

af skolens elever eller fabrikkens personale, uden for tilladelseskravet.

Kørsel, hvorunder der sker befordring af kunder med en erhvervsvirksomheds egne busser, falder derimod efter dette lovforslag – i modsætning til forslaget til lov om hyrekørsel – ind under begrebet erhvervsmæssig personbefordring. Det gælder, hvadenten der svares vederlag eller ej.

Kørsel med busser, der tilhører foreninger, vil i almindelighed kræve tilladelse, selv om der udelukkende sker befordring af foreningens medlemmer, idet man her – på samme måde som i det ovenfor nævnte eksempel med en virksomheds kørsel med kunder – ikke vil finde en sådan tilknytning mellem ejeren af bussen og passagererne, som må være en forudsætning for, at der på buskørselsområdet kan blive tale om ikke-erhvervsmæssig personbefordring. Der vil dog for så vidt angår foreningsmedlemmer kunne findes undtagelser herfra. Dette gælder f. eks. en sportsforenings kørsel med foreningens sportsudøvere og andre aktive deltagere til et sportsstævne – 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 rutekørsel, er, at kørslen udføres regelmæssigt 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 den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse til dette mål. Dette vil typisk være tilfældet, når kørslen udføres i henhold til en forud fastlagt og offentliggjort køreplan.

Typisk vil kørslen foregå mellem 2 bestemte geografiske punkter ad samme strækning fra tur til tur. Det berøver imidlertid ikke kørslen dens karakter af rutekørsel, at kørselsstrækningen mellem

de 2 punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem 2 fikserede punkter, når blot kørslen foregår inden for et bestemt geografisk afgrænset område med tilfældigt udgangs- og endepunkt inden for forud fastlagte udsnit af området. Eksempelvis vil kørslen kunne udføres fra et distrikt i en kommune til et bestemt punkt – det kommunale center, jernbane- eller rutebilstationen eller en arbejdsplads – og kørselsstrækningen for den enkelte tur fastlægges efter forudgående bestilling fra distriktets beboere eller dem, der fra center, jernbane- eller rutebilstation m. v. skal befordres på tilbagevejen til distriktet. På samme måde kan det tænkes, at kørslen udføres fra et distrikt til et andet distrikt således, at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne.

Udføres kørslen ikke regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse, kræves der tilladelse i henhold til § 11 eller – såfremt der foreligger bestillingskørsel – § 10.

Det er endvidere en forudsætning for, at der foreligger rutekørsel, at passagererne har mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået. Ofte vil der være mulighed for på- eller afstigning flere steder undervejs, men det forekommer også – typisk i tilfælde, hvor der er etableret hurtigforbindelser mellem 2 geografiske områder, f. eks. 2 byer – at der kun er mulighed for afstigning et enkelt sted uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, nemlig ved rutens endepunkt.

Ofte vil det være således, at motorkøretøjet på kørselsstrækningen standser ved faste stoppesteder, men stoppestederne kan også variere fra tur til tur, idet der standses efter passagerernes bestilling, eller der kan foreligge en kombination af faste stoppesteder og stoppesteder efter bestilling.

Er der ikke mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, idet passagererne skal befordres på hele strækningen fra dette område og tilbage hertil, foreligger der turistkørsel, jfr. § 9.

Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekørsel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel, alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, f. eks. at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel), til arbejdsplads (arbejdstagerkørsel), til færge- eller luft-