

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

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

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

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

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

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

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

##### *Til § 1.*

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

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

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

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

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

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

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

##### *Til § 2.*

Afgørende for, om der foreligger rutetrafik, er, at kørslen udføres regelmæssig i en bestemt trafikforbindelse. Regelmæssigt vil sige, at kørslen skal opfylde et trafikbehov, der tidsmæssigt strækker sig over mindst 1 måned og udføres med en vis hyppighed – i almindelighed mindst 1 gang om ugen. Kørslen skal endvidere udføres på en måde, der er egnet til hos dem, der ønsker at blive befordret til et bestemt geografisk mål, at fremkalde