

Lovforslag nr. L 165. Fremsat den 20. marts 2002 af trafikministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet

(Liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet)

### § 1

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 65 af 25. januar 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 5, ændres »Persontrafikrådet« til: »Vejtransportrådet, nedsat i henhold til lov om godskørsel«.

2. I § 2, stk. 1, indsættes efter »områder«: », jf. dog stk. 2«.

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

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

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

4. I § 2 a, stk. 1, 2, 3 og 4, og § 19 ændres »Persontrafikrådet« til: »Vejtransportrådet«.

5. I § 3, stk. 1, nr. 3, og § 7 ændres »Persontrafikrådet, jf. § 21« til: »Vejtransportrådet«.

6. § 3, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»4) i alle andre tilfælde af Færdselsstyrelsen, jf. dog § 6 og § 7.«

7. I § 4 indsættes efter »rutekørsel«: »efter § 3, stk. 1, nr. 1-3«.

8. Efter § 4 indsættes:

»§ 4 a. Tilladelse til rutekørsel efter § 3, stk. 1, nr. 4, kan gives, såfremt ruten forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune (jernbuskørsel).

Stk. 2. Såfremt der indgås overenskomst herom med de lokale og regionale myndigheder, kan det endvidere tillades, at der på en rute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét amt, mellem to amter eller mellem et område i hovedstadsområdet og et område i en tilstødende amtskommune. Udføres der i forvejen fjernbuskørsel på ruten, og indgås der ikke overenskomst, skal de lokale og regionale myndigheder indlede drøftelser herom med Færdselsstyrelsen.

9. § 8 ophæves.

10. § 18 a, 2. pkt., ophæves.

11. Kapitel 5 ophæves.

### § 2

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000, foretages følgende ændring:

**1. § 7, stk. 1, affattes således:**

»Vejtransportrådet består af 9 medlemmer, der udpeges af trafikministeren. 4 af medlemmerne udpeges efter indstilling af henholdsvis Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Specialarbejderforbundet i Danmark, og Erhvervenes Transportudvalg. 1 medlem udpeges efter indstilling af Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening i fællesskab.«.

**§ 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, § 35 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, § 3

i lov nr. 399 af 2. juni 1999 og § 3 i lov nr. 1317 af 20. december 2000 foretages følgende ændringer:

**1.** I § 7, stk. 1, ændres »det i § 21 i lov om buskørsel nævnte Persontrafikråd« til: »Færdselsstyrelsen«.

**2.** I § 7, stk. 3 og 4, ændres »Persontrafikrådet« til: »Færdselsstyrelsen«.

**§ 4**

Loven træder i kraft den 1. juli 2002.

**§ 5**

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Ved lovforslaget foreslås en liberalisering af adgangen til at udføre fjernbuskørsel, hvorved forstås rutekørsel, der forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune.

Forslaget om liberalisering af fjernbustrafikken indebærer, at der kan gives tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der som i dag foretages en vurdering af behovet for den ansøgte rute. Liberalisering af fjernbuskørsel giver således mulighed for et bredere kollektivt trafikudbud over længere afstande.

Endvidere foreslås det som led i regeringens sanering af råd, nævn, udvalg og centre at sammenlægge Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

#### 2. Gældende ret

##### 2.1. Fjernbuskørsel

Lov om buskørsel (busloven) indeholder bestemmelser om to særskilte ordninger for fjernbuskørsel. Der er dels tale om bestemmelsen i buslovens § 4, der regulerer de fjernbusruter, der er etableret før 1. august 1999, dels en forsøgsordning med åbning af fjernbustrafik over Storebæltsforbindelsen, der blev indført ved ændringen af busloven i 1999, jf. Folketingstidende 1998-99. Forhandlingerne sp. 4686, 7106, 7382; tillæg A 4413; tillæg B 1226.

Indtil ændringen af busloven i 1999 skulle der efter buslovens § 4 ved afgørelsen af, om der kunne gives tilladelse til fjernbuskørsel, tages hensyn til, om behovet ved kørslen var dækket eller ville kunne dækkes ved anvendelsen af eksisterende kollektive trafikforbindelser.

Der er på denne baggrund i dag fjernbusruter (almindelig rutekørsel) på følgende strækninger:

- Fjerritslev - København, Aalborg - København, Århus - København (alle via Ebeltoft - Odden eller Århus - Odden), samt Frederikshavn - Esbjerg, Oden-

se - Billund, som drives i privat regi og for tilladelsesindehavernes egen regning og risiko

- Aalborg - Holstebro, Esbjerg - Århus, Vejle - Ringkøbing, Vejle - Hanstholm, Randers - Herning, Horsens - Skive, Frederikshavn - Silkeborg, Viborg - Nr. Snede og Skjern - Vejle, som drives af amtskommuner/trafikselskaber i det såkaldte X-bussamarbejde, der er en sammenslutning af fem jyske amtskommuner.

Ved ændringen af busloven i 1999 blev trafikministeren bemyndiget til at foretage forsøg med åbning for fjernbustrafik over Storebælt (lovens § 18 a). Formålet hermed var at forbedre det samlede kollektive trafiksystem og få erfaring med andre udbuds- og driftsformer, herunder forskellige mekanismer, der kunne påvirke kvalitet og service. Forsøgsperioden udløber ved udgangen af 2004.

Der er i bekendtgørelse nr. 631 af 26. juli 1999 om forsøgsordning om udbud af fjernbuskørsel over Storebæltsforbindelsen m.v. fastsat nærmere betingelser for forsøget, der omfatter udbud af 5 busruter over Storebæltsforbindelsen. Det er fastsat, at udbuddet skal forestås af et trafikfællesskab med deltagelse af amtskommunerne og Københavns og Frederiksberg Kommuner eller de i disse amtskommuner og kommuner etablerede trafikselskaber. De buskørselsvirksomheder, som trafikfællesskabet indgår kontrakt med, skal bære den økonomiske risiko ved rutekørslen.

Færdselsstyrelsen godkendte i november 1999 Trafikfællesskabet Storebælt og trafikfællesskabets vedtægter. Trafikfællesskabet har deltagere fra alle amter på nær Storstrøms Amt og Bornholms Amt.

Der blev primo 2000 af trafikfællesskabet udbudt fem busruter med mulighed for også at udføre lokal og regional kørsel. Ruterne skulle have det ene endepunkt på Sjælland, og det andet endepunkt skulle ligge henholdsvis i Syddjylland syd for E 20, på akse Varde - Ringkøbing, på akse Ringkøbing - Lemvig/Struer, i Viborg Amt og i Nordjyllands Amt. Der blev indgået kontrakt om kørsel på tre af ruterne, men

kørslen blev hurtigt indstillet på alle tre ruter på grund af ringe passagertal.

Trafikfællesskabet har i 2001 på ny udbudt ruterne blandt andet med mulighed for etablering af weekend-ruter, men ingen har ønsket at indgå kontrakt om kørslen.

## 2.2. Persontrafikrådet og Vejtransportrådet

Persontrafikrådet blev oprettet i 1979, (jf. Folke-tingstidende 1977-78, Forhandlingerne sp. 523, 1158, 7443, 7704, tillæg A, sp. 1110 og tillæg B, sp. 551 og 560) og består af 10 medlemmer, jf. buslovens § 21, der beskikkes af trafikministeren. 4 af medlemmerne beskikkes efter indstilling af henholdsvis Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Danske Busvognmænd og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Vejtransportrådet blev oprettet i 1973 (jf. Folke-tingstidende 1973-1974, Forhandlingerne sp. 3644, 4849, 6214, 6345, tillæg A, sp. 5717, tillæg B, sp. 1687) og består af 7 medlemmer, jf. godskørselslovens § 7, som beskikkes af trafikministeren. Et medlem beskikkes efter indstilling fra Dansk Transport og Logistik, et medlem efter indstilling fra Specialarbejderforbundet i Danmark og et medlem efter indstilling fra Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.

Persontrafikrådet og Vejtransportrådet træffer afgørelser i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse, for så vidt angår udstedelse, fornyelse og tilbagekaldelse af henholdsvis tilladelser til erhvervmæssig buskørsel og tilladelser til godskørsel for fremmed regning. Endvidere fastsætter rådene vilkår for disse tilladelser.

Endelig tager Persontrafikrådet stilling til enkelte sager vedrørende busrutekørsel (opmandsbeføjelse ved uenighed mellem to regionale tilladelsesudstedende myndigheder, jf. buslovens § 3, stk. 1, nr. 3, 2. pkt., og ved jernbanevirksomheders ønske om ændring af vilkår for rutetilladelser udstedt af de lokale og regionale myndigheder, jf. buslovens § 7).

## 3. Lovforslaget

### 3.1. Liberalisering af fjernbuskørsel

Det foreslås at liberalisere fjernbuskørslen, hvorved forstås rutekørsel over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Ordningen foreslås at gå ud på, at alle buskørselsvirksomheder samt kommuner, amter og trafikselskaber, der har tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring, kan ansøge om og få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der foreta-

ges en vurdering af behovet for den ansøgte rute. Ordningen skal administreres af Færdselsstyrelsen.

Forslaget ændrer ikke ved de almindelige regler om krav til bussers indretning samt uddannelse af chauffører.

En fjernbusrute vil have størst værdi, hvis den eksisterer over et vist tidsrum. For at offentligheden kan have en forventning om, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der vil blive opretholdt igennem en længere periode, foreslås det, at der stilles krav om, at kørslen ved udførelse af fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel, jf. buslovens § 2, stk. 2) skal have en udstrækning af mindst 6 måneder.

Udover kravet om en udstrækning af mindst 6 måneder, er der endvidere efter gældende regler, jf. § 16 i bekendtgørelse nr. 187 af 20. marts 2000 om buskørsel, et ophørsvarsel på 6 måneder; idet en indehaver af en tilladelse til fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel) i tilladelsesperioden ikke uden tilslutning fra Færdselsstyrelsen vil kunne ophøre med at drive den pågældende rute, før der er forløbet 6 måneder efter, at tilladelsesindehaveren har givet styrelsen begrundet meddelelse om ophør. Varslet kan forkortes under ganske særlige omstændigheder. Samme varsel ønskes anvendt i lovforslaget. Hvis en tilladelse udstedes med en gyldighed på 6 måneder, vil tilladelsesindehaveren selvfølgelig ikke kunne blive pålagt at drive virksomheden ud over tilladelsens gyldighedsperiode.

I forbindelse med en ansøgning om tilladelse til fjernbuskørsel skal en ansøger indsende materiale (forslag til køreplan, takster mv.), hvoraf det fremgår, at der udelukkende skal udføres fjernbuskørsel på den ansøgte rute. I så fald skal Færdselsstyrelsen imødekomme ansøgningen. Det vil være et krav, at den enkelte passager på ruten skal befordres over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Det vil med forslaget imidlertid også være muligt for en buskørselsvirksomhed at indgå aftale med lokale eller regionale myndigheder om udførelse af lokal eller regional kørsel på ruten.

I den tilladelse, som Færdselsstyrelsen udsteder til kørsel på den enkelte rute, vil rutens linjeføring blive beskrevet, og tilladelsesindehaveren vil skulle udføre kørslen i henhold til den indsendte køreplan og takstabel. Der vil endvidere – som for alle tilladelser til rutekørsel – blive fastsat vilkår om befordringspligt. Dette betyder, at tilladelsesindehaveren har pligt til at gennemføre de afgange, der fremgår af rutens køreplan og til den takstmæssige pris, når blot én passager ønsker at blive befordret. Endelig vil der med henblik på en evaluering af ordningen blive stillet som vilkår

for tilladelsen, at der til Færdselsstyrelsen skal indsendes oplysning om antal passagerer pr. måned, herunder antallet af børn og ældre og kørestolsbrugere.

Kravet om en udstrækning af mindst 6 måneder kan dog efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder fraviges. Det vil navnlig være tilfældet, såfremt en vognmand kan dokumentere, at der klart ikke er behov for en konkret rute.

Ved gentagne overtrædelser af vilkårene for en tilladelse er der mulighed for at tilbagekalde en tilladelse. Overtrædelse af vilkårene for en tilladelse til rutekørsel kan efter busloven straffes med bøde.

De eksisterende tilladelser til fjernbuskørsel forbliver i kraft efter deres indhold. Der er på nogle af ruterne givet tilladelse til at udføre befordring af passagerer mellem to tilstødende amter, uden at der er indgået aftale med de lokale og regionale myndigheder herom. Denne ret til at udføre regional kørsel vil blive opretholdt, indtil de nugældende tilladelsers udløb. Hvis tilladelserne ønskes forlænget, vil tilladelsen til at udføre befordring af passagerer mellem to tilstødende amter kun kunne opretholdes, såfremt tilladelsesindehaveren indgår aftale med de regionale myndigheder herom. Ansøgninger om ændring af de nugældende tilladelser vil blive imødekommet, såfremt ændringen vedrører befordring af fjernbuspassagerer.

Nye tilladelser til fjernbuskørsel vil blive udstedt med en gyldighed af indtil 5 år, jf. buslovens § 1 c.

Den del af lovforslaget, som vedrører liberalisering af fjernbuskørsel, vil blive omfattet af ordningen med lovovervågning. Det er således hensigten inden udgangen af 2005 at foretage en evaluering af ordningen, herunder en vurdering af, om der med loven er opnået den ønskede liberalisering af fjernbuskørslen, eller om der er behov for justeringer. Evalueringen vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg.

### 3.2. Sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Som led i regeringens sanering af råd, nævn, udvalg og centre foreslås det, at Persontrafikrådet og Vejtransportrådet sammenlægges, idet rådernes arbejdsområder har mange fælles træk.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner.

Forslaget forventes at medføre en forøget administrativ byrde for Færdselsstyrelsen i forbindelse med behandling af ansøgninger og udstedelse af tilladelser til fjernbuskørsel, men sammenlægningen af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet vil betyde en mindre

administrativ lettelse for styrelsen, der kun vil skulle betjene ét råd i stedet for to råd.

Liberaliseringen af fjernbuskørsel må forventes at medføre negative økonomiske konsekvenser for staten, idet den øgede konkurrence fra busser vil mindske togtrafikkens billetindtægter m.v. Dermed vil DSB's overskud på kort sigt mindskes. På længere sigt vil statens udgifter til indkøb af togtrafik blive forøgede. Størrelsen af omkostningerne for staten kendes ikke, men det må forventes, at togproduktionen på længere sigt i et vist omfang vil kunne tilpasses konkurrencesituationen. Der er igangsat analyser af de indtægtsmæssige konsekvenser for togtrafikken.

Rutekørsel kan udføres uden betaling af moms af betalingen for transporten, ligesom virksomheden kan få refunderet dieselolieafgiften. Det er muligt, at en del fjernbuskørsel vil træde i stedet for buskørsel, der i dag udføres som anden form for buskørsel end rutekørsel, hvilket vil medføre et provenutab for staten, som er vanskeligt at opgøre.

### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har den erhvervsøkonomiske konsekvens, at buskørselsvirksomheder vil kunne oprette fjernbusruter og dermed få en mulighed for at udvide deres aktiviteter. De eksisterende fjernbusruter vil som en konsekvens heraf kunne blive udsat for konkurrence.

### 6. Miljømæssige konsekvenser.

Det er ikke muligt at forudse, hvor mange nye fjernbusruter der vil blive oprettet, men der påregnes opstartet et antal ruter.

I Sverige skønnes indførelsen af 15 fjernbusruter at have medført en svag stigning i energiforbruget. Partikel- og NO<sub>x</sub>-udslippet er steget lidt, mens CO- og HC-udslippet er blevet reduceret. Med udgangspunkt i erfaringer fra Sverige vedrørende overflytning af passagerer fra tog og privatbil til fjernbusser må det antages, at liberalisering af fjernbuskørsel ikke vil have nævneværdige miljømæssige konsekvenser. Dette skyldes, at overflytningen fra personbiler skønsmæssigt vurderes at opveje den miljømæssige effekt af de ekstra busser.

### 7. Forholdet til EU-retten.

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### 8. Høring.

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 2 til lovforsla-

get. Når høringssvarene er modtaget, vil disse blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg.

### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen.	Den øgede konkurrence fra busser vil mindske togtrafikkens billetindtægter og dermed DSB's overskud på kort sigt. På længere sigt vil statens udgifter til indkøb af togtrafik blive forøgede. Derudover kan der blive tale om en vis reduktion i indtægterne fra dieselafgifter og momsbetaling. Der kan blive tale om en vis reduktion i indtægterne fra dieselafgifter og momsbetaling.
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	En sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet vil betyde en mindre administrativ letelse for Færdselsstyrelsen, der kun vil skulle betjene ét råd i stedet for to råd.	Forslaget vil medføre en administrativ byrde for Færdselsstyrelsen i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelser til fjernbuskørsel.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Åbningen af fjernbustrafikken medfører øgede erhvervsmuligheder for buskørselsvirksomhederne.	Eksisterende fjernbusruter kan blive udsat for konkurrence.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

###### Til nr. 1

Den foreslåede ændring er en konsekvens af sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

###### Til nr. 2 og 3

Efter den gældende buslov er det blandt andet en betingelse for, at der foreligger rutekørsel, 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.

Den foreslåede ændring i nr. 2 er en konsekvens af forslaget nr. 3, hvorefter der som et nyt § 2, stk. 2, stilles krav om, at der ved udførelse af fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel) som minimum skal udføres mindst én ugentlig dobbelttur (en gennemkørsel af en rute fra dens ene endepunkt til dens andet endepunkt og retur med bus i henhold til tilladelsens vilkår, jf. § 1, nr. 3, i bekendtgørelse om forsøgsordning vedrørende udbud af fjernbuskørsel over Storebæltsforbindelsen m.v. nr. 631 af 26. juli 1999), på ruten i en periode af mindst 6 måneder, der dog under ganske særlige omstændigheder kan forkortes.

Dette krav er begrundet i et hensyn til offentligheden, der skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der vil blive opretholdt igennem en længere periode. Tilladelsesordnin-

gen vil blive administreret således, at det bliver fastsat som vilkår, at køreplaner og takster for ruterne skal være offentligt tilgængelige jf. § 5, stk. 2.

Til nr. 4 og 5

De foreslåede ændringer er en konsekvens af sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Til nr. 6

Den foreslåede ændring er en konsekvens af ophævelse af forsøgsordningen med udbud af fjernbuskørsel over Storebælt, jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

Til nr. 7

Den foreslåede ændring af § 4 indebærer, at det fremover alene er ved afgørelsen af, om der skal gives tilladelse til lokal eller regional rutekørsel, at der skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående kollektive trafikforbindelser. Der vil således ikke længere være noget krav om en behovsvurdering for så vidt angår fjernbuskørsel, jf. nedenfor om lovforslagets § 1, nr. 8.

Til nr. 8

Det foreslås i § 4 a, som er ny, at ansøgninger om tilladelse til fjernbuskørsel kan imødekommes, såfremt det af ansøgningen fremgår, at der på den ansøgte rute ikke skal befordres passagerer lokalt eller regionalt. Bestemmelsen vil blive administreret på den måde, at ansøgning om tilladelse vil blive imødekommet, såfremt der er tale om fjernbuskørsel. Det er således et krav, at ruten forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Der skal dog være mulighed for på en rute at etablere flere stoppesteder inden for et amt og stoppesteder i to tilstødende amter, når blot det af det indsendte materiale (forslag til køreplan, takster mv.) fremgår, at der på ruten ikke vil blive solgt billetter til kørsel mellem steder beliggende i samme amt eller til et sted beliggende i et tilstødende amt. Amter, der er adskilt af vand, anses i denne forbindelse for at være tilstødende amter. Det vil i tilladelsen til kørsel på den enkelte rute blive nærmere beskrevet mellem, hvilke områder der må udføres befordring af passagerer på ruten.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 giver mulighed for, at der på fjernbusruter kan befordres lokale og regionale passagerer, hvis tilladelsesindehaveren indgår overenskomst med de lokale og regionale myndigheder herom. En lokal eller regional myndighed vil ikke

kunne pålægge en tilladelsesindehaver at udføre befordring af lokale og regionale passagerer.

I tilfælde af, at en tilladelsesindehaver indgår overenskomst med en lokal eller regional myndighed om befordring af lokale/regionale passagerer, vil det i tilladelsen til fjernbuskørsel blive beskrevet, at det på ruten er tilladt at befordre sådanne passagerer.

Såfremt de lokale og regionale myndigheder ikke indgår en sådan overenskomst med tilladelsesindehaveren, er myndighederne forpligtet til at indlede drøftelser med Færdselsstyrelsen. Dette gælder dog kun, hvis der i forvejen udføres fjernbuskørsel på ruten. Færdselsstyrelsen får på denne måde mulighed for at undersøge, om myndighederne i tilstrækkelig grad har inddraget konkurrenceretlige hensyn, herunder hensynet til ligebehandling af eksisterende og nye fjernbusruter.

Til nr. 9

Da lokal eller regional almindelig rutekørsel ikke længere udføres på grundlag af tilladelser, jf. buslovens § 1, stk. 5, er bestemmelsen i § 8 på nuværende tidspunkt kun relevant for fjernbuskørsel.

Ved den foreslåede liberalisering af fjernbuskørslen, hvor der ikke skal foretages en behovsprøvelse, vil en nægtelse af fornyelse af en tilladelse til almindelig fjernbuskørsel kun kunne komme på tale, såfremt tilladelsesindehaveren ikke har overholdt bestemmelserne for tilladelsen. En sådan situation vil ikke være omfattet af buslovens § 8.

§ 8 foreslås derfor ophævet.

Bestemmelsen vil fortsat være gældende for tilladelser udstedt før lovens ikrafttræden, jf. lovforslagets § 4.

Til nr. 10

Den foreslåede ophævelse af den nugældende buslovs § 18 a, 2. pkt., er en konsekvens af beslutningen om at ophøre med forsøgsordningen med udbud af fjernbuskørsel over Storebælt.

Til nr. 11

Den foreslåede ændring er en konsekvens af beslutningen om at sammenlægge Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

### Til § 2

Det foreslås at ændre sammensætningen af Vejtransportrådet som følge af, at rådet fremover også skal behandle sager vedrørende buskørselsområdet. Det foreslås, at rådet består af 9 medlemmer fremover. Endvidere foreslås det, at der i det nye sammenlagte Vejtransportråd fortsat skal være repræsentanter fra

transportudøverne, de i transporterhvervet beskæftigede og transportkøberne. Fem af rådets medlemmer beskikkes således efter indstilling fra de pågældende organisationer.

*Til § 3*

Til nr. 1 og 2

De foreslåede ændringer i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet er en konsekvens af sammenlægningen af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet, idet klage-

myndigheden i samme forbindelse foreslås ændret fra Persontrafikrådet til Færdselsstyrelsen.

*Til § 4*

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2002. Persontrafikrådet overdrager ved lovens ikrafttrædelse alle verserende sager til behandling i Vejtransportrådet.

*Til § 5*

Bestemmelsen indebærer, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.



## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 1

§ 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 den ekstra ydelse.

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3. ---*

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

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3. ---*

*Stk. 4. ---*

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 65 af 25. januar 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 5, ændres »Persontrafikrådet« til: »Vejtransportrådet, nedsat i henhold til lov om godskørsel«.

2. I § 2, stk. 1, indsættes efter »områder«: », jf. dog stk. 2«.

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

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

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

4. I § 2 a, stk. 1, 2, 3 og 4, og § 19 ændres »Persontrafikrådet« til: »Vejtransportrådet«.

*Gældende formulering*

§ 3. ---  
Stk. 1. ---

- 4) i alle andre tilfælde af Færdselsstyrelsen efter regler, der fastsættes af trafikministeren, jf. dog §§ 6 og 7.

§ 4. Ved afgørelsen af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

*Lovforslaget*

5. I § 3, stk. 1, nr. 3, og § 7 ændres »Persontrafikrådet, jf. § 21« til: »Vejtransportrådet«.

6. § 3, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»4) i alle andre tilfælde af Færdselsstyrelsen, jf. dog § 6 og § 7.«

7. I § 4 indsættes efter »rutekørsel«: »efter § 3, stk. 1, nr. 1-3«.

8. Efter § 4 indsættes:

»§ 4 a. Tilladelse til rutekørsel efter § 3, stk. 1, nr. 4, kan gives, såfremt ruten forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune (fjernbuskørsel).

Stk. 2. Såfremt der indgås overenskomst herom med de lokale og regionale myndigheder, kan det endvidere tillades, at der på en rute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét amt, mellem to amter eller mellem et område i hovedstadsområdet og et område i en tilstødende amtskommune. Udføres der i forvejen fjernbuskørsel på ruten, og indgås der ikke overenskomst, skal de lokale og regionale myndigheder indlede drøftelser herom med Færdselsstyrelsen.

9. § 8 ophæves.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 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.

10. § 18 a, 2. pkt., ophæves.

## Kapitel 5

11. Kapitel 5 ophæves.

*Persontrafikrådet*

§ 21. Persontrafikrådet består af 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.

Stk. 2. Trafikministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have juridisk eller økonomisk uddannelse.

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

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

## § 2

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000, foretages følgende ændring:

*Gældende formulering*

§ 7. Vejtransportrådet består af 7 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Ét medlem beskikkes efter indstilling fra Dansk Transport og Logistik, ét medlem efter indstilling fra SiD og ét medlem efter indstilling fra Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3. ---*

*Stk. 4. ---*

§ 7. Uoverensstemmelser om planlægningen i henhold til § 2 og den indbyrdes fordeling af udgifterne i forbindelse med den fælleskommunale busvirksomheds drift i henhold til § 4, stk. 1, kan af hver af parterne indbringes for det i § 21 i lov om buskørsel nævnte Persontrafikråd til endelig administrativ afgørelse.

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3. ---*

*Stk. 4. ---*

*Lovforslaget*

1. § 7, *stk. 1*, affattes således:

»Vejtransportrådet består af 9 medlemmer, der udpeges af trafikministeren. 4 af medlemmerne udpeges efter indstilling af henholdsvis Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Specialarbejderforbundet i Danmark, og Erhvervenes Transportudvalg. 1 medlem udpeges efter indstilling af Amtsrådsforeningen i Danmark og Kommunernes Landsforening i fællesskab.«.

**§ 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, § 35 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, § 3 i lov nr. 399 af 2. juni 1999 og § 3 i lov nr. 1317 af 20. december 2000 foretages følgende ændringer:

1. I § 7, *stk. 1*, ændres »det i § 21 i lov om buskørsel nævnte Persontrafikråd« til: »Færdselsstyrelsen«.

2. I § 7, *stk. 3* og 4, ændres »Persontrafikrådet« til: »Færdselsstyrelsen«.

**§ 4**

Loven træder i kraft den 1. juli 2002.

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

**§ 5**

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

**Høringsliste**

Amtsrådsforeningen i Danmark  
Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport  
og Service  
Dansk Arbejdsgiverforening  
Danske Busvognmænd  
Dansk Handel og Service  
Dansk Industri  
Dansk Transport og Logistik  
Erhvervenes Transportudvalg  
Frederiksberg Kommune

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)  
Kommunernes Landsforening  
Københavns Kommune  
Landsorganisationen i Danmark  
NOAH-Trafik  
Specialarbejderforbundet i Danmark  
Chaufførernes Fagforening  
DSB  
ARRIVA Danmark A/S

Til lovforslag nr. L 165. Skriftlig fremsættelse (20. marts 2002)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet (Liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet).*

(Lovforslag nr. L 165).

Med det formål at liberalisere adgangen til at udføre fjernbuskørsel, foreslås det, at alle buskørselsvirksomheder, der har tilladelse til at udføre buskørsel, samt kommuner, amter og trafikselskaber kan ansøge Færdselsstyrelsen om tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der som i dag foretages en vurdering af behovet for den ansøgte rute. Liberalisering af fjernbuskørsel giver således mulighed for et bredere kollektivt trafikudbud over længere afstande.

Ved lovforslaget foreslås endvidere, at det er muligt at indgå aftale med lokale og regionale myndigheder om at udføre lokal og regional rutekørsel i forbindelse med fjernbuskørsel.

For at offentligheden kan have en forventning om, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der vil blive opretholdt igennem en længere periode, foreslås det, at der stilles krav om, at kørslen ved udførelse af fjernbuskørsel skal udføres mindst én gang ugentligt og have en udstrækning af mindst 6 måneder.

Endvidere foreslås det som led i regerings snering af råd, nævn, udvalg og centre at sammenlægge Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Det foreslås endeligt, at der inden udgangen af 2005 skal foretages en evaluering af ordningen, herunder en vurdering af, om der med loven er opnået den ønskede liberalisering af fjernbuskørslen, eller om der er behov for justeringer.

Lovforslaget har været i høring, og hørings svarene vil med høringsnotatet blive fremsendt til Trafikudvalget inden 1. behandlingen af lovforslaget.

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