

i udførlige udtalelser sat spørgsmålstejn ved nødvendigheden af i alle tilfælde at kræve typegodkendelse af radioanlæg, der alene er indrettet til modtagning. Det er Kommissionens opfattelse, at en generel godkendelsesordning ikke er forenelig med EF-Traktatens artikel 30, der indeholder forbud mod bl.a. kvantitative indførselsrestriktioner. Danmark har imødekommet Kommissionens udførlige udtalelse således, at der fremtidig kun vil blive krævet erklæring om overholdelse af fastsatte tekniske bestemmelser for sådanne radioanlæg (modtagere), der indgår i kommunikationssystemer med tilhørende sendere. For så vidt angår radioanlæg (modtagere), der indgår i nød- og sikkerhedstjenester, opretholdes kravet om typegodkendelse under henvisning til undtagelsesbestemmelserne i EF-Traktatens artikel 36 om hensynet til offentlig sikkerhed og beskyttelse af menneskeliv.

Samtidig med at kravet om typegodkendelse af radiomodtagere frafaldes, er kravet om tilladelse til oprettelse og drift af disse ligeledes frafaldet.

Henset til at EU allerede har været inde i sagen, finder jeg ikke, at der er anledning til at foretage henvendelse til EU om dette spørgsmål.

Spm. nr. S 2787

Til trafikministeren (1/7 96) af:

Ole Donner (DF):

»Vil ministeren sikre en reel liberalisering af busmarkedet og i givet fald hvordan samt oplyse, hvilke signaler ministeren har modtaget fra EU i anledning af spørgsmålet om liberaliseringen af busmarkedet?«

Begrundelse

En række fjernbusejere har problemer med at få lov til at oprette nye busruter.

Det er spørgerens opfattelse, at ministeren aktivt bør arbejde for, at der bliver fri konkurrence på persontrafik i Danmark.

Hvis ikke ministeren af sig selv sikrer den fri konkurrence og drager omsorg for, at initiativrige mennesker får lov til at oprette de busruter, som de ønsker, risikerer regeringen en ny

EU-sag, som det skete i Helsingør-Helsingør-borg-sagen.

Spørgeren mener, at hvis der tillades fri konkurrence på fjernbusmarkedet, vil de sikre vindere være kunderne, der får flere alternative ruter og afgang til billigere priser at vælge imellem.

Svar (11/7 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I henhold til busloven kræver udførelse af erhvervmæssig personbefordring med bus tilladelse fra Persontrafikrådet. Tilladelsen er betinget af, at ansøgeren opfylder krav vedrørende økonomi, faglig dygtighed og vandel.

Ved rutekørsel skal der tillige foreligge en særlig tilladelse hertil, medmindre kørslen udføres af eller for den tilladelsesudstedende myndighed. Ifølge § 3 i busloven, er det HT, det fælleskommunale trafikselskab eller amtsrådet, der er den kompetente myndighed ved udstedelse af tilladelse til rutekørsel inden for hovedstadsområdet, henholdsvis den pågældende amtskommune.

Ved rutekørsel gennem de tilstødende områder træffes afgørelsen ligeledes af en af de nævnte myndigheder efter aftale med den anden berørte myndighed. Er de to myndigheder ikke enige, kan sagen indbringes for Persontrafikrådet. Tilladelse til rutekørsel over mere end to amter (fjernbuskørsel) meddeles af Persontrafikrådet.

Det fremgår af § 4 i busloven, at der ved afgørelse af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

Jeg kan oplyse, at jeg den 21. juni 1996 har nedsat et udvalg, der skal overveje hensigtsmæssigheden af de gældende bestemmelser i buslovgivningen og herunder vurdere behovet for en revision af lovgivningen i lyset af EU-retsakter på buskørselsområdet.

Udvalgets kommissorium og sammensætning fremgår af vedlagte bilag. (Ikke optrykt her).

Europa-Kommissionen har i foråret 1996 fremsat et nyt forslag til Rådets forordning om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende – kaldet cabotagekørsel. Forslaget sig-