

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

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

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

Til § 5.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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