

standen til det sted, der er målet for rejsen, ind, men også befolkningstætheden og det kollektive trafikrutenets tæthed må tillægges betydning. Udtrykt generelt må det siges, at et »område«, når der er tale om turistkørsel inden for landets grænser i almindelighed ikke vil kunne gå ud over en kommunes grænser. Hvor kørslen udgår fra områder med stor befolkningstæthed og tæthed i det kollektive trafikrutenet, som f. eks. inden for Storkøbenhavn og andre lignende storbyfund, må optagning henholdsvis afsætning af passagererne kun ske på det sted (gade eller plads), hvorfra kørslen udgår.

Ved kørsel til udlandet, når der er en betydelig afstand mellem den danske grænse og rejsemålet, er det område, inden for hvilket der kan optages henholdsvis afsættes passagerer, betydeligt videre. Ved turistkørsel, f. eks. til et sydeuropæisk rejsemål, med udgangspunkt fra et sted i Jylland vil der således kunne optages passagerer på hele kørselsstrækningen til den dansk-tyske grænse.

Afgørende for, om der foreligger bestillingskørsel er, at der køres for en sluttet kreds, og at kørslen ikke udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. At passagererne skal udgøre en sluttet kreds vil sige, at de skal tilhøre en på forhånd begrænset kreds af personer, der er knyttet sammen i et fællesskab, der rækker ud over det fælles ønske om at deltage i kørslen. Eksempelvis kan nævnes en virksomheds personale eller medlemmer af en forening, hvis medlemskreds er begrænset.

Det er endvidere forudsat, at betalingen for kørslen er forud fastsat, og at den erlægges under ét af den, der har bestilt kørslen således, at den økonomiske risiko for tilslutningen til kørslen ikke bæres af vognmanden.

Sker der regelmæssig befordring af et sluttet selskab i en bestemt trafikforbindelse, foreligger der speciel rutekørsel, jfr. bemærkningerne til § 2.

For at afgrænse bestillingskørslen over for hyrekørslen er det fastsat, at kørslen skal foregå efter bestilling på vogn ejerens bopæl eller forretningssted, ligesom der efter § 10, stk. 2, i en tilladelse til bestillingskørsel kan fastsættes vilkår om mindst antal af passagerer under kørslen. Herved hindrer man, at navnlig mindre busser, der udfører bestillingskørsel, uretmæssigt konkurrerer med hyrevognmænd.

#### Til § 10.

Der henvises til almindelige bemærkninger og til bemærkningerne til § 9.

#### Til § 11.

Der findes andre former for buskørsel end de, der er nævnt i § 2 (»rutekørsel«) og § 9 (»turist- og bestillingskørsel«).

Således kan nævnes den såkaldte »pendulkørsel«, hvor der med flere ud- og tilbageture fra samme udgangspunkt til samme bestemmelsessted befordres rejsende, som i forvejen er sluttet sammen i grupper. Hver gruppe, som har foretaget udturen sammen, bliver befordret tilbage til bestemmelsesstedet på en senere tilbagetur, og den første tilbagetur og den sidste udtur i rækken af kørsler vil foregå uden passagerer.

Endvidere kan nævnes de former for kørsel, der falder uden for begrebet »turistkørsel« i § 9, stk. 1, fordi der alene befordres passagerer på udturen, medens tilbageturen foregår uden passagerer, eller omvendt. Det kan være fordi passagererne kun skal bringes fra et sted til et andet eller – hvis passagererne efter et kortere eller længere ophold på bestemmelsesstedet skal bringes tilbage til udgangspunktet – fordi vogn ejeren i mellemtiden ønsker at benytte bussen til andre befordringsopgaver. En typisk variant af den sidstnævnte form for kørsel er den såkaldte »week-end kørsel«, hvor passagerer befordres f. eks. fra Jylland til København for et week-end ophold, og bussen umiddelbart efter ankomsten til København kører tilbage med passagerer til Jylland, og bringer disse tilbage til København, når de jyske passagerer skal afhentes efter week-end opholdet.

Det vil ikke være rimeligt således, som det gælder for »turist- og bestillingskørsel«, at give en generel tilladelse til at udføre de her omhandlede former for kørsel, når de foregår inden for landets grænser. Der kan imidlertid forekomme situationer, hvor der er behov for at tillade disse særlige kørselsarrangementer, f. eks. hvis der ikke findes tilstrækkelig rutetrafikbetjening til det pågældende bestemmelsessted, eller passagererne på grund af fysisk handicap eller af andre årsager ikke bør være henvist til at benytte de almindelige rutetrafikmidler. Der findes derfor i lovforslagets § 11 hjemmel til efter en konkret behovsprøvelse at give tilladelse til etablering af disse særlige former for buskørsel.

For denne kørsels vedkommende vil der i praksis være tale om kortvarige kørselsarrangementer, og det forudsættes, at der indhentes tilladelse til det enkelte konkrete arrangement. Hvor der kan blive tale om, at kørslen skal dække et konstant tilbagevendende trafikbehov, forudsættes det, at gyldighedsperioden ikke bliver længere end den, der gælder for tilladelser til speciel rutekørsel, jfr. § 5,