

## Bemærkninger

## Til nr. 1

Forslaget tager sigte på, at loven om buskørsel kun skal omfatte køretøjer, der benyttes til persontransport, såfremt disse er indrettet til befordring af flere end 20 personer.

Dette ændringsforslag skal senere sammenkøres med forslag til lov om hyrekørsel, idet det efter forslagsstillernes opfattelse i en række landkommuner vil være rimeligt, at offentlig transport med køretøjer under 20 personer skal opfattes som taxakørsel.

## Til nr. 2 og 3

Ændringsforslagene er en konsekvens af ændringsforslag til kapitel 3 i forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

## Til nr. 4

Den vide bemyndigelse i rammelovgivningen vil efter forslagsstillernes opfattelse kunne administreres på en måde, som er imod flertallet i folketinget. Ændringsforslaget tager sigte på at give ministeren mulighed for at orientere sig om, hvorledes et flertal i folketinget ønsker den pågældende bemyndigelse udnyttet.

## Til nr. 5

Forslaget tager sigte på at give en kommune mulighed for, uanset amtets billigelse eller ej, at give tilladelse til almindelig eller speciel rutekørsel.

## Til nr. 6

Forslagsstillerne finder det urimeligt, at give DSB en særfavorisering.

## Til nr. 7

Forslagsstillerne finder det ikke rimeligt, at der kan gives tilladelser til almindelig rutekørsel på betingelse af, at bevillingshaveren på forhånd skal være afskåret fra at få kompensation for overdragelsen af det benyttede materiel.

## Til nr. 8

Efter forslagsstillernes opfattelse er det urimeligt, at en voldgiftsretssag kan afskære den ene af parternes ret til at indbringe sagen for domstolene. Forslaget tager således sigte på at åbne mulighed for, at den pågældende kan indbringe sagen for domstolene, f. eks. i tilfælde, hvor voldgiftsretssagen trækker i langdrag.

## Til nr. 9 og 14

Det er ikke hensigten med bestemmelsen at gøre indgreb over for organisationsfriheden på arbejdsmarkedet. Sigtet er alene at bidrage til udvikling af sunde konkurrencevilkår inden for buserhvervet samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Overtrædelse af vilkåret vil foruden strafsanktion kunne medføre tilbagekaldelse af tilladelsen efter reglerne i § 14, stk. 1. Derimod vil en chauffør, der f. eks. måtte være underbetalt i forhold til kollektiv overenskomst, ikke med hjemmel i bestemmelsen kunne støtte et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren.

## Til nr. 10

Med den erfaring, der er fra det eksisterende Hovedstadens Trafikselkab er der al mulig grund til ikke at give ministeren bemyndigelse til at »fastsætte regler for de motorkøretøjer, der anvendes til den af denne lov omfattede kørsel, med hensyn til indretning, udstyr og benyttelse«. Det har fra praksis vist sig, at krav fra Hovedstadens Trafikselkab til de kontraktkørende vognmænd har medført ekstra omkostninger op mod 1/4 mill. kr. pr. bus i anskaffelse og løbende driftsomkostninger på op mod 30-40.000 kr. pr. år. Forslagsstillerne mener, at både de kontraktansatte vognmænd og de amts- eller kommunalejede selskaber efter nøje driftsøkonomiske betragtninger er i stand til selv at disponere over nyanskaffelser. Forslagsstillerne finder det også urimeligt, at ministeren rent faktisk kan få bemyndigelse til, på grund af de i § 20 nævnte krav, at påbyde bestemte buschassiser eller busfabrikater, som det rent faktisk har været tilfældet for de kontraktansatte vognmænd, der arbejder inden for Hovedstadens Trafikselkab.