, der benyttes til rutekørsel inden for landets grænser, og hvor rutens længde er mindst 100 km, inkl. eventuel færgeoverfart, skal være forsynet med udstyr, herunder løfteanordning eller lignende, således at bussen kan benyttes af mindst to kørestolsbrugere på mindst én afgang pr. dag. Det skal i øvrigt bemærkes, at der i reglerne vedrørende indretning og udstyr af busser indregistreret efter den 1. oktober 1999, der anvendes til turist- og fjernbuskørsel fra denne dato vil blive indført krav om sikkerhedsseler.

Hvis der ikke inden 3 måneder fra lovens ikrafttræden er dannet et trafikfællesskab, hvis vedtægter kan godkendes, eller hvis trafikfællesskabet ikke inden 6 måneder fra sin godkendelse har foretaget udbud af 5 busruter, vil det blive pålagt Færdselsstyrelsen at foretage udbud af kontrakter om rutekørsel.

Tilbudsgiveren skal i disse tilfælde selv fastsætte rutens standsningssteder ved afgivelse af tilbud. En kontrakt vil gå til den tilbudsgiver, der afgiver det højeste tilbud.

Også hvor fjernbusruterne udbydes af Færdselsstyrelsen, skal tilbudsgiverne kunne forpligtes til at betale til et fælles trafikinformationssystem, der enten styres af Færdselsstyrelsen, eller, hvis der allerede er udbudt og realiseret fjernbusruter af et trafikfællesskab, før Færdselsstyrelsen overtager pligten til at foretage udbud, til det trafikinformationssystem, der styres af fællesskabet.

Tilbudsgiveren skal have adgang til, efter overenskomst med de kompetente myndigheder, at kombinere den udbudte rute med andre former for buskørsel end fjernbusstrafik, eventuelt med økonomisk kompensation fra de berørte myndigheder.

Der vil i forsøgsperioden kun kunne gives tilladelse til almindelige fjernbusruter, der har været udbudt af ovennævnte trafikfællesskab eller efter omstændighederne af Færdselsstyrelsen. Der skal herudover sta-

dig kunne gives tilladelse til fjernbuskørsel i forbindelse med befordring af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, og til speciel fjernbuskørsel i forbindelse med undervisning, behandling m.v. efter ansøgning og uden forudgående udbud.

Forsøget vil således indebære, at kompetencen til at udstede tilladelser til fjernbusstrafik overflyttes fra Persontrafikrådet til Færdselsstyrelsen også for så vidt angår ændringer i de eksisterende tilladelser til fjernbuskørsel, der er udstedt i medfør af lovens § 3, nr. 4.

De eksisterende tilladelser til fjernbusruter over Kattegat udløber efter deres indhold 31. maj 2002. Disse tilladelser ventes dog forlænget til 31. maj 2003, således at de udløber samtidigt med forsøgsperioden, såfremt tilladelsesindehaverne ønsker det.

6. Passagertransport med båd i Københavns Havn

Endelig indeholder lovforslaget et forslag til ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Formålet med dette forslag er at give HT hjemmel til at udføre passagertransport med båd som led i sin kollektive trafikvirksomhed.

Baggrunden for forslaget er, at HT har planer om at supplere udbuddet af kollektiv persontrafik i hovedstadsområdet med passagertransport med båd - såkaldte vandbusser - i Københavns Havn. Vandbusruten vil efter de foreliggende planer strække sig fra Nordre Toldbod ved Kastellet og ca. tre kilometer sydpå til Christians Brygge for enden af Frederiksholms Kanal. Det er for øjeblikket HT's hensigt, at vandbussen undervejs skal lægge til to steder på Holmen, i Nyhavn og ved Asiatic Plads. Rutens længde er bestemt af, at to både skal kunne sejle i 15 minutters drift på hverdage og to gange i timen lørdage og søndage.

Det er hensigten med lovforslaget, at vandbusserne skal indgå i den almindelige planlægning af den kollektive persontrafik inden for hovedstadsområdet, som foretages i samarbejde mellem HT, Banestyrelsen og DSB og med inddragelse af de i medfør af lov om Ørestaden m.v. dannede letbaneselskaber.

Det er endvidere hensigten, at vandbusserne skal afgå efter en fast fartplan som HT's øvrige transporttilbud, og at vandbusstransporten skal indgå i det almindelige takst- og billetteringssystem inden for hovedstadsområdet.

HT forventer ikke, at vandbusdriften i sig selv kan gøres økonomisk rentabel. HT venter således at måtte give tilskud til den entreprenør, der skal udføre vandbusdriften. Det bestemmes derfor i lovforslaget, at al vandbusdrift skal udbydes for at skabe parallelitet til

reglerne for færgeruter, der modtager offentlige tilskud, i forslaget til lov om færgefart (L 184), fremsat af trafikministeren den 11. februar 1999.

Med de foreslåede bestemmelser gives der HT et hjemmelsgrundlag, som bestyrelsen selv kan bestemme, i hvilket omfang den vil udnytte.

7. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner

Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser, der er omfattet af Det Udvidede Totalbalanceprincip.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser, idet dog forenklingen af definitionerne af buskørsel forventes at ville medføre mindre administrative lettelser hos de tilladelsesudstedende myndigheder.

Til gengæld vil der være en vis meradministration forbundet med deltagelse i forsøgsordningen vedrørende udbud af fjernbuskørsel.

Forslaget vil ikke have væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for Færdselsstyrelsen, idet styrelsen allerede i vidt omfang foretager den indsamling af oplysninger og forberedelse af sager, der kan føre til udstedelse eller tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring og godkendelser.

Det forventes heller ikke, at forslaget vil have nævneværdige administrative eller økonomiske konsekvenser for anklagemyndigheden eller domstolene for så vidt angår de afgørelser om tilbagekaldelser af tilladelser, som kan indbringes for domstolene i straffetsplejens former. Det bemærkes i den forbindelse, at der efter Færdselsstyrelsens skøn vil kunne blive tale om en sagsmængde på ikke over 5 sager om året.

Den påtænkte forsøgsvis åbning af fjernbustrafikken forventes ikke at indebære direkte øgede udgifter for staten, da busruterne skal drives rent kommercielt (uden driftstilskud). Derimod vil forslaget sandsynligvis have indirekte konsekvenser for DSB's økonomi.

Det er vanskeligt at opgøre præcist, hvor stor en indtægtsnedgang for DSB en forøgelse af fjernbustrafikken vil medføre. Erfaringer fra Norge, Sverige og Storbritannien tyder på, at der kan ske et fald i de konkurrerende jernbanevirksomheders indtægter i forbindelse med overflytning fra tog til bus. Dette kan dog skyldes, at indførelsen af fjernbusser i disse lande ikke har betydet ændringer i togenes køreplaner.

Udenlandske erfaringer viser, at fjernbustrafik i et begrænset omfang kan generere ny trafik, og kan medføre en begrænset overførsel af trafik fra personbiler til fjernbusser. De svenske og engelske undersø-

gelser af fjernbussernes kundegrundlag viser, at 55-60 pct. er overflyttet fra tog, 20-25 pct. fra personbil og 13-25 pct. er nye rejsende.

I det debatoplæg, Trafikministeriet udarbejdede i forbindelse med buslovskonferencen i juni 1998, er der foretaget en vurdering af de økonomiske konsekvenser for DSB. Det anslås, at en overflytning fra tog til fjernbusser af 3 pct. af passagerne over Storebælt vil medføre et tab for DSB på mellem 6 og 28 mio. kr. årligt. På baggrund af de udenlandske erfaringer, må det imidlertid antages, at tabet vil ligge i den lavere ende af det ovennævnte interval. På længere sigt skønnes det umiddelbart, at indtægtstabene for DSB vil kunne modereres af effektiviseringer som følge af øget konkurrence.

8. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har den direkte erhvervsøkonomiske konsekvens, at en række virksomheder, der konsekvent udfører buskørsel i strid med lovgivningen, herunder særligt færdselslovgivningen og reglerne om køre- og hviletid, i langt videre omfang end hidtil vil kunne miste deres tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Forslaget har endvidere den indirekte erhvervsøkonomiske konsekvens, at standarden inden for buskørselserhvervet på sigt vil blive højnet.

En forsøgsordning vedrørende en åbning af fjernbustrafik må forventes at medføre en økonomisk gevinst for busselskaberne. Forslaget har i øvrigt ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

9. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

10. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Med udgangspunkt i erfaringerne fra Sverige og Storbritannien vedrørende overflytning af passagertrafik fra tog og privatbil til fjernbusser, må det antages, at forsøgsordningen vedrørende en begrænset åbning af fjernbustrafikken ikke vil have nævneværdige miljømæssige konsekvenser. Dette skyldes, at overflytningen fra personbiler skønsmæssigt vurderes at opveje den miljømæssige effekt af de ekstra busser. Transportrådet angiver, at en bus skal overflødiggøre 4 personbiler for at være energineutral. I Sverige skønnes indførelsen af 15 fjernbusruter at have medført en svag stigning i energiforbruget. Partikel- og NO_x-udslippet er steget lidt, mens CO- og HC-udslippet er blevet reduceret.

11. Forholdet til EU-retten

International personbefordring med bus inden for EU er omfattet af bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 684 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997, der trådte i kraft i januar 1998, men først vil finde anvendelse fra den 11. december 1998.

Forslaget er endelig udformet på en sådan måde, at Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport og personbefordring ad landevej m.v. (adgangsdirektivet), der er optaget som bilag 3 til lovforslaget, gennemføres i dansk ret. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 15.

Udenlandske busvirksomheders adgang til at udføre cabotagekørsel, herunder rutecabotagekørsel er omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomhedernes adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, EF-tidende 1998 nr. L 4, side 10-14. Forordningen finder anvendelse fra den 11. juni 1999. Det følger af

forordningen, at rutecabotagekørsel kun kan udføres i forbindelse med international rutekørsel. Kørsel i byer og forstæder er ikke omfattet af anvendelsesområdet. Det følger desuden af forordningen, at udenlandske transportvirksomheders cabotagekørsel i forbindelse med rutekørsel er underkastet værtslandets love og administrative bestemmelser med hensyn til tilladelser, udbudsprocedurer, de pågældende trafikforbindelser samt regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed og ruter. Udenlandske transportvirksomheder vil således ligesom danske transportvirksomheder blive undergivet de regler, der vil blive fastsat i en forsøgsordning med fjernbustrafik, om udbud og kontrakter i forbindelse med fjernbuskørsel.

12. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 2 til lovforslaget. Når høringssvarene er modtaget, vil trafikministeren oversende disse til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

13. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Nej	Det skønnes med betydelig usikkerhed, at staten på kort sigt kan pådrage sig merudgifter til indkøb af offentlig service togtrafik på 6-28 mio. kr. årligt. Eventuelle merudgifter vil efter forhandling mellem Trafikministeriet og DSB modsvares af effektiviseringsgevinster eller en reduktion i aktivitetsniveauet. Forsøgsordningen forventes at give amtskommuner og kommuner en gevinst, der skal anvendes til bus- og togterminalprojekter. Det antages ikke, at forslaget vil have nævneværdige økonomiske konsekvenser for anklagemyndigheden og for domstolene som følge af de afgørelser om tilbagekaldelser af tilladelser, som kan indbringes for domstolene i strafferetsplejens former.

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Forenklingen af definitionerne af buskørsel forventes at ville medføre mindre administrative lettelser hos de tilladelsesudstedende myndigheder. En overførelse af kompetencen til at udstede tilladelser til fjernbuskørsel fra Persontrafikrådet til Færdselsstyrelsen forventes ikke at have administrative konsekvenser, da Færdselsstyrelsen allerede i forvejen i vidt omfang udsteder tilladelserne som sekretariat for Persontrafikrådet.	Det antages, at forslaget ikke vil have nævneværdige administrative konsekvenser for anklagemyndigheden for så vidt angår de afgørelser om tilbagekaldelser af tilladelser, som kan indbringes for domstolene i strafferetsplejens former
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Standarden inden for buskørselserhvervet må på sigt forventes at blive højnet.	Virksomheder, der konsekvent udfører buskørsel i strid med lovgivningen vil i langt videre omfang end hidtil kunne miste deres tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej, men nogen får et bredere kollektivt trafiktilbud over længere afstande.	Nej
Forholdet til EU-retten	Følgende EU-retsakter har betydning for lovforslaget: 1. Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport og personbefordring ad landevej m.v. (adgangs-direktivet), EF-tidende 1998 L 277, side 17. 2. Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomhedernes adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, EF-tidende 1998 nr. L 4, side 10-14. 3. Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 684 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 15.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ad § 1

Bestemmelsen i § 1, stk. 1, 1. pkt., svarer indholdsmæssigt til § 1, stk. 1, i den gældende lov, og indeholder således kravet om, at erhvervsmæssig personbefordring kræver en forud meddelt tilladelse.

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af den strukturmæssige ændring, der følger af lovforslagets fastlæggelse af Persontrafikrådets og Færdselsstyrelsens kompetence til at træffe afgørelser om ud-

stedelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 3, samt bemærkningerne hertil.

Bestemmelserne i stk. 1, 2. og 3. pkt., er nye og vedrører spørgsmålet om udlån af chauffører i forbindelse med erhvervsmæssig personbefordring.

Efter de gældende standardvilkår for tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring skal kørslen udføres af indehaveren selv eller en af de hos den pågældende ansatte chauffører.

Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring kan dog efter gældende praksis også benytte chauffører, som er ansat hos andre i henhold til buslovgivningen godkendte busvirksomheder. Be-

nytter en vognmand chauffør ansat hos andre vognmænd, skal den pågældende sikre sig, at chaufføren modtager overenskomstmæssig løn, og at chaufførens arbejdsgiver i øvrigt følger bestemmelserne om arbejdsvilkår for chauffører i overensstemmelse med overenskomsterne på det pågældende område. Det bemærkes herved, at der mellem de godkendte vognmænd ved disponering af chauffører ikke må ydes betaling herfor ud over, hvad der medgår til dækning af de særlige omkostninger hertil (løn, rejseudgifter m.v.). Der må altså ikke beregnes og opkræves en for tjeneste af den vognmand, der stiller sin chauffør til rådighed for en anden.

Tilladelsesindehaveren skal ved anvendelse af andre vognmænds chauffører tillige sikre sig, at der disponeres over chaufføren på en sådan måde, at kørslen kan planlægges under jagttagelse af bestemmelserne om køre- og hviletid.

Denne begrænsede adgang til at benytte chauffører, der ikke er ansat hos indehaveren selv, har til formål at opnå, at godkendte busvognmænd indbyrdes kan bistå hinanden i akutte situationer og lignende, hvor der kan være behov for benyttelse af en sådan fleksibel arbejdskraft. Ved at begrænse adgangen til alene at kunne benytte chauffører ansat hos andre tilladelsesindehavere er det samtidig sikret, at chaufførens almindelige rettigheder i henhold til lovgivningen og overenskomster er bevaret, og tilsvarende gælder kontrolmulighederne vedrørende navnlig køre- og hviletid.

Der har imidlertid under de nuværende regler på godskørselslovens område i praksis været en række situationer, hvor virksomheder efter Færdselsstyrelsens opfattelse - under dække af en vognmandstilladelse - reelt driver vikarvirksomhed, og dermed udlejer chauffører i forhold til godkendte vognmænd ud over den adgang af begrænset karakter, der fremgår af det gældende standardvilkår om udlån af chauffører mellem godkendte vognmænd.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til, at der på busområdet skulle være foregået tilsvarende udstedelse af tilladelse til en virksomhed, der reelt driver vikarbureau.

De omtalte sager på godskørselslovens område har været anmeldt til politiet med henblik på strafferetlig forfølgning. Politiet og anklagemyndigheden har imidlertid givet udtryk for, at det med den nuværende udformning af standardvilkåret ikke vil være muligt over for domstolene på tilstrækkelig måde at føre bevis for overtrædelse af vilkåret og for medvirken til overtrædelse heraf.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen har derfor på linie med det tilsvarende forslag på godskørselslovens område til formål at præcisere det gældende vilkår for anvendelse af chauffører mellem godkendte vognmænd således, at det sikres, at bestemmelserne kan håndhæves effektivt hos myndighederne, herunder i politi- og anklagesystemet. Præciseringen foreslås gennemført på den måde, at det udtrykkeligt i loven bestemmes, at der, hvis en tilladelsesindehaver fra sin virksomhed udlåner chauffører til en anden tilladelsesindehaver, ikke må tages betaling ud over de direkte forbundne omkostninger. Hermed menes, at ud over, hvad der medgår til dækning af de særlige direkte omkostninger i relation til den udlånte chauffør (løn, rejseudgifter m.v.), må der ikke ydes en særlig ekstra betaling i tillæg til de nævnte omkostninger. Overtrædelse heraf vil være omfattet af straffebestemmelserne i § 22, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 31.

Det bemærkes, at der i forbindelse med udarbejdelse af lovforslag L 108 om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v. er etableret et udvalgsarbejde i Trafikministeriet med vognmandserhvervets organisationer med det formål at få afklaret, om og i givet fald hvorledes der vil kunne gives adgang til en videregående anvendelse af vikar chauffører under fuld jagttagelse af de ovennævnte hensyn til færdselssikkerheden samt de overenskomstmæssige og arbejdsgivermæssige ansvarsforhold m.v.

En eventuel ændring på dette punkt vil i givet fald kun kunne ske gennem en lovændring.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 svarer indholdsmæssigt til den gældende lovs § 1, stk. 2 og 3.

Bestemmelsen i stk. 3, nr. 1, svarer til det eksisterende tilladelseskrav i lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel.

Denne lov inkorporeres i busloven, jf. også lovforslagets § 1, nr. 15 og 28, og der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden i forbindelse med udstedelse af internationale tilladelser.

Buskørselsvirksomheder skal fra juni 1999 være i besiddelse af en EF-tilladelse for at udføre international buskørsel, jf. Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997 om ændring af forordning (EØF) nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus. EF-tilladelsen skal erstatte det dokument, som de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten har udstedt som dokumentation for, at en buskørselsvirksomhed opfylder kravene for at udføre international buskørsel. Dette dokument har i Danmark hidtil været indeholdt i tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring.

Andre internationale tilladelser kan i henhold til internationale aftaler mellem Danmark og andre stater, som Trafikministeriet indgår, udstedes til virksomheder, der udfører buskørsel.

Det bemærkes, at lovforslaget ikke indebærer ændringer i forhold til udenlandske vognmænds adgang til at udføre buskørsel her i landet.

Stk. 3, nr. 2, der som anført omfatter erhvervsmæssig personbefordring, indebærer, at cabotagekørsel, det vil sige personbefordring, der udføres i Danmark af virksomheder etableret i udlandet, kræver særlig tilladelse. Denne kørsel kan udføres uden tilladelse, såfremt dette følger af international aftale, herunder EU-regler, eller regler fastsat af trafikministeren. Der er således ikke tale om nogen ændring af retstilstanden i forhold til gældende lov.

Med bestemmelsen i stk. 4, der er ny, tages der initiativ til, at afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig personbefordring fastlægges direkte i loven.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger, afsnit 4, regulerer buslovens bestemmelser i første række den erhvervsmæssige personbefordring og dermed den personbefordring, som er baseret på et krav om tilladelse, jf. herved både den gældende og den foreslåede bestemmelse i stk. 1. Den ikke-erhvervsmæssige personbefordring kan derimod udføres tilladelsesfrit. Den nærmere afgrænsning mellem den erhvervsmæssige og den ikke-erhvervsmæssige personbefordring er derfor afgørende for lovens anvendelsesområde.

Den gældende afgrænsning er i henhold til bemyndigelsen i den gældende lov fastlagt i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 om buskørsel (busbekendtgørelsen). Det findes imidlertid rigtigst, at afgrænsningen mellem den erhvervsmæssige og den ikke-erhvervsmæssige personbefordring - og dermed lovens anvendelsesområde - fremgår direkte af lovens tekst.

Efter den nuværende busbekendtgørelses § 1, stk. 4, anses kørsel for *ikke-erhvervsmæssig* personbefordring, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Kørslen udføres vederlagsfrit, bortset fra dækning af variable udgifter, som f.eks. udgifter til benzin eller olie.
- 2) Kørslen udføres af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet eller en ansat hos denne. Hvis personbefordringen alene finder sted inden for landets grænser, kan kørslen dog udføres af andre end den registrerede ejer eller bruger.
- 3) Kørslen er led i anden virksomhed, idet befordringen af passagerer skal udgøre en underordnet rolle i forhold til det, den pågældende person,

virksomhed eller sammenslutning beskæftiger sig med.

- 4) Der befordres udelukkende personer med nærmere tilknytning til den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre.

Den nu foreslåede afgrænsning i stk. 4, nr. 1, betyder, at kravet om en nærmere tilknytning til den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre, opretholdes, såfremt kørsel skal kunne udføres uden tilladelse. Befordring af nære pårørende vil som hidtil ikke kræve tilladelse. Ved »privat kørsel« foreligger den nærmere tilknytning således med hensyn til befordring af den nærmeste familie, men ikke ved befordring af f.eks. naboer, venner og bekendte.

Endvidere vil kommunale institutioner fortsat alene kunne udføre ikke-erhvervsmæssig buskørsel for den personkreds, der er tilknyttet institutionen som patienter, elever eller lignende. Der vil fortsat kunne befordres hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter, som har til formål at vedligeholde den pågældendes fysiske og psykiske færdigheder.

En virksomhed kan som hidtil befordre virksomhedens ansatte, men ikke virksomhedens kunder. Endvidere kan en forening befordre foreningens aktive medlemmer, herunder kan en sportsforening befordre foreningens sportsudøvere, træneren og andre hjælpere til et sportsarrangement, men ikke pårørende til de aktive, tilhængere eller lignende.

Som hidtil vil det være muligt at udføre ikke-erhvervsmæssig kørsel i en bus lejet uden fører, såfremt kørslen finder sted inden for landets grænser.

Der vil naturligvis, som det er tilfældet i dag, kunne opstå situationer vedrørende forståelsen af begrebet »nærmere tilknytning«, der ikke umiddelbart er omfattet af de her nævnte eksempler. Som hidtil vil sådanne forhold skulle afklares ved en konkret fortolkning.

Efter stk. 4, nr. 2, vil det kræve tilladelse at udføre buskørsel mod vederlag. Der tilsigtes ingen ændring i den gældende retstilstand, hvorefter der ved den ikke-erhvervsmæssige kørsel kan godtgøres udgifter forbundet med kørslen som f.eks. udgifter til benzin og olie, uden at dette anses som betaling i lovens forstand.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 4, nr. 3, vil det endvidere kræve tilladelse, hvis buskørslen udgør en virksomheds, forenings eller institutions m.fl. primære formål. Der tilsigtes med bestemmelsen ingen ændring af den gældende retstilstand.

Derimod indeholder den foreslåede bestemmelse i stk. 4 ikke noget krav om førerens nærmere tilknytning, hvilket skal ses i modsætning til de nugældende regler i busbekendtgørelsens § 2, som indeholder et ubetinget krav om, at en fører, der udfører ikke-erhvervsmæssig personbefordring for en kommunal institution, har dagligt arbejdssted på institutionen. Dette gælder, uanset om køretøjet er institutionens eget, eller det er lejet eller lånt. Ved en forenings eller lignende sammenslutnings ikke-erhvervsmæssige personbefordring med egen bus er det efter de gældende regler et krav, at føreren er ansat af foreningen, mens det ved sådan kørsel i et lejet eller lånt køretøj alene er et krav, at bussen føres af en person med nærmere tilknytning til foreningen, jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 1, 2. pkt.

Disse krav om førernes ansættelse hos eller nærmere tilknytning til den, som lader kørslen udføre, bidrager imidlertid ikke i sig selv til at sikre de færdselssikkerhedsmæssige hensyn, der udover de trafikpolitiske hensyn også skal varetages på busområdet.

De relevante færdselssikkerhedsmæssige hensyn varetages bedst gennem direkte regulering af kravene til førerne samt forholdene vedrørende selve kørslen.

De færdselssikkerhedsmæssige hensyn vedrørende førere af busser varetages endvidere gennem kravene i den grundlæggende køreuddannelse til kategori D (stor personbil).

Det bemærkes, at færdselslovgivningens krav til førerne gælder for alle førere, uanset om der udføres erhvervsmæssig personbefordring eller ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Den væsentligste forskel i de krav, der i dag stilles til førere af busser, findes i reglerne om køre- og hviletid om bl.a. efteruddannelse af førere (blå og hvide kvalifikationsbeviser), som i dag ikke omfatter busser, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring, såfremt køretøjet er indrettet til befordring af højst 17 personer, føreren medregnet.

For at varetage hensynet til færdselssikkerheden bedst muligt, er det hensigten at foretage ændringer i bekendtgørelse nr. 930 af 21. december 1987 om uddannelse efter arbejdsmiljøloven af visse førere af køretøjer i vejtransport med henblik på at sikre gennemførelsen af motiverne bag lovændringen i 1996 (lov nr. 500 af 16. december 1996 om ændring af lov om buskørsel, jf. Folketingstidende 1995/96, Tillæg A, side 3070), for så vidt angår spørgsmålet om efteruddannelse af førere af køretøjer indrettet til befordring af færre end 17 personer.

Det fremgår af bemærkningerne til lovændringen i 1996, at uddannelseskrevet skulle omfatte alle førere

af disse køretøjer. Det er ikke hensigten nu, at den rene private kørsel skal omfattes af dette krav. Kravet bliver således udvidet til at omfatte førere af køretøjer, som anvendes af kommunale institutioner, foreninger, klubber og lignende sammenslutninger samt de førere, der udfører kørsel for sådanne sammenslutninger. Endvidere vil der blive stillet krav om, at alle førere, der kører over landets grænse, skal have kendskab til de internationale færdselsregler.

De gældende uddannelseskrav til førere af busser fremgår af bekendtgørelse nr. 930 af 21. december 1987 om uddannelse efter arbejdsmiljøloven af visse førere af køretøjer i vejtransport. Det nuværende uddannelsessystem er bygget op således, at en person, som har opnået kørekort til kategori D (stor personbil), skal gennemføre en særlig uddannelse, der fører til udstedelse af hvidt og blå kvalifikationsbevis.

Chauffører, der udfører national erhvervsmæssig personbefordring skal

- være fyldt 21 år,
- have hvidt og blå kvalifikationsbevis, og
- have praktisk erfaring fra i mindst 1 år at have virket som fører af køretøjer i godstransport, hvis tilladte totalvægt er over 3,5 tons eller praktisk erfaring fra i mindst 1 år at have virket som fører af køretøjer, der benyttes til personbefordring på strækninger inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted.

Kravene til chauffører, der udfører international personbefordring (såvel erhvervsmæssig som ikke-erhvervsmæssig) er de samme som ovenfor beskrevet. Der stilles dog krav om, at chaufføren skal være fyldt 23 år og have 2 års praktisk erfaring.

En chauffør skal gennem uddannelsen vedrørende hvidt kvalifikationsbevis opnå kendskab til

- udbedring af mindre driftsfejl ved hjælp af dertil egnet værktøj,
- økonomisk brug af køretøjer,
- de foranstaltninger, der skal træffes ved færdselsuheld eller andre uheld (fx brand) for så vidt angår køretøjers forsikringsforhold,
- den nationale lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende art af transport (gods eller personer),
- brugen af kontrolapparat, og
- køretøjs- og transportdokumenter, der forlanges ved national eller international transport (gods eller personer).

En chauffør skal under uddannelsen vedrørende blåt kvalifikationsbevis modtage undervisning i

- køreteknik på tør og glat vejbane,
- brandværn,

- førstehjælp,
- internationale færdselsregler, og
- almindelig færdighed i og tilstrækkeligt geografisk kendskab til at kunne betjene sig af vejkort og deres registre.

Varigheden af uddannelsen er ca. 37 timer, og den nærmere tilrettelæggelse forestås af Arbejdsmarkedsstyrelsen. Uddannelsen gennemføres på AMU-centrene eller ved de ca. 100 særligt godkendte private kørelærere, hvoraf ca. 50 kan varetage undervisningen til hvide kvalifikationsbeviser og ca. 50 kan varetage undervisningen til både hvide og blå kvalifikationsbeviser. Det er undervisningsstedet, der udsteder kvalifikationsbeviserne på vegne af Arbejdsmarkedsstyrelsen.

Centralregisteret for Motorkøretøjer er ikke i besiddelse af oplysninger om antallet af køretøjer, som vil blive omfattet af ændringen. Det kan dog anslås, at der er ca. 7.000 køretøjer, som er indrettet til flere end 9 personer, føreren medberegnet, og som er registreret til privat buskørsel.

Det er endvidere ikke muligt præcist at angive, hvor mange af køretøjerne, der er indrettet til højst 17 personer, og hvor mange der alene anvendes til rent privat kørsel.

Antallet af førere, der bliver berørt af de skærpede uddannelseskra, er således vanskeligt at angive, men kan formentlig forsigtigt anslås til omkring 5-10.000.

Det understreges i denne forbindelse, at de berørte vil få tid til at indstille sig praktisk og økonomisk på kravet om uddannelse. Det er således hensigten at etablere en særlig indkøringsperiode, som ikke vil være på under 2 år. Den nærmere fastlæggelse heraf vil blive foretaget i forbindelse med en kommende ændring af bekendtgørelse nr. 930 af 21. december 1987 om uddannelse efter arbejdsmiljøloven af visse førere af køretøjer i vejtransport. Det er hensigten, at indkøringsperioden skal løbe fra bekendtgørelsens ikrafttræden.

Der vil i forbindelse med den kommende ændring af den nævnte bekendtgørelse eventuelt tillige blive foretaget en revision af de gældende uddannelses- og erfaringskrav.

Afgrænsningen af den erhvervs-mæssige og ikke-erhvervs-mæssige personbefordring foreslås på den anførte baggrund ændret på dette punkt, således at sondringerne vedrørende førernes tilknytningsforhold til den, som lader kørslen udføre, efter lovforslagets vedtagelse vil blive ophævet i bekendtgørelsen.

Endvidere vil det i den forbindelse blive overvejet, om det vil være hensigtsmæssigt at stille krav om, at føreren skal følge køre- og hviletidsbestemmelserne,

hvilket vil betyde, at der skal installeres fartskrivere i busserne, herunder også i udlejningsbusser.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 5 svarer i det hele til den gældende lovs § 1, stk. 4, og der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden.

Ad § 1 a

Bestemmelsen i § 1 a, stk. 1, svarer indholdsmæssigt til den gældende lovs § 1 a, 1. pkt., idet der om Persontrafikrådets kompetence til at udstede tilladelser henvises til forslaget § 1, nr. 3, samt bemærkningerne hertil.

Den foreslåede bestemmelse i § 1 a, stk. 2, afløser den gældende bestemmelse i § 1 a, 3. pkt., og fastlægger således området for det tilladelsesfri udlån af busser direkte i loven.

I lighed med spørgsmålet om afgrænsningen af den erhvervs-mæssige personbefordring over for den ikke-erhvervs-mæssige personbefordring findes det hensigtsmæssigt, at rækkevidden for det tilladelsesfri udlån af busser fremgår direkte af lovens bestemmelser.

I henhold til den gældende buslovs § 1 a, 3. pkt., kan trafikministeren fastsætte regler om tilladelsesfrit udlån af busser mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende.

Bemyndigelsen er i dag udnyttet i bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 om buskørsel, hvor det følger af § 5, stk. 2, at foreninger, klubber og lignende sammenslutninger kan udføre ikke-erhvervs-mæssig personbefordring i en bus, der vederlagsfrit er stillet til rådighed af en anden forening, klub eller lignende sammenslutning.

De nugældende bestemmelser om tilladelsesfrit udlån omfatter således ikke plejehjem, ældrecentre og lignende institutioner. Efter den foreslåede affattelse af bestemmelsen kan plejehjem, ældrecentre og lignende institutioner af hensyn til kommunernes sociale indsats over for ældre herefter tilladelsesfrit udlåne busser i lighed med de regler, der på nuværende tidspunkt gælder for foreninger, klubber og lignende sammenslutninger.

Ad § 1 b

I henhold til den gældende buslov udstedes tilladelser til erhvervs-mæssig personbefordring, busudlejning m.v. og rutekørsel for et tidsrum af indtil 8 år.

Gyldighedsperioden for tilladelser til rutekørsel blev i 1978-loven (lov nr. 115 af 29. marts 1978) fastsat under hensyn til den normale afskrivningsperiode for busmateriel, mens gyldighedsperioden for tilladelser til turist- og bestillingskørsel - ligesom tilladelser på godskørselslovens område - blev fastsat til et tidsrum af indtil 5 år. Ved ændringen af busloven i 1990,

hvor der blev stillet krav om tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring til alle busser, herunder rutebusser, blev det fastsat, at tilladelser til erhvervs-mæssig personbefordring, der giver ret til at udføre turist- og bestillingskørsel, ligeledes skulle udstedes for et tidsrum af indtil 8 år.

Tilladelser til almindelig rutekørsel udstedes i dag normalt kun af Persontrafikrådet til fjernbuskørsel, idet den øvrige almindelige rutekørsel udføres på grundlag af kontrakter med trafikelskaber eller amtskommuner efter, at kørslen har været i udbud. Disse kontrakter har forskellig varighed. Tilladelser til speciel rutekørsel udstedes på grund af kørslens særlige karakter typisk for en kortere årrække og sjældent med en gyldighed over 5 år.

Ved den nye § 1 b foreslås det, at tidsrummet for gyldigheden af alle tilladelser reduceres til indtil 5 år i lighed med de regler, der gælder på godskørselslovens område.

Det bemærkes, at EF-tilladelser til international buskørsel, der fra juni 1999 skal anvendes i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus, udstedes for en periode på 5 år.

Det følger af lovforslagets til § 1, nr. 22, at en tilladelse til rutekørsel eller international buskørsel bortfalder, hvis en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring bortfalder, tilbagekaldes eller nægtes fornyet.

Til nr. 2

Efter den nugældende buslov foreligger der rutekørsel, når kørslen udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. Ifølge forarbejderne til bestemmelsen betyder »regelmæssigt«, 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.

I tidens løb har der imidlertid været tilfælde, hvor der er givet tilladelse til rutekørsel, som reelt har været særkørsel, idet der har været tale om arrangementer, hvor kørslen ikke har været åben for alle, f.eks. museumsbesøg, herregårdsbesøg og lignende. Endvidere har der været givet tilladelse til rutekørsel, hvor den tidsmæssige udstrækning har været af kortere varighed.

Til kørselsarrangementer, der er af rutekørselslignende karakter, men som ikke opfylder kravet om, at kørslen skal strække sig over mindst 1 måned, kan der udstedes tilladelse efter den nugældende buslovs § 11,

stk. 1, der omfatter andre former for buskørsel end rutekørsel, turistkørsel og bestillingskørsel.

Der har i praksis været tilfælde, hvor den tilladelsesudstedende myndighed (kommuner og amtskommuner) har givet tilladelse i henhold til § 11, stk. 1, til rutekørselslignende arrangementer i forbindelse med arrangementer, hvor den tidsmæssige udstrækning har været ganske kort.

Der har endvidere været givet tilladelse til rutekørselslignende arrangementer i forbindelse med enkeltstående arrangementer, f.eks. julemånedskørsel, kræmmermarkeder og musikfestivaler, hvor perioden har været nede på en enkelt dag.

Det foreslås på denne baggrund, at det i selve loven præciseres, at kørslen skal have en udstrækning af mindst 3 kørselsdage, og at kørslen skal udføres med en vis hyppighed - hvorved forstås kørsel mindst 1 gang om ugen.

Der kan således udføres rutekørsel over en periode, der alene strækker sig over tre dage, hvorved ønsket om, at der kan udføres rutekørsel i forbindelse med enkeltstående arrangementer som f.eks. kræmmermarkeder, festivals og lignende, og som ofte strækker sig over tre dage, imødekommes.

Endvidere kan der udføres rutekørsel én gang om ugen i en tre ugers periode, hvorved ønsket om, at der kan udføres rutekørsel i forbindelse med sæsonbetonede begivenheder som f.eks. julemånedskørsel og højsæsonskørsel i sommerhusområder, imødekommes.

Som ny bestemmelse foreslås det i 2. pkt., at hvis der i tilknytning til rutekørslen tilbydes en ekstraindelse bestående i, at der kan købes en billet, der både dækker buskørslen og adgangen til et arrangement, skal det være et krav, at rutekørslen er åben for alle, uanset om man ønsker at benytte sig af tilbudet eller ej. Kørslen skal udføres i en bestemt trafikforbindelse, hvilket betyder, at den eksisterende køreplan ikke må ændres med henblik på udførelse af denne kørsel. Tilbudet skal således indgå som en del af »normalkøreplanen« for en given rute, og der kan således ikke laves midlertidige køreplaner. Hvis det er nødvendigt for en hensigtsmæssig afvikling af kørslen, vil der kunne indsættes dubleringsbusser, som alene må udføre kørsel med den rutføring, som den pågældende rute har ifølge normalkøreplanen. Det vil således ikke være muligt at kombinere rutføringerne for flere busruter ved udførelsen af dubleringskørsel. Der kan både være tale om ordninger i forbindelse med enkeltstående arrangementer, f.eks. sportsbegivenheder og koncerter, hvor der alene er tale om at indsætte dubleringsbusser på allerede eksisterende ruter, eller ord-

F. t. l. vedr. buskørsel m.v.

ninger, hvor hele rutekørselsnettet for en fast pris kan anvendes i forbindelse med kørsel til forskellige seværdigheder, udstillinger m.v.

Efter bestemmelsen i stk. 2, 1. pkt., foreligger der almindelig rutekørsel, når kørslen er åben for alle, hvilket svarer til den gældende lovs § 2, stk. 2, 1. pkt.

Der tilsigtes ingen ændring i mulighederne for at udføre telebuskørsel og servicebuskørsel. Telebuskørsel er behovsreguleret busbetjening, som normalt anvendes i tyndt befolkede områder eller til betjening af kunder i yderpunkter med svagt passagergrundlag, medens servicebuskørsel er et særligt befordringstilbud for ældre og gangbesværede, hovedsageligt i byområder. Begge kørselsformer er åben for alle, og kørslen sker med almindelig rejsehjemmel.

I henhold til HT-loven og kollektivtrafikloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, er HT, amtsråd og trafikelskaber forpligtet til at udføre individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Således som kørslen er beskrevet i lovene og bemærkningerne sammenholdt med de nugældende definitioner af buskørsel i busloven, er det uklart, hvorvidt denne kørsel er omfattet af bestemmelserne om almindelig rutekørsel. Den foreslåede bestemmelse i stk. 2, nr. 1, præciserer således, at der er tale om almindelig rutekørsel.

Der vil herefter kræves tilladelse efter busloven til udførelse af denne individuel handicapkørsel uanset køretøjets størrelse, jf. herved forslaget til lovens § 1, stk. 2, 2. pkt.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2, nr. 2, er en konsekvens af forenklingen af buslovens definitioner. Der er for øjeblikket udstedt tilladelser i henhold til buslovens § 11, stk. 1, til DSB, privatbanerne og SAS til at lade udføre befordring af passagerer med busser i tilfælde af sådanne trafikforstyrrelser, som er til hinder for en normal afvikling af trafikken. Der kan f.eks. være tale om befordring af passagerer mellem to lufthavne eller på en delstrækning med afbrudt togtrafik. Efter forslaget vil disse former for kørsel fremover anses for rutekørsel.

Bestemmelsen i stk. 3 svarer til den nugældende lovs § 2, stk. 2, 2. pkt., og der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden.

Til nr. 3

Efter den nugældende buslov træffer Persontrafikrådet afgørelser om meddelelse og tilbagekaldelse af tilladelser m.v. Det fremgår endvidere af lovens § 21,

stk. 4, at trafikministeren efter aftale med Persontrafikrådet kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven.

Færdselsstyrelsen kan i dag i henhold til reglerne i § 32 i busbekendtgørelsen træffe afgørelse i en række sager. Det drejer sig bl.a. om meddelelse og fornyelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, meddelelse og fornyelse af tilladelser til busudlejning m.v. samt om godkendelse af ansvarlig leder i et selskab m.v., når det er åbenbart, at ansøgeren opfylder betingelserne. Færdselsstyrelsen kan tilsvarende meddele afslag på ansøgninger om tilladelser, hvis det er åbenbart, at betingelserne ikke er opfyldt. Færdselsstyrelsens tilbagekaldelsesbeføjelser er begrænset til de specifikke tilfælde, hvor tilladelsen udnyttes af en anden end indehaveren.

Det findes hensigtsmæssigt, at der i loven foretages en fastlæggelse af kompetencefordelingen mellem Persontrafikrådet og Færdselsstyrelsen, hvorfor der foreslås indført en ny § 2 a om kompetence- og klageadgang m.v.

Det foreslås på den baggrund i stk. 1, at Persontrafikrådet træffer afgørelse hvis sagen er af principiel karakter, eller hvis den er af betydelig almen interesse, i alle sager om udstedelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og busudlejning m.v., om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v., om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse.

Det understreges, at både Persontrafikrådet og Færdselsstyrelsen efter ændringen af den gældende lov som hidtil vil kunne tage initiativ til drøftelse af generelle problemstillinger, der eventuelt måtte opstå som følge af behandlingen af konkrete afgørelsessager. På denne måde vil det fortsat kunne sikres, at Færdselsstyrelsen har det bedst mulige kendskab til branchens generelle vilkår.

Det vil således efter den foreslåede bestemmelse være Persontrafikrådet, som varetager den generelle rammefastlæggelse for Færdselsstyrelsens tilladelsesadministration, idet rådet træffer afgørelse i alle principielle sager.

En ordning af denne karakter vil således indebære, at flere sager end i dag vil kunne afgøres som led i Færdselsstyrelsens daglige administration af buslovens område.

Det bemærkes, at der i den nuværende praksis i forbindelse med afgørelse af sager af hastende karakter er anvendt en skriftlig procedure. Persontrafikrådets medlemmer afgiver i disse tilfælde en skriftlig indstilling, uden at rådet formelt træder sammen. Der er intet i den foreslåede bestemmelse, som hindrer, at denne

praksis fortsættes i det omfang, dette skønnes hensigtsmæssigt.

Endelig bemærkes det, at det i øvrigt kunne overvejes, om det vil være hensigtsmæssigt at sammenlægge Persontrafikrådet med Vejtransportrådet, således at der herefter vil være ét organ, der behandler principielle spørgsmål og sager inden for bus- og vejtransportområdet, idet sagstyperne inden for de to områder i vidt omfang er parallelle. Dette skal endvidere ses i lyset af, at Færdselsstyrelsen fremover, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, vil være den kompetente myndighed, der udsteder tilladelser til fjernbuskørsel.

Efter stk. 2 træffer Færdselsstyrelsen afgørelse i andre sager, herunder også i sager om afgørelse om udstedelse af tilladelse til international buskørsel m.v., ligesom Færdselsstyrelsen - som i dag - fungerer som sekretariat for Persontrafikrådet.

Både ved Færdselsstyrelsens egen behandling af ansøgninger om tilladelser og i sager, som styrelsen forbereder for Persontrafikrådet, er det af betydning, at styrelsen har alle relevante oplysninger i den konkrete sag. Det er i denne proces samtidig vigtigt, at Færdselsstyrelsen kan modtage oplysninger fra organisationer.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 2, 2. pkt., præciseres det på den baggrund, at Færdselsstyrelsen bl.a. skal kunne forelægge ansøgninger om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og busudlejning m.v. og godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. for branche- og arbejdstagerorganisationer inden for buskørselsområdet. Disse organisationer sidder inde med stor viden om forholdene på dette område, og deres udtalelser i konkrete sager kan derfor være væsentlige bidrag til Færdselsstyrelsens sagsvurdering.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsens brevveksling med Persontrafikrådet i forbindelse med udførelse af sekretariatsfunktionen har intern karakter, jf. herved offentlighedslovens § 10, nr. 3. Endvidere bemærkes det, at det følger af forvaltningslovens § 31, at styrelsen kan indhente oplysninger hos andre myndigheder.

Efter bestemmelsen i stk. 3, 1. pkt., vil det endvidere være Persontrafikrådet, som fastsætter standardvilkårene for tildeling af tilladelser i overensstemmelse med retstilstanden i dag.

Det foreslås endvidere, at Persontrafikrådet som et vilkår kan fastsætte mindsteantallet af passagerer. Baggrunden herfor er, at der i de af Persontrafikrådet udstedte tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring er fastsat et vilkår om, at der ved bestillingskørsel skal deltage et mindsteantal passagerer i kørselsarrangementet. Vilkåret er fastsat for at afgrænse bestil-

lingskørsel over for taxikørsel, idet man hindrer, at navnlig mindre busser uretmæssigt konkurrerer med taxivognmænd. Definitionen af bestillingskørsel ophæves med forslaget § 1, nr. 8, men der vil fortsat være et behov for at afgrænse buskørsel over for taxikørsel.

For så vidt angår 2. pkt. er det efter den nugældende lov om international buskørsel trafikministeren, der fastsætter vilkår for udstedelse af internationale tilladelser. Efter bestemmelsen foreslås det, at det er Færdselsstyrelsen, der fastsætter vilkårene.

Ifølge den internationale buslov, der ophæves med dette lovforslag, meddeles tilladelse af trafikministeren, ligesom det er trafikministeren, jf. ovenfor, der fastsætter de nærmere vilkår for tilladelserne. Adgangen til at træffe afgørelse efter denne lov er overført til Færdselsstyrelsen, jf. herved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 729 af 7. oktober 1998 om henlæggelse af opgaver til Færdselsstyrelsen. Bestemmelsen indebærer derfor ingen realitetsændring på dette punkt.

Persontrafikrådets afgørelser kan efter den gældende buslov ikke indbringes for anden administrativ myndighed. En tilsvarende bestemmelse er derfor medtaget som en del af den nye § 2 a, stk. 4. Bestemmelsen omfatter tillige Færdselsstyrelsen.

Efter den gældende lov kan trafikministeren bestemme, at en afgørelse, der efter aftale med Persontrafikrådet er henlagt til Færdselsstyrelsen, ikke skal kunne indbringes for højere administrativ myndighed. Bemyndigelsen til at afskære klageadgangen er i dag udnyttet i busbekendtgørelsen. Der er derfor ikke tale om en ændring af retstilstanden for så vidt angår sådanne afgørelser, når muligheden for at indbringe Færdselsstyrelsens afgørelser for Persontrafikrådet afskæres.

Da Færdselsstyrelsen alene træffer afgørelse på baggrund af de retningslinier og inden for rammerne af de standarder, der fastlægges af Persontrafikrådet, findes det ubetænkeligt, at det i loven fastslås, at styrelsens afgørelser ikke kan påklages med henblik på en ny vurdering af sagen. Det understreges imidlertid, at både Persontrafikrådet og Færdselsstyrelsen, som hidtil, vil kunne tage initiativ til drøftelse af generelle problemstillinger, der eventuelt måtte opstå som følge af behandling af konkrete afgørelsessager. På denne måde vil det fortsat kunne sikres, at Færdselsstyrelsen har det bedst mulige kendskab til branchens generelle vilkår.

Afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen kan i henhold til den nugældende internationale buslov indbringes for Trafikministeriet som 2. instansmyndig-

hed. Borgernes retssikkerhed findes imidlertid at være tilstrækkelig sikret ved, at Færdselsstyrelsens afgørelser kan indbringes for domstolene.

Der foretages samtidig konsekvensændringer af buslovens bestemmelser, som indeholder henvisninger til og omtale af Persontrafikrådet.

Det bemærkes endelig, at fastlæggelsen af Persontrafikrådets og Færdselsstyrelsens kompetence i loven ikke hindrer trafikministeren i at overføre de beføjelser, der i loven er tillagt ministeren, til Færdselsstyrelsen eller en anden styrelse eller institution under Trafikministeriet.

Til nr. 4

Forslaget til § 3, stk. 1, nr. 4, indebærer, at tilladelser til fjernbustrafik, der hidtil er blevet udstedt af Persontrafikrådet, fremover udstedes af Færdselsstyrelsen efter regler, der fastsættes af trafikministeren. Der tænkes i den periode, hvor der pågår forsøg med fjernbuskørsel, som udgangspunkt alene udstedt tilladelse til kørsel, der indgår i forsøgsordningen. Der henvises til afsnit 5 b i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Den foreslåede nye § 3, stk. 2, svarer til den gældende retstilstand efter § 14 i den nugældende buslov, hvorefter de tilladelsesudstedende myndigheder træffer afgørelse om tilbagekaldelse af en rutetilladelse, når tilladelsesindehaveren har overtrådt vilkårene m.v. for tilladelsen. Der henvises til forslaget § 1, nr. 15, om den foreslåede ændring af lovens § 14.

Stk. 3 svarer til § 19, stk. 2, i den gældende buslov. Der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden.

Til nr. 6

Ophævelsen af den nugældende lovs § 5, stk. 1, er en konsekvens af indførelse af en ny § 1 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 7

Den foreslåede ændrede udformning af § 7, 1. pkt., indebærer, at Persontrafikrådet ikke skal tage stilling til forslag om ændring af vilkår i tilladelser til fjernbustrafik fastsat af Færdselsstyrelsen.

Til nr. 8

Den nugældende buslov definerer de forskellige former for buskørsel: rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, turistikørsel, bestillingskørsel og andre former for buskørsel end rutekørsel, turistikørsel og bestillingskørsel (»§ 11-kørsel«). Til udførelse af rutekørsel og andre former for buskørsel end rutekørsel,

turistikørsel og bestillingskørsel kræves særlig tilladelse, medens turistikørsel og bestillingskørsel kan udføres på grundlag af en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring.

I lighed med Rådets forordning nr. 11/98/EF om ændring af forordning nr. 684/92/EØF om fælles regler for international personbefordring med bus, hvori der indgår en forenkling af definitionerne af buskørsel i form af et tostrengt system, således at der alene sker en afgrænsning af rutekørsel i forhold til anden buskørsel, foreslås et tilsvarende tostrengt system indført for den indenlandske buskørsel.

Bestemmelsen om ophævelse af kapitel 3 om turistikørsel, bestillingskørsel og »§ 11-kørsel«, der i øvrigt ikke kendes i udlandet, vil ikke medføre en realitetsændring i adgangen til at udføre andre former for buskørsel end rutekørsel, men vil både for erhvervet og de tilladelsesudstedende myndigheder betyde en forenkling. Definitionen af rutekørsel ændres samtidig hermed, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Til udførelse af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, som defineret i lovens § 2, kræves særlig tilladelse, medens andre former for buskørsel, hvorved forstås kørsel, der ikke svarer til definitionen af rutekørsel, efter forslaget kan udføres på grundlag af en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring.

Til nr. 9 og 11

I forbindelse med forslaget til en integrationslov, der bl.a. målrettet sigter mod udlændinges ansættelse på arbejdsmarkedet, anmodede indenrigsministeren i januar 1998 samtlige ministre om at være opmærksomme på de krav om indfødsret, der måtte være inden for ministeriets område. I den forbindelse anmodede indenrigsministeren om, at det blev overvejet, hvorvidt et krav om indfødsret fortsat kunne anses som velbegrunnet, således at der ikke unødigt blev lagt hindringer i vejen for udlændinges adgang til arbejdsmarkedet.

Formålet med denne del af lovforslaget er på den anførte baggrund at ophæve buslovens krav om indfødsret for indehavere af tilladelser til erhvervmæssig personbefordring og busudlejning m.v. samt for ansvarlige ledere af selskaber m.v.

Ansøgere, der ikke har dansk indfødsret, vil herefter kunne meddeles sådanne tilladelser eller godkendelse som ansvarlig leder i et selskab, hvis de opfylder lovens almindelige krav.

De tilladelsesudstedende myndigheder skal herefter ikke kontrollere, om indfødsretskravet er opfyldt. Derimod skal myndighederne fortsat kontrollere, om

de øvrige krav i § 12, stk. 1, er opfyldt, herunder kontrollere ansøgerensandel og faglige kvalifikationer.

Det bemærkes, at de tilladelsesudstedende myndigheder ved vurderingen af ansøgere indhenter ansøgerens straffeattest til brug for bedømmelse af den pågældendesandel. Er der tale om et selskab, indhenter de tilladelsesudstedende myndigheder straffeattest for den person, der er ansvarlig leder af virksomheden.

For så vidt angår vurderingen af de faglige kvalifikationer kræves det, at ansøgeren har gennemført et af Trafikministeriet godkendt kursus. Herudover kræves det, at den pågældende har været beskæftiget inden for erhvervet i mindst 3 år, jf. reglerne i busbekendtgørelsen.

Manglende eller utilstrækkeligt bekræftede oplysninger omandel og faglige kvalifikationer kan medføre, at en ansøgning må afslås på grund af utilstrækkelig dokumentation. Dette gør sig gældende for alle ansøgere. Det bemærkes, at det kan være nødvendigt, at en ansøger, der i en årrække ikke har opholdt sig her i landet, selv må skaffe dokumenterede oplysninger fra opholdslandet.

Til nr. 10

Den foreslåede bestemmelse svarer indholdsmæssigt til den nugældende lovbestemmelse om nægtelse af udstedelse af tilladelse begrundet i ansøgerens gæld til det offentlige. Der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden.

Til nr. 12 og 13

Ændringen er i første række en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 9 og 11, om ophævelse af kravet om indfødsret.

Endvidere er den foreslåede henvisning til buslovens § 12, stk. 2, jf. forslaget § 1, nr. 13, alene en præcisering af gældende ret.

Til nr. 14

Det fremgår af bemærkningerne til den gældende buslov, at der kan nægtes tilladelse til et selskab, hvor personkredsen bag dette helt eller delvist ikke selv vil kunne få udstedt tilladelse til erhvervmæssig personbefordring eller busudlejning m.v. f.eks. på grund af, at de pågældende tidligere har drevet transportvirksomhed på en ikke forsvarlig måde eller i uoverensstemmelse med god skik inden for branchen. Der henvises til Folketingstidende 1995-96, tillæg A, side 3068.

Med henblik på en præcisering af, at der kan nægtes tilladelse til et selskab, hvis bestyrelses- og direktionensmedlemmer samt andre med væsentlige interesser, f.eks. aktionærer eller anpartshavere, i selskaber m.v.

ikke selv vil kunne få udstedt tilladelse til erhvervmæssig personbefordring eller busudlejning m.v., foreslås det, at der i selve loven medtages en bestemmelse herom.

Bestemmelsens formål er samtidig at sikre, at der for så vidt angår bestyrelses- og direktionensmedlemmer samt andre med væsentlige interesser i selskaber m.v., foretages en konkret vurdering af den pågældendes indflydelse i selskabet. Konstateringen af, at en sådan person ikke opfylder de forudsatte betingelser, bør således kun få afsnittende virkning på spørgsmålet om, hvorvidt selskabet som sådant kan få udstedt en tilladelse, hvis en nærmere konkret vurdering af samtlige forhold i sagen giver grund til at befrygte, at selskabet vil tilsidesætte de gældende regler. Der skal således i forbindelse med nægtelse af udstedelse af en tilladelse til et selskab m.v. efter både § 13, stk. 5, nr. 1 og 2, foreligge omstændigheder, der giver grundlag for at antage, at selskabet som sådant ikke vil kunne udøve bus- eller busudlejningsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det bemærkes, at adgangen i de nugældende §§ 12 og 13 til at nægte udstedelse af tilladelse til en ansøger begrundet i ansøgerens egne forhold er mere vidtgående end efter den foreslåede bestemmelse om nægtelse af udstedelse af en tilladelse begrundet i personkredsens forhold.

For disse personers vedkommende kan der efter bestemmelsens nr. 1 kun nægtes udstedelse af tilladelse, hvis et medlem af selskabets bestyrelse eller direktion samt andre med væsentlige interesser i selskabet inden for de sidste 5 år er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab som følge af overtrædelser af bestemmelser i buslovgivningen, godskørselslovgivningen eller taxilovgivningen.

Bestemmelsen i nr. 2 vedrører tilfælde, hvor der foreligger oplysninger om, at et bestyrelses- eller direktionensmedlem samt andre med væsentlige interesser i et selskab har overtrådt de lovgivningsområder, der er nævnt i § 14, stk. 1, nr. 1. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 15. Det er samtidig præciseret, at overtrædelserne skal være sket i forbindelse med udførelse af buskørsel eller busudlejning m.v.

Bestemmelsens 5 års krav regnes fra ansøgnings-tidspunktet.

Prøvelsen af, om personkredsen bag et selskab opfylder de fastsatte krav, finder sted i forbindelse med udstedelse af tilladelser til et selskab samt i forbindelse med fornyelsen af et selskabs tilladelser. I løbet af

tilladelsernes gyldighedsperiode kan den tilladelsesudstedende myndighed foretage en undersøgelse af, om direktion og bestyrelse i et selskab fortsat opfylder betingelserne.

Til nr. 15

Den nugældende § 14 om tilbagekaldelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, tilladelse til udlejning m.v. samt godkendelse som ansvarlig leder foreslås ændret i indholdet samt i systematikken.

Efter den gældende bestemmelse kan en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldes, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelserne i loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. Endvidere kan en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde eller i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Endelig kan en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige. Den pågældende skal således gøre det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve den pågældende virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at det fremover er den tilladelses- eller godkendelsesudstedende myndighed, der skal godtgøre, at tilladelsen eller godkendelsen skal tilbagekaldes begrundet i de nærmere omstændigheder.

Det bemærkes, at der oftest i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen angiver, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen.

For så vidt angår den foreslåede bestemmelse i stk. 1, nr. 1, fremgår det, at der kan ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene for tilladelsen, buslovgivningens bestemmelser eller bestemmelser inden for en række nærmere angivne lovområder. I alle tilfælde skal det vurderes, om overtrædelserne er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit hverv forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelsen derfor skal tilbagekaldes. De i forslaget angivne lovområder har navnlig baggrund i Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 10. september 1997 om indberetning af visse overtrædelser af lovgivningen til Færdselsstyrelsen.

Overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om bl.a. anbringelse af passagerer, hastighedsbegrænsere, hastighedsgrænser samt køre- og hviletid, udgør en fare for færdselssikkerheden og skal kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse. Denne del af forslaget har sammenhæng med det tidligere fremsatte forslag til lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v., jf. lovforslag nr. L 108, hvori det foreslås, at overtrædelser af denne karakter skal medføre skærpede sanktioner.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer er det specielt indsmuglingssituationen, der vil være relevant i forbindelse med udførelse af buskørsel.

Henvisningen til overtrædelser af miljølovgivningen omfatter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand, og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald. Der tænkes specielt i denne forbindelse på bortfjernelse af affald fra bussers beholdere til opbevaring af affald fra toiletter.

For så vidt angår overtrædelser inden for told- og skattelovgivning vil urigtige eller manglende angivelser over for toldvæsenet og skattesvig være relevant.

Efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 2, kan der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden, jf. den nugældende bestemmelse i § 14, stk. 3.

Stk. 2 og 3 er en præcisering af den gældende § 14, stk. 1.

Det fremgår af den nugældende § 14, stk. 1, at en tilladelse eller godkendelse kan tilbagekaldes, hvis den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelse eller en godkendelse eller buslovgivningens bestemmelser.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1 kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis der foreligger én grov eller gentagne overtrædelser begået af tilladelsesindehaveren.

Efter bestemmelsen i stk. 2 kan det føre til tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt bestemmelserne i stk. 1, nr. 1, idet det ikke synes rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelse af bestemmelserne i stk. 1, nr. 1. Tilladelsesindehaveren har således ikke altid i sådanne situationer haft mulighed for at rette op på

forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelser af lovgivningen.

Det bemærkes, at en tilladelse under alle omstændigheder kun vil kunne tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen på grund af overtrædelsens karakter ikke vil kunne udøve sin virksomhed forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Efter bestemmelsen skal der i almindelighed være tale om overtrædelser begået af den samme fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse.

For så vidt angår en tilladelsesindehaver med mange tilladelser, vil der imidlertid - både i disse tilfælde og generelt - blive foretaget en samlet vurdering af, hvorvidt vedkommende fortsat må antages at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Uanset at det principielle udgangspunkt er, at overtrædelser af lovgivningen må medføre tilbagekaldelse af en virksomheds samlede tilladelsesgrundlag, vil vurderingen af, om en tilladelsesindehaver skal have tilbagekaldt én, nogle eller alle tilladelser, imidlertid kunne sættes i relation til virksomhedens størrelse, herunder det samlede antal tilladelser i virksomheden.

Det vil i den forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af § 14, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af deres hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive buskørselsvirksomhed.

Stk. 3 vedrører tilbagekaldelse af en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab. Det foreslås, at en godkendelse kan tilbagekaldes i lighed med en tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring, når der foreligger de i stk. 1 nævnte forhold og forfalden gæld til det offentlige.

Stk. 4, der er ny, har til formål at sikre, at de betingelser, der er en forudsætning for at få udstedt en tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring, en tilladelse til busudlejning m.v. eller en godkendelse som

ansvarlig leder af et selskab m.v., også løbende opfyldes af tilladelsesindehaveren eller den ansvarlige leder. En tilladelse eller en godkendelse kan efter den foreslåede bestemmelse tilbagekaldes, hvis dette ikke er tilfældet.

Bestemmelsen vil f.eks. kunne omfatte tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver, uden at der foreligger betalingsstandsning eller konkurs, kommer i en situation, der indebærer, at den pågældende på baggrund af en konkret vurdering må anses for ikke længere at have tilstrækkeligt økonomisk grundlag for at drive virksomheden på forretningsmæssig forsvarlig måde.

Bestemmelsen vil endvidere være relevant for så vidt angår selskaber m.v., jf. herved lovforslagets § 1, nr. 14, hvorefter der i forbindelse med udstedelse af tilladelser til et selskab foreslås indført krav om en nærmere prøvelse af selskabets bestyrelses- og direktionens medlemmer samt andre med væsentlige interesser i selskabet. Bestemmelsen vil således hindre, at et selskab, som har opnået en tilladelse, efterfølgende ændrer bestyrelsens eller direktionens sammensætning på en måde, der giver grundlag for at antage, at selskabet ikke længere vil kunne udøve busvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Bestemmelsen sikrer, at der i sådanne tilfælde kan foretages en fornyet konkret vurdering af selskabet m.v. Færdselsstyrelsen vil efter forslaget vedtagelse udarbejde forslag til ændring af standardvilkårene med henblik på, at Færdselsstyrelsen skal have meddelelse om ændringer i bestyrelsens eller direktionens sammensætning. Forslaget vil blive forelagt Persontrafikrådet til godkendelse.

Bestemmelsen i stk. 4 har samtidig sammenhæng med Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport og personbefordring ad landevej m.v. (adgangs-direktivet). Fristen for gennemførelse i dansk ret er fastlagt til 1 år efter direktivets vedtagelse.

Der er i direktivet fastsat minimumskrav vedrørende ansøgerens faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel samt regler om tilbagekaldelse af meddelte tilladelser. Ændringsdirektivet indebærer en stramning af disse adgangskrav. De eksisterende danske regler på dette område i buslovgivningen er skærpede i forhold til EU's minimumskrav, og lovforslagets bestemmelser om øget mulighed for tilbagekaldelse af tilladelser m.v. er i overensstemmelse med ønsket om, at der skal være en høj standard inden for erhvervet.

I ændringsdirektivet stilles der endvidere krav om, at virksomhederne skal kontrolleres *regelmæssigt* og mindst hvert 5. år med hensyn til vandel, økonomiske

krav, herunder egenkapital, samt faglige kvalifikationer. Med den foreslåede bestemmelse sikres der således samtidig hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan etablere den i direktivet forudsatte stikprøvekontrol på buslovens område.

Bestemmelsen i stk. 5 vedrører muligheden for tilbagekaldelse af tilladelse til rutekørsel, og svarer til bestemmelsen i den nugældende lov. Der tilsigtes således ingen ændring af retstilstanden.

Bestemmelsen i stk. 6, der er ny, er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international buskørsel i buslovens bestemmelser. Bestemmelsen svarer til den internationale buslovs § 4, stk. 1, idet det dog bemærkes, at tilbagekaldelse af tilladelsen som følge af førerens eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, overtrædelse af vilkårene for tilladelsen kun kan ske ved grove gentagne overtrædelser af vilkårene.

Med bestemmelsens stk. 7 foreslås der indført tilsvarende bestemmelser om tilbagekaldelse i forhold til busudlejningsvirksomhed. Forslaget er i overensstemmelse med lovens øvrige systematik, hvorefter der stilles de samme krav til busudlejere som til indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring.

Der er dog foretaget visse præciseringer, idet visse dele af det tilbagekaldelsesgrundlag, der kan finde anvendelse på indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, ikke er relevant i forhold til busudlejere.

Bestemmelsen i stk. 8 præciserer, at tilbagekaldelse af tilladelse og tilbagekaldelse af godkendelse som ansvarlig leder af et selskab kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, der ikke indeholder en angivelse af tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

Da der ikke er nogen antalsbegrænsning med hensyn til tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, vil en tilbagekaldelse af en enkelt eller nogle tilladelser have den konsekvens, at der skal forløbe en vis periode - fra 1 til 5 år eller indtil videre - hvor tilladelsesindehaveren ikke kan få udstedt yderligere tilladelser.

Til nr. 16

Den foreslåede nye § 14 a bestemmer, at myndighederne i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse skal give tilladelsesindehaveren oplysninger om overtrædelser begået af en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet.

I forbindelse med en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse, som er begrundet i føreres eller andre ansattes grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, er det ud fra almindelige retssikkerhedsmæssige principper vigtigt at sikre, at tilladelsesindehaveren er bekendt med de oplysninger, der kan medføre, at myndighederne træffer afgørelse om tilbagekaldelse.

Politiet skal i henhold til Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 10. september 1997 foretage indberetning af visse overtrædelser af lovgivningen til Færdselsstyrelsen, når en tilladelsesindehaver eller dennes fører straffes for et forhold, der vil kunne få betydning for en vurdering af, om en tilladelse skal tilbagekaldes. Færdselsstyrelsen modtager således oplysning, når en tilladelsesindehaver eller en fører straffes for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om mangler ved køretøjer, kørsel uden kørekort samt hastighedsovertrædelser, reglerne om køre- og hviletid, told- og skattelovgivningen, straffelovgivningen og anden lovgivning.

Indberetning i henhold til Justitsministeriets cirkulæreskrivelse er for så vidt angår overtrædelser af told- og skattelovgivningen, straffelovgivningen og anden lovgivning begrænset til at omfatte overtrædelser, der er sket i tilknytning til driften af buskørselsvirksomheden. Færdselsstyrelsen kan derfor på cirkulæreskrivelsens øvrige lovområder være i besiddelse af oplysninger om strafbare forhold, der ikke umiddelbart er knyttet til overtrædelser begået i forbindelse med udførelse af arbejde i virksomheden. Efter lovforslagets § 1, nr. 15 (buslovens § 14, stk. 2), følger det, at tilbagekaldelse af en tilladelse skal være begrundet i en overtrædelse af lovgivningen, som er sket i forbindelse med udførelsen af den ansattes hverv for tilladelsesindehaveren. I den her foreslåede bestemmelse er der med henvisningen til § 14, stk. 1, nr. 1, foretaget en udtrykkelig afgrænsning af de strafbare forhold, der kan begrunde videregivelse af oplysninger. Videregivelse af oplysninger om føreres eller andre ansattes strafbare forhold til tilladelsesindehaveren kan derfor ikke ske i videre omfang end det anførte, og de nævnte øvrige oplysninger kan således ikke videregives.

Cirkulæreskrivelsen indeholder en række eksempler for så vidt angår overtrædelser af told- og skattelovgivningen, straffelovgivningen og anden lovgivning. Inden for told- og skattelovgivningen vil urigtige eller manglende angivelser over for toldvæsenet og skattesvig være relevant.

Ved videregivelse af oplysninger i nødvendigt omfang forstås videregivelse med henblik på at opfylde

forvaltningslovens krav om partshøring og begrundelseskrav.

Til nr. 17

Det foreslås i § 15, stk. 1, at indehaveren af en tilladelse eller en godkendelse altid kan forlange en afgørelse om tilbagekaldelse indbragt for domstolene. Det bemærkes i den forbindelse, at adgangen til domstolsprøvelse herefter også omfatter afgørelse om tilbagekaldelse af de særlige (internationale) tilladelser som følge af overtrædelse af vilkårene for tilladelsen, jf. herved forslaget § 1, nr. 1 og 28.

Med lovforslagets § 1, nr. 15, foreslås det at etablere en udvidet adgang til at tilbagekalde tilladelser og godkendelser som følge af strafbare overtrædelser af buslovgivningen samt anden lovgivning begået af indehavere eller af andre i virksomheden. Det findes på den baggrund rigtigst, at indbringelse for domstolene i alle tilfælde, hvor der i en afgørelse om tilbagekaldelse indgår spørgsmål af denne karakter, ikke sker i den borgerlige retsplejes former, jf. herved bestemmelsen i den gældende buslov, men i stedet kan ske efter de principper, der følger af straffelovens § 78, stk. 3, og i strafferetsplejens former med de særlige retsgarantier, der følger heraf.

§ 15, stk. 2, om domstolsprøvelse ved nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser svarer indholdsmæssigt til den nugældende lovs § 15, stk. 2.

Det foreslås endvidere, at anmodning om sagsanlæg skal have opsættende virkning, bortset fra den gældende bestemmelse vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse på grund af betydelig forfalden gæld til det offentlige. Der tilsigtes således ingen ændring af retstilstanden.

Det bemærkes, at den tilladelsesudstedende myndighed i forbindelse med sagsanlæg kan nedlægge påstand om, at afgørelsen om tilbagekaldelse ikke skal have opsættende virkning.

Til nr. 18 og 19

Der er tale om konsekvensændringer som følge af lovforslagets § 1, nr. 9 og 11, om ophævelse af kravet om indfødsret.

Til nr. 20

Det foreslås, at den myndighed, der har tilbagekaldt en tilladelse eller godkendelse, til enhver tid kan opheve beslutningen, hvilket svarer til den gældende retstilstand.

Til nr. 21

Ændringen er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 9 og 11, om ophævelse af kravet om indfødsret i lovens § 12, stk. 1 og 2.

Til nr. 22

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international buskørsel i buslovens bestemmelser. Bestemmelsen svarer i princippet til den internationale buslovs § 4, stk. 2, idet bestemmelsen dog er ændret fra en bemyndigelsesbestemmelse til en egentlig bestemmelse om bortfald af den særlige tilladelse, når den grundlæggende tilladelse til erhvervmæssig personbefordring tilbagekaldes efter lovens § 14 eller bortfalder efter bestemmelsens stk. 1, eller nægtes fornyet.

Samtidig bliver sådanne tilladelser, når de bortfalder, omfattet af den generelle bestemmelse i lovens § 17, stk. 1, om pligtmæssig aflevering af bortfaldne tilladelser til Færdselsstyrelsen.

Bestemmelsens henvisning til lovforslagets § 1, nr. 2, om rutekørsel er ny. Den særlige tilladelse til rutekørsel har hidtil alene været omfattet af muligheden for tilbagekaldelse efter lovens § 14.

I lighed med bestemmelsen om de internationale tilladelser foreslås det, at en tilladelse til rutekørsel uden videre bortfalder, i det omfang den nationale tilladelse til erhvervmæssig personbefordring tilbagekaldes efter lovens § 14 eller i øvrigt bortfalder efter § 16, stk. 1, eller nægtes fornyet.

Til nr. 23

Der tilsigtes med den foreslåede bestemmelse ingen ændringer i den bestående adgang til at tilbageholde motorkøretøjer, hvormed der udføres buskørsel i strid med lovens bestemmelser m.v. Ændringen har sammenhæng med det tidligere fremsatte forslag til lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v., jf. § 1, nr. 8, og § 2, nr. 20, i lovforslag nr. L 108, hvorefter der etableres tilbageholdelsesadgang i en række tilfælde på færdselslovens område.

Bestemmelsen i stk. 2 indeholder en henvisning til retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse. Den principielle hovedregel efter bestemmelsen i den nugældende § 825 er, at det er en domstol, som skal tage stilling til spørgsmålet om beslaglæggelse. Efter bestemmelsen kan politiet dog, hvor en beslutning om beslaglæggelse ikke uden fare kan udsættes, foretage en foreløbig beslaglæggelse. I tilfælde, hvor politiet har foretaget en sådan foreløbig beslaglæggelse, skal rettens stadfæstelse af indgrebet som udgangspunkt indhentes inden 24 timer.

Til nr. 24

Bestemmelsen er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 1, om afgrænsningen mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring.

Til nr. 25

Ændringen af § 18, stk. 1, nr. 6 og 7, er en konsekvens af indførelsen af en ny nr. 8.

Ved den foreslåede nye § 18, stk. 1, nr. 8, bemyndiges trafikministeren til at overføre tilladelseskompetencen fra Færdselsstyrelsen, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, (buslovens § 2 a, stk. 3), for så vidt angår international rutekørsel i grænseområder mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland, til respektive regionale tilladelsesudstedende myndigheder.

Baggrunden for bestemmelsen er navnlig et ønske om at tage højde for den udvikling, som også på buskørselsområdet må forventes ved etablering af et tættere samarbejde i grænseområdet mellem Danmark og Tyskland og ved etableringen af den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige.

Reglerne for international rutekørsel mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland fremgår af Rådets forordning (EØF) nr. 684 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 11/98.

Til nr. 26

Den nugældende buslovgivning har i tidens løb givet anledning til, at en række forsøg vedrørende udførelse af forskellige former for buskørsel i lokalområder og i regionale områder, herunder forsøg afviklet under Trafikministeriets forskellige puljeordninger, har vist sig uigennemførlige inden for lovgivningens system.

Det synes hensigtsmæssigt i lyset af udviklingen på busområdet bl.a. ud fra trafikpolitiske og miljømæssige hensyn at foreslå indsat en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter trafikministeren kan fravige buslovens bestemmelser i forbindelse med konkrete tidsbegrænsede og afgrænsede forsøg med udførelse af buskørsel.

Bestemmelsen indeholder to elementer, dels en generel bemyndigelse til at fravige loven i forbindelse med »almindelige« forsøg, dels en speciel hjemmel til at afvige fra loven i forbindelse med forsøg med fjernbuskørsel.

I forbindelse med »almindelige« forsøg vil anmodning herom skulle indsendes til Trafikministeriet og være ledsaget af en beskrivelse af projektets varighed og opfølgning. Det vil være et vilkår for en tilladelse efter bestemmelsen, at en evaluering af forsøget indsendes til ministeriet, der bl.a. skal vurdere, om forsø-

gets resultater giver anledning til at foreslå ændring af buslovgivningen.

Bestemmelsen om, at ministeren kan foretage forsøg med fjernbuskørsel, agtes anvendt således, at der foretages et generelt forsøg med en begrænset åbning af fjernbustrafikken i perioden frem til 31. maj 2003. For så vidt angår forsøget henvises i øvrigt til afsnit 5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 27

Den foreslåede ophævelse af bestemmelsen er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 3 og 5.

Til nr. 28

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international buskørsel i lovens bestemmelser og svarer til den internationale buslovs §§ 5 a og b.

Den internationale buslovs §§ 5 a og b blev indsat ved lov nr. 305 af 22. maj 1982 med henblik på at sikre chauffører og andre, der medvirker ved international personbefordring, mod udgifter til sygebehandling m.v. og til retshjælp i udlandet, idet det økonomiske ansvar herfor blev pålagt arbejdsgiveren. For så vidt angår motiverne til lovændringen henvises i øvrigt til Folketingstidende 1981/82, 2. samling, tillæg A sp. 2295.

Det bemærkes dog, at den internationale buslovs § 5 a, stk. 2, hvorefter hæftelsen påhviler tilladelsesindehaveren i forbindelse med kørsel i en lejet bus, ikke er videreført med dette lovforslag. Der er ikke hermed tilsigtet en realitetsændring af retstilstanden. Bestemmelsen er imidlertid ikke længere relevant, idet der ligesom i godskørselsloven stilles krav om, at indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring er registreret som bruger af de busser, som den anvender.

Til nr. 29

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af de strukturelle omlægninger inden for busvognmandserhvervet.

Med virkning fra den 1. januar 1999 indgår Turistvognmændenes Landsforening og Landsforeningen Danmarks Bilruiter i den nye organisation Danske Busvognmænd. Det foreslås, at disse organisationer repræsenteres med ét medlem i Persontrafikrådet (mod nu 2 medlemmer) i lighed med arbejdstager siden, der ligeledes er repræsenteret med ét medlem.

Til nr. 30

Bestemmelsen er en præcisering af gældende ret, idet det allerede i dag fremgår af Persontrafikrådets

forretningsorden, at formandens stemme er afgørende, når stemmerne står lige. Indholdet af den hidtidige § 21, stk. 4, indgår i lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 31

Bestemmelsen er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international buskørsel i buslovens bestemmelser. Efter den gældende internationale buslovs § 6 straffes overtrædelse af § 1, der omhandler krav om tilladelse til at udføre international buskørsel, og § 5 a, stk. 5, der omhandler pligt til at stille sikkerhed for udgifter til behandling m.v. i udlandet, med bøde. En tilsvarende sanktionsmulighed foreslås gennemført i busloven.

Endvidere er bestemmelsen en konsekvens af ændringen af buslovens § 1.

Til nr. 32

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven er der fastsat bestemmelser om strafansvar for juridiske personer.

Med den nævnte lov er der indført en række generelle bestemmelser om kollektivansvar i straffeloven. De nye bestemmelser omfatter også overtrædelser, som begås af staten, kommuner og kommunale fællesskaber, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Det er ved lovens vedtagelse forudsat, at allerede gældende bestemmelser om hjemmel til selskabsansvar ændres ved førstkommande lejlighed.

Til nr. 33

Der foreslås indført en ny bestemmelse, hvori det som supplement til straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, præciseres, at der kan ske konfiskation af busser, der har været anvendt til ulovlig buskørsel, hvilket normalt vil sige buskørsel uden fornøden tilladelse. Efter bestemmelsen skal konfiskation kun kunne ske ved grove eller gentagne overtrædelser af buslovgivningen og kun, såfremt det er påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser, og konfiskation ikke er urimelig. Bestemmelsen skal således kun bringes i anvendelse, hvis myndighederne ikke har kunnet bringe den ulovlige buskørsel til ophør ved anvendelse af de øvrige eksisterende sanktionsmuligheder (tilbageholdelse, bøder).

Konfiskation under disse omstændigheder er principielt også muligt efter straffelovens regler. Formålet med bestemmelsen er derfor primært ved en øget fokusering på mulighederne for konfiskation at intensivere indsatsen mod ulovlig buskørsel.

Bestemmelsen svarer til en bestemmelse, der ved lov nr. 1136 af 21. december 1994 blev indført i gods-kørselsloven som § 17 a. Om baggrunden for denne

bestemmelse henvises til Folketingstidende 1994-95, tillæg A, side 312.

Til § 2

Til nr. 1

Tilføjjelsen til § 1, stk. 1, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik foreslås for at give Hovedstadsområdets Trafikskelskab mulighed for at drive sejlads med vandbus som led i sin kollektive trafikvirksomhed.

Med vandbusser forstås passagerskibe, som er egnede til passagerbefordring året rundt i havneområder. Det er hensigten, at vandbusserne skal supplere de former for kollektiv transport, der allerede findes inden for hovedstadsområdet, og at vandbusserne skal indgå i den almindelige planlægning af den kollektive persontrafik inden for hovedstadsområdet, som foretages i samarbejde mellem HT, Banestyrelsen og DSB og med inddragelse af de i medfør af lov om Ørestaden m.v. dannede letbaneselskaber. Det er således hensigten, at vandbusserne skal afgå efter en fast fartplan som HT's øvrige transporttilbud.

Det er hensigten, at vandbustransporten skal indgå i det almindelige takst- og billetteringssystem inden for hovedstadsområdet.

Vandbusserne vil skulle sikkerhedsmæssigt godkendes af Søfartsstyrelsen i henhold til forskrifter om skibes indretning og udstyr udstedt med hjemmel i lov om skibes sikkerhed m.v.

Det er ikke hensigten med bestemmelsen at give HT en eneret til at udføre passagertransport i Københavns Havn.

Til nr. 2

For at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring over landets grænser foreslås det i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik at skabe mulighed for at lade udføre rutekørsel i Øresundsregionen.

Bestemmelsen er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 25, hvor trafikministeren bemyndiges til at henlægge tilladelseskompetencen for så vidt angår international rutekørsel til de berørte lokale eller regionale myndigheder.

Der skabes herved mulighed for, at de berørte regionale myndigheder kan udvikle den kollektive trafik i takt med det forventede tættere samarbejde over grænsen og i forbindelse med etableringen af faste forbindelser.

Der åbnes mulighed for, at HT - ud over som nu at varetage den almindelige rutekørsel med bus inden for hovedstadsområdet - ved etableringen af den faste for-

bindelse over Øresund tillige kan lade udføre rutekørsel mellem hovedstadsområdet og Skåne.

Bestemmelsen giver ikke adgang til at iværksætte færgefart over Øresund.

Fastlæggelsen af omfanget af og tidspunkterne for den grænseoverskridende buskørsel skal ske efter drøftelse med de berørte jernbanevirksomheder. Det er hensigten, at jernbanen skal være fundamentet for den kollektive persontrafik over Øresund. Hjemlen tænkes således udelukkende anvendt til at supplere jernbanetrafikken med busser, således f.eks. hvor det ikke vil medføre nogen direkte konkurrence til jernbanetrafikken, således f.eks. på tidspunkter af døgnet, hvor det på grund af ringe passagergrundlag ikke vil kunne betale sig at indsætte tog.

Til nr. 3

Den foreslåede ændring af lovens § 2, stk. 1, er en konsekvens af den foreslåede bestemmelse i nr. 1, hvor der skabes en hjemmel for HT til at drive sejlads med vandbusser.

Efter forslaget vil HT's nettoudgift til driften af vandbusser, ligesom det er tilfældet med HT's nettoudgifter til busdriften, skulle dækkes af de i lovens § 1 nævnte kommuner og amtskommuner.

Bestemmelsen vil ikke være til hinder for, at staten - såfremt der skulle være ønske herom - i kortere eller længere perioder giver økonomisk tilskud til HT's virksomhed.

Til nr. 4

Det følger af forslaget til ny § 3, stk. 2, at al vandbusdrift skal udbydes. Der fastsættes ingen overgangsperioder, hvor HT selv vil kunne drive vandbusvirksomhed.

Som ved HT's udbud af buskørsel overlades det ved bestemmelsen til HT at vælge den fremgangsmåde for udbud, der i den konkrete situation er mest formålstjenlig, f.eks. offentligt udbud, begrænset udbud eller udbud efter forhandling.

HT kan i forbindelse med udbuddet stille krav om, at tilbudsgiveren udfører vandbusdriften med fartøjer, der opfylder nærmere fastsatte standarder. HT kan endvidere i forbindelse med udbuddet stille som vilkår, at investeringer i materiel foretaget af den vindinge tilbudsgiver, specielt til brug for driften af den pågældende vandbusrute skal overtages af en efterfølgende vindende tilbudsgiver til en pris, som tager højde for almindelige og sædvanlige afskrivninger af materiel.

Med den foreslåede affattelse af stk. 3 (det hidtidige stk. 2) sidestilles vandbusdrift med buskørsel, således

at vandbusdriften kan udføres af statslige eller private virksomheder.

Til nr. 5

I forslaget til ny § 3, stk. 6, bestemmes, at udbud af kontrakter om drift af vandbusser højst kan ske for 5 år. Grænsen skyldes, at der fra HT's side ventes givet tilskud til vandbusdriften i Københavns Havn. Dette er i overensstemmelse med de regler, der ventes fastsat i lov om færgefart.

Efter kontraktperiodens udløb kan der udbydes en ny kontrakt på lignende eller ændrede vilkår.

Til nr. 6

Det følger af forslaget til ændring af § 5, stk. 2, at vandbusdriften skal indgå i den samlede plan for den kollektive trafik, der skal udarbejdes i henhold til § 5, stk. 1.

Til nr. 7

Det følger af forslaget til ændring af § 6, stk. 1, at rejser med vandbus indgår i det almindelige takstsystem i hovedstadsområdet.

Til § 3

Til nr. 1

For at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring over landets grænse foreslås det i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet at skabe mulighed for, at de berørte amtsråd kan lade udføre regional rutekørsel i grænseregionen.

Bestemmelsen er en konsekvens af forslagens § 1, nr. 25, hvor trafikministeren bemyndiges til at henlægge tilladelseskompetencen for så vidt angår international regional rutekørsel til de berørte lokale eller regionale myndigheder.

Der skabes herved mulighed for, at de berørte regionale myndigheder får mulighed for at udvikle den kollektive trafik i takt med det forventede tættere samarbejde over grænsen.

Der åbnes således mulighed for, at de regionale tilladelsesudstedende myndigheder i Sønderjyllands Amtskommune kan lade udføre international regional rutekørsel mellem henholdsvis Sønderjyllands Amtskommune og dele af Slesvig-Holsten.

Den grænseoverskridende buskørsel skal indgå i den planlægning, der er beskrevet i lovens § 2.

Til nr. 2

Den foreslåede ændring er en konsekvens af de strukturelle omlægninger inden for busvognmandser-

hvervet. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 29.

Til § 4

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 1999.

Med bestemmelsen i stk. 2 ophæves lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel.

Bestemmelsen i stk. 3 om tilladelser udstedt i henhold til den gældende lovgivning har sammenhæng med den ændrede definition af rutekørsel, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, og med ophævelsen af lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel.

Det følger af overgangsbestemmelsen i stk. 4, at tilladelser udstedt i henhold til § 3, nr. 4, i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, forbliver i kraft i henhold til deres indhold. Disse bestemmelsers gyldighedsperiode forventes i øvrigt forlænget, således at de udløber den 31. maj 2003. Forlængelsen foretages af Færdselsstyrelsen, der bliver den kompetente myndighed for så vidt angår ændringer af vilkår i tilladelser til rutekørsel udstedt i henhold til § 3, nr. 4, i den hidtil gældende buslov.

Sidste punktum i stk. 4 har sammenhæng med færresituationen på Kattegat efter indsættelse af hurtigfærger, der ikke kan medtage busser. Således som den gældende buslov er udformet, betyder det, at der ud

over de eksisterende tre tilladelser til fjernbuskørsel mellem Jylland og København af de lokale og regionale myndigheder er blevet udstedt tilladelse til rutekørsel i de tilfælde, hvor bussen ikke overføres med færgen. En sådan opsplitning af de tre busruter i dels fjernbusruter, dels lokale eller regionale busruter er uhensigtsmæssig både for vognmændene og de tilladelsesudstedende myndigheder, idet der ved ændring af vilkårene for kørslen skal indsendes ansøgninger til tre myndigheder, der herefter skal koordinere afgørelserne. Ved at overføre afgørelseskompetencen til Færdselsstyrelsen også i de tilfælde, hvor bussen ikke overføres med færgen, vil disse busruter på ny kun skulle relatere sig til en tilladelsesudstedende myndighed.

Til § 5

Den foreslåede bestemmelse i § 5 indeholder en revisionsbestemmelse, hvorefter forslag om revision af de bestemmelser, der knytter sig til forsøget med udbud af fjernbuskørsel, fremsættes for Folketinget i begyndelsen af folketingsåret 2002-03, dvs. hen mod slutningen af den planlagte forsøgsperiode. Forslag til reviderede bestemmelser vil blive udformet i lyset af de foreløbige erfaringer med den foreslåede forsøgsordning.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

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

Stk. 2. Udføres der rutekørsel, jf. § 2, eller den i § 11, stk. 1, nævnte kørsel, kræves der tillige tilladelse i henhold til § 3 eller § 11.

Stk. 3. Udføres der almindelig rutekørsel, jf. § 2, stk. 2, gælder kravet i stk. 2 uanset motorkøretøjets størrelse.

Stk. 4. Undtaget fra kravet i stk. 2 er kørsel, der inden for de i § 3, nr. 1-2, nævnte områder udføres af eller for den tilladelsesudstedende myndighed. Det samme gælder kørsel inden for de i § 3, nr. 3, nævnte områder, såfremt de berørte myndigheder er enige om kørslen, eller Persontrafikrådet har godkendt denne.

Lovforslaget

§ 1

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, som ændret ved § 36 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, foretages følgende ændringer:

1. Kapitel 1 affattes således:

»Kapitel 1

tilladelse til buskørsel

§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil. Erhvervmæssig personbefordring må kun udføres af tilladelsesindehaveren, en chauffør ansat hos denne eller hos en anden tilladelsesindehaver. Der må kun kræves betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger.

Stk. 2. Udføres der rutekørsel, jf. § 2, kræves der tillige tilladelse hertil, jf. dog stk. 5. Udføres der almindelig rutekørsel, jf. § 2, stk. 2, gælder dette krav uanset motorkøretøjets størrelse.

Stk. 3. Medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af Det Europæiske Fællesskab, international aftale eller bestemmelser fastsat af trafikministeren, kræver udførelse af erhvervmæssig personbefordring særlig tilladelse ved kørsel

- 1) over landets grænse eller
- 2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

Stk. 4. Ved erhvervmæssig personbefordring forstås kørsel med de i stk. 1 nævnte køretøjer

Gældende formulering

Stk. 5. Erhvervsmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

§ 1a. 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. Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om tilladelsesfrit udlån mellem ikkeerhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende af de i 1. pkt. nævnte motorkøretøjer.

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

Stk. 2. 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«.

Lovforslaget

- 1) med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre,
- 2) som udføres mod vederlag, eller
- 3) som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

Stk. 5. Undtaget fra tilladelseskravet i stk. 2 er kørsel, der inden for de i § 3, stk. 1, nr. 1-2, nævnte områder udføres af eller for den tilladelsesudstedende myndighed. Det samme gælder kørsel inden for de i § 3, stk. 1, nr. 3, nævnte områder, såfremt de berørte myndigheder er enige om kørslen, eller Persontrafikrådet har godkendt denne.

»**§ 1 a.** Den, der til personbefordring udlejer eller udlåner et af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer uden fører, skal have tilladelse hertil.

Stk. 2. Udlån af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende sammenslutninger samt plejehjem, ældrecentre og lignende institutioner kan ske uden tilladelse.

§ 1b. Tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, udlejning af motorkøretøjer eller rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.«.

2. § 2 affattes således:

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

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

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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

Stk. 3. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som »speciel rutekørsel«.

3. Efter § 2 indsættes:

»Kapitel 2 a

Kompetenceregler, klageadgang m.v.

§ 2 a. Persontrafikrådet træffer afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse for så vidt angår udstedelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring efter § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, til udlejning m.v. efter § 1 a, om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. efter § 13, stk. 2, om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter § 14, stk. 1-4 og 7.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager bortset fra sager om rutekørsel, jf. § 1, stk. 2, og § 18, nr. 8, og fungerer samtidig som sekretariat for Persontrafikrådet. Færdselsstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.

Stk. 3. Tilladelser og godkendelser omfattet af stk. 1 og 2 meddeles på nærmere af Persontrafikrådet fastsatte generelle vilkår for virksomhedens udøvelse, herunder fastsættelse af mindstetallet af passagerer. Dog fastsætter Færdselsstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, stk. 3, nr. 1, jf. dog § 18, nr. 8.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Persontrafikrådet og Færdselsstyrelsen i medfør af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

4. I § 3, nr. 4, der bliver § 3, stk. 1, nr. 4, ændres »Persontrafikrådet« til: »Færdselsstyrelsen efter regler, der fastsættes af trafikministeren«.

Gældende formulering

Lovforslaget

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

- 1) hvor kørslen forløber inden for Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner (hovedstadsområdet), af Hovedstadsrådets Trafikselskab,
- 2) hvor kørslen forløber inden for én amtskommune uden for hovedstadsområdet,
 - 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 én kommune, og
 - c) ellers af amtsrådet,
- 3) hvor kørslen forløber inden for to amtskommuner uden for hovedstadsområdet eller inden for 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, jf. § 21, træffer bestemmelse herom,
- 4) i alle andre tilfælde af Persontrafikrådet, jf. dog §§ 6 og 7.

5. I § 3 indsættes som *stk. 2 og 3*:

»*Stk. 2.* Afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse til rutekørsel efter § 14, stk. 5, jf. § 1, stk. 2, træffes af den myndighed, der har givet tilladelsen.

Stk. 3. Afgørelse truffet af de i stk. 1 og 2 nævnte myndigheder kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.«

§ 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.

6. § 5, *stk. 1*, ophæves.

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 1-4.

7. I § 7, *1. pkt.*, indsættes efter »ændret«: », bortset fra tilladelser udstedt i medfør af § 3, stk. 1, nr. 4«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 7. Ud fra hensynet til en samordning af jernbane- og bustrafikken i området kan jernbanevirksomhederne og de i medfør af lov om Ørestaden m.v. dannede letbaneselskaber foreslå de af den tilladelsesudstedende myndighed fastsatte vilkår for en tilladelse ændret. Forslag herom, der skal fremsættes inden 2 måneder efter, at tilladelsen er givet eller kørslen påbegyndt, kan indbringes for Persontrafikrådet, jf. § 21.

Kapitel 3

8. Kapitel 3 ophæves.

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 vognejerens bopæl eller forretningssted og efter forud fastsat betaling, der erlægges samlet af den, der har bestilt kørslen.

§ 10. Turist- og bestillingskørsel kan udføres af den, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1. Tilladelsen meddeles på nærmere af Persontrafikrådet fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse.

§ 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.

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

- 1) har dansk indfødsret,
- 2) har bopæl her i landet,
- 3) er myndige og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,

9. § 12, *stk. 1, nr. 1*, ophæves.
Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.

Gældende formulering

- 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 begynder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed eller busudlejning, jf. borgerlig straffelovs § 78, stk. 2,
- 8) i faglig henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed eller busudlejning og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. Kravet i stk. 1 om indfødsret og bopæl i Danmark bortfalder i det omfang, dette følger af international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

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

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

Stk. 3. Der kan under de i stk. 1 og 2 nævnte betingelser meddeles tilladelse til andre her i landet hjemmehørende selskaber med begrænset ansvar, kommanditselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 4. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 3 nævnte art kan meddeles tilladelse, såfremt dette følger af international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Lovforslaget

10. § 12, stk. 1, nr. 5, der bliver nr. 4, affattes således:

»4) ikke har forfalden gæld til det offentlige på over 50.000 kr.,«.

11. I § 12, stk. 2, udgår: »indfødsret og«.

12. I § 13, stk. 1, ændres »nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led« til: »nr. 3-5 og 7, 2. led«.

13. I § 13, stk. 2, 2. pkt., ændres »nr. 1-5, 7 og 8« til: »nr. 1-4, 6 og 7, jf. dog § 12, stk. 2«.

14. I § 13 indsættes som *stk. 5*:

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 14. Den myndighed, der har givet tilladelsen, kan tilbagekalde denne, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, jf. § 5, stk. 2 og 3, § 10 og § 11, stk. 2, bestemmelserne i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

»Stk. 5. Ved vurderingen af, om selskabet opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led, kan indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen, direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse eller en godkendelse som ansvarlig leder i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om godskørsel eller lov om taxikørsel m.v., eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller
- 2) i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning m.v. groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1.«

15. § 14 affattes således:

»§ 14. En tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af hvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller bestemmelser i
 - a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af passagerer eller gods og køre- og hviletid,
 - c) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR-overenskomsten),
 - d) lovgivningen om euforiserende stoffer,

Gældende formulering

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, og § 1 a kan den tilbagekaldes på tid fra 1-5 år eller indtil videre.

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, og § 1 a kan den tilbagekaldes på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.

Stk. 4 Godkendelse som ansvarlig leder efter § 13, stk. 2, kan ligeledes tilbagekaldes efter stk. 1-3.

Lovforslaget

- e) miljølovgivningens bestemmelser om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand, og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald, eller
 - f) skatte- og afgiftslovgivningen, eller
- 2) har forfalden gæld til det offentlige på ikke under 100.000 kr.

Stk. 2. En tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og hvis det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Stk. 3. En godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., jf. § 13, stk. 2, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.

Stk. 4. En tilladelse til erhvervmæssig personbefordring eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v. kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1 eller 2, eller af bestemmelsen om bortfald i § 16, stk. 1, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

Stk. 5. En tilladelse til rutekørsel, jf. § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Stk. 6. En tilladelse til international buskørsel, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Gældende formulering

Lovforslaget

Stk. 7. En tilladelse til udlejning m.v. efter § 1 a og § 14, stk. 1, 3 og 4, eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab, der har tilladelse til udlejning efter § 13, stk. 2, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1, litra a, e og f, nr. 2, og stk. 4, nævnte betingelser. En tilladelse som nævnt i 1. pkt. kan endvidere tilbagekaldes, hvis en ansat eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, litra a, e og f, og hvis det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led. Ved overtrædelse af de i stk. 1, nr. 1, litra b, nævnte bestemmelser om indretning, udstyr og tilbehør gælder 1. og 2. pkt. tilsvarende.

Stk. 8. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller tilbagekaldelse af en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., jf. § 1, stk. 1, 2 og 3, nr. 1, § 1 a, stk. 1, og § 13, sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.«.

16. Efter § 14 indsættes:

»§ 14 a. I forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervs-mæssig personbefordring eller udlejning m.v. kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger til tilladelsesindehaveren om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.«.

Gældende formulering

§ 15. En afgørelse efter § 14, stk. 2 og 3, og § 14, stk. 4, jf. stk. 2 og 3, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, fremsættes over for den myndighed, der har truffet afgørelsen. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder også, såfremt vedkommende myndighed bestemmer, at tilladelsen ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelsen i § 12, stk. 1, nr. 5 og 8, 2. led, eller i § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 5 og 8, 2. led.

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 eller busudlejningen ikke må udøves under ankesagens behandling.

Stk. 4. Anmodningen om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse af en tilladelse ifølge § 14, stk. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 8, 2. led, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Lovforslaget

17. § 15, stk. 1 og 2, affattes således:

»En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 14 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse efter § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 - 6, eller § 14, stk. 7, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 4, skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 7, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, e og f, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at tilladelsen ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led, eller i § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led.«

18. I § 15, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 14, stk. 3, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 5« til: »§ 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 7, jf. stk. 1, nr. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 4«.

19. I § 15, stk. 4, 1. pkt., ændres »af en tilladelse ifølge § 14, stk. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 8, 2. led« til: »ifølge § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 - 6, § 14, stk. 7, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 4, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 7, 2. led«.

Gældende formulering

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, og § 1 a 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.

§ 16. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren af en tilladelse eller godkendelse afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 1-4, eller § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 1-4.

Stk. 2. Efter anmeldelse inden 14 dage til den myndighed, der har givet tilladelsen, kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner der har anmeldt betalingsstandsning, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5, under værgemål med fratagelse af den retlige handleevne, jf. værgemålslovens § 6, eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil seks måneder fra dødsfaldet, betalingsstandsningens anmeldelse, konkursdekretets afsigelse eller værgemålets iværksættelse. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

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

Stk. 2. Der kan ske tilbageholdelse af et motorkøretøj, såfremt der udføres buskørsel i strid med lovgivningen.

Lovforslaget

20. § 15, stk. 5, 1. pkt., affattes således:

»En tilbagekaldelse efter § 14 kan, for så vidt tilladelsen er givet i henhold til § 1, stk. 1, og stk. 3, nr. 1, § 1 a eller § 13, til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen om tilbagekaldelse.«.

21. To steder i § 16, stk. 1, ændres »nr. 1-4« til: »nr. 1-3«.

22. I § 16 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* En tilladelse, der er udstedt i medfør af § 1, stk. 2 og 3, nr. 1, bortfalder, hvis en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring bortfalder efter stk. 1, tilbagekaldes efter § 14, eller nægtes fornyet på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 4-7, eller § 13, jf. § 12, stk. 1, nr. 4-5 og 7, 2. led.«.

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

23. § 17, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres personbefordring i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør heraf.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 18. Trafikministeren kan fastsætte regler om

- 1) anvendelse eller gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers forordninger og direktiver om buskørsel med motorkøretøjer samt af tilsvarende aftaler med andre lande,
- 2) undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikkeerhvervsmæssig personbefordring.
- 3) ansøgningers indhold samt om de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde,
- 4) fremgangsmåden ved udstedelse af tilladelser, herunder om høring af myndigheder og organisationer,
- 5) gebyr for behandling af ansøgninger og for meddelelse af tilladelse og godkendelse,
- 6) afmærkning af køretøjer og kontrolforanstaltninger, herunder for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse samt
- 7) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a.

Stk. 3. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 2 nævnte bestemmelser.«.

24. I § 18, stk. 1, nr. 2, ændres: »afgrænsning mellem erhvervsmæssig og ikkeerhvervsmæssig personbefordring,« til: »tilladelsesfrit udlån, jf. § 1 a, stk. 2,«.

25. § 18, stk. 1, nr. 6-7, ophæves og i stedet indsættes:

- »6) afmærkning af køretøjer og kontrolforanstaltninger, herunder for den kørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse,
- 7) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a, samt
- 8) af afgørelse i sager om udstedelse af tilladelse i henhold til § 1, stk. 3, nr. 1, herunder fastsættelse af vilkår for en tilladelse, træffes af de berørte lokale eller regionale myndigheder, jf. § 3, stk. 1, nr. 1 og 2.«.

26. Efter § 18 indsættes:

»§ 18 a. Trafikministeren bemyndiges til at fravige lovens bestemmelser i forbindelse med konkrete tidsbegrænsede og afgrænsede forsøg med buskørsel under inddragelse af vedkommende tilladelsesudstedende myndigheder. Ministeren kan herunder fastsætte regler om forsøg med offentligt udbud af et begrænset antal kontrakter om rutekørsel over mindst to amtsgrænser (fjernbussler) og om samarbejde i den forbindelse mellem amtskommuner, Københavns og Frederiksberg Kommuner eller trafikselskaber i disse amtskommuner og kommuner.«.

Gældende formulering

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

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

Lovforslaget

27. § 19, stk. 2, ophæves.

28. Efter § 20 og før kapitel 5 indsættes:

*»Kapitel 4 c**Hæftelse ved international kørsel*

§ 20 a. Den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj, som oprindeligt er indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, hæfter over for føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til erhvervsmæssig personbefordring, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis den pågældende ved sin ansættelse svigagtigt har fortiet sygdommen, denne er selvforskyldt, eller udgifterne afholdes efter

- 1) lovgivningen om arbejdsskadeforsikring,
- 2) lovgivningen om offentlig sygesikring,
- 3) bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1408/71 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbejdstagere, selvstændige erhvervsdrivende og deres familiemedlemmer, der flytter inden for Fællesskabet, med senere ændringer, eller
- 4) bestemmelser i internationale overenskomster om social sikring.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på udgifter til retshjælp og lignende udgifter, der opstår under kørsel i udlandet i tilfælde af konflikter med udenlandske myndigheder som følge af handlinger eller undladelser, der har en naturlig forbindelse med transportens udførelse.

Stk. 4. Den, der hæfter efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, skal stille sikkerhed for opfyldelsen af sine eventuelle forpligtelser, forinden et køretøj kører ud af landet.

Gældende formulering

§ 21. Persontrafikerådet består af 11 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 5 af medlemmerne beskikkes efter indstilling af henholdsvis Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Stk. 2. ---

Stk. 3. ---

Stk. 4. Færdselsstyrelsen fungerer som sekretariat for Persontrafikerådet. Trafikministeren kan efter aftale med Persontrafikerådet fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven. Ministeren kan herunder bestemme, at afgørelser, der er truffet af Færdselsstyrelsen, ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed. Sådanne bestemmelser er ikke til hinder for, at Persontrafikerådet på eget initiativ kan tage en afgørelse, der er truffet af Færdselsstyrelsen, op til nærmere undersøgelse og afgørelse.

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

- 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) ---
- 3) ---

Lovforslaget

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om hæftelsen, herunder om dens omfang efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, og om sikkerhedsstillelsen efter stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om fritagelse for sikkerhedsstillelse ved kørsel inden for nærmere angivne områder.«

29. I § 21, stk. 1, ændres »11 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 5 af medlemmerne beskikkes efter indstilling af henholdsvis Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening og Specialarbejderforbundet i Danmark« til: »10 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 4 af medlemmerne beskikkes efter indstilling af henholdsvis Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Danske Busvognmænd og Specialarbejderforbundet i Danmark«.

30. § 21, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Persontrafikerådet træffer afgørelse ved almindelig stemmeflerhed. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.«

31. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 1, 2, 3 og 5, § 1 a, stk. 1, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, eller § 18, stk. 3 og 4« til: »§ 1, stk. 1 - 3, § 1 a, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, § 18, stk. 3 og 4, eller § 20 a, stk. 4«.

Gældende formulering

Lovforslaget

Stk. 2. ---

Stk. 3. Er en overtrædelse begået af et aktieselskab, anpartsselskab eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, Hovedstadsområdet Trafikselskab, en kommune eller et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, selskabet, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

32. § 22, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«.

33. Efter § 22 indsættes:

»§ 22 a. Ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af denne lov eller bestemmelser fastsat i medfør heraf kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motorkøretøj, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

Stk. 2. I øvrigt gælder straffelovens bestemmelser om konfiskation.«.

§ 2

I lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved § 9 i lov nr. 1230 af 27. december 1996 og § 34 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Endvidere kan HT udføre vandbusdrift som led i sin kollektive trafikvirksomhed.«.

2. I § 1 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

§ 1. Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) varetager den almindelige rutekørsel med bus inden for hovedstadsområdet omfattende Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner.

Stk. 2. HT varetager individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

»Stk. 2. HT kan for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring i Øresundsregionen lade udføre rutekørsel over landets grænse.«.

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

Gældende formulering

§ 2. HT's nettoudgift til busdriften dækkes af de i § 1 nævnte kommuner og amtskommuner.

§ 3. HT foretager løbende udbud af den i § 1 nævnte buskørsel. Senest den 1. juli 2002 skal hele kørslen udføres på grundlag af udbud.

Stk. 2. Buskørslen kan udføres af statslige eller private virksomheder, herunder det i § 3 a nævnte aktieselskab.

Stk. 3. HT kan fortsat som led i HT's udviklings- og forsøgsprojekter m.v. eje et begrænset antal busser

Stk. 4. Kontrakter om kørsel indgås for et tidsrum af højst 8 år.

§ 5. ---

Stk. 2. Planen skal angive retningslinier for anlæg, linieføring, kørselsomfang og køreplanlægning for den trafik, der udføres som almindelig rutekørsel med bus, og af jernbanevirksomheder med tog, der alene betjener hovedstadsområdet, samt af de i stk. 1 nævnte letbaneselskaber med tog.

6. HT fastsætter takster og billetteringssystem for rejser med bus og tog, der alene fortages inden for hovedstadsområdet, samt med letbanerne.

Lovforslaget

3. I § 2, *stk. 1*, indsættes efter »busdriften«: »og driften af vandbusser«.

4. § 3, *stk. 2*, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Den i § 1, *stk. 1*, nævnte vandbusdrift skal udføres på grundlag af udbud.

Stk. 3. Buskørslen og vandbusdriften kan udføres af statslige eller private virksomheder, herunder det i § 3 a nævnte aktieselskab.«.

Stk. 3-4 bliver herefter *stk. 4-5*.

5. I § 3 indsættes som *stk. 6*:

»Stk. 6. Kontrakter om drift af vandbusser indgås for et tidsrum af højst 5 år.«.

6. I § 5, *stk. 2*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Endvidere skal planen angive principperne for eventuel vandbusdrift.«.

7. I § 6, *stk. 1*, indsættes efter »letbanerne«: »og med vandbus«.

§ 3

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, som ændret ved § 10 i lov nr. 1230 af 27. december 1996 og § 35 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 1 og før overskriften til *kapitel 2* indsættes:

»§ 1 a. De berørte amtsråd kan for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring i grænseregionerne lade udføre rutekørsel over landets grænse.«.

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 2. ---**

Stk. 2. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet udarbejder på grundlag af dels den i stk. 1 nævnte beskrivelse, dels forslag fra kommunalbestyrelserne inden for amtskommunen, en plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik i amtskommunen. Forinden planen vedtages, forhandles der om indholdet med amtsrådene i de tilstødende amtskommuner eller, hvis disse er beliggende inden for hovedstadsområdet, Hovedstadsrådets Trafiksel-skab, Banestyrelsen samt de jernbanevirksomheder, der driver trafik i amtskommunen, Landsforeningen Danmarks Bilruter og de virksomheder, der udfører fly- eller færgetrafik til amtskommunen.

Stk. 3. ---

2. I § 2, *stk. 2*, ændres »Landsforeningen Danmarks Bilruter« til: »Danske Busvognmænd«.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1999.

Stk. 2. Samtidig ophæves lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel.

Stk. 3. Tilladelser, udstedt i henhold til § 11, stk. 1, i lov om buskørsel, jf. lovebekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, og i henhold til § 1 i lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel, forbliver i kraft efter deres indhold.

Stk. 4. Tilladelser, udstedt i henhold til § 3, nr. 4, i lov om buskørsel, jf. lovebekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, forbliver i kraft efter deres indhold. Færdselsstyrelsen træffer efter ansøgning afgørelse om ændring af vilkår i disse tilladelser. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse om ændring af vilkår, hvor en busrute går over Kattegat, uanset om bussen overføres eller ønskes overført med færgen eller ej.

§ 5

Forslag til revision af § 3, stk. 1, nr. 4, og § 18 a i lov om buskørsel fremsættes for Folketinget senest i begyndelsen af folketingsåret 2002-03.«.

Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget.

Amtsrådsforeningen
Dansk Idrætsforbund
Danske Biludlejere
Fjernbusforeningen
Frederiksberg Kommune
HT
Kommunernes Landsforening
Københavns Kommune

Landsorganisationen i Danmark
Landsforeningen Danmarks Bilruiter
Landsforeningen Ungdomsringen
NOAH-Trafik
Nævnet for Etnisk Ligestilling
Specialarbejderforbundet i Danmark
Turistvognmændenes Landsforening
Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening

Bilag 3

RÅDETS DIREKTIV 98/76/EF

af 1. oktober 1998

om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽²⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C⁽³⁾, og ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forskellene mellem de nationale bestemmelser om adgang til vejtransporterhvervet og om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser medfører risiko for forurening af konkurrencevilkårene;
- (2) i forbindelse med det indre markeds funktion bør harmoniseringsprocessen på dette område fortsættes gennem en yderligere opstramning af de fælles regler i direktiv 96/26/EF⁽⁴⁾;
- (3) som følge af udviklingen på markedet for vejgodstransport samt af hensyn til det indre markeds funktion er det nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for direktiv 96/26/EF til at omfatte visse kategorier af virksomheder, der udfører vejgodstransport for fremmed regning under anvendelse af køretøjer med lille lastevne i tons som f. eks. kurérfirmaer, med forbehold af en særlig undtagelse for de godstransportvirksomheder, som udfører lokaltransport over korte afstande, og som benytter køretøjer med en tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 6 tons;
- (4) der må stilles større krav om hæderlighed, bl. a. med hensyn til miljøbeskyttelse og erhvervsmæssig ansvarlighed;
- (5) for at undgå skævheder på markedet er det for så vidt angår bestemmelserne om økonomisk evne nødvendigt at fastsætte et højere minimumsniveau

for den kapital og de reserver, som de pågældende skal råde over, og at fastsætte euroens værdi i de nationale valutaer, der ikke deltager i Den Monetære Unions tredje fase, hvert femte år;

- (6) for så vidt angår bestemmelserne om faglig dygtighed er det nødvendigt, at de ansøgende vognmænd dokumenterer et harmoniseret minimumsuddannelsesniveau inden for samme emner, og at de besidder et certifikat, der er udarbejdet efter en sammenlignelig model, og som attesterer faglig dygtighed, navnlig på det forretningsmæssige område, på et harmoniseret minimumsniveau og på basis af ensartede eksamensbestemmelser; med henblik herpå er det også nødvendigt at harmonisere visse aspekter af tilrettelæggelsen af prøverne;
- (7) medlemsstaternes ret til at organisere obligatoriske forberedelseskurser med henblik på den første prøve i faglig dygtighed for de kandidater, der har deres sædvanlige bopæl på disses område, berøres ikke;
- (8) de kundskabsniveauer, der tages i betragtning ved udstedelsen af certifikatet vedrørende faglig dygtighed, er derfor uanset direktiv 92/26/EF forskellige fra medlemsstat til medlemsstat; på grund af disse forskelle kan de nationale foranstaltninger således variere betydeligt inden for den ramme, der er fastlagt i bilag I til ovennævnte direktiv, navnlig med hensyn til vognmændenes kvalifikation, tjenesteydelsens kvalitet og færdsels-sikkerheden;
- (9) det må tillades, at medlemsstaterne i en begrænset periode og efter høring af Kommissionen kan kræve, at der aflægges en supplerende prøve af de personer, som aldrig tidligere har opnået et certifikat vedrørende faglig dygtighed i en medlemsstat, men som har bestået prøven vedrørende faglig dygtighed i en medlemsstat, mens de havde deres sædvanlige bopæl i en anden medlemsstat, hvor de agtede at udøve vejtransporterhvervet første gang; denne supplerende prøve skal vedrøre områder, hvor erhvervets nationale aspekter er forskellige fra

⁽¹⁾ EFT C 95 af 24. 3. 1997, s. 66, og EFT C 324 af 25. 10. 1997, s. 6.

⁽²⁾ EFT C 287 af 22. 9. 1997, s. 21.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 17. juli 1997 (EFT C 286 af 22. 9. 1997, s. 224). Rådets fælles holdning af 17. marts 1998 (EFT C 161 af 27. 5. 1998, s. 12) og Europa-Parlamentets afgørelse af 17. juni 1998 (EFT C 210 af 6. 7. 1998).

⁽⁴⁾ EFT L 124 af 23. 5. 1996, s. 1.

de nationale aspekter i den medlemsstat, hvor de har bestået prøven, navnlig de specifikke nationale aspekter af forretningsmæssig, social, fiskal og teknisk art eller aspekter vedrørende markedets organisering og selskabsretten;

- (10) det er nødvendigt at indføre en overgangsordning for så vidt angår direktiv 96/26/EF's anvendelse i Østrig, Finland og Sverige;
- (11) det er nødvendigt med regelmæssige mellemrum at kontrollere, hvorvidt de vognmænd, der har fået udstedt tilladelse, stadig opfylder bestemmelserne om hæderlighed, økonomisk evne og faglig dygtighed;
- (12) hvis det indre marked skal fungere tilfredsstillende, er det væsentligt, at medlemsstaterne pålægger sanktioner, som er effektive, rimelige, og som virker forebyggende —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 96/26/EF ændres således:

1. I artikel 1, stk. 2:

- affattes første led således:
 - »erhvervet godstransport ad landevej« den aktivitet, der udøves af en virksomhed, som enten med et enkelt motorkøretøj eller med en kombination af vejkøretøjer udfører gods-transport for fremmed regning«

— følgende led tilføjes:

- »sædvanlig bopæl« det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mindst 185 dage inden for et kalenderår, som følge af sin personlige eller erhvervs-mæssige tilknytning, eller når der er tale om en person uden erhvervs-mæssig tilknytning, som følge af den personlige tilknytning, der viser, at der består en tæt forbindelse mellem personen og dennes bopælssted.

Sædvanlig bopæl for en person, hvis erhvervs-mæssige tilknytning findes et andet sted end den personlige tilknytning, og som derfor skiftevis må opholde sig forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at befinde sig på det sted, hvortil de pågældende har personlig tilknytning, såfremt han med regelmæssige mellemrum vender tilbage hertil. Sidstnævnte betingelse kræves ikke opfyldt, hvis personen opholder sig i en anden medlemsstat med henblik på at udføre et tidsbegrænset hverv. Optagelse på en

uddannelsesinstitution indebærer ikke en ændring af den sædvanlige bopæl.«

2. I artikel 2:

— affattes stk. 1 således:

- 1. Dette direktiv finder ikke anvendelse på virksomheder, som udøver erhvervet godstransport ad landevej med motorkøretøjer eller med en kombination af vejkøretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons. Medlemsstaterne kan nedsætte denne tærskel for alle eller visse transportkategorier.«

— stk. 2 bliver til stk. 2, litra a), og følgende tekst tilføjes som stk. 2, litra b):

- b) For så vidt angår virksomheder, der udfører godstransport ad landevej, og som benytter køretøjer med en tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 6 tons, kan medlemsstaterne efter at have underrettet Kommissionen helt eller delvis fritage de virksomheder, som udelukkende udfører lokal transport, der kun har ringe betydning for transportmarkedet som følge af kørselsstrækningens korthed, for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv.«

3. I artikel 3:

— affattes stk. 2, litra c), således:

- c) er blevet fundet skyldig i alvorlige overtrædelser af gældende forskrifter om:

- løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, eller
- godstransport ad landevej eller personbefordring ad landevej, navnlig reglerne vedrørende førernes køre- og hviletid, erhvervs-køretøjers vægt og dimensioner, færdselssikkerheden og køretøjernes sikkerhed, miljøbeskyttelse samt de øvrige regler om erhvervs-mæssig ansvarlighed.«

— affattes stk. 3, litra c), således:

- c) Virksomheden skal råde over en kapital og reserver af en størrelse på mindst 9 000 EUR, hvis den kun benytter ét køretøj, og på 5 000 EUR for hvert køretøj derudover.

Med henblik på gennemførelsen af dette direktiv fastsættes hvert femte år euroens værdi i de nationale valutaer, der ikke deltager i Den Monetære Unions tredje fase. De kurser, der anvendes, er dem, der er gældende på den første hverdag i oktober måned, og som offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. De får virkning fra 1. januar i det følgende kalenderår.«

— affattes stk. 3, litra d), således:

Bilag til f. t. l. vedr. buskørsel m.v.

d) Ved anvendelsen af litra a), b) og c) kan den kompetente myndighed som bevis acceptere en bekræftelse eller forsikring fra en bank eller et andet behørigt kvalificeret institut. Denne bekræftelse eller forsikring kan tage form af en bankgaranti, eventuelt mod underpant i løse eller som kaution, eller anden tilsvarende sikkerhed.

— affattes stk. 4 således:

4. a) Ved kravet om faglig dygtighed forstås, at den pågældende er i besiddelse af kundskaber, der svarer til det i bilag I fastsatte uddannelsesniveau inden for de der anførte emner. Disse kundskaber dokumenteres ved en obligatorisk skriftlig prøve, der kan suppleres med en mundtlig prøve, som tilrettelægges i den i bilaget skitserede form af den myndighed eller instans, medlemsstaten har udpeget hertil.

b) Medlemsstaterne kan fritage ansøgere, der godtgør at have mindst fem års praktisk erfaring i en transportvirksomhed på lederniveau, fra denne prøve, dersom ansøgerne består en test, hvis indhold og procedure fastsættes af medlemsstaterne i overensstemmelse med bilag I.

c) Medlemsstaterne kan fritage indehavere af visse eksamensbeviser fra højere eller teknisk uddannelse, som forudsætter et godt kendskab til de på listen i bilag I anførte emner, og som de klart specificerer med henblik herpå, for prøven i de emner, der er dækket af de pågældende eksamensbeviser.

d) En attest, der udstedes af den i litra a) omhandlede myndighed eller instans, skal fremlægges som bevis for faglig dygtighed. Attesten udarbejdes efter certifikatsmodellen i bilag Ia.

e) For ansøgere, der har til hensigt vedvarende og rent faktisk at lede virksomheder, der udelukkende udfører indenlandsk transport, kan medlemsstaterne fastsætte, at de kundskaber, der skal tages i betragtning ved fastslåelsen af faglig dygtighed, udelukkende skal omfatte emner vedrørende indenlandsk transport. I dette tilfælde skal det angives i attesten for faglig dygtighed, hvortil modellen findes i bilag Ia, at indehaveren af attesten udelukkende er berettiget til vedvarende og rent faktisk at lede

virksomheder, der udfører transport i den medlemsstat, hvor attesten er udstedt.

f) En medlemsstat kan efter høring af Kommissionen kræve, at enhver fysisk person, der er i besiddelse af et certifikat vedrørende faglig dygtighed, der er udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat efter den 1. oktober 1999, mens den pågældende havde sin sædvanlige bopæl på den første medlemsstats område, aflægger en supplerende prøve, som tilrettelægges af den myndighed eller instans, som den første medlemsstat har udpeget hertil. Denne supplerende prøve skal vedrøre specifikt kendskab til de nationale aspekter af vejtransporterhvervet i den første medlemsstat.

Dette litra gælder i en periode på tre år fra 1. oktober 1999. Perioden kan forlænges med højst fem år af Rådet, der træffer afgørelse på forslag af Kommissionen efter traktatens regler. Det gælder kun for de fysiske personer, som på tidspunktet for erhvervelsen af certifikatet vedrørende faglig dygtighed på de i første afsnit fastsatte betingelser endnu aldrig havde opnået et sådant certifikat i en medlemsstat.

4. I artikel 5:

— indsættes i stk. 1 følgende led:

— den 1. januar 1995 for så vidt angår Østrig, Finland og Sverige.

— indsættes i stk. 2, første afsnit, efter leddet begyndende med — efter den 2. oktober 1989, følgende led:

— efter den 31. december 1994 og inden den 1. januar 1997 for så vidt angår Østrig, Finland og Sverige.

— tilføjes i stk. 2 følgende led i slutningen af første afsnit efter leddet begyndende med — den 1. juli 1992.

— den 1. januar 1997 for så vidt angår Østrig, Finland og Sverige.

— indsættes følgende stykke:

3. a) Alle virksomheder, der har haft tilladelse til at udøve erhvervet godstransport ad landevej inden den 1. oktober 1999, skal for så vidt angår de køretøjer, de anvender på denne dato, senest den 1. oktober 2001 opfylde de i artikel 3, stk. 3, indeholdte bestemmelser.

De pågældende virksomheder skal imidlertid opfylde de i artikel 3, stk. 3, indeholdte bestemmelser for så vidt angår enhver udvidelse af antallet af køretøjer, der er foretaget inden den 1. oktober 1999.

- b) Virksomheder, der udøver erhvervet gods-transport ad landevej inden den 1. oktober 1999 med køretøjer, hvis tilladte totalvægt er på mellem 3,5 og 6 tons, skal senest den 1. oktober 2001 opfylde de i artikel 3, stk. 3, indeholdte bestemmelser.

5. I artikel 6, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

»Medlemsstaterne påser, at de kompetente myndigheder regelmæssigt og mindst hvert femte år sikrer, at virksomhederne stadig opfylder kravene med hensyn til hæderlighed, økonomisk evne og faglig dygtighed.

Er den økonomiske evne ikke til stede på vurderings-tidspunktet, kan de kompetente myndigheder, hvis der på grundlag af virksomhedens økonomiske situation i øvrigt er begrundet udsigt til, at kravet til økonomisk evne atter og vedvarende, på grundlag af en finansieringsplan, vil kunne opfyldes inden for en overskuelig fremtid, give en yderligere frist, der ikke kan overstige et år.»

6. I artikel 7:

- erstattes i stk. 1, indledningen, med: »Hvis overtrædelse af forskrifterne ...»
- det nuværende stk. 2 udgår, og det nuværende stk. 3 bliver stk. 2.

7. I artikel 8:

- udgår i stk. 2 ordene »eller på, at der ikke har foreligget konkurs«
- udgår sidste punktum i stk. 4.

8. I artikel 10, stk. 3, indsættes datoen i nærværende direktivs artikel 2, stk. 1, første afsnit, i stedet for datoen den 1. januar 1990.

9. Efter artikel 10 indsættes følgende artikler:

»Artikel 10a

Medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages for at efterkomme dette direktiv, og de træffer alle nødvendige foranstaltninger til sikring af,

at disse sanktioner anvendes. De således fastsatte sanktioner skal være effektive, rimelige og have en forebyggende virkning.

Artikel 10b

Fra den 1. oktober 1999 anerkender medlemsstaterne attester, der er i overensstemmelse med certifikatmodellen i bilag Ia, og som er udstedt af den myndighed eller instans, som er udpeget hertil af enhver anden medlemsstat, som tilstrækkeligt bevis for faglig dygtighed.

10. Bilag I erstattes af bilag I til dette direktiv, og bilag Ia, der findes i bilag II til dette direktiv, indsættes.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. oktober 1999. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 1. oktober 1998.

På Rådets vegne

C. EINEM

Formand

BILAG I

BILAG I

I. FORTEGNELSE OVER DE EMNER, DER ER OMHANDLET I ARTIKEL 3, STK. 4

De kundskaber, som skal tages i betragtning ved medlemsstaternes fastslåelse af faglig dygtighed, skal som minimum omfatte de emner, der er anført i denne fortegnelse, for så vidt angår henholdsvis godsbefordring og personbefordring ad landevej. Inden for disse emner skal de ansøgende vognmænd opnå et sådant niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, som er nødvendigt for at kunne lede en transportvirksomhed.

Ovennævnte minimumsniveau for kundskaberne må ikke være lavere end niveau 3 i den oversigt over uddannelsesniveauerne, der findes i bilaget til beslutning 85/368/EØF⁽¹⁾, dvs. et uddannelsesniveau, der er opnået ved obligatorisk skolegang suppleret enten med erhvervsuddannelse og yderligere teknisk uddannelse eller med teknisk eller anden uddannelse, på sekundærtrinnet.

A. Med hensyn til borgerlig ret

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de vigtigste transportkontrakter, der anvendes inden for vejtransportvirksomhed, og de deraf følgende rettigheder og forpligtelser
- 2) være kvalificeret til at forhandle en transportkontrakt, så den bliver retsgyldig bl.a. med hensyn til transportbetingelserne

Godstransport ad landevej

- 3) kunne bedømme en klage fra ordregiveren over skader, der enten skyldes tab eller beskadigelse af varerne under transporten eller forsinket levering, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for hans kontraktmæssige ansvar
- 4) kende de regler og forpligtelser, der følger af CMR-konventionen om fragtaftaler ved international vejgodstransport

Personbefordring ad landevej

- 5) kunne bedømme en klage fra ordregiveren over skader, der er forvoldt passagererne eller deres bagage som følge af en færdselsulykke under befordringen, eller over skader som følge af den opståede forsinkelse, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for hans kontraktmæssige ansvar.

B. Med hensyn til handelsret

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende betingelserne og formkravene for at kunne drive handelsvirksomhed samt kende erhvervsdrivendes generelle forpligtelser (registrering, forretningsbøger osv.) samt følgerne af en konkurs
- 2) besidde et rimeligt kendskab til de forskellige former for handelselskaber samt reglerne for deres oprettelse og drift.

C. Med hensyn til arbejdsmarkeds- og sociallovgivning

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de for vejtransportsektoren relevante sociale institutioners rolle og funktion (fagforeninger, samarbejdsudvalg, personalerepræsentanter, arbejdsinspektører osv.)

(1) Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer (EFT L 199 af 31. 7. 1985, s. 56).

- 2) kende arbejdsgivernes forpligtelser med hensyn til social sikring
- 3) kende de regler, der gælder for arbejdskontrakter, der indgås med forskellige arbejdstagerkategorier i vejtransportvirksomheder (kontraktformer, partnernes forpligtelser, arbejdsbetingelser og arbejdstid, ferie med løn, aflønning, ophævelse af kontrakt osv.)
- 4) kende bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 (1), bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 (2) og de praktiske foranstaltninger til gennemførelse af disse forordninger.

D. Med hensyn til skattelovgivningen

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a. kende bestemmelserne om:

- 1) momsbelægning af transportydelser
- 2) vægtafgifter
- 3) afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt de brugsafgifter, der opkræves ved benyttelse af visse infrastrukturer
- 4) indkomstskat.

E. Virksomhedsledelse i erhvervmæssig og finansiel henseende

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende retsfor skrifterne og de praktiske regler for anvendelse af check, veksler, egenveksler, kreditkort og andre betalingsmidler eller -måder
- 2) kende de forskellige låneformer (banklån, remburs, kautionering, prioritet, leasing, leje, factoring osv.) samt de byrder og forpligtelser, de indebærer
- 3) vide, hvad en status er, hvordan den ser ud, og hvordan den fortolkes
- 4) kunne læse og fortolke en resultatopgørelse
- 5) kunne foretage en analyse af virksomhedens finansielle og rentabilitetsmæssige situation, bl.a. på grundlag af finansielle nøgletal
- 6) kunne lægge et budget
- 7) kende de forskellige bestanddele af virksomhedens kostpris (faste omkostninger, variable omkostninger, driftsmidler, afskrivninger osv.) og kunne foretage beregninger pr. køretøj, pr. tilbagelagt kilometer, pr. tur eller pr. ton
- 8) kunne udarbejde en skematisk fremstilling af hele personalets organisation inden for virksomheden, tilrettelægge arbejdsplaner osv.
- 9) kende principperne for marketing, salgsfremstød for transportydelser, udarbejdelse af kundekartoteker, reklame, PR-virksomhed osv.
- 10) kende de forskellige forsikringsformer, der er karakteristiske for vejtransportvirksomheder (ansvarsforsikring, personskadeforsikring, tingskadeforsikring, rejsegodsforsikring) samt de garantier og forpligtelser, de indebærer
- 11) kende de forskellige former for anvendelse af telematik på vejtransportområdet

Godstransport ad landevej

- 12) kunne anvende reglerne om fakturering af vejgodstransportydelser samt kende betydningen og virkningerne af Incoterms
- 13) kende de forskellige former for støtteerhverv inden for transport, deres betydning, deres opgaver og deres eventuelle retsstilling

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370 af 31. 12. 1985, s. 1).

(2) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31. 12. 1985, s. 8). Fordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/97 (EFT L 154 af 12. 6. 1997, s. 21).

Personbefordring ad landevej

- 14) kunne anvende reglerne for prisfastsættelse og prisdannelse inden for offentlig og privat personbefordring
- 15) kunne anvende reglerne om fakturering af serviceydelser i forbindelse med personbefordring ad landevej.

F. Markedsadgang

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de faglige regler for vejtransport for fremmed regning, for leje af erhvervskøretøjer, for underentreprise, herunder reglerne for den officielle organisering af erhvervet, adgangen til det, tilladelser til vejtransport inden og uden for Fællesskabets område, og reglerne vedrørende kontrol og sanktioner
- 2) kende bestemmelserne om oprettelse af en vejtransportvirksomhed
- 3) kende de forskellige dokumenter, der kræves til udførelse af vejtransportydelser og være i stand til at indføre kontrolmetoder til sikring af, at der såvel i virksomhedens lokaler som i køretøjerne befinder sig de reglementerede dokumenter, der vedrører hver udført transport, bl.a. dokumenter vedrørende køretøjer, føreren, godset eller passagerernes bagage

Godstransport ad landevej

- 4) kende reglerne vedrørende organiseringen af vejgodstransportmarkedet, speditiionsfirmaerne og logistikken
- 5) kende formaliteterne i forbindelse med grænsepassage, betydningen og rækkevidden i T-dokumenterne og TIR-carnets samt de forpligtelser og det ansvar, der følger af anvendelsen af disse

Personbefordring ad landevej

- 6) kende reglerne for organiseringen af markedet for personbefordring ad landevej
- 7) kende reglerne for etablering af befordringsfaciliteter og være i stand til at udarbejde køreplaner.

G. Tekniske og driftsmæssige forhold

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende reglerne for køretøjers vægt og dimensioner i medlemsstaterne samt procedurene for de særlige transporter, der ikke falder ind under disse regler
- 2) alt efter virksomhedens behov kunne vælge passende køretøjer samt de dertil hørende bestanddele (chassis, motor, transmissionssystemer, bremsesystemer osv.)
- 3) kende formaliteterne i forbindelse med godkendelse, indregistrering og syn af disse køretøjer
- 4) kunne vurdere, hvilke foranstaltninger der skal træffes til bekæmpelse af luftforurening som følge af emissioner fra motorkøretøjer, samt til støjbekæmpelse
- 5) kunne udarbejde periodiske vedligeholdelsesplaner for køretøjerne og deres udstyr.

Godstransport ad landevej

- 6) kende de forskellige former for håndterings- og læsegrej (bagsmække, containere, paller osv.) og kunne indføre metoder og instrukser vedrørende læsning og aflæsning af gods (lastfordeling, stabling, fastgørelse, afstivning osv.)
- 7) kende de forskellige teknikker vedrørende kombineret transport i form af Huckepack-trafik eller roll-on-roll-off-systemer

- 8) kunne iværksætte procedurer med henblik på overholdelse af reglerne for transport af farligt gods og affald, bl.a. i medfør af direktiv 94/55/EF⁽¹⁾, af direktiv 96/35/EF⁽²⁾, og af forordning (EØF) nr. 259/93⁽³⁾;
- 9) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af reglerne om transport af letfordærlige levnedsmidler, især reglerne i medfør af traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport (ATP)
- 10) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af bestemmelserne om transport af levende dyr.

H. Færdselssikkerhed

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de kvalifikationer, der kræves af det kørende personale (kørekort, sundhedsattester, duelighedsbeviser osv.)
- 2) kunne træffe foranstaltninger til sikring af, at førerne overholder gældende færdselsregler, forbud og begrænsninger i de forskellige medlemsstater (hastighedsbegrænsninger, forkørselsrettigheder, regler for standsning og parkering, lygteføring, vejskiltning osv.)
- 3) kunne udarbejde instrukser til førerne om kontrol af sikkerhedsbestemmelserne dels vedrørende transportmateriellets, udstyrets og ladningens tilstand, dels vedrørende forebyggende foranstaltninger
- 4) kunne indføre regler for, hvordan man skal forholde sig i ulykkestilfælde, og træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå en gentagelse af alvorlige ulykker eller overtrædelser

Personbefordring ad landevej

- 5) have alment kendskab til vejnettet i medlemsstaterne.

II. TILRETTELÆGGELSE AF PRØVEN

1. Medlemsstaterne afholder en obligatorisk skriftlig prøve, som de kan supplere med en mundtlig prøve til fastslæelse af, om de ansøgende vognmænd er i besiddelse af det kundskabsniveau, der forlanges i afsnit I, inden for de deri nævnte emner, og navnlig, om de kan anvende de relevante midler og teknikker og påtage sig de omhandlede ledende og koordinerende opgaver.
 - a) Den obligatoriske skriftlige prøve består af følgende to delprøver:
 - skriftlige spørgsmål i form af enten multiple choice-spørgsmål (fire alternative svar) eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge dele
 - skriftlige opgaver/case studies.
 Hver af de to delprøver skal mindst strække sig over to timer.
 - b) Hvis der afholdes en mundtlig prøve, kan medlemsstaterne stille som en betingelse for at deltage i denne prøve, at ansøgeren har bestået den skriftlige prøve.
2. Hvis medlemsstaterne også afholder en mundtlig prøve, skal de for hver af de tre prøver fastsætte en vægning af pointene, der ikke må være under 25 % og ikke over 40 % af det samlede antal point, der kan tildeles.

Hvis medlemsstaterne kun afholder en skriftlig prøve, skal de for hver prøve fastsætte en vægning af pointene, der ikke må være under 40 % og ikke over 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles.
3. Ved prøverne skal ansøgerne opnå et samlet gennemsnit på mindst 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles, uden at andelen af de point, der opnås ved hver enkelt prøve, må være under 50 % af antallet af mulige point. En medlemsstat kan for en enkelt prøves vedkommende nedsætte procentdelen fra 50 til 40 %.

(1) Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 319 af 12. 12. 1994, s. 7). Direktivet er ændret ved Kommissionens direktiv 96/86/EF (EFT L 335 af 24. 12. 1996, s. 43).

(2) Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller andre vandveje af farligt gods (EFT L 145 af 19. 6. 1996, s. 10).

(3) Rådets forordning (EØF) nr. 259/93 af 1. februar 1993 om overvågning af og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab (EFT L 30 af 6. 2. 1993, s. 1). Forordningen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 120/97 (EFT L 22 af 24. 1. 1997, s. 14).

BILAG II

•BILAG Ia

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

(Svært beige farvet papir — Format: DIN A4)

(Tekst udarbejdet på det, de eller et af de officielle sprog i den udstedende medlemsstat)

Den pågældende medlemsstats kendsbogstav (1)

Navnet på den kompetente myndighed eller instans (2)

CERTIFIKAT VEDRØRENDE FAGLIG DYGTIGHED MED HENBLIK PÅ INDENLANDSK (OG INTERNATIONAL) (3) GODSTRANSPORT (OG PERSONBEFORDRING) (3) AD LANDEVEJ

Nr.

(2) skal herved attestere:

a) at (4)

født i den

har bestået prøverne (år:; termin: ...) (5) for opnåelse af certifikat vedrørende faglig dygtighed med henblik på indenlandsk (og international) (3) godstransport (og personbefordring) (3) ad landevej i overensstemmelse med bestemmelserne i (6)

b) at den i litra a) nævnte person er berettiget til at påberåbe sig sin faglige dygtighed inden for en godstransport- (eller personbefordrings-) virksomhed (vejtransport)

— der udelukkende udfører indenlandsk transport i den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt (7)

— der udfører international transport (3).

Dette certifikat er tilstrækkeligt bevis for faglig dygtighed som nævnt i artikel 10. stk. 1, i Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport.

Udstedt i, den

..... (7).

(1) Medlemsstaternes kendsbogstaver er: (B) Belgien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxembourg, (NL) Nederlandene, (A) Østrig, (P) Portugal, (FIN) Finland, (S) Sverige, (GB) Det Forenede Kongerige.

(2) Den myndighed eller instans, som hver EF-medlemsstat på forhånd har udpeget til at udstede denne attest.

(3) Det ikke relevante overstreges.

(4) Efternavn og fornavn(e); fødested og fødselsdato.

(5) Nærmere angivelse vedrørende den pågældende prøve.

(6) Henvielse til nationale bestemmelser på området i overensstemmelse med ovennævnte direktiv.

(7) Den udstedende myndigheds eller instans' stempel og underskrift.

Til lovforslag nr. L 188. Skriftlig fremsættelse (25. februar 1999)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt om ophævelse af lov om international buskørsel. (Skærpet kontrol med tunge køretøjer, fjernbuskørsel, definitionsbestemmelser, kompetenceregler, forsøgsordninger m.v.).

(Lovforslag nr. L 188).

Med lovforslaget foreslås en række initiativer til nedbringelse af færdselsuheld, hvor busser er indblandet, og lovforslaget skal derfor ses i sammenhæng med lovforslag L 108 om ændring af færdselsloven, godskørselsloven m.m.

Endvidere indeholder lovforslaget bemyndigelse for trafikministeren til at foretage forsøg med åbning for fjernbustrafik over Storebælt med henblik på yderligere at forbedre det samlede kollektive trafiksystem og drage erfaring med

andre udbuds- og driftsformer, herunder forskellige mekanismer, der kan påvirke kvalitet og service overfor den kollektive trafikskunder.

Lovforslaget indeholder herudover ændringer af busloven, der tager sigte på højnelse af standarden inden for erhvervet, herunder sikre konkurrence på fair og lige vilkår, og kravet om indfødsret ophæves.

Endelig foreslås ændringen af afgrænsningen af erhvervsmæssig buskørsel, der baserer sig på, at alle der kører med andre end familie i en mindre bus skal have gennemført særlige trafiksikkerhedskurser. Desuden klargøres begreberne rutekørsel og turistkørsel for at sikre fair konkurrence, herunder ensartede afgiftsforhold for ensartede kørselsopgaver.

Lovforslaget har været i høring, og høringsvarene vil blive sendt til Trafikudvalget i takt med, at de modtages.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.