

forretningsorden, at formandens stemme er afgørende, når stemmerne står lige. Indholdet af den hidtidige § 21, stk. 4, indgår i lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 31

Bestemmelsen er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international buskørsel i buslovens bestemmelser. Efter den gældende internationale buslovs § 6 straffes overtrædelse af § 1, der omhandler krav om tilladelse til at udføre international buskørsel, og § 5 a, stk. 5, der omhandler pligt til at stille sikkerhed for udgifter til behandling m.v. i udlandet, med bøde. En tilsvarende sanktionsmulighed foreslås gennemført i busloven.

Endvidere er bestemmelsen en konsekvens af ændringen af buslovens § 1.

Til nr. 32

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven er der fastsat bestemmelser om strafansvar for juridiske personer.

Med den nævnte lov er der indført en række generelle bestemmelser om kollektivansvar i straffeloven. De nye bestemmelser omfatter også overtrædelser, som begås af staten, kommuner og kommunale fællesskaber, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Det er ved lovens vedtagelse forudsat, at allerede gældende bestemmelser om hjemmel til selskabsansvar ændres ved førstkommande lejlighed.

Til nr. 33

Der foreslås indført en ny bestemmelse, hvori det som supplement til straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, præciseres, at der kan ske konfiskation af busser, der har været anvendt til ulovlig buskørsel, hvilket normalt vil sige buskørsel uden fornøden tilladelse. Efter bestemmelsen skal konfiskation kun kunne ske ved grove eller gentagne overtrædelser af buslovgivningen og kun, såfremt det er påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser, og konfiskation ikke er urimelig. Bestemmelsen skal således kun bringes i anvendelse, hvis myndighederne ikke har kunnet bringe den ulovlige buskørsel til ophør ved anvendelse af de øvrige eksisterende sanktionsmuligheder (tilbageholdelse, bøder).

Konfiskation under disse omstændigheder er principielt også muligt efter straffelovens regler. Formålet med bestemmelsen er derfor primært ved en øget fokusering på mulighederne for konfiskation at intensivere indsatsen mod ulovlig buskørsel.

Bestemmelsen svarer til en bestemmelse, der ved lov nr. 1136 af 21. december 1994 blev indført i gods-kørselsloven som § 17 a. Om baggrunden for denne

bestemmelse henvises til Folketingstidende 1994-95, tillæg A, side 312.

Til § 2

Til nr. 1

Tilføjjelsen til § 1, stk. 1, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik foreslås for at give Hovedstadsområdets Trafikskelskab mulighed for at drive sejlads med vandbus som led i sin kollektive trafikvirksomhed.

Med vandbusser forstås passagerskibe, som er egnede til passagerbefordring året rundt i havneområder. Det er hensigten, at vandbusserne skal supplere de former for kollektiv transport, der allerede findes inden for hovedstadsområdet, og at vandbusserne skal indgå i den almindelige planlægning af den kollektive persontrafik inden for hovedstadsområdet, som foretages i samarbejde mellem HT, Banestyrelsen og DSB og med inddragelse af de i medfør af lov om Ørestaden m.v. dannede letbaneselskaber. Det er således hensigten, at vandbusserne skal afgå efter en fast fartplan som HT's øvrige transporttilbud.

Det er hensigten, at vandbustransporten skal indgå i det almindelige takst- og billetteringssystem inden for hovedstadsområdet.

Vandbusserne vil skulle sikkerhedsmæssigt godkendes af Søfartsstyrelsen i henhold til forskrifter om skibes indretning og udstyr udstedt med hjemmel i lov om skibes sikkerhed m.v.

Det er ikke hensigten med bestemmelsen at give HT en eneret til at udføre passagertransport i Københavns Havn.

Til nr. 2

For at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring over landets grænser foreslås det i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik at skabe mulighed for at lade udføre rutekørsel i Øresundsregionen.

Bestemmelsen er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 25, hvor trafikministeren bemyndiges til at henlægge tilladelseskompetencen for så vidt angår international rutekørsel til de berørte lokale eller regionale myndigheder.

Der skabes herved mulighed for, at de berørte regionale myndigheder kan udvikle den kollektive trafik i takt med det forventede tættere samarbejde over grænsen og i forbindelse med etableringen af faste forbindelser.

Der åbnes mulighed for, at HT - ud over som nu at varetage den almindelige rutekørsel med bus inden for hovedstadsområdet - ved etableringen af den faste for-