

F. t. l. om buskørsel.

viceniveaueu for den lokale trafik. Samtidig bevirker den planlægning, der skal danne grundlaget for administrationen af reglerne om rutekørsel, at der skabes sikkerhed for den fornødne samordning af lokal- og regionaltrafikken.

I regioner, hvor der som f. eks. i hovedstadsområdet dannes regionale trafikvirksomheder, der driver såvel den lokale som regionale kollektive busstrafik i regionen, er administrationen henlagt til et regionalt organ, sammensat af repræsentanter udpeget af amtsråd og kommunalbestyrelserne i amtskommunen – et organ som samtidig er øverste myndighed for den regionale trafikvirksomhed.

For turist- og bestillingskørselsens vedkommende vil forholdet typisk være, at vognmænd, der udfører denne form for kørsel, ikke har deres kørselsopgaver begrænset til et bestemt geografisk område, 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 persontrafikerådet, der for så vidt angår dette lovforslag vil blive henlagt til direktoratet for vejtransport, skønnes at ville kræve øgede personaleudgifter på ca. 255.000

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 inden side ikke frit må kunne benyttes til at konkurrere med den egentlige busrutetrafik, har man anset det for nødvendigt, at reglerne om almindelig rutekørsel i lovforslagets kap. 2 skal gælde alle motorkøretøjer uanset størrelse.

Efter stk. 3 er personbefordring, der ikke udføres erhvervsmæssigt, undtaget fra tilladelseskravet i stk. 1. Som nævnt i bemærkningerne til § 1 i det samtidig forelagte forslag til lov om hyrekørsel skal afgrænsningen mellem erhvervsmæssig kørsel og ikke-erhvervsmæssig kørsel foretages ud fra trafikpolitiske hensyn. Disse hensyn fører ikke til samme afgrænsning på bus- som på hyrekørselsområdet.

På buskørselsområdet taler de trafikpolitiske hensyn for at skabe størst mulig samling om passagergrundlaget for den kollektive trafik – jfr. det herom anførte under de almindelige bemærkninger. Bl. a. derfor gælder der efter dette lovforslag en snævrere afgrænsning af den ikke-erhvervsmæssige kørsel, d.v.s. den kørsel, der skal kunne udføres frit, end den der gælder på hyrekørselsområdet, hvor en så snæver afgrænsning som den, der anvendes på buskørselsområdet, vil kunne komme til at virke urimelig.

Som personbefordring, hvortil der ikke kræves tilladelse efter dette lovforslag, betragtes kørsel, hvor passagererne har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af motorkøretøjet. Kørslen, for hvilken der ikke må kræves vederlag, skal udføres som led i anden virksomhed af ejeren af motorkøretøjet eller en hos denne ansat chauffør. Udover, hvad man i daglig tale forstår ved »privat kørsel«, d.v.s. kørsel med familiemedlemmer o. lign., falder – på samme måde som efter forslaget til lov om hyrekørsel – således også kørsel med busser, der tilhører f. eks. en skole eller en fabrik, hvor der udelukkende sker befordring