

*Til § 20*

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens § 1, stk. 2 og 5, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Da det for en rationel afvikling af rutetrafikken kan være hensigtsmæssigt at benytte mindre køretøjer end busser, og disse mindre køretøjer på den anden side ikke frit må kunne benyttes til at konkurrere med den egentlige busrutetrafik, har man anset det for nødvendigt, at reglerne om almindelig rutekørsel skal gælde for alle motorkøretøjer uanset størrelse.

I stk. 2 foreslås det, at en tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Bestemmelsen er en videreførelse af buslovens § 1 c.

*Til § 21*

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at tilladelse til udførelse af almindelig og speciel rutekørsel gives af trafik- og energiministeren. Kompetencen forventes delegeret til Færdselsstyrelsen. Ved afgørelsen skal Færdselsstyrelsen tage hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik. Et af formålene med dette lovforslag er koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, og udgangspunktet ved vurderingen af, om der bør gives tilladelse til speciel rutekørsel og den almindelige rutekørsel, er derfor, om behovet for kørslen kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik. Ansøgninger om tilladelser til kørsel på ruter, der allerede køres eller kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, kan således ikke forventes imødekommet.

I medfør af stk. 2 fastsætter trafik- og energiministeren regler om trafikskabernes rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering som nævnt i stk. 1. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt trafikskabernes tilladelse skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for trafikskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Som en konsekvens af kommunalreformen vil enkelte busruter, der hidtil har været drevet som fjernbusruter, falde ind under bestemmelsen, idet busruterne efter kommunalreformen vil forløbe inden for ét eller to trafikskabers områder. Hvor der hidtil har været drevet en sådan fjernbusrute, vil der ved vurderingen af, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik i forbindelse med ansøgninger om fornyelse af tilladelserne, være en formodning for, at behovet for kørslen ikke er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik.

Det betyder, at der normalt vil skulle udstedes fornyet tilladelse til den pågældende busrute.

*Til § 22*

Det følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 1, at tilladelse til fjernbuskørsel gives af trafik- og energiministeren. Trafik- og energiministerens beføjelse til at udstede tilladelser til fjernbuskørsel ventes delegeret til Færdselsstyrelsen, hvilket svarer til, hvad der hidtil har været gældende efter buslovens § 3, stk. 1, nr. 4, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 svarer til buslovens § 4 a, stk. 2, med de tilpasninger, der følger af trafikskabernes oprettelse. Bestemmelsen i buslovens § 4 a, stk. 2, foreslås ophævet i lovforslagets § 37. Den foreslåede bestemmelse giver trafik- og energiministeren mulighed for at give tilladelse til, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område eller mellem to trafikskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte trafikskaber.

Trafik- og energiministeren eller et trafikskab vil ikke kunne pålægge en tilladelsesindehaver at udføre befordring af lokale eller regionale passagerer.

I tilfælde af, at en tilladelsesindehaver indgår overenskomst med et eller to trafikskaber om befordring af passagerer efter bestemmelsen, vil det i tilladelsen til fjernbuskørsel blive beskrevet, at det på ruten er tilladt at befordre sådanne passagerer.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 svarer med en enkelt ændring til bestemmelsen i buslovens § 4 a, stk. 3, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Bestemmelsen indebærer, at der kan udstedes tilladelse til fjernbuskørsel til offentlige myndigheder eller virksomheder helt eller delvist ejet af én eller flere offentlige myndigheder (offentlige fjernbusruter), hvis kontrakt om kørsel på ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Efter buslovens § 4 a, stk. 3, må ruterne heller ikke krydse Langelandsbæltet. Dette forbud foreslås dog ophævet, idet en ophævelse vil indebære, at den offentlige busrute mellem Odense og Nakskov vil kunne opretholdes som en offentlig fjernbusrute. Ophævelsen vil ikke påføre private fjernbusruter øget konkurrence, idet der ikke er etableret private fjernbusruter over Langelandsbæltet.

Det er ved udbud af kontrakter ikke noget krav, at de pågældende fjernbusruter giver økonomisk overskud.

En ansøgning fra en offentlig myndighed eller en virksomhed helt eller delvist ejet af én eller flere of-