

F. t. l. vedr. buskørsel

skabes klarere regler for afgrænsning mellem den ikke-erhvervsmæssige buskørsel og den buskørsel, der udøves af de autoriserede busvognmænd i henhold til lov om buskørsel.

4. Lovforslaget vil ikke medføre øgede udgifter for staten. Lovforslaget vil heller ikke medføre øgede udgifter for amtskommunerne og kommunerne.

5. Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter udover det ovenfor anførte under pkt. 2 om, at danske busvognmænd ved ophævelsen af nævnte begrænsninger i retten til at udføre turistikørsel ikke udsættes for konkurrence på diskriminerende måde fra udenlandske busvognmænd.

7. Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder og organisationer m.v., der berøres af forslaget.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at »Direktoratet for Vejtransport« og »direktoratet« samtlige steder i loven erstattes med »Færdselsstyrelsen«, der er oprettet med virkning fra 1. april 1994 som ny styrelse under Trafikministeriet, og som har overtaget Direktoratet for Vejtransports tidligere opgaver og funktioner.

Til nr. 2

I henhold til de gældende retningslinjer af 1. juli 1992 vedrørende afgrænsning mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt af trafikministeren i henhold til § 18, stk. 1, nr. 2, i busloven, kan ikke-erhvervsmæssig personbefordring inden for landets grænser udføres i en lejet bus i overensstemmelse med retningslinjerne, jf. det i lovforslagets almindelige bemærkninger anførte herom.

Efter de gældende regler sondres der ikke mellem leje og lån. Der er i busloven ikke stillet krav til udlejeren eller udlåneren. Enhver kan således leje eller låne en bus ud til en forening, sportsklub eller lignende med henblik på udførelse af ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Såfremt der er tale om erhvervsmæssig udlejning af busser, er der i ministeriets bekendtgørelse nr. 172 af 8. maj 1963 (med efterfølgende ændringer) om motorkøretøjer, der udlejes uden fører – udstedt i medfør af færdselsloven – fastsat bestemmelser vedrørende syn af udlejningskøretøjer, forsikring (an-

svar og kasko) af disse køretøjer, protokolføring over stedfundne udlejninger i henhold til skriftlig lejekontrakt m.v. Det fremgår endvidere af den nævnte bekendtgørelse, at en udlejningsbus ikke må benyttes til erhvervsmæssig befordring af personer.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger ændredes reglerne vedrørende afgrænsning af den ikke-erhvervsmæssige personbefordring i 1992, således at det blev muligt at udføre denne befordring i en lejet bus. Som ligeledes anført har det efterfølgende vist sig vanskeligt at kontrollere, om brugen af udlejningsbusser sker efter reglerne.

Dette gælder bl.a. bestemmelsen om, at lejede busser ikke må benyttes i forbindelse med udførelse af ikke-erhvervsmæssig buskørsel i udlandet. Denne bestemmelse svarer til reglerne om personbefordring for egen regning (artikel 2,4) i Rådets forordning nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus.

Der gælder tillige det forhold, at førere af busser indrettet til befordring af flere end 17 personer, føreren medregnet, i henhold til Rådets forordning nr. 3820/85 af 20. december 1985 (med senere ændringer) om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport skal overholde de i forordningen fastsatte køre- og hviletidsbestemmelser. Busserne skal endvidere, i overensstemmelse med Rådets forordning nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, være forsynet med fartskriver. Endelig skal chaufføren have erhvervet såkaldt blåt og hvidt kvalifikationsbevis i henhold til førstnævnte forordning og de nærmere fastsatte bestemmelser herom, jf. Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport og bekendtgørelse nr. 930 af 21. december 1987 om uddannelse af førere i vejtransport. Det er i forbindelse med lovændringen hensigten, at de nævnte bekendtgørelser ændres, således at alle førere af motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have erhvervet de omhandlede blå og hvide kvalifikationsbeviser.

Der ligger først og fremmest færdselssikkerhedsmæssige hensyn bag de nævnte krav til chaufføren og busmateriellet – der gælder uanset om den pågældende kørsel udføres som erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig kørsel. Der ligger imidlertid også indirekte i reglerne et hensyn til de autoriserede busvognmænd, idet disse tilladelsesmæssigt er underlagt et kontrolsystem, der skulle sikre, at disse vognmænd overholder de nævnte regler. Overholdes f.eks. køre- og hviletidsreglerne rent faktisk ikke af en vognmand eller dennes chauffør, indebærer dette en risiko for vognmanden, idet han kan miste sin til-