

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Forenklingen af definitionerne af buskørsel forventes at ville medføre mindre administrative lettelser hos de tilladelsesudstedende myndigheder. En overførelse af kompetencen til at udstede tilladelser til fjernbuskørsel fra Persontrafikrådet til Færdselsstyrelsen forventes ikke at have administrative konsekvenser, da Færdselsstyrelsen allerede i forvejen i vidt omfang udsteder tilladelserne som sekretariat for Persontrafikrådet.	Det antages, at forslaget ikke vil have nævneværdige administrative konsekvenser for anklagemyndigheden for så vidt angår de afgørelser om tilbagekaldelser af tilladelser, som kan indbringes for domstolene i strafferetsplejens former
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Standarden inden for buskørselserhvervet må på sigt forventes at blive højnet.	Virksomheder, der konsekvent udfører buskørsel i strid med lovgivningen vil i langt videre omfang end hidtil kunne miste deres tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej, men nogen får et bredere kollektivt trafiktilbud over længere afstande.	Nej
Forholdet til EU-retten	<p>Følgende EU-retsakter har betydning for lovforslaget:</p> <ol style="list-style-type: none"> Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport og personbefordring ad landevej m.v. (adgangs-direktivet), EF-tidende 1998 L 277, side 17. Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomhedernes adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, EF-tidende 1998 nr. L 4, side 10-14. Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 684 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus. <p>Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 15.</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ad § 1

Bestemmelsen i § 1, stk. 1, 1. pkt., svarer indholdsmæssigt til § 1, stk. 1, i den gældende lov, og indeholder således kravet om, at erhvervsmæssig personbefordring kræver en forud meddelt tilladelse.

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af den strukturmæssige ændring, der følger af lovforslagets fastlæggelse af Persontrafikrådets og Færdselsstyrelsens kompetence til at træffe afgørelser om ud-

stedelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 3, samt bemærkningerne hertil.

Bestemmelserne i stk. 1, 2. og 3. pkt., er nye og vedrører spørgsmålet om udlån af chauffører i forbindelse med erhvervsmæssig personbefordring.

Efter de gældende standardvilkår for tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring skal kørslen udføres af indehaveren selv eller en af de hos den pågældende ansatte chauffører.

Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring kan dog efter gældende praksis også benytte chauffører, som er ansat hos andre i henhold til buslovgivningen godkendte busvirksomheder. Be-