

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter midlertidige regler om fremgangsmåden ved udstedelse af tilladelser i henhold til § 3, herunder om høring og afgørelse af uoverensstemmelser mellem den tilladelsesudstedende myndighed og de hørte instanser. Reglerne gælder indtil § 4, stk. 1, 1. pkt., er trådt i kraft.

Stk. 3. Fra et tidspunkt, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder, ophæves lov om omnibuskørsel.

§ 25. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Den gældende lovgivning om erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer findes dels i lov om omnibuskørsel, jfr. lovbekendtgørelse nr. 346 af 14. juli 1970 som ændret ved lov nr. 364 af 13. juni 1973, dels i §§ 73-73e i lov nr. 363 af 13. juni 1973 om ændring af færdselsloven (hyrekørsel) som ændret ved lov nr. 310 af 19. juni 1974.

Omnibusloven og færdselsloven (hyrekørselsloven) omfatter begge alle vogntyper uanset størrelse. Dette er uhensigtsmæssigt, idet det gør det vanskeligt at tilvejebringe en klar og rationel opgavefordeling mellem de virksomheder, der udfører de forskellige former for erhvervsmæssig persontransport. En sådan klar og rationel opgavefordeling er nødvendig, hvis der på den ene side skal skabes et tilfredsstillende kollektivt rutebiltrafiksystem og på den anden side en tilfredsstillende betjening på hyrekørselsområdet. Derfor vil reglerne i dette lovforslag – med undtagelse af reglerne for almindelig rutekørsel – kun omfatte de større vogntyper (busser), medens reglerne for hyrekørsel ved forslag til ny hyrekørselslov vil blive begrænset til kun at omfatte de mindre vogntyper.

Efter omnibusloven er kun den kørsel, hvorved der mod vederlag samtidigt befordres flere af hinanden uafhængige personer, reguleret. Kørsel, hvor der befordres passagerer, der er »af hinanden afhængige« – det vil sige, at der består et vist fællesskab imellem dem, der rækker ud over det fælles ønske om at blive befordret – eller hvor der ikke opkræves betaling hos passagererne for befordringen, falder altså uden for loven og kan derfor udføres frit uden tilladelse.

Den såkaldte skolekørsel – det vil sige kørsel med elever mellem hjem og skole – eller de forskellige former for socialkørsel, f. eks. kørsel med patienter mellem hjem og behandlingssted, kan således udføres uden tilladelse efter omnibusloven. Det samme vil også ofte gælde for kørsel med arbejdstagere mellem hjem og arbejdsplads. Ligele-

des kan den såkaldte »bestillingskørsel«, hvor kørslen udføres for en sluttet kreds, udføres frit.

På grund af lovens definition af den kørsel, der er reguleret af loven – herunder navnlig spørgsmålet om passagererne kan anses for »af hinanden afhængige« – har det i praksis vist sig vanskeligt at afgrænse denne kørsel overfor den kørsel, der efter loven frit skal kunne etableres. Dette har medført en yderligere svækkelse af den i forvejen forholdsvist spinkle beskyttelse af rutebiltrafikken, som loven giver.

Der er flere årsager til den udvikling, rutebiltrafikken navnlig i landområder har været inde i siden 1960'erne, med nedlæggelse af et stadigt stigende antal ruter og indskrænkning af betjeningsstandarder på mange af de ruter, der har overlevet, til følge.

Hovedårsagen er det svigtende passagerunderlag, som igen skyldes flere forhold. Stigningen i den individuelle trafik har naturligvis betydet en væsentlig rolle, ligesom også affolkningen af landdistrikterne har spillet ind. Medvirkende til udviklingen har det imidlertid også været, at man i stigende omfang ikke mindst i de senere år ved etableringen af forskellige kørselsarrangementer, som efter den gældende lovgivning frit kan etableres, f. eks. skolekørslen, har drænet passagergrundlaget bort fra den almindelige rutetrafik.

I 1974-75 blev der i offentlige tilskud til den lokale kollektive bustrafik udbetalt mindst 180 mill. kr. Til befordring af skole- og gymnasieelever m.v. blev der udbetalt 145 mill. kr. Der foreligger ingen samlede opgørelser over, hvilke beløb der er udbetalt siden 1974-75. Forskellige oplysninger tyder dog på, at der er sket en betydelig stigning i såvel tilskudsbeløbet til den lokale kollektive bustrafik som i kommunernes og amtskommunernes udgifter til befordring af skole- og gymnasieelever m.v. De sidstnævnte udgifter må antages at være steget mest.

Som led i de bestræbelser, der efter regeringens