

## F. t. l. vedr. buskørsel m.v.

ninger, hvor hele rutekørselsnettet for en fast pris kan anvendes i forbindelse med kørsel til forskellige seværdigheder, udstillinger m.v.

Efter bestemmelsen i stk. 2, 1. pkt., foreligger der almindelig rutekørsel, når kørslen er åben for alle, hvilket svarer til den gældende lovs § 2, stk. 2, 1. pkt.

Der tilsigtes ingen ændring i mulighederne for at udføre telebuskørsel og servicebuskørsel. Telebuskørsel er behovsreguleret busbetjening, som normalt anvendes i tyndt befolkede områder eller til betjening af kunder i yderpunkter med svagt passagergrundlag, medens servicebuskørsel er et særligt befordringstilbud for ældre og gangbesværede, hovedsageligt i byområder. Begge kørselsformer er åben for alle, og kørslen sker med almindelig rejsehjemmel.

I henhold til HT-loven og kollektivtrafikloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, er HT, amtsråd og trafikelskaber forpligtet til at udføre individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Således som kørslen er beskrevet i lovene og bemærkningerne sammenholdt med de nugældende definitioner af buskørsel i busloven, er det uklart, hvorvidt denne kørsel er omfattet af bestemmelserne om almindelig rutekørsel. Den foreslåede bestemmelse i stk. 2, nr. 1, præciserer således, at der er tale om almindelig rutekørsel.

Der vil herefter kræves tilladelse efter busloven til udførelse af denne individuel handicapkørsel uanset køretøjets størrelse, jf. herved forslaget til lovens § 1, stk. 2, 2. pkt.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2, nr. 2, er en konsekvens af forenklingen af buslovens definitioner. Der er for øjeblikket udstedt tilladelser i henhold til buslovens § 11, stk. 1, til DSB, privatbanerne og SAS til at lade udføre befordring af passagerer med busser i tilfælde af sådanne trafikforstyrrelser, som er til hinder for en normal afvikling af trafikken. Der kan f.eks. være tale om befordring af passagerer mellem to lufthavne eller på en delstrækning med afbrudt togtrafik. Efter forslaget vil disse former for kørsel fremover anses for rutekørsel.

Bestemmelsen i stk. 3 svarer til den nugældende lovs § 2, stk. 2, 2. pkt., og der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden.

Til nr. 3

Efter den nugældende buslov træffer Persontrafikrådet afgørelser om meddelelse og tilbagekaldelse af tilladelser m.v. Det fremgår endvidere af lovens § 21,

stk. 4, at trafikministeren efter aftale med Persontrafikrådet kan fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven.

Færdselsstyrelsen kan i dag i henhold til reglerne i § 32 i busbekendtgørelsen træffe afgørelse i en række sager. Det drejer sig bl.a. om meddelelse og fornyelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, meddelelse og fornyelse af tilladelser til busudlejning m.v. samt om godkendelse af ansvarlig leder i et selskab m.v., når det er åbenbart, at ansøgeren opfylder betingelserne. Færdselsstyrelsen kan tilsvarende meddele afslag på ansøgninger om tilladelser, hvis det er åbenbart, at betingelserne ikke er opfyldt. Færdselsstyrelsens tilbagekaldelsesbeføjelser er begrænset til de specifikke tilfælde, hvor tilladelsen udnyttes af en anden end indehaveren.

Det findes hensigtsmæssigt, at der i loven foretages en fastlæggelse af kompetencefordelingen mellem Persontrafikrådet og Færdselsstyrelsen, hvorfor der foreslås indført en ny § 2 a om kompetence- og klageadgang m.v.

Det foreslås på den baggrund i stk. 1, at Persontrafikrådet træffer afgørelse hvis sagen er af principiel karakter, eller hvis den er af betydelig almen interesse, i alle sager om udstedelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og busudlejning m.v., om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v., om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse.

Det understreges, at både Persontrafikrådet og Færdselsstyrelsen efter ændringen af den gældende lov som hidtil vil kunne tage initiativ til drøftelse af generelle problemstillinger, der eventuelt måtte opstå som følge af behandlingen af konkrete afgørelsessager. På denne måde vil det fortsat kunne sikres, at Færdselsstyrelsen har det bedst mulige kendskab til branchens generelle vilkår.

Det vil således efter den foreslåede bestemmelse være Persontrafikrådet, som varetager den generelle rammefastlæggelse for Færdselsstyrelsens tilladelsesadministration, idet rådet træffer afgørelse i alle principielle sager.

En ordning af denne karakter vil således indebære, at flere sager end i dag vil kunne afgøres som led i Færdselsstyrelsens daglige administration af buslovens område.

Det bemærkes, at der i den nuværende praksis i forbindelse med afgørelse af sager af hastende karakter er anvendt en skriftlig procedure. Persontrafikrådets medlemmer afgiver i disse tilfælde en skriftlig indstilling, uden at rådet formelt træder sammen. Der er intet i den foreslåede bestemmelse, som hindrer, at denne