

Til nr. 24

Bestemmelsen er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 1, om afgrænsningen mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig personbefordring.

Til nr. 25

Ændringen af § 18, stk. 1, nr. 6 og 7, er en konsekvens af indførelsen af en ny nr. 8.

Ved den foreslåede nye § 18, stk. 1, nr. 8, bemyndiges trafikministeren til at overføre tilladelseskompetencen fra Færdselsstyrelsen, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, (buslovens § 2 a, stk. 3), for så vidt angår international rutekørsel i grænseområder mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland, til respektive regionale tilladelsesudstedende myndigheder.

Baggrunden for bestemmelsen er navnlig et ønske om at tage højde for den udvikling, som også på buskørselsområdet må forventes ved etablering af et tættere samarbejde i grænseområdet mellem Danmark og Tyskland og ved etableringen af den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige.

Reglerne for international rutekørsel mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland fremgår af Rådets forordning (EØF) nr. 684 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 11/98.

Til nr. 26

Den nugældende buslovgivning har i tidens løb givet anledning til, at en række forsøg vedrørende udførelse af forskellige former for buskørsel i lokalområder og i regionale områder, herunder forsøg afviklet under Trafikministeriets forskellige puljeordninger, har vist sig uigennemførlige inden for lovgivningens system.

Det synes hensigtsmæssigt i lyset af udviklingen på busområdet bl.a. ud fra trafikpolitiske og miljømæssige hensyn at foreslå indsat en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter trafikministeren kan fravige buslovens bestemmelser i forbindelse med konkrete tidsbegrænsede og afgrænsede forsøg med udførelse af buskørsel.

Bestemmelsen indeholder to elementer, dels en generel bemyndigelse til at fravige loven i forbindelse med »almindelige« forsøg, dels en speciel hjemmel til at afvige fra loven i forbindelse med forsøg med fjernbuskørsel.

I forbindelse med »almindelige« forsøg vil anmodning herom skulle indsendes til Trafikministeriet og være ledsaget af en beskrivelse af projektets varighed og opfølgning. Det vil være et vilkår for en tilladelse efter bestemmelsen, at en evaluering af forsøget indsendes til ministeriet, der bl.a. skal vurdere, om forsø-

gets resultater giver anledning til at foreslå ændring af buslovgivningen.

Bestemmelsen om, at ministeren kan foretage forsøg med fjernbuskørsel, agtes anvendt således, at der foretages et generelt forsøg med en begrænset åbning af fjernbustrafikken i perioden frem til 31. maj 2003. For så vidt angår forsøget henvises i øvrigt til afsnit 5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 27

Den foreslåede ophævelse af bestemmelsen er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 3 og 5.

Til nr. 28

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international buskørsel i lovens bestemmelser og svarer til den internationale buslovs §§ 5 a og b.

Den internationale buslovs §§ 5 a og b blev indsat ved lov nr. 305 af 22. maj 1982 med henblik på at sikre chauffører og andre, der medvirker ved international personbefordring, mod udgifter til sygebehandling m.v. og til retshjælp i udlandet, idet det økonomiske ansvar herfor blev pålagt arbejdsgiveren. For så vidt angår motiverne til lovændringen henvises i øvrigt til Folketingstidende 1981/82, 2. samling, tillæg A sp. 2295.

Det bemærkes dog, at den internationale buslovs § 5 a, stk. 2, hvorefter hæftelsen påhviler tilladelsesindehaveren i forbindelse med kørsel i en lejet bus, ikke er videreført med dette lovforslag. Der er ikke hermed tilsigtet en realitetsændring af retstilstanden. Bestemmelsen er imidlertid ikke længere relevant, idet der ligesom i godskørselsloven stilles krav om, at indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring er registreret som bruger af de busser, som den anvender.

Til nr. 29

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af de strukturelle omlægninger inden for busvognmandserhvervet.

Med virkning fra den 1. januar 1999 indgår Turistvognmændenes Landsforening og Landsforeningen Danmarks Bilruter i den nye organisation Danske Busvognmænd. Det foreslås, at disse organisationer repræsenteres med ét medlem i Persontrafikrådet (mod nu 2 medlemmer) i lighed med arbejdstager siden, der ligeledes er repræsenteret med ét medlem.

Til nr. 30

Bestemmelsen er en præcisering af gældende ret, idet det allerede i dag fremgår af Persontrafikrådets