

## Nogle af udvalgets spørgsmål og trafikministerens svar herpå

### Spørgsmål 2:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 25. marts 1999 fra Amtsrådsforeningen og HT, jf. L 188 - bilag 11.

### Svar:

Amtsrådsforeningen og HT rejser spørgsmål om trafikskelskabernes fortsatte mulighed for at kunne tilbyde kørsel i forbindelse med for eksempel store sports- og musikarrangementer af 1-2 dages varighed.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at trafikskelskaberne som i dag fortsat vil have mulighed for at indsætte ekstra busser - dubleringsbusser - i forbindelse med sådanne arrangementer. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, vil der imidlertid fremover blive stillet krav om, at dubleringsbusser kun må udføre kørsel med den ruteføring, som den pågældende rute har efter normal køreplanen. Forslaget indeholder på den anden side intet krav om, at en dubleringsbus skal gennemkøre hele ruten. En dubleringsbus kan således indsættes på den del af ruten, hvor behovet er til stede.

Jeg må samtidig medgive, at der kan være tilfælde, hvor arrangementerne afholdes på steder, hvor der normalt ikke er busbetjening. Lovforslaget hindrer imidlertid ikke trafikskelskaberne i - i sådanne tilfælde - at tilrettelægge et arrangement af rutekørselslignende karakter og lade kørslen udføre på grundlag af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring. Kørslen vil være moms- og energiafgiftsbelagt, men kørslen vil kunne udføres med de normale rutebusser, der er fritaget for vægtafgift, såfremt den lever op til vægtafgiftslovens fritagelsesbestemmelser.

Herudover hindrer lovforslaget ikke, at køreplanerne, hvor den normale busbetjening ikke dækker det tidsrum, hvor arrangementet afholdes, i sådanne tilfælde ændres, således at planerne dækker det aktuelle trafikbehov.

Derimod vil trafikskelskaberne ikke kunne fortsætte den nuværende praksis, hvorefter der i rutekørselsregi udføres kørsel, der efter min opfat-

telse har meget lidt med rutekørsel at gøre - og hvor kørslen tilmed er fritaget fra vægtafgift, moms og energiafgift. Et trafikskelskab skal eksempelvis ikke ved en kreativ udnyttelse af rutenettet kunne udføre kørsel med deltagere til et privat firmas julefrokost som rutekørsel.

Brugerne af den kollektive trafik skal naturligvis fortsat have mulighed for at underrette et trafikskelskab om, at en større gruppe skal befordres med henblik på, at trafikskelskabet kan indsætte ekstra busser, men som nævnt kun på en eksisterende rute.

Amtsrådsforeningen og HT rejser endvidere spørgsmål om, hvorvidt samordning af forskellige offentlige kørselsordninger kan betragtes som almindelig rutekørsel, og finder det uhensigtsmæssigt, hvis lovgivningen begrænser en sådan mulighed.

Jeg kan hertil oplyse, at det efter lovforslaget alene er den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som skal betragtes som almindelig rutekørsel, mens reglerne for den øvrige del af den offentligt betalte kørsel, for eksempel patientbefordring til sygehuse og kørsel til aktivitetscentre, ikke foreslås ændret. Disse former for kørsel vil - hvis de udføres med en bus - som hidtil kræve enten tilladelse til speciel rutekørsel eller vil kunne udføres på grundlag af den generelle tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

De dele af de offentlige kørselsordninger, der er etableret i amtligt regi, kan hverken efter den nugældende buslov eller efter lovforslaget udføres som rutekørsel, idet kørslen ikke udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse.

Der er samtidig i dag et krav om, at mindst 6 personer, føreren medregnet, skal deltage i kørselsarrangementet ved bestillingskørsel, og fremover kan der også fastsættes krav om mindsteantal ved kørsel, der ikke er rutekørsel (anden buskørsel). Kravet har til formål at hindre, at navnlig mindre busser uretmæssigt konkurrerer med taxivognmænd. Efter min opfattelse bør kravet om mindsteantal deltagere ikke give problemer i forbindelse med samordning af forskellige offentlige kørselsordninger, da der bør være