

Indholdsfortegnelse

1. Indledning (udvalgets kommissorium og sammensætning)	4
2. Beskrivelse af bus- og kollektivtrafiklovgivningen.....	7
2.1. Indledning	7
2.2. Erhvervsmæssig buskørsel.....	7
2.3. Opdeling af buskørsel.	7
2.4. Turist- og bestillingskørsel.	7
2.5. Bortfald og tilbagekaldelse.....	7
3. Beskrivelse af EU's retsakter på buskørselsområdet samt EU's udbudsdi-	7
rektiv på transportområdet.....	7
3.1. Adgang til erhvervet	7
3.2. Adgang til marked.....	7
3.3. Cabotage.....	7
4. Administrationen af lovgivningen, herunder udviklingen af Persontra-	7
fikrådets/Færdselsstyrelsens praksis på området.....	7
4.1. Administrationen af lovgivningen.....	7
4.1.1. Vandelskravet, herunder god skik inden for branchen.....	7
4.1.2. Økonomikravet.....	7
4.1.3. Faglige kvalifikationer.....	7
4.1.4. Særlige krav til selskaber	7
4.1.5. Høring af organisationerne	7
4.1.6. Løbende kontrol	7
4.1.7. Bortfald/tilbagekaldelse af tilladelser	7
4.2. Buslovens § 4 - "behovsbestemmelsen".....	7
4.2.1. Gældende lovgivning.....	7
4.2.2. Persontrafikrådets hidtidige administrationspraksis.....	7
4.2.3. De nye færgeforbindelser over Kattegat.....	7
5. Udvalgets overvejelser.	7
5.1. Erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig buskørsel	7
5.1.1. Nugældende lovgivning.....	7
5.1.2. Overvejelse	7
5.2. Fjernbuskørsel.....	7

5.2.1. Lovgivningen.....	7
5.2.2. Overvejelse.	7
5.3. Rutekørsel og anden buskørsel.....	7
5.3.1. Rutekørsel og anden buskørsel.	7
5.3.2. Speciel rutekørsel	7
5.3.3. Handicapkørsel.....	7
5.3.4. Buskørsel med andre ydelser	7
5.3.5. Telebuskørsel, specialkørsel m.v.	7
5.3.6. Buslovens § 8 - materialeovertagelse.....	7
5.4. Kompetente myndigheder	7
5.4.1. Lovgivningen i dag	7
5.4.2. Overvejelse	7
5.5. Forholdet til taxikørsel, herunder sygehuskørsel.....	7
5.5.1. Lovgivningen.....	7
5.5.2. Overvejelse.	7
5.5.3. Sygehuskørsel.	7
5.6. Bus-tog samarbejde.	7
5.6.1. Baggrund.....	7
5.6.2. Terminaler	7
5.6.3. Overvejelse	7
5.7. Adgang til erhvervet og uddannelse af chauffører.	7
5.7.1. Indhentning af oplysninger.	7
5.7.2. Økonomisk grundlag.	7
5.7.3. Faglige kvalifikationer.....	7
5.7.4. Høring.	7
5.7.5. Tilbagekaldelse.	7
5.7.6. Kontrol.	7
5.7.7. Sanktioner.....	7
5.7.8. Uddannelse af chauffører.....	7
5.8. Det internationale aspekt.	7
5.8.1. Rutekørsel i grænseområderne	7
5.8.2. Overvejelse	7
5.9. Forsøgsbestemmelser.	7
5.9.1. Baggrund.....	7
5.9.2. Overvejelse	7
5.10. Overordnet formål med en ny buslovgivning	7
5.10.1. Formål.....	7

6. Afgiftsforhold.....	7
6.1. Baggrunden	7
6.2. Afgiftslovgivningen.	7
6.3. Overvejelse.....	7
7. Sammenfatning af udvalgets overvejelser.....	7
7.1. Udvalgets overordnede synspunkter	7
7.1.1. KL og Amtsrådsforeningen.....	7
7.1.2. SID, LDB og TL.....	7
7.1.3. Erhvervsministeriet	7
7.1.4. HT	7
7.1.5. Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser.....	7
7.2. Sammenfatning.....	7
7.2.1. Erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel.	7
7.2.2. Frivillige hjælpere ved institutioner.....	7
7.2.3. Tilladelsesfrit udlån mellem foreninger, klubber og lignende.....	7
7.2.4. Fjernbuskørsel.	7
7.2.5. Rutekørsel og anden buskørsel.....	7
7.2.6. Speciel rutekørsel.....	7
7.2.7. Handicapkørsel.	7
7.2.8. Buskørsel med andre ydelser.....	7
7.2.9. Telebuskørsel og servicebuskørsel.	7
7.2.10. Buslovens § 8.	7
7.2.11. Myndigheder.	7
7.2.12. Taxikørsel, herunder sygehuskørsel.	7
7.2.13. Bus-tog samarbejdet.	7
7.2.14. Adgang til erhvervet.....	7
7.2.15. Uddannelse af chauffører.....	7
7.2.16. Internationalt aspekt.	7
7.2.17. Forsøgsbestemmelse.....	7
7.2.18. Afgifter.	7
7.3. Opfølgning, herunder overvejelser om ændring i andre love.....	7
7.3.1. Ændringer i andre love	7
7.3.2. Opfølgning.....	7

1. Indledning (udvalgets kommissorium og sammensætning)

Der har i forskellige sammenhænge i de seneste år været debat om buslovgivningen. Folketinget vedtog i sommeren 1996 en ændring af busloven. I forlængelse heraf nedsatte trafikministeren den 21. juni 1996 dette udvalg vedrørende revision af buslovgivningen.

Udvalget blev nedsat med følgende kommissorium og sammensætning:

Kommissorium

Udvalget skal foretage en generel gennemgang af den eksisterende lov om buskørsel med henblik på en eventuel revision af denne og de tilhørende administrative regler. Udvalget skal overveje hensigtsmæssigheden af de gældende bestemmelser og herunder vurdere behovet for en revideret lovgivning i lyset af EU-retsakter på buskørselsområdet.

Udvalget forventes at afslutte sit arbejde inden for en tidsfrist, der gør det muligt at fremsætte et forslag til revideret eller ny lov i folketingsåret 1997/98.

Sammensætning

Direktør Steen Bundgaard, Turistvognmændenes Landsforening (TL)

Direktør Henning Korshøj, Landsforeningen Danmarks Bilruter (LDB)

Sekretariatschef Erik Boll, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser

Konsulent Henrik Severin Hansen, Amtsrådsforeningen (ARF)

Fuldmægtig Maj Green, Kommunernes Landsforening (KL)

Forretningsfører Leif Søllingwraae, SID

Sekretariatschef Ole Harritshøj, HT

Fuldmægtig Ole Hvilsom Larsen, Justitsministeriet

Konsulent Thor Karup, Skatteministeriet

Kontorchef Niels Rytter, Erhvervsministeriet (Konkurrencestyrelsen)

Afdelingschef Claus Tornøe, Trafikministeriet (formand)

Kontorchef Bo Tarp, Trafikministeriet (næstformand)

Planlægningschef Hans-Carl Nielsen, Trafikministeriet

Fuldmægtig Hanne Bache, Trafikministeriet

Fuldmægtig Inge Høyer, Trafikministeriet

Direktør Christian Duus, Færdselsstyrelsen

Sekretariat:

Specialkonsulent Conni Jensen, Trafikministeriet

Fuldmægtig Marianne Thobo Køhler, Trafikministeriet

Kontorchef Carsten Falk Hansen, Færdselsstyrelsen

Fuldmægtig Lis Caspersen, Færdselsstyrelsen

Udvalget har afholdt 19 møder fra efteråret 1996 til efteråret 1997. I arbejdet har yderligere 5 foreninger givet møde for udvalget og fremkommet med bemærkninger. Forinden møderne har organisationerne haft møde med sekretariatet.

Ved buslovsudvalgets møde den 5. maj 1997 har foreningen Danske Biludlejere givet møde og haft lejlighed til at fremkomme med deres synspunkter.

Følgende foreninger har givet møde og fremkommet med bemærkninger ved buslovsudvalgets møde den 16. maj 1997:

Dansk Taxi Forbund

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark

6

Landsforeningen Ungdomsringen

Idrættens Fællesråd

De i alt 5 foreningers skriftlige bemærkninger er optrykt som bilag, jf. bilag A-D.

2. Beskrivelse af bus- og kollektivtrafiklovgivningen.

2.1. Indledning

Lov om buskørsel (busloven) er fra 1978 og fremtræder - efter ændringerne i 1989, 1990, 1991 og 1996 - i sin nuværende udformning i lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996. Busloven er i princippet parallel med godskørselsloven for så vidt angår reglerne vedrørende gyldighedsområde, betingelserne for meddelelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser og godkendelser samt bemyndigelsesbestemmelserne og straffebestemmelserne. Forskellen findes i buslovens afsnit om forskellige kørselsformer og kompetente myndigheder.

Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet (kollektivtrafikloven) er fra 1978 og fremtræder efter ændringerne i 1989 og 1992 i udformning af lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995.

Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (HT-loven) er fra 1989 og fremtræder efter ændringerne i 1992, 1993 og 1994 i udformning af lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995.

Fællesformålet med de tre love er at danne grundlag for en systematisk opbygning og udvikling af den lokale og regionale kollektive rutetrafik med bus og bane i hele landet.

Lovene blev til i forbindelse med et overordnet statsligt ønske om at styrke den kollektive trafik, hvilket kun kunne lade sig gøre ved at foretage en regulering af området, således at der ikke sker en unødigt opsplittning af passagergrundlaget, og således at de offentlige tilskud, der ydes, udnyttes bedst muligt ved at komme den samlede kollektive trafik til gode.

Fjerntrafikken blev ved lovene gjort til et centralt anliggende, mens kompetencen vedrørende den lokale og regionale trafik blev henlagt til kommunerne og amterne.

Formålet med kollektivtrafikloven og HT-loven er at fremme en samordning af den lokale og regionale kollektive personbefordring ad vej og bane i sammenhæng med den fysiske planlægning i øvrigt inden for de enkelte områder og under hensyntagen til den øvrige kollektive personbefordring (fjerntrafikken).

Det var den daværende (1978) regerings og Folketingets ønske at opnå en bedre udnyttelse af de store offentlige tilskud til den lokale og regionale kollektive trafik. Udgangspunktet for de tilladelsesudstedende myndigheders vurdering af, om der skal gives tilladelse til rutekørsel, er, om behovet for kørslen kan dækkes af eksisterende trafikforbindelser.

2.2. Erhvervsmæssig buskørsel

Ved indførelsen af lov om buskørsel blev alle former for erhvervsmæssig buskørsel undergivet en tilladelsesordning. Ved erhvervsmæssig personbefordring (buskørsel) forstås kørsel mod betaling eller vederlag af enhver art med motorkøretøjer, der oprindeligt er konstrueret og indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet.

Ved den seneste lovændring i 1996 blev gyldighedsområdet for busloven endvidere udvidet til tillige at omfatte udlejere af dansk indregistrerede motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet. Udlejningsvirksomheder skal pr. 1. juli 1997 i lighed med virksomheder, der udfører buskørsel, have en tilladelse fra Persontrafikrådet til at udøve virksomhed.

Afgrænsningen mellem den erhvervsmæssige og den ikke-erhvervsmæssige personbefordring, som er det helt centrale element i buslovgivningen, har gennem årene voldt vanskeligheder.

I forarbejderne til busloven (1977/78) - lovbemærkningerne - blev følgende anført:

“Efter stk. 3 er personbefordring, der ikke udføres erhvervsmæssigt, undtaget fra tilladelseskravet i stk. 1. Som nævnt i bemærkningerne til § 1 i det samtidig forelagte forslag til lov om hyrekørsel skal afgrænsningen mellem erhvervsmæssig kørsel og ikke-erhvervsmæssig kørsel foretages ud fra et trafikpolitisk hensyn. Disse hensyn fører ikke til samme afgrænsning på bus- som på hyrekørselsområdet.

På buskørselsområdet taler de trafikpolitiske hensyn for at skabe størst mulig samling om passagergrundlaget for den kollektive trafik - jfr. det herom anførte under de almindelige bemærkninger. Bl.a. derfor gælder der efter dette lovforslag en snævrere afgrænsning af den ikke-erhvervsmæssige kørsel, d.v.s. den kørsel, der skal kunne udføres frit, end den der gælder på hyrekørselsområdet, hvor en så snæver afgrænsning som den, der anvendes på buskørselsområdet, vil kunne komme til at virke urimelig.

Som personbefordring, hvortil der ikke kræves tilladelse efter dette lovforslag, betragtes kørsel, hvor passagererne har en nærmere tilknytning til den, der er registreret som ejer af motorkøretøjet. Kørslen, for hvilken der ikke må kræves

*vederlag, skal udføres som led i anden virksomhed af ejeren af motorkøretøjet eller en hos denne ansat chauffør. Udover, hvad man i daglig tale forstår ved "privat kørsel", d.v.s. kørsel med familiemedlemmer o. lign., falder - på samme måde som efter forslaget til lov om hyrekørsel - således også kørsel med busser, der tilhører f.eks. en skole eller en fabrik, hvor der udelukkende sker befordring af skolens elever eller fabrikkens personale, uden for tilladelseskra-
vet.*

Kørsel, hvorunder der sker befordring af kunder med en erhvervsvirksomheds egne busser, falder derimod efter dette lovforslag - i modsætning til forslaget til lov om hyrekørsel - ind under begrebet erhvervsmæssig personbefordring. Det gælder, hvad enten der svares vederlag eller ej.

Kørsel med busser, der tilhører foreninger, vil i almindelighed kræve tilladelse, selv om der udelukkende sker befordring af foreningens medlemmer, idet man her - på samme måde som i det ovenfor nævnte eksempel med en virksomheds kørsel med kunder - ikke vil finde en sådan tilknytning mellem ejeren af bussen og passagererne, som må være forudsætning for, at der på buskørselsområdet kan blive tale om ikke-erhvervsmæssig personbefordring. Der vil dog for så vidt angår foreningsmedlemmer kunne findes undtagelse herfra. Dette gælder f.eks. en sportsforenings kørsel med foreningens sportsudøvere og andre aktive deltagere til et sportsstævne - derimod ikke kørsel med passive medlemmer.

Den, der er registreret som bruger, kan - såfremt brugsretten hidrører fra et normalt leasingforhold, det vil sige, at leasing er et normalt led i leasers erhverv - ligestilles med køretøjets ejer."

Forarbejdernes bemærkninger om, at foreningers kørsel med aktive medlemmer i egne busser som udgangspunkt kræver tilladelse, er imidlertid blevet ændret af den trafikpolitiske udvikling, således at foreninger i dag som hovedregel tilladelsesfrit kan udføre denne kørsel.

I henhold til den gældende lovs § 18, stk. 1, nr. 2, kan trafikministeren fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse til buskørsel i henhold til § 1, stk. 1.

Der blev på den baggrund fastsat nærmere retningslinjer for afgrænsningen mellem den erhvervsmæssige og den ikke-erhvervsmæssige personbefordring. Det var som nævnt et af kravene, at tilladelsesfri kørsel kun måtte udføres af

den registrerede ejer/bruger af køretøjet, eller en ansat hos denne. I 1992 blev dette krav ændret, således at der tillige, under iagttagelse af de øvrige betingelser, blev mulighed for at udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring i lejede busser - dog kun inden for Danmarks grænser, idet lån sidestilles med leje.

Imidlertid viste det sig gennem tiden svært at kontrollere brugen af de lejede busser i forbindelse med udførelse af ikke-erhvervsmæssig kørsel, herunder overholdelse af lovgivningens krav vedrørende køre- og hviletid, fartskrivere og uddannelse af chauffører m.v.

Ved ændringen af loven i 1996 blev der foretaget en præcisering af adgangen til at benytte lejede køretøjer til denne form for kørsel, og fra den 1. juli 1997 blev der stillet samme krav vedrørende adgang til erhvervet til den, der udlejer en bus til personbefordring, som til den der udfører erhvervsmæssig buskørsel.

Der er i denne forbindelse blevet stillet krav til busudlejer om, at denne skal stå inde for, at bussen er i en forsvarlig stand, og at denne skal sikre sig, at føreren opfylder uddannelseskravene i reglerne om køre- og hviletid (blå og hvide kvalifikationsbeviser). Endvidere skal udlejer sørge for, at lejeren er bekendt med reglerne om køre- og hviletid, fartskrivere, uddannelse af chauffører m.v. med henblik på udførelse af ikke-erhvervsmæssig personbefordring. Udlejer kan ved grovere og gentagne tilsidesættelser af denne pligt få tilbagekaldt sin tilladelse.

Hensigten med den seneste lovændring var endvidere at foretage en nærmere præcisering af kommuners og kommunale institutioners ret til at udføre ikke-erhvervsmæssig buskørsel, herunder kommunale plejehjems, ældrecentres m.v. befordring af hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter, der har til formål at vedligeholde de pågældendes fysiske og psykiske færdigheder.

Efter de hidtidige regler kunne et kommunalt plejehjem ikke transportere ældre personer, der bor i eget hjem, til behandlingscentre og lignende som ikke-erhvervsmæssig personbefordring, idet der ikke bestod den i de dagældende retningslinjer krævede "nærmere tilknytning" mellem den, der udfører kørslen og de, der bliver transporteret.

Det var fra kommunernes side blevet påpeget, at det er samfundsmæssigt ønskværdigt, at kommunens borgere kan bo så længe som muligt i eget hjem i stedet for at blive anbragt på plejehjem, såfremt forholdene i øvrigt tillader det-

te. I overensstemmelse med denne udvikling fandtes det derfor rimeligt at udvide kommunale plejehjems ret til at udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring til at omfatte den omhandlede kørsel af personer til/fra eget hjem.

Det fandtes dog samtidig hensigtsmæssigt, under hensyn til at der ikke må påføres busvognmandserhvervet unfair konkurrence at præcisere, i hvilke tilfælde kommunen i øvrigt kan udføre ikke-erhvervsmæssig buskørsel, og i hvilke tilfælde den omhandlede personbefordring alene kan udføres som tilladelsespligtig buskørsel. Er der således tale om erhvervsmæssig buskørsel, må kommunen erhverve tilladelse til erhvervsmæssig buskørsel, i lighed med andre virksomheder, der udfører erhvervsmæssig personbefordring.

Det var med det oprindeligt fremsatte ændringsforslag til busloven hensigten, at de strammere regler tillige skulle gælde for foreningers udlån af busser til andre foreninger, men i lyset af Folketingets behandling af sagen fremsatte trafikministeren et ændringsforslag til forslaget (L136) i henhold til hvilket, ministeren bemyndigedes til at fastsætte bestemmelser om tilladelsesfrit udlån mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende af de i 1. punktum nævnte motorkøretøjer.

Af bemærkningerne til dette forslag fremgår følgende:

“Ved ændringsforslaget forbliver udlejning af busser omfattet af den foreslåede tilladelsesordning for busudlejning. Der skabes imidlertid hjemmel til, at trafikministeren i en bekendtgørelse kan fastsætte bestemmelser om tilladelsesfrit udlån af busser mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende sammenslutninger.

Baggrunden for denne ændring af det oprindelige forslag er et ønske om at kunne bevare den eksisterende mulighed hos sådanne sportsklubber, foreninger, fritids- og ungdomsklubber m.v. for at kunne låne busser hos hinanden med henblik på transport af håndboldhold, fodboldhold, spejdere eller lignende. Der tages herved hensyn til disse foreningers, klubbers m.v. økonomiske og faktiske transportmuligheder, uanset disse drives i kommunalt eller i privat regi.

Begrebet klubber omfatter fritids- og ungdomsklubber, der er oprettet som led i de kommunale klubtilbud og andre socialpædagogiske fritidstilbud til større børn og unge, jf. bistandslovens § 73a. Klubbegrebet omfatter endvidere foreninger samt fritids- og ungdomsklubber oprettet i henhold til folkeoplysnings-

loven og ungdomsskoleloven - i det omfang, der ikke er tale om undervisningsvirksomhed.

Det vil som nævnt være en betingelse for tilladelsesfrit udlån af busser, at der ikke er tale om en erhvervsdrivende forening, klub m.v. Det vil herudover være en betingelse, at udlånet af busserne sker vederlagsfrit, og at de øvrige betingelser for udøvelse af ikke-erhvervsmæssig buskørsel er til stede. For så vidt angår vederlagsfrit udlån bemærkes, at lånerens dækning af variable omkostninger, som f.eks. udgifter til benzin eller olie, ikke fratager udlånet dets karakter af vederlagsfrit udlån.

Der vil i ovennævnte bekendtgørelse blive fastsat bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen skriftligt skal bekræfte, at der er tale om en ikke-erhvervsdrivende forening, og at denne dokumentation af hensyn til politiets kontrolmuligheder skal medbringes i bussen i forbindelse med udlån heraf mellem foreninger. Undladelse af medbringelse af bekræftelsen vil blive strafbelagt (bøde). Dette svarer i princippet til ordningen på buskørselsområdet, hvor den, der udfører erhvervsmæssig buskørsel, skal medbringe tilladelsen hertil (EP-tilladelse) i bussen, samt den foreslåede ordning vedrørende busudlejningsvirksomhed, hvor den, der lejer en bus af en autoriseret busudlejer, skal medbringe en erklæring herom fra denne. Der vil blive fastsat bestemmelser om, at afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen om, hvorvidt en forening m.v. er ikke-erhvervsdrivende, kan indbringes for Trafikministeriet.

Det i bemærkningerne til L 136 anførte om, at der i bekendtgørelsesform vil blive fastsat krav om blå og hvide kvalifikationsbeviser til alle førere af busser fastholdes, da dette er ønskværdigt af hensyn til færdselssikkerheden. Da kravet i visse tilfælde vil kunne ramme visse sportsforeninger m.v. hårdt, såfremt de omhandlede kurser skal være gennemført inden den foreslåede ikrafttrædelsesdato (1. januar 1997), er det dog samtidig fundet hensigtsmæssigt at fastsætte en længere frist for opfyldelsen af kravene. Denne frist, der vil blive fastsat i en revideret bekendtgørelse om uddannelse af førere i vejtransport, vil kunne sættes til f.eks. 2 år. Herved gives der de berørte foreninger m.v. tid til at indstille sig økonomisk og praktisk på de skærpede krav."

Reglerne herom fremgår af §§ 4, 5 og 6 i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 (buskørselsbekendtgørelsen).

2.3. Opdeling af buskørsel.

Busloven opdeler buskørsel i rutekørsel, turist- og bestillingskørsel og andre former for buskørsel, jf. lovens §§ 2, 9 og 11, som er nærmere defineret i kapitel 5.3.

Turist- og bestillingskørsel er de former for erhvervsmæssig personbefordring, som kan udføres af en vognmand, når denne har erhvervet tilladelse (grundtilladelse) dertil fra Persontrafikrådet i henhold til lovens § 1. Tilladelserne gives for et tidsrum af indtil 8 år.

Ønskes der udført rutekørsel eller andre former for buskørsel, kræves der særskilt tilladelse hertil. Tilladelsen gives af det trafikselskab eller den amtskommune, inden for hvis område kørslen forløber, og i andre tilfælde af kommunalbestyrelsen, hvis kørslen udelukkende forløber inden for én kommune. I hovedstadsområdet gives tilladelsen af Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT). Ved kørsel inden for to amtskommuner eller inden for hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune gives tilladelsen af den myndighed, i hvis område den længste del af kørslen forløber, hvis begge områders myndigheder er enige herom. Persontrafikrådet giver tilladelse til kørsel, der forløber over flere end to amtskommuner (fjernbus-ruter). Hovedstadsområdet betragtes i denne forbindelse som et amt.

Desuden er Persontrafikrådet den kompetente myndighed i de tilfælde, hvor regionale myndigheder ikke kan blive enige om etablering af busruter inden for amtet eller hovedstadsområdet og et tilstødende amt.

Rutekørsel og andre former for buskørsel er undergivet en skønsmæssig behovsprøvelse, idet der kan gives afslag på ansøgninger om tilladelse, såfremt de bestående kollektive trafikforbindelser dækker eller vil kunne dække behovet for kørslen, jf. lovens § 4, hvorefter der ved udstedelse af tilladelse skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

2.4. Turist- og bestillingskørsel.

Tilladelse til turist- og bestillingskørsel skal gives, såfremt ansøgeren opfylder adgangskravene i buslovgivningen.

Ved lovændringen i 1990, blev betingelserne for tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og reglerne om tilbagekaldelse af tilladelser udbygget, således at de svarede til de ændrede regler i godskørselsloven og dermed opfyldte de gældende EU-direktiver på området. Det betød først og fremmest, at det var Persontrafikrådet (i praksis sekretariatet, Færdselsstyrelsen), der i alle tilfælde vurderer, om en ansøger opfylder betingelserne for at få tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring - adgang til erhvervet.

Adgangskravene beskrives nærmere i kapitel 4.1. og derfor omtales de kun kort i dette kapitel. En ansøger skal have dansk indfødsret, bopæl her i landet (på baggrund af internationale aftaler kan de to krav frafaldes), være myndig, ikke være under betalingsstandsning eller konkurs, ikke have betydelig forfalden gæld til det offentlige (d.v.s. 50.000 kr. eller derover), have økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt, have ordentlige vandelsforhold og have tilstrækkelige faglige kvalifikationer.

Tilladelser kan gives både til enkeltpersoner og til selskaber. Er der tale om et selskab, skal der godkendes en ansvarlig leder, som skal opfylde de samme betingelser, som en fysisk person skal opfylde for at opnå tilladelse, bortset fra økonomikravet, for at selskabet kan opnå en tilladelse.

For så vidt angår sammensætningen af Persontrafikrådet, henvises der til kapitel 5.4.

Færdselsstyrelsen fungerer som sekretariat for rådet, og trafikministeren kan efter aftale med rådet fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at træffe afgørelse efter loven - herunder bestemme, at styrelsens afgørelser ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.

2.5. Bortfald og tilbagekaldelse

I henhold til buslovens kapitel 4a kan tilladelser bortfalde og tilbagekaldes igen af den myndighed, der har udstedt dem.

Tilbagekaldelse kan ske, såfremt indehaveren, eller den der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt de af trafikministeren fastsatte vilkår for tilladelsen, f.eks. vilkår vedrørende ruter, køreplaner, takster og lignende, samt - for så vidt angår. turist- og bestillingskørsel - forskellige vilkår for virksomhedens udøvelse.

En tilladelse kan endvidere tilbagekaldes, såfremt indehaveren/den ansvarlige leder ikke længere opfylder betingelserne for at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, samt når indehaveren/den ansvarlige leder har betydelig forfalden gæld til det offentlige (som udgør 100.000 kr. eller derover i tilbagekaldelsessituationen).

De to sidstnævnte tilbagekaldelsesmuligheder blev indført ved lovændringen i 1992 som følge af indførelsen af tilsvarende regler i hyrekørselslovgivningen året før.

Baggrunden for fremsættelsen af forslaget til ændring af hyrekørselsloven var en beretning fra Budgetdepartementet fra november 1990 om forbedret restanceinddrivelse. Beretningen indeholdt en række oplysninger om restancer til det offentlige samt forslag til forbedret restanceinddrivelse. Det fremgik af beretningen, at selvstændige erhvervsdrivende, der udgjorde 8% af samtlige skattepligtige i landet, tegnede sig for 75% - svarende til ca. 23 mia. kr. - af restancerne til det offentlige. Forslaget var et modelforslag, og det var tanken, at det skulle overføres på en række andre områder, hvorfor det også overførtes på buskørsels- (og godskørselsområdet).

Bortfald - en tilladelse eller en godkendelse som ansvarlig leder bortfalder ved dødsfald, eller hvis vedkommende/selskabet ikke længere opfylder betingelserne om indfødsret, bopælskravet, myndighedskravet eller kommer under betalingsstandsning eller konkurs. Med henblik på afvikling af virksomheden kan der opnås tilladelse til at fortsætte denne i indtil 6 måneder efter dødsfaldet, betalingsstandsningens anmeldelse m.m. I særlige tilfælde vil fristen dog kunne forlænges.

Straf - overtrædelser af buslovgivningens bestemmelser straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

3. Beskrivelse af EU's retsakter på buskørselsområdet samt EU's udbudsdirektiv på transportområdet.

De centrale retsakter på området er Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser (adgang til erhvervet), og Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (adgang til markedet).

Derudover vil cabotagekørsel og udbudsdirektivet blive omtalt.

3.1. Adgang til erhvervet

Rådets direktiv 96/26/EF, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport, afløste bl.a. Rådets direktiv (562/74/EØF) om adgang til erhvervet med personbefordring ad landevej i indenlandsk og international transport - og indeholder reglerne om adgang til erhvervet.

Indførelsen af fælles regler på transportområdet skete med henblik på at sikre en forbedring af den ydede tjeneste til gavn for kunderne, vognmændene og økonomien som helhed, samt en forbedring af færdselssikkerheden.

Direktivet indeholder de regler om adgang til erhvervet, som er inkorporeret i dansk ret.

Direktivet angiver i artikel 1 at "erhvervet personbefordring ad landevej" betyder:

"den aktivitet der udøves af virksomheder, som med motorkøretøjer, der som følge af deres indretning og udstyr er egnet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, og benyttet til dette formål, foretager sådan befordring af rejsende, som tilbydes offentligheden eller visse kategorier af brugere mod et vederlag, som erlægges af den befordrede person eller af den, som tilrettelægger befordringen."

Definitionen svarer til den, der kendes fra busloven.

I henhold til direktivets artikel 3 skal virksomheder, som vil udøve landevejs-transport (person- og gods-)

- a) være hæderlige
- b) være i besiddelse af passende økonomisk evne
- c) opfylde betingelsen med hensyn til faglig dygtighed.

Såfremt ansøgeren ikke er en fysisk person, skal hæderligheds- og faglig dygtighedskravet være opfyldt af den eller de personer, som faktisk og permanent er leder(e) af virksomhedens transportarbejde. Medlemsstaterne kan kræve, at også andre personer i virksomheden opfylder hæderlighedskravet.

Medlemsstaterne fastlægger de betingelser, der skal opfyldes af transportvirksomheder, som er etableret på deres område, for at kravet om hæderlighed kan siges at være opfyldt.

Direktivets krav om økonomisk evne, jf. artikel 3, skal forstås således, at den pågældende har rådighed over sådanne finansielle midler, som er nødvendige for at sætte transportvirksomheden i gang på rette måde og sikre dens drift på forsvarlig vis.

Ved vurdering af den økonomiske evne skal den kompetente myndighed tage følgende i betragtning:

“Virksomhedens årsregnskab, i givet fald de midler, der er til rådighed, herunder likvide bankmidler, overtræks- og lånemuligheder, aktiver, herunder ejendom, der kan tjene som sikkerhed for virksomheden; omkostninger, herunder købsprisen for eller de første betalinger ved køb af køretøjer, lokaler, anlæg og udstyr, samt driftskapital.

Virksomheden skal råde over en kapital og reserver af en størrelse på 3.000 ECU pr. køretøj eller 150 ECU pr. siddeplads for de af virksomheden benyttede køretøjer til personbefordring.” (Det beløb der lægges til grund, er det, der fremkommer ved den beregning, der giver det laveste tal).

Medlemsstaterne kan fravige ovennævnte afsnit, hvis virksomheden udelukkende udøver erhvervet på det nationale marked.

Kan virksomheden ikke dokumentere, at den råder over den nødvendige kapital, kan de kompetente myndigheder i stedet acceptere en bekræftelse eller forsikring fra en bank eller et andet kvalificeret institut.

Direktivet angiver, at kravet til faglig dygtighed skal forstås således, at den pågældende er i besiddelse af færdigheder, inden for de emner, der er anført på listen i et bilag til direktivet.

I tilfælde, hvor transportudøveren eller den ansvarlige leder, jf. ovenfor, afgår ved døden eller bliver fysisk eller retligt uskikket til at udøve erhvervet, fastsætter medlemsstaterne betingelserne for, at en transportvirksomhed midlertidigt kan videreføres i et tidsrum af højst et år, der kan forlænges i højst 6 måneder i særlige tilfælde.

Direktivet indeholder endvidere bestemmelserne om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser.

Artikel 8 foreskriver, at et medlemsland som dokumentation for hæderlighedskravet, eller for at der ikke har foreligget konkurs, skal anerkende fremlæggelse af straffeattest eller tilsvarende dokument, udstedt af en retslig eller administrativ myndighed i vognmandens hjemland eller tidligere opholdsland.

Endvidere indeholder direktivet nogle modifikationsbestemmelser i de tilfælde, hvor et medlemsland af egne statsborgere kræver visse hæderlighedsbestemmelser, som ikke kan godtgøres på ovenanførte vis. Medlemslandet skal for så vidt angår andre statsborgere anerkende en attest, som bekræfter, at vognmanden opfylder disse krav, udstedt af retslig eller administrativ myndighed i hjemlandet eller seneste opholdsland.

Endelig kan der i stedet afgives en tro- og loveerklæring for en kompetent myndighed i hjem- eller seneste opholdsland, som så udsteder attest på erklæringens rigtighed.

Artikel 9 indeholder bestemmelser om attestationer for økonomisk evne og artikel 10 indeholder nogle ikrafttrædelses- og overgangsregler for de forskellige landes anerkendelse af attesterne.

Bilag I til direktivet indeholder en fortegnelse over de minimumskundskaber, der skal tages i betragtning ved konstatering af tilstedeværelsen af den faglige dygtighed.

Kommissionen har den 4. februar 1997 fremsat et forslag til ændring af direktivet.

Forslaget indeholder følgende hovedelementer for buskørsel:

- 1 Forslaget omfatter alle virksomheder, der udfører erhvervmæssig personbefordring med motorkøretøjer, der er indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet.
- 2 Kravene til vognmandens hæderlighed skærpes, således at kravet til hæderlighed ikke er opfyldt, hvis vedkommende har begået en alvorlig strafbar handling, herunder en lovertrædelse på det handelsmæssige område, eller er fundet skyldig i en alvorlig overtrædelse eller gentagne mindre overtrædelser af gældende forskrifter. Efter det nugældende direktiv skal der foreligge flere overtrædelser, før end kravet til hæderlighed ikke er opfyldt. Endvidere omfatter forslaget som noget nyt, at overtrædelser af regler om miljøbeskyttelse og faglig ansvarlighed skal anses som transportrelaterede overtrædelser.

Efter forslaget anses konkurs dog ikke længere for en tilstrækkelig grund til at nægte udstedelse af tilladelse.

- 3 Kravet til økonomisk evne skærpes, således at vognmanden skal have et kapitalgrundlag på ca. 60.000 kr. for det første køretøj og for hvert yderligere køretøj stiger kapitalkravet med ca. 35.000 kr. For små godskøretøjer er kapitalkravet for yderligere køretøjer lavere afhængigt af den tilladte totalvægt.

Kapitalkravet for yderligere køretøjer, der anvendes til personbefordring, er 2.000 kr. pr. sæde.

- 4 Kravet til faglig dygtighed ændres, således at der er et beståelseskrav ved aflæggelse af en skriftlig prøve. Endvidere kan personer med erhvervserfaring ikke længere fritages for prøven. Endelig sker der en præcisering og internationalisering af de emner, en ansøger skal have kendskab til.
- 5 I forslaget indgår, at medlemsstaterne hvert femte år skal vurdere, hvorvidt en virksomhed stadig opfylder direktivets krav. Endvidere skal den økonomiske evne kontrolleres mellem det andet og tredje år i samme periode.

På Rådets møde i oktober 1997 blev der opnået principiel tilslutning til fælles holdning til forslaget.

3.2. Adgang til marked

Rådets forordning EØF nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus angiver, at anvendelsesområdet for forordningen, omfatter international personbefordring med bus på Fællesskabets område, som udføres for andres eller egen regning af transportvirksomheder, der er etableret i en medlemsstat i overensstemmelse med denne stats lovgivning, med køretøjer der er registreret i samme medlemsstat, og som ved deres indretning og udstyr er egnede og bestemt til at befordre mere end 9 personer, føreren medregnet, samt på tomkørsel i forbindelse med disse former for kørsel.

Nedenfor gennemgås nogle af forordningens artikler (artikel 2 om definitioner, artikel 5, 7, 8 og 11).

Artikel 2 - definition af rutekørsel:

Ved rutekørsel forstås personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, uanset om der eventuelt skal foretages reservation.

Uanset hvem der organiserer befordringen, betragtes befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, ligeledes som rutekørsel, såfremt den finder sted på de ovenfor anførte betingelser. Den pågældende befordring betegnes som "speciel rutekørsel".

Speciel rutekørsel omfatter blandt andet:

- befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde
- befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution
- befordring af militærpersonale og dets familie mellem oprindelsesstat og kaserneområde
- grænseoverskridende bytransport.

Det forhold, at den specielle kørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov, ændrer ikke dens karakter af rutekørsel.

Tilrettelæggelse af parallel eller midlertidig kørsel for samme passagerkreds som for den eksisterende rutekørsel, indsættelse af ekstra køretøjer og kørsel med mindre intervaller samt den omstændighed, at den eksisterende rutekørsel foretages uden stop ved visse stoppesteder eller med stop ved yderligere stoppesteder, er underkastet de samme regler som den eksisterende rutekørsel.

Artikel 2 - definition af pendulkørsel

Ved pendulkørsel forstås befordring, der er tilrettelagt med henblik på ved flere ud- og tilbageture at bringe en gruppe passagerer, der er organiseret på forhånd, fra samme afgangsområde til samme bestemmelsesområde. Disse grupper, der er sammensat af passagerer, der har tilbagelagt udturen, bringes ved en senere tur tilbage til afgangsstedet. Ved afangs- og bestemmelsesområde forstås henholdsvis afangs- og bestemmelsesstedet samt steder beliggende inden for en radius af 50 km herfra.

Uden for afangs- og bestemmelsesområdet kan grupper henholdsvis tages op eller sættes af på højst tre forskellige steder.

Afangs- eller bestemmelsesområdet og de øvrige optagnings- og afsætningssteder kan dække et eller flere medlemsstaters område.

Pendulkørsel med indlogering omfatter ud over transporten indlogering, med eller uden måltider, på bestemmelsesstedet og eventuelt under rejser, af mindst 80% af passagerne.

Passagerernes ophold på bestemmelsesstedet skal omfatte mindst to nætter.

Pendulkørsel med indlogering kan udføres af en gruppe transportvirksomheder, der handler på samme ordregivers vegne, og passagererne kan:

- * foretage hjemrejsen med en anden transportvirksomhed fra samme gruppe end på udrejsen,
- * eller undervejs tage en tilsluttende forbindelse med en anden transportvirksomhed fra samme gruppe på et af medlemsstaternes områder.

Disse transportvirksomheders navne samt tilslutningspunkterne undervejs meddeles til vedkommende medlemsstaters kompetente myndigheder efter

nærmere regler, som Kommissionen fastsætter efter høring af medlemsstaterne.

Ved en gruppe forstås:

- ◇ en gruppe, som er organiseret på forhånd,
- ◇ en gruppe, for hvem en ansvarlig organisation eller person i overensstemmelse med hjemstedsstatens regler har påtaget sig at indgå aftalen eller forestå den samlede betaling af ydelsen, eller fra hvem denne organisation eller person har modtaget alle bestillinger og betalinger inden afrejsen.

Artikel 2 - definition af lejlighedsvis kørsel

Ved lejlighedsvis kørsel forstås befordring, der hverken svarer til definitionen af rutekørsel eller definitionen af pendulkørsel.

Sådan befordring omfatter:

- a) rundture, dvs. kørsel, der udføres med ét og samme køretøj, som befordrer en eller flere grupper af passagerer, der er organiseret på forhånd, og bringer hver gruppe tilbage til afgangsstedet
- b) kørsel med grupper af passagerer, som er organiseret på forhånd, og hvor passagererne ikke bringes tilbage til afgangsstedet under samme rejse, og som i tilfælde af, at der er et ophold på bestemmelsesstedet, ligeledes omfatter indlogering eller andre turisttjenesteydelser, som ikke har tilknytning til befordringen eller indlogeringen,
- c) kørsel, der tilrettelægges i forbindelse med særlige begivenheder såsom seminarer, konferencer samt kultur- og sportsarrangementer, og som ikke svarer til definitionerne i litra a) og b),
- d) kørsel, der er nævnt i bilaget til denne forordning,
- e) kørsel, der ikke opfylder kriterierne i litra a) til d) kaldet øvrige former for kørsel.

Ved en gruppe forstås:

- * en gruppe, som er organiseret på forhånd,

* en gruppe

- 1) for hvem en ansvarlig organisation eller person i overensstemmelse med hjemstedsstatens regler har påtaget sig at indgå aftalen eller forestå den samlede betaling af ydelsen, eller fra hvem denne organisation eller person har modtaget alle bestillinger og betalinger under afrejsen, og
- 2) som mindst består af enten tolv personer, eller et antal personer, der svarer til 40% eller mere af køretøjets kapacitet, føreren ikke indbefattet.

Lejlighedsvis kørsel mister ikke sin karakter af lejlighedsvis kørsel, fordi den foretages med en vis regelmæssighed.

Lejlighedsvis kørsel kan udføres af en gruppe transportvirksomheder, der handler på samme ordregivers vegne, og passagerne kan tage en forbindelse undervejs på et af medlemsstaternes område med en anden transportvirksomhed fra samme gruppe.

Disse transportvirksomheders navne samt tilslutningspunkterne undervejs meddeles til vedkommende medlemsstaters kompetente myndigheder efter nærmere regler, som Kommissionen fastsætter efter høring af medlemsstaterne.

Artikel 2 - definition af personbefordring for egen regning

Ved personbefordring for egen regning forstås personbefordring, som en virksomhed udfører for sine egne arbejdstagere, eller som en sammenslutning, der ikke arbejder med gevinst for øje, udfører for sine medlemmer inden for rammerne af sit formål, forudsat

- ◇ at personbefordring kun udgør en biaktivitet for virksomheden eller sammenslutningen,
- ◇ at de benyttede køretøjer er virksomhedens eller sammenslutningens ejendom, er købt på afbetaling af den eller er omfattet af en langvarig leasingaftale og føres af en ansat i virksomheden eller et medlem af sammenslutningen.

Der kræves ingen tilladelse til pendulkørsel med indlogering og heller ikke til lejlighedsvis kørsel. Der kræves heller ikke tilladelse til speciel rutekørsel, hvis den er omfattet af en kontrakt mellem den, der har tilrettelagt kørslen og

transportvirksomheden, og heller ikke tilladelse til tomkørsel i forbindelse med den kørsel, der måtte opstå i forbindelse med de to førstnævnte former for kørsel.

De kørselsformer, der kræver tilladelse, er derefter rutekørsel og pendulkørsel uden indlogering.

Udstedelse af tilladelser og proceduren i forbindelse hermed er fastsat således:

Artikel 5:

Tilladelsen udstedes i transportvirksomhedens navn og kan ikke overdrages. Den virksomhed, der har fået tilladelsen, kan dog med den i artikel 6, stk. 1, nævnte myndigheds samtykke udføre befordringen gennem en underleverandør. I så fald angives navnet på sidstnævnte virksomhed og dens rolle som underleverandør på tilladelsen. Underleverandøren skal opfylde kravene i artikel 3, stk. 1.

Hvis rutekørsel eller pendulkørsel uden indlogering udføres af flere virksomheder i forening, udstedes tilladelsen i alle de deltagende virksomheders navn. Den udleveres til den ledende virksomhed med kopi til de øvrige virksomheder. Navnene på samtlige virksomheder angives på tilladelsen.

Tilladelserne gælder for højst fem år for rutekørsel og højst to år for pendulkørsel uden indlogering. Der kan fastsættes en kortere gyldighedsperiode enten på anmodning af ansøgeren, eller efter fælles overenskomst mellem de kompetente myndigheder i de medlemsstater, på hvis område passagerer tages op eller sættes af.

Tilladelserne skal indeholde følgende oplysninger:

- ◆ kørselens art,
- ◆ ruten, navnlig afgang- og bestemmelsessted,
- ◆ tilladelsens gyldighedsperiode,
- ◆ for rutekørsel stoppested og køreplaner.

Tilladelserne skal svare til en model, der er fastlagt af Kommissionen efter høring af medlemsstaterne.

Tilladelsen giver transportvirksomheden eller -virksomhederne ret til at udføre rutekørsel og pendulkørsel uden indlogering i alle de medlemsstater, hvis område ruten passerer.

Når en virksomhed har besluttet sig for at ansøge om tilladelse, indgives ansøgningen til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, på hvis område udgangspunktet er beliggende, d.v.s. Færdselsstyrelsen/Trafikministeriet for Danmarks vedkommende.

Artikel 7:

Tilladelse gives efter aftale med de kompetente myndigheder i alle de medlemsstater, på hvis område passagerer tages op eller sættes af. Den tilladelsesudstedende myndighed sender de pågældende medlemsstater og de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvis område der køres igennem, uden at passagerer tages op eller sættes af, en kopi af ansøgningen samt af eventuelle andre relevante dokumenter og anfører sin egen vurdering.

De kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er blevet anmodet om at give deres samtykke, meddeler den tilladelsesudstedende myndighed deres beslutning i løbet af to måneder. Denne frist regnes fra dagen for modtagelse af anmodningen. Har den tilladelsesudstedende myndighed ikke modtaget svar inden for nævnte frist, anses de pågældende myndigheder for at have givet deres godkendelse.

Myndighederne i de medlemsstater, hvis område der køres igennem, uden at passagerer tages op eller sættes af, kan meddele den tilladelsesudstedende myndighed deres bemærkninger inden for den i første afsnit fastsatte frist.

Den tilladelsesudstedende myndighed træffer afgørelse om ansøgningen inden tre måneder efter dagen for modtagelse af ansøgningen, jf. dog stk. 7 og 8.

Ansøgningen kan afslås,

- ♣ hvis ansøgeren ikke er i stand til at udføre den kørsel, for hvilken der ansøges om tilladelse med materiel, som han har direkte råderet over,
- ♣ hvis ansøgeren tidligere har overtrådt nationale eller internationale regler om vejtransport, herunder navnlig betingelser og krav i forbindelse med en tilladelse til at udføre international personbefordring, eller har begået alvor-

lige overtrædelser af bestemmelserne om trafiksikkerhed, især vedrørende køretøjer og førernes køre- og hviletid,

- ♣ hvis betingelserne for udstedelse af tilladelse ikke er opfyldt i forbindelse med en ansøgning om fornyelse af en tilladelse.

Ansøgningen kan ligeledes afslås,

- ♠ hvis det påvises, at den kørsel, for hvilken der ansøges om tilladelse, direkte vil kunne true de to eksisterende virksomheder, der udfører rutekørsel, for hvilken der allerede er givet tilladelse, bortset fra det tilfælde, hvor den pågældende rutekørsel kun udføres af en enkelt transportvirksomhed eller gruppe af transportvirksomheder, eller
- ♠ hvis det påvises, at nævnte kørsel i alvorlig grad vil true levedygtigheden af tilsvarende jernbanekørsel på de pågældende direkte forbindelser,
- ♠ hvis det viser sig, at der kun ansøges om tilladelse til at udføre den mest indbringende af de kørselsformer, der findes på de pågældende forbindelser.

Den omstændighed, at en transportvirksomhed tilbyder priser, der er lavere end de priser, som andre vej- eller jernbanetransportvirksomheder tilbyder, eller den omstændighed, at andre vej- eller jernbanetransportvirksomheder allerede udfører kørsel på den pågældende forbindelse, kan ikke i sig selv begrunde, at ansøgningen afslås.

Den tilladelsesudstedende myndighed kan kun afslå ansøgninger af grunde, der er forenelige med denne forordning.

Hvis der på grundlag af den i stk. 1 nævnte procedure ikke opnås den nødvendige enighed, kan sagen forelægges for Kommissionen inden for den i stk. 3 fastsatte frist.

Af stk. 7 fremgår det, at Kommissionen - efter at have hørt de berørte medlemsstater - inden seks uger træffer en beslutning, som får virkning senest 30 dage efter, at den er meddelt de berørte medlemsstater.

Af stk. 8 fremgår det, at Kommissionens beslutning er gyldig, indtil der opnås enighed mellem de berørte medlemsstater.

Når proceduren i denne artikel er afsluttet, giver den tilladelsesudstedende myndighed alle de i stk. 1 nævnte myndigheder meddelelse herom og sender dem eventuelt en kopi af tilladelsen; de kompetente myndigheder i transitstaterne kan give afkald på denne meddelelse.

Artikel 8:

Når proceduren i artikel 7 er afsluttet, giver den tilladelsesudstedende myndighed tilladelse eller afslår ansøgningen.

Afslag på en ansøgning skal begrundes. Medlemsstaterne sikrer, at transportvirksomhederne har mulighed for at forsvare deres interesser, hvis deres ansøgning afslås.

Artikel 7 finder tilsvarende anvendelse på ansøgninger om fornyelse af en tilladelse eller om ændring af de betingelser, hvorunder den pågældende kørsel skal udføres.

I tilfælde af en mindre ændring for kørslen, navnlig tilpasning af takster og køreplan, er det tilstrækkeligt, at den tilladelsesudstedende myndighed meddeler de øvrige berørte medlemsstater disse oplysninger.

De berørte medlemsstater kan desuden aftale, at den tilladelsesudstedende myndighed på egen hånd kan træffe beslutning om ændring af betingelserne for kørslen.

Ifølge artikel 11 skal de former for kørsel, hvortil der er fri adgang til markedet (ingen tilladelse), d.v.s. pendulkørsel med indlogering, lejlighedsvis kørsel m.v. dog finde sted i henhold til et kontroldokument.

Kommissionen fremsatte den 10 maj 1996 forslag til ændring af forordningen. Hovedindholdet i forslaget er følgende:

1. Kategorien pendulkørsel udgår.
2. Klarere definition af lejlighedsvis kørsel, idet kategorien "øvrige former for lejlighedsvis kørsel" udgår.
3. Grænseoverskridende bytransport udgår af definitionen speciel rutekørsel og henføres til almindelig rutekørsel.

4. Indførelse af en EF-tilladelse.
5. Klarere definition af kategorien kørsel for egen regning.
6. Tilladelsesfri indsættelse af ekstra køretøjer (under særlige omstændigheder) i forbindelse med udførelse af almindelig rutekørsel.
7. Indførelse af konkurrence mellem rutekørsel med bus og rutekørsel med tog.
8. Præcisering af visse tidsfrister for behandling af ansøgninger samt om forlængelse af fristen for forelæggelse af sager for Kommissionen i tilfælde af uenighed om tilladelse til rutekørsel skal gives.

Den 26. februar 1997 fremsatte Kommissionen et ændringsforslag til forslaget af 10. maj 1996, hvilket imidlertid i store træk blev nedstemt af Rådet.

På rådsmødet i april 1997 blev der opnået fællesholdning til ændringsforslaget af 10. maj 1996.

3.3. Cabotage

Rådets forordning (EØF) Nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, angiver, at der skal fjernes enhver restriktion mod den virksomhed, der udfører cabotage, på grundlag af nationalitet eller som følge af, at virksomheden er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den, hvori tjenesteydelsen skal udføres.

Ved buscabotagekørsel forstås, at en busvognmand - etableret i én medlemsstat med ret til udførelse af international kørsel - udfører intern personbefordring i en anden medlemsstat uden at have hjemsted eller andet forretningssted der.

Indtil den 1. januar 1996 var det alene buskørsel i form af rundture uden optagning af nye passagerer undervejs, der kunne udføres som cabotagekørsel. Efter denne dato er cabotagekørsel tilladt for al kørsel - bortset fra rutekørsel, der som omtalt under beskrivelsen af forordning nr. 684/92 er undergivet specielle regler.

Udførelsen af cabotagekørsel er, med forbehold af anvendelsen af fællesskabsforskrifterne, undergivet værtsmedlemslandets love og administrative bestemmelser på en række områder, så som priser og betingelser gældende for transportkontrakter, køretøjers vægt og dimensioner, forskrifter vedrørende transport af visse kategorier af passagerer, køre- og hviletid og moms på transportydelser.

Medlemslandene skal sikre, at der ikke sker forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller etableringssted.

De tekniske standarder for køretøjers konstruktion og udstyr, som køretøjer, der anvendes til cabotagekørsel, skal opfylde, er dem, der gælder for køretøjer, som er godkendt til kørsel i international transport.

Der skal udstedes en tilladelse til at udføre cabotagekørsel - af den kompetente myndighed i den stat, hvor virksomheden er etableret - og kørslen finder i øvrigt sted i henhold til et særligt kontrol dokument, der skal forefindes i køretøjet.

Kommissionen fremsatte den 12. januar 1996 forslag til en ny forordning, som efter en række drøftelser samt ændringsforslag fik følgende hovedindhold:

Cabotagekørsel er tilladt ved følgende former for kørsel:

- 1) speciel rutekørsel, forudsat at der er indgået en aftale herom mellem arrangøren og transportvirksomheden
- 2) lejlighedsvis kørsel
- 3) rutekørsel, forudsat at denne kørsel udføres under international rutekørsel i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 684/92 af en transportvirksomhed, der ikke er hjemmehørende i værtsmedlemslandet.

Herudover foreskriver forslaget, at cabotagekørsel kun kan udføres i forbindelse med denne internationale transport. Kørsel i byer og forstæder er ikke omfattet af anvendelsesområdet. Ved kørsel i byer og forstæder forstås befordring, der opfylder behovene i en bykerne eller et byområde samt behovene for befordring mellem denne bykerne eller dette byområde og de dertil hørende forstæder.

Endelig skal cabotagekørsel udføres i overensstemmelse med værtsmedlemslandets lovgivning, herunder reglerne om udstedelse af tilladelser og indgåelse af kontrakter.

På rådsmødet i april 1997 blev der opnået fællesholdning til forslaget.

I Rådets direktiv 93/38 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation er fastsat betingelserne for offentlige myndigheders indgåelse af tjenesteydelsesaftaler.

Direktivet angiver, at anvendelsesområdet for direktivet blandt andet er tjenesteydelser, der udføres i henhold til en aftale. Tjenesteydelser, der udføres på andet grundlag f.eks. love eller administrative bestemmelser eller arbejdskontrakter er ikke omfattet.

Tjenesteydelsesaftaler er gensidigt bebyrdende aftaler, der indgås skriftligt mellem en af de ordregivere, der er omhandlet i artikel 2 og en leverandør, entreprenør eller tjenesteyder.

I henhold til artikel 2 kan en ordregiver være en offentlig myndighed eller en virksomhed (offentlig/privat), som udøver en af de former for virksomhed, der er omhandlet i stk. 2.

Efter stk. 2 omfatter direktivet også drift af et net til betjening af offentligheden inden for transport med jernbane, automatiske systemer, sporvogn, trolleybus, bus eller kabel.

Det fremgår af artikel 4, at ordregiver ved indgåelse af tjenesteydelsesaftaler skal anvende udbudsprocedurer, der er tilpasset bestemmelserne i dette direktiv.

Når direktivet skal finde anvendelse, skal ordregiver drage omsorg for, at der ikke finder forskelsbehandling sted af leverandører, entreprenører eller tjenesteydere.

Det fremgår af artikel 14, at direktivet finder anvendelse på aftaler, hvis anslåede værdi eksklusive moms mindst andrager 400.000 ecu for tjenesteydelsesaftaler, der indgås af ordregivere, som udøver den ovenfor nævnte virksomhed.

Direktivet angiver, at myndighederne skal opfylde en række krav med hensyn til fremgangsmåden ved udbud og tildeling af de omfattede aftaler. Udbudet kan ske enten i form af offentligt udbud, begrænset udbud eller udbud efter forhandling.

Endvidere stilles der krav til de tekniske specifikationer i udbudsmaterialet.

Endelig er der et grundlæggende krav om, at udbud offentliggøres på europæisk plan i overensstemmelse med fælles retningslinier med henblik på at skabe størst mulig gennemsigtighed på markedet.

Endvidere indeholder direktivet kriterier for udvælgelse af de tilbudsgivere, som besidder de nødvendige kvalifikationer for at deltage i licitationen.

4. Administrationen af lovgivningen, herunder udviklingen af Persontrafikrådets/Færdselsstyrelsens praksis på området.

4.1. Administrationen af lovgivningen.

Administrationen af lovgivningen henhører under Persontrafikrådet/Færdselsstyrelsen i relation til udstedelse, bortfald og tilbagekaldelse m.v. af tilladelser til at udøve virksomhed inden for buslovens område, jf. i øvrigt kapitel 5.4.1.

Som det fremgår af kapitel 3 hviler de danske regler for en væsentlig del på EU-lovgivning.

En ansøger (busvognmands- og busudlejningserhvervet) skal opfylde en række krav vedrørende hæderlighed, økonomisk evne og faglig dygtighed, som beskrevet nedenfor.

4.1.1. Vandelskravet, herunder god skik inden for branchen

Efter den gældende buslov må en ansøger ikke være dømt for strafbart forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udøve vognmandsvirksomhed (lovens § 12, stk. 1, nr. 7). Endvidere skal en ansøger gøre det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve vognmandsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen (lovens § 12, stk. 1, nr. 8, 2. led).

Førstnævnte krav vedrørendeandel skal opfyldes af ansøgere, der driver virksomhed i personlig form, og af ansvarlige ledere af selskaber eller andre juridiske personer.

Færdselsstyrelsen indhenter ved vurderingen af vandelskravet efter samtykke fra ansøgeren/den ansvarlige leder sædvanlig straffeattest til offentlig brug fra Kriminalregisterets afgørelsesdel, d.v.s. alene oplysninger om noteringer af afgjorte sager vedrørende straffeloven og med hensyn til anden lovgivning alene, hvis der er idømt frihedsstraf, eller hvis der er sket rettighedsfrakendelse eller lignende. Almindelige bødesager uden for straffelovens område, herunder f.eks. sager om overtrædelse af færdselslovgivningen, vil ikke fremgå af de straffeattester, som Færdselsstyrelsen kan rekvirere i Kriminalregisteret.

Færdselsstyrelsen kan endvidere - efter en konkret vurdering - indhente oplysning om tilførsler til Kriminalregisteret om overtrædelse af færdselsloven. Herudover kan politiet videregive enkeltstående oplysninger fra Kriminalregisteret, såfremt videregivelsen sker til varetagelse af private eller offentlige interesser, der klart overstiger hensynet til de interesser, der begrundet hemmeligholdelse, herunder hensynet til den oplysningerne angår, eller videregivelsen er nødvendig for udførelsen af en myndighedsvirksomhed eller er påkrævet for en afgørelse, som myndigheden skal træffe.

Hidtil har Færdselsstyrelsen kun i særlige tilfælde efter en konkret vurdering indhentet oplysninger om overtrædelse af færdselslovgivningen m.v. I den forbindelse skal det fremhæves, at Kriminalregisteret kun omfatter noteringer om straffesager med bødestraffe på mere end 1.000 kr.

Kravet vedrørende god skik inden for branchen skal opfyldes af både ansøgere, der driver virksomhed i personlig form, af den ansvarlige leder af et selskab eller anden juridiske person samt af selskabet m.v. som sådant. I vurderingen af, om et selskab m.v. som sådant kan antages at opfylde kravet om god skik inden for branchen, indgår også en vurdering af "personkredsen i selskabet". Denne vurdering er efter de nuværende forhold primært baseret på de oplysninger om de pågældende personer, som Færdselsstyrelsen har fra andre eller fra tidligere sager i styrelsens afdeling for tilladelsesadministration.

Gæld til det offentlige

Færdselsstyrelsen indhenter endvidere oplysninger om ansøgerens eventuelle restancer til det offentlige. I henhold til lovens § 12, stk. 1, nr. 5, må en ansøger således ikke have forfalden gæld til det offentlige, der overstiger 50.000 kr.

4.1.2. Økonomikravet

Efter buslovens § 12, stk. 1, nr. 6, skal en ansøger have økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.

I henhold til busbekendtgørelsens § 10 og § 11 skal en ansøger til brug for vurderingen af, hvorvidt kravet om økonomisk baggrund er opfyldt, udarbejde et årsbudget og en finansieringsplan for det første driftsår. På baggrund af disse oplysninger vurderes det, om den påtænkte virksomhed kan antages at være rentabel.

Endvidere skal en ansøger ifølge busbekendtgørelsens § 9, stk. 1, dokumentere at råde over en egenkapital på 100.000 kr. ved ansøgning om indtil 2 tilladelser og derudover 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse.

Persontrafikrådet har besluttet, at egenkapitalen i personlige virksomheder skal dokumenteres ved indsendelse af den seneste årsopgørelse. Den skattepligtige formue - reguleret for eventuel restskat - lægges til grund. I selskaber er det selskabets egenkapital i henhold til årsregnskabet, og ved nystiftede selskaber den egenkapital, der fremgår af åbningsbalancen, der lægges til grund.

Endvidere har rådet besluttet, at der er mulighed for at lade en statsautoriseret eller registreret revisor udarbejde en opgørelse og afgive en erklæring om egenkapitalens størrelse, såfremt virksomheden anser egenkapitalen for at være højere end den, der fremgår af årsopgørelsen/årsregnskabet.

Ifølge busbekendtgørelsens § 9, stk. 2, kan en ansøger i stedet stille sikkerhed med et nærmere af Færdselsstyrelsen fastsat beløb og indhold af et forsikringselskab eller pengeinstitut. Der skal ifølge Persontrafikrådets beslutning alene stilles sikkerhed for egenkapitalkravet.

I tilfælde, hvor der ansøges om udstedelse af både tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og busudlejningstilladelse, skal der i henhold til Persontrafikrådets beslutning stilles et samlet egenkapitalkrav, der dækker begge typer tilladelser. Hvis der f.eks. kun stilles krav om en egenkapital svarende til 3 tilladelser, idet man går ud fra, at tilladelserne skal anvendes til de samme busser, vil det ikke være muligt at kontrollere, om tilladelserne rent faktisk anvendes til 6 busser, idet en tilladelse ikke er knyttet til en bestemt bus. Det vil i så fald være muligt for virksomheden lovligt at anvende 6 busser, uden at det er dokumenteret, at egenkapitalkravet for udstedelse af 6 tilladelser er opfyldt.

4.1.3. Faglige kvalifikationer

Ifølge busbekendtgørelsens § 13, stk. 1, skal en ansøger/ansvarlig leder for at være kvalificeret til at drive buskørselsvirksomhed inden for de sidste 10 år dels have været beskæftiget i en virksomhed, der udfører personbefordring eller foretager busudlejning, i mindst 3 år eller have tilladelse i henhold til godskørselsloven, dels have gennemgået og bestået et af Trafikministeriet godkendt kursus.

Det omhandlede kursus forestås i dag af Turistvognmændenes Landsforening og Landsforeningen Danmarks Bilruter i fællesskab som et 2½ uges kursus, hvori der undervises i de emner, der er nævnt i bilaget til bekendtgørelsen.

Kursuskravet er som udgangspunkt obligatorisk. På baggrund af en række ansøgninger om dispensation fra kursuskravet har Persontrafikrådet fastlagt retningslinier for dispensation. I henhold til disse retningslinier kan der dispenseres fra kursuskravet i følgende tilfælde:

- Familierelaterede sager. Søn, datter, enke, ægtefælle, svigerbarn, søskende. Ansøgeren har igennem de seneste 10 år deltaget alsidigt i driften af buskørselsvirksomheden og har haft overordnede funktioner, jf. nedenfor.
- Rutebilvognmænd. Ansøgeren har igennem de seneste 10 år haft tilladelse til rutekørsel eller har udført rutekørsel for offentlige myndigheder eller selskaber.
- Busvognmænd der er ophørt. Ansøgeren er ophørt inden for de seneste 3 år.
- Kørselsleder, disponent, driftsleder, medejer m.v. i buskørselsvirksomhed. Ansøgeren har igennem de seneste 10 år haft en stilling med selvstændigt ansvar og overordnede funktioner, jf. nedenfor.
- Taxivognmænd. Ansøgeren har igennem de seneste 10 år været selvstændig taxivognmand med mindst 5 taxier, og det seneste årsregnskab viser økonomisk forsvarlig drift af virksomheden.
- Overordnede funktioner. Heri indgår følgende elementer: indkøb af materiel, finansiering og låneoptagelse, vedligeholdelse af vognpark, budgetlægning, regnskabsførelse, varetagelse af ansvars- og forsikrings spørgsmål, kørselsrettelæggelse, varetagelse af takst- og kalkulationsspørgsmål, forhandlinger med leverandører og personaleadministration.

4.1.4. Særlige krav til selskaber

Hvis ansøgeren er et selskab, skal selskabet have ansat en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens buskørsel.

Såfremt den ansvarlige leder ikke ejer alle anparter eller aktier, stilles der krav om en ansættelseskontrakt mellem selskabet og den ansvarlige leder for at sikre, at der ikke er tale om stråmandsvirksomhed. Af kontrakten skal fremgå,

hvilke arbejdsopgaver den ansvarlige leder skal varetage samt vederlaget herfor. Vederlaget skal være af en passende størrelse i forhold til virksomhedens størrelse.

4.1.5. Høring af organisationerne

I henhold til forretningsordenen for Persontrafikrådet skal sager om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring - medmindre andet er aftalt - forelægges for Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter og SID, forinden sagen forelægges rådet til afgørelse.

Formålet med høringen af organisationerne er dels at få en branchekyndig vurdering af de oplysninger, som en ansøger har indsendt, dels en mulighed for organisationerne til at fremkomme med eventuelle oplysninger om ansøgeren.

Høring af brancheorganisationerne med det nævnte formål forekommer også i sager, der ikke finder deres afgørelse i rådet, men i Færdselsstyrelsen.

4.1.6. Løbende kontrol

For øjeblikket sker der ikke en *løbende* kontrol med bestående buskørselsvirksomheder. Men hvis Færdselsstyrelsen gennem dagspressen eller ved henvendelse fra organisationer eller enkeltpersoner bliver bekendt med, at en busvognmand f.eks. har begået lovovertrædelser i forbindelse med driften af virksomheden eller har økonomiske problemer, foretager styrelsen som led i den almindelige kontrolvirksomhed en nærmere undersøgelse af sagen med henblik på en vurdering af muligheden for at foretage yderligere overfor den pågældende virksomhed, f.eks. en tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser.

I forbindelse med ansøgninger om fornyelse af tilladelser indhentes dog straffeattest og oplysninger om eventuelle restancer til det offentlige. Ansøgeren skal endvidere dokumentere, at egenkapitalkravet er opfyldt.

4.1.7. Bortfald/tilbagekaldelse af tilladelser

I medfør af buslovens § 16, stk. 1, bortfalder en virksomheds tilladelser i henhold til busloven, hvis virksomheden erklæres konkurs eller kommer under betalingsstandsning.

Ifølge busbekendtgørelsens § 18, stk. 1, bortfalder et selskabs tilladelser, såfremt selskabet ikke inden udløbet af 3 måneder efter den godkendte ansvarlige leders fratreden har dokumenteret over for Færdselsstyrelsen, at selskabet har ansat en ny ansvarlig leder, som opfylder buslovens kvalifikationskrav.

I henhold til buslovens § 14, stk. 1, kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, buslovens bestemmelser eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

I henhold til buslovens § 14, stk. 2, kan en tilladelse tilbagekaldes fra en indehaver, der ikke har gjort det antageligt, at virksomheden vil blive udøvet på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Af forarbejderne til § 14, stk. 2, i lovændringen fra 1990 fremgår det, at der vil kunne ske tilbagekaldelse, såfremt der er konstateret overtrædelse af anden lovgivning, herunder bestemmelserne om køre- og hviletid, samt reglerne vedrørende skatte- og afgiftsforhold. Det er ikke en betingelse, at overtrædelsen er konstateret ved en straffesag. Herudover kan der ske tilbagekaldelse, såfremt virksomhedens indehaver eller de, der optræder i virksomhedens interesse, i øvrigt har handlet på en sådan måde, at de ikke længere kan gøre det antageligt, at virksomheden vil blive udøvet på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Færdselsstyrelsen har gennemført drøftelser med politiet (Politimesterforeningen, Politidirektøren i København og Rigspolitichefen) med det formål at få fastlagt dækkende indberetningsordninger for politiets videregivelse af oplysninger om strafbare forhold til Færdselsstyrelsen. I forbindelse med disse drøftelser har politiet tiltrådt, at der i form af en ny og udvidet indberetningsinstruks fra Justitsministeriet til politiet etableres et udvidet indberetningssystem omfattende følgende typer af pådømte forhold:

- Sager om overtrædelse af gods- og buslovgivningen.
- Færdselslovssager i relation til mangler ved køretøjer, overlæs, kørsel uden kørekort samt hastighedsforseelser.
- Sager vedrørende overtrædelse af reglerne om kørsel med farligt gods.
- Køre - og hviletidssager.

- Told- og skattelovssager, hvor lovovertrædelsen står i forbindelse med driften af virksomheden.
- Straffelovssager, hvor overtrædelsen står i forbindelse med driften af virksomheden.

Ordningen blev iværksat den 10. september 1997 efter Justitsministeriets godkendelse.

Når styrelsen herefter modtager indberetninger fra politiet om strafbare forhold, vil følgende forhold indgå i vurderingen af spørgsmålet om tilbagekaldelse:

- ♣ om straffesagerne har relation til udøvelsen af erhvervet,
- ♣ antallet af sager set i relation til virksomhedens størrelse målt ud fra antallet af tilladelser,
- ♣ grovheden af sagerne, som det navnlig giver sig udtryk i størrelsen af bøderne, og
- ♣ hvilke bestræbelser virksomheden udfolder for at undgå eller forebygge lovovertrædelser.

Ud fra en samlet vurdering af den strafferetlige vandel tages der konkret stilling til, hvorvidt der - i forbindelse med en forelæggelse for Persontrafikrådet - er anledning til at overveje tilbagekaldelse eller anden form for reaktion.

Endelig kan en tilladelse tilbagekaldes i medfør af buslovens § 14, stk. 3, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.

Tilbagekaldelse i medfør af buslovens § 14, stk. 2 eller 3, kan af den, som afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om domstolsprøvelse ifølge § 14, stk. 2, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, som tilladelsen vedrører. Derimod har anmodning om domstolsprøvelse ifølge § 14, stk. 3, ikke opsættende virkning. Retten kan dog ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, som tilladelsen vedrører.

4.2. Buslovens § 4 - "behovsbestemmelsen"

Persontrafikrådet er som tidligere anført den kompetente myndighed i relation til udstedelse af fjernbustilladelser, og netop fjernbuskørslen og "behovsbestemmelsen" i buslovens § 4 har i tidens løb været diskuteret gentagne gange.

Nedenfor redegøres der for de gældende regler på området (og disses forudsætninger) og Persontrafikrådets hidtidige administrationspraksis.

4.2.1. Gældende lovgivning.

Kompetenceforholdet er beskrevet i § 3 i busloven:

§ 3. Tilladelse til udførelse af såvel almindelig som speciel rutekørsel gives

- 1) hvor kørslen forløber inden for Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksberg og Roskilde Amtskommuner (hovedstadsområdet), af Hovedstadsområdets Trafikselskab
- 2) hvor kørslen forløber inden for én amtskommune uden for hovedstadsområdet,
 - a) af det udvalg, der er nævnt i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, såfremt der er oprettet en fælleskommunal trafikvirksomhed i amtskommunen,
 - b) i andre tilfælde af kommunalbestyrelsen, såfremt kørslen udelukkende forløber inden for én kommune, og
 - c) ellers af amtsrådet
- 3) hvor kørslen forløber inden for to amtskommuner uden for hovedstadsområdet eller inden for hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune, af den under nr. 1, nr. 2 a eller 2 c nævnte myndighed, i hvis område den længste del af kørslen forløber. Tilladelse kan dog kun gives, hvis begge områders myndigheder er enige herom, eller hvis Persontrafikrådet træffer bestemmelse herom
- 4) i alle andre tilfælde af Persontrafikrådet.

I forarbejderne (fra 1977-78) til denne bestemmelse er der anført følgende (under de almindelige bemærkninger til lovforslaget):

“For så vidt angår administrationen af reglerne for rutekørsel bygger forslaget på den opgavefordeling mellem stat, hovedstadsråd, amtskommuner og kommuner, der generelt gælder for trafikområdet, og hvorefter fjerntrafik er et statsanliggende, hvorimod regionale og lokale trafikopgaver principielt bør ligge hos henholdsvis hovedstadsrådet, amtsrådene og kommunalbestyrelserne.

For ruter, der forløber inden for en kommunes grænser (lokal trafik), er administrationen derfor henlagt til kommunalbestyrelserne. For ruter, der forløber ud over en kommunes grænser, men inden for en region (regional trafik), ligger administrationen hos amtsrådene. For ruter, der løber ud over en region, er administrationen lagt hos et centralt organ.

Regionen i denne henseende er ikke sammenfaldende med amtskommunen, idet den langt overvejende del af den kollektive bustrafik, der forløber ud over en amtskommunes grænser, men inden for 2 amtskommuner, må anses for at være af regional karakter. Ganske vist kan der forekomme ruter, der løber inden for 2 amtskommuner, men som alligevel må betragtes som fjerntrafikruter, f.eks. en rute fra Frederikshavn til Århus. Ved procedurereglerne for den planlægning i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der skal danne grundlag for tilladelsesudstedelse ude i landet, er der imidlertid tilsikret DSB medindflydelse på planernes indhold, derved at DSB kan fremsætte indsigelse mod optagelse på planen af ruter, der vil kunne berøve togtrafikken dens passagerunderlag. Hvis indsigelsen ikke tages til følge, kan spørgsmålet indbringes for Persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Da ruter, der forløber inden for 2 amtskommuner, som nævnt i langt overvejende grad må anses for at være af regional karakter, og da det må anses for mest hensigtsmæssigt, at afgørelser vedrørende disse ruter lægges hos de myndigheder, der har størst lokalkendskab, er administrationen af disse ruter generelt henlagt til de 2 implicerede amtsråd i fællesskab, idet dog afgørelse i tilfælde af uenighed mellem disse må træffes af det centrale organ, Persontrafikrådet. Hovedstadsrådet er i denne henseende ligestillet med en amtskommune.

Ved en opdeling af administrationen navnlig mellem kommunalbestyrelser og amtsråd kombineret med indførelsen af et samarbejde mellem amtsrådene og kommunalbestyrelserne ved udarbejdelsen af planerne for den lokale og regi-

onale persontrafik i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, opnår man, at der sikres de enkelte lokalområder størst mulig indflydelse på serviceniveauet for den lokale trafik. Samtidig bevirker den planlægning, der skal danne grundlaget for administrationen af reglerne om rutekørsel, at der skabes sikkerhed for den fornødne samordning af lokal- og regionaltrafikken.”

Kriterierne for tildeling af tilladelse til rutekørsel er beskrevet i § 4 i loven:

§ 4. Ved afgørelse af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

I bemærkningerne til ændringsforslaget (1990) er der om denne bestemmelse anført følgende:

“Forslaget til § 4 indebærer, som under den gældende ordning, at ansøgninger om tilladelse til rutekørsel er undergivet en behovsvurdering af den tilladelsesudstedende myndighed, som kan afslå ansøgningen, såfremt den ansøgte kørsel er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser, idet der herved opnås en bedre udnyttelse af de resourcer, der anvendes på den kollektive trafik.”

4.2.2. Persontrafikrådets hidtidige administrationspraksis.

I bilag E til rapporten er der en oversigt over tilladelser til almindelig rutekørsel udstedt af Persontrafikrådet gennem årene opdelt i “Egentlige fjernbusruter” “X-busser” og “Øvrige ruter” og i bilag F til rapporten er der en oversigt over de ansøgninger om tilladelse til at udføre fjernbuskørsel, som rådet har behandlet i perioden 1979 til 31. marts 1997.

For god ordens skyld kan det oplyses, at man ved X-busser forstår følgende: I Jylland har 5 jyske trafikskaber/amter opbygget et ekspresbussystem (det såkaldte “x-bussystem”). Der findes i dag 20 ekspresbuslinier, som dækker store dele af Jylland. Der bliver kørt mellem 79 “større” jyske byer, hvor der ikke er togbetjening, eller hvor der er stor omvejskørsel/skift, hvis der benyttes tog.

Holdningen i rådet i 1970'erne og 80'erne var uhyre restriktiv, hver gang tilladelsesindehaverne ville indføje en ekstra by på ruterne eller ved ansøgning om

forøgelse af den eksisterende frekvens, som for de to førstoprettede ruter (Fjerritslev og Ålborg) gennem en meget lang periode kun var tilladt med én daglig dobbelttur (på hverdage).

Ved rådets behovsvurdering (§4) har hensynet til eksisterende jernbaneforbindelser spillet helt afgørende ind, idet DSB's indstilling i sagen har været lagt til grund af rådet (eller et flertal af dette) i overvejende grad.

Uanset denne restriktive holdning er der, som nævnt, dog sket en gradvis udvidelse (frekvens- og standsningsmæssigt) af fjernbusruterne.

Dette faktum har gennem tiden givet anledning til nogle principielle bemærkninger vedrørende buslovens § 4, som der i hvert enkelt tilfælde henvises til fra rådets side som værende "til hinder for", at tilladelse gives eller - i de positive tilfælde - at tilladelsen antages at være "i overensstemmelse med" § 4. Tages f.eks. ansøgning om at optage og afsætte passagerer i Hobro/Randers har rådet (flertallet) et antal gange bestemt afvist dette som værende i strid med § 4, mens den samme ansøgning på et senere tidspunkt er blevet imødekommet i henhold til § 4.

§ 4 indeholder således ikke et objektivi konstant kriterium med hensyn til vurderingen af fjernbusruter i Danmark, men må forstås i forhold til den "almindelige holdning" hos de kompetente myndigheder på et givet tidspunkt.

Når der er tale om kollegiale centrale organer - som Persontrafikrådet - kommer der yderligere det aspekt ind, at enkelte af dette organs medlemmer - ud fra organisationsmæssig baggrund - kan have forskellig opfattelse af behovsvurderingen.

Et andet særligt forløb ved behandling af fjernbusansøgninger er DANBUS' ansøgning om oprettelse af et forgrenet net af busruter på kryds og tværs af Danmark. Her valgte DANBUS selv undervejs at forhandle sig frem til et begrænset antal ruter, som kunne accepteres af Amtsrådsforeningen og DSB. Denne ansøgning blev behandlet af Persontrafikrådet, som fandt, at ansøgningen var i overensstemmelse med buslovens § 4. Man kan i det tilfælde sige, at den nævnte forhandlingsløsning (som eventuelt kunne have ført til et andet resultat) satte rammerne for behovsvurderingen.

I bilag G er der en oversigt over kriterier, der er indgået i Persontrafikrådets behandling af en række rutekørselssager i de senere år.

4.2.3. De nye færgeforbindelser over Kattegat.

Søndergaard, Thinggaard og Abildskous 3 fjernbusruter fra Jylland til København har - af naturlige årsager - i mange år betjent sig af de traditionelle færgefarter over Kattegat, for øjeblikket først og fremmest forbindelsen Ebeltoft - Sjællands Odde og tidligere tillige Grenå - Hundested forbindelsen. Der har således været - og er - tale om et 3-amtsforløb, der efter lovgivningen er omfattet af Persontrafikrådets kompetence.

I 1995 fik Abildskou, der indtil da alene havde benyttet forbindelsen Ebeltoft - Sjællands Odde, tilladelse til på nogle afgangse at benytte Grenå - Hundested forbindelsen, der havde fået en ny hurtiggående færge. Hovedruten via Ebeltoft - Sjællands Odde skulle fortsat bestå, og der var således tale om et alternativt forløb til hovedforbindelsen. Grenå - Hundested overfarten er efterfølgende indstillet (i marts 1996).

Hurtigfærgerne Ebeltoft - Sjællands Odde og Århus - Kalundborg har skabt og vil skabe nogle nye muligheder for persontrafik mellem landsdelene, idet færgeoverfartstiden er blevet betydeligt kortere.

Et første eksempel herpå var de parallelle ansøgninger fra Gråhundbus og City-Trafik A/S om tilladelse til speciel rutekørsel henholdsvis på strækningen Ballerup - Hundested og Århus - Grenå. Tilladelse hertil blev givet i foråret 1995 af de respektive kompetente myndigheder i henhold til busloven (HT og Århus Amtskommune). At tilladelsen blev givet til speciel rutekørsel indebærer, at der alene må sælges billetter til buskørsel med henblik på passagerernes videretransport til/fra færgen, idet bussen ikke transporteres med over.

Tilladelsen til Gråhundbus og City-Trafik A/S's busruter medførte en henvendelse fra de 3 fjernbusvognmænd til Persontrafikrådet, idet de fandt, at Persontrafikrådets kompetence de facto blev "kortslettet".

De 3 fjernbusvognmænds henvisning til, at Persontrafikrådet fortolker § 4 restriktivt, medens HT og Århus Amt fortolker samme bestemmelse mere "liberalt", illustrerer det tidligere anførte om det subjektive element i relation til § 4.

På baggrund af Persontrafikrådets behandling i juni 1995 af ansøgninger om tilladelse til at benytte den daværende Grenå-Hundested færgeoverfart som alternativ ruteføring for eksisterende fjernbusruter mellem byer i Jylland og

København skrev ministeriet følgende til samtlige trafikskaber/amter uden for HT-området:

“Det er rådets opfattelse, at de nye hurtiggående færgeforbindelser over Kattegat skaber en ny trafikstruktur, som vil kunne indvirke på passagerunderlaget for de eksisterende fjernbusruter.

Det blev derfor på det nævnte rådsmøde besluttet at foretage en mere generel drøftelse af behovsspørgsmålet i relation til udførelse af rutekørsel med bus mellem landsdelene på et kommende møde i Persontrafikrådet. Det blev endvidere besluttet, at ministeriet skulle gøre ovennævnte myndigheder (trafikskaber/amter) opmærksom på, at disse, forud for at der træffes afgørelse, i henhold til § 4 i busloven, vedrørende en ansøgning om rutekørsel indenfor myndighedens kompetenceområde, i langt højere omfang bør anlægges en helhedsbetragtning, hvorunder der også tages hensyn til fjernbustrafikken gennem det pågældende område, således at grundlaget for denne trafik ikke udhules.”

Det blev samtidig tilkendegivet, at ministeriet efterfølgende ville indbyde de relevante parter til et møde med henblik på en drøftelse af spørgsmålet om personbefordring med bus mellem landsdelene. Dette møde afholdtes i september 1995.

På mødet blev der fra flere deltageres side peget på, at det i lyset af det jyske ekspresbussamarbejde (X-bus), burde holdes for øje i den videre proces, at dette ekspresbussamarbejde kan udvikle sig til et egentligt fjernbussamarbejde, og at der derfor ikke, som følge af Kattegatproblematikken, bør laves ad-hoc løsninger, der skaber unødvendige begrænsninger i den interregionale trafik.

Der blev endvidere udtrykt ønske om, at det konkretiseres, hvad der menes med “helhedsbetragtning” som nævnt i Trafikministeriets brev til trafikskaber og amter.

Et trafikskab udtalte, at de to hovedproblemer - set fra regional, administrativ side - er at fastslå, hvad bestående kollektiv trafik er (operatørproblemet) og at anlægge helhedsbetragtninger, hvis der allerede findes konkurrence på markedet. Det må i denne forbindelse være vigtigt at erkende, at konkurrence ikke kan undgås, og at Kattegatforbindelserne er et specielt område, hvor der bør være konkurrence. Når der allerede nu er lukket op for flere konkurreren-

de busforbindelser, er der ingen vej tilbage: Større konkurrence er uundgåelig. De centrale myndigheder bør derfor have en afklaret holdning til Kattegatforbindelserne.

Ministeriet skrev i samme periode til HT - i anledning af en henvendelse fra HT's bestyrelse - følgende vedrørende kompetenceforholdene:

“HT har i brev af 23. august 1995 redegjort for selskabets synspunkter vedrørende kompetenceforholdene for interregionale busruter.

HT har samtidig orienteret om selskabets behandling af 3 ansøgninger om tilladelse til rutekørsel i forbindelse med den nye hurtige færgeforbindelse mellem Hundested og Grenå. Det fremgår således, at HT's bestyrelse har besluttet at give tilladelse til følgende ruter: Valby-Århus, København-Hundested og Helsingør-Hundested.

HT's bestyrelse har under henvisning hertil mere generelt givet udtryk for, at regulering af fjernbustrafikken grundlæggende er et statsanliggende, og at kompetenceforholdene bør afspejle dette, således at det er Persontrafikrådet, der giver tilladelse til rutekørsel, der ikke forløber over mere end to amter, men som reelt må betegnes som “fjernbuskørsel” mellem landsdelene.

Herved vil der, efter HT's opfattelse, sikres fornøden inddragelse af overordnede landstrafikpolitiske hensyn, samtidig med at ansøgningerne ses i sammenhæng med den mere traditionelle fjerntrafik med DSB-tog og de “gamle” fjernbusruter.

Trafikministeriet skal i denne anledning meddele, at ministeriet har stor forståelse for ønsket om at inddrage mere overordnede hensyn i grundlaget for stillingtagen til regionale busruter af den omhandlede art. Dette forhold har ministeriet således også peget på i brev af 29. juni 1995, som der henvises til i HT's henvendelse.

Som der nærmere er redegjort for i det nævnte brev, er teksten i busloven imidlertid helt klar, når det gælder kompetenceafgrænsningen i relation til meddelelse af tilladelse til rutekørsel. Uanset hvilke formålstjenlige hensyn, der kan henvises til i denne forbindelse, er det ikke muligt at ændre på lovens klare kompetencefordeling.”

Efter vedtagelse i november 1995 af retningslinjer for Persontrafikrådets behandling af ansøgninger om fjernbuskørsel og afholdelse af endnu et møde med trafikelskaber/amter samt Amtsrådsforeningen skrev ministeriet i marts 1996 til HT efter en fornyet henvendelse fra selskabets bestyrelse om administration af reglerne om fjernbuskørsel:

“Persontrafikrådet har således besluttet at lade fremtidige ansøgninger om fjernbusrutekørsel underkaste en langt mere systematisk forberedelse og behandling, forinden rådet træffer afgørelse i sagen. I forbindelse med forberedelse af sagen for rådet, skal der af Færdselsstyrelsen indhentes en lang række oplysninger vedrørende geografisk dækning, frekvens, kapacitet m.v. for så vidt angår eksisterende trafikforbindelser. (...)

Der skulle hermed være grundlag for at danne sig et bedre “helhedsbillede” for så vidt angår fjernbustrafikken og busforbindelser i øvrigt over længere afstande. Det er ministeriets opfattelse, at trafikcheferne fandt, at retningslinjerne kunne udgøre et konstruktivt grundlag for den fremtidige behandling af disse sager. Der var samtidig almindelig enighed om det hensigtsmæssige i at have en løbende dialog mellem ministeriet, trafikcheferne og Amtsrådsforeningen om administrationen af dette område.”

De 3 fjernbusvognmænd indsendte selv ansøgninger til de regionale myndigheder om oprettelse af en række ruter af samme type som Gråhundbus og City-Trafik A/S's, hvilket var en forudsætning for, at man på de allerede eksisterende ruteføringer kunne benytte de nye hurtigfærger. Herudover indhentede fjernbusvognmændene ansøgninger til en egentlig rute mellem Århus og Københavnsområdet, der forløb via Grenå - Hundested overfarten og derfor var en 2-amtsrute. Sidstnævnte ansøgning bortfaldt, da sejladsen mellem Grenå og Hundested blev indstillet.

Der er i efteråret 1996 til Thinggaard og Søndergaard udstedt tilladelse til kørsel på de regionale ruter Aalborg/Hadsund - Ebeltoft, Hobro/Randers - Ebeltoft og Sjællands Odde - København, mens Århus Amtskommune har afslået en ansøgning fra Abildskou om tilladelse til kørsel mellem Århus og Ebeltoft. Begrundelsen for ansøgningerne var bl.a. at løse fjernbusvognmændenes kapacitetsproblemer i forbindelse med ændringen af færgesituationen på Kattegat.

5. Udvalgets overvejelser.

5.1. Erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig buskørsel

5.1.1. Nugældende lovgivning.

I henhold til buslovens bestemmelser kræves der tilladelse til udførelse af erhvervsmæssig persontransport med bus, forudsætningsvis kræves der således ikke tilladelse til udførelse af ikke-erhvervsmæssig personbefordring med bus.

§ 1, stk. 4, i busbekendtgørelsen anfører følgende om afgrænsningen af erhvervsmæssig og ikke erhvervsmæssig personbefordring:

Kørslen anses for ikke-erhvervsmæssig personbefordring, hvis følgende betingelser er opfyldt:

1. Kørslen udføres vederlagsfrit, bortset fra dækning af variable udgifter, som f.eks. udgifter til benzin eller olie.
2. Kørslen udføres af den registrerede ejer eller bruger af motorkøretøjet eller en ansat hos denne. Hvis personbefordringen alene finder sted inden for landets grænser, kan kørslen dog udføres af andre end den registrerede ejer eller bruger.
3. Kørslen er led i anden virksomhed, idet befordringen af passagerer skal udgøre en underordnet rolle i forhold til det, den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning beskæftiger sig med.
4. Der befordres udelukkende personer med nærmere tilknytning til den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre.

I § 2 i busbekendtgørelsen anføres følgende:

Ved kommunale institutioners udførelse af ikke-erhvervsmæssig personbefordring anses betingelsen i § 1, stk. 4, nr. 2, kun for opfyldt, hvis føreren af køretøjet har daglig arbejdssted på institutionen.

Stk. 2. Ved personbefordring udført af kommunale eller private institutioner anses en nærmere tilknytning, jf. § 1, stk. 4, nr. 4, at bestå, hvis passagererne

er tilknyttet institutionen som patienter, elever eller lignende samt eventuelt er medfølgende personer med henblik på fysisk bistand eller opsyn.

Stk. 3. Plejehjem, ældrecentre m.v. kan, uanset stk. 2, befordre hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter, der har til formål at vedligeholde de pågældendes fysiske og psykiske færdigheder.

Afgrænsningen blev inkorporeret i bekendtgørelsen i forbindelse med en ændring af lov om buskørsel i sommeren 1996.

Afgrænsningen af erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig har eksisteret siden 1978, hvor der i forarbejderne til busloven blev foretaget en afgrænsning. Endvidere drøftede Folketinget i 1996 afgrænsningen i forbindelse med den seneste ændring af busloven. Det folketingsflertal, der gennemførte lovændringen, lagde ikke afstand til den hidtidige afgrænsning, der i dag fremgår af den nye busbekendtgørelse.

Ved ændringen af busloven i sommeren 1996 fik trafikministeren bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om tilladelsesfrit udlån mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende, jf. kapitel 2.2 herom.

I foråret 1997 rettede Tjørnely Plejehjem henvendelse til Trafikministeriet om en sag, hvor et pensioneret postbud ønskede at fungere som chauffør for plejehjemmet - frivilligt. Ifølge afgrænsningen af erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig skal en chauffør være ansat, for at der er tale om ikke-erhvervsmæssig personbefordring - og dermed tilladelsesfri personbefordring.

I anledning af denne sag blev trafikministeren kaldt i samråd i april 1997, hvor ministeren redegjorde for sagen og samtidig henviste sagen til Buslovsudvalget i forbindelse med udvalgets drøftelser af afgrænsningen erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Til sammenligning med den danske afgrænsning kan det oplyses, at EU-forordningen definerer "egen kørsel" som den personbefordring, en virksomhed udfører for sine arbejdstagere, eller som en sammenslutning udfører for sine medlemmer inden for rammerne af sit formål. Det er i denne forbindelse krav om, **at** personbefordringen kun udgør en biaktivitet for virksomheden/sammenslutningen, **at** de benyttede køretøjer er virksomhedens/sammenslutningens ejendom, er købt på afbetaling eller omfattet af

langvarig leasing-aftale, og **at** bussen føres af en ansat i virksomheden eller medlem af sammenslutningen.

Til orientering kan det oplyses, at der pr. 31. december 1996 var udstedt 8.191 tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring til 1.025 virksomheder. Ifølge Danmarks Statistik var der pr. 31. december 1996 indregistreret i alt 13.764 busser. Centralregistret for Motorkøretøjer har oplyst, at der pr. 31. december 1996 var registreret 3.445 busser med anvendelse "buskørsel", 5.932 busser med anvendelse "privat buskørsel" og 730 busser med "særlig anvendelse".

Det betyder, at ca. 75 % af den samlede buspark ikke er underlagt køre/hviletidsbestemmelserne, og at ca. 50 % af busparken ikke er underlagt kravet om blå og hvide kvalifikationsbeviser. Det bemærkes i den forbindelse i bemærkningerne til lovforslaget fra 1996 er det anført, at kravet om blå og hvide kvalifikationsbeviser skal udvides til også at gælde for busser under 17 sædepladser. Der er i skrivende stund imidlertid ikke fastsat en endelig dato for ikrafttrædelsen af denne regel.

Det bemærkes, at disse tal ikke afspejler det faktiske trafikarbejde.

5.1.2. Overvejelse

Efter indgående drøftelser i udvalget om afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel kan følgende hovedsynspunkter fremhæves:

1. Erhvervsministeriet har - ud fra en konkurrencemæssig ligestillingsbetragtning - foreslået, at afgrænsningen ophæves, således at al kørsel, der ikke er privat buskørsel - som hovedregel er erhvervsmæssig kørsel. Herefter vil al ikke privat kørsel som hovedregel være underlagt tilladelseskravet.

Denne hovedregel kan efter forslaget kombineres med nogle undtagelser, som kunne være den ramme, som Folketinget bekræftede sidste sommer i forbindelse med ændringen af busloven. Undtagelser fra denne hovedregel begrundet af andre vigtige samfundsmæssige hensyn bør så vidt muligt fremgå af loven.

Repræsentanterne fra Trafikministeriet og Færdselsstyrelsen bemærker i tilknytning til Erhvervsministeriets forslag, at den nugældende afgrænsning er fastlagt i bekendtgørelsesform med hjemmel i busloven, efter at Folketinget i sommeren 1996 fastholdt den hidtidige afgrænsning af erhvervsmæssig/ikke-

erhvervsmæssig personbefordring med nogle enkelte justeringer. Erhvervsministeriets forslag vil efter repræsentanternes opfattelse næppe medføre nævneværdige ændringer i forhold til den nuværende afgrænsning, der i øvrigt er udtryk for en samlet afvejning, der indeholder andre hensyn end rent konkurrencemæssige.

Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter og SID tilslutter sig Erhvervsministeriets forslag om hovedregel, men ikke undtagelserne. Det er efter Turistvognmændenes Landsforenings og Landsforeningen Danmarks Bilruters opfattelse helt fundamentalt at få fastlagt omfanget af de moms- og afgiftsmæssige konsekvenser ved en ændring, hvorefter al kørsel, der ikke er privat buskørsel, er erhvervsmæssig kørsel.

Kommunernes Landsforening tager afstand fra hele forslaget, idet det er foreningens opfattelse, at ændringen af busloven i sommeren 1996, hvorefter der i forhold til kommunale institutioners udførelse af kørsel blev fastsat en bredere afgrænsning af begrebet ikke-erhvervsmæssig persontransport, opfylder et stort socialt behov i kommunerne. Det påpeges endvidere fra foreningens side, at hensynet til foreningslivet og kulturpolitikken samt kommunernes sociale indsats for børn, unge og ældre må lede til, at der ikke foretages nogen form for stramninger i den nuværende afgrænsning af ikke-erhvervsmæssig kørsel.

Amtsrådsforeningen og HT stiller sig tvivlende overfor hensigtsmæssigheden af den afgrænsning, som foreslået af Erhvervsministeriet.

2. Såfremt kørsel med frivillige hjælpere ved institutioner ønskes omfattet af begrebet ikke-erhvervsmæssig personbefordring kan det ske ved følgende ændring af bekendtgørelsen:

I Trafikministeriet bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 om buskørsel § 1, stk. 4, litra 2, tilføjes efter 1. pkt. : "Ved ansat sidestilles en person, der uden at modtage vederlag har en tilsvarende tilknytning til den registrerede ejer eller bruger af køretøjet."

Ændringen bør i givet fald fremgå af et kommende lovforslag , idet der i bemærkningerne til et lovforslag kunne anføres følgende: "Det foreslås, at afgrænsningen af erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig ændres således, at personer med tilsvarende naturlig tilknytning til den registrerede ejer eller bruger af køretøjet sidestilles med en ansat. I dette nye begreb ligger, at personer, som udfører et arbejde svarende til en ansat, også er omfattet af bestemmel-

sen. Der tænkes her specielt på frivillige hjælpere på plejehjem og lignende institutioner.”

Det bemærkes, at bemærkningerne i givet fald bør uddybes mere end nævnt ovenfor.

Trafikministeriets repræsentanter i udvalget, Færdselsstyrelsen, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og HT finder, at ovennævnte ændring af afgrænsningen vil være en proportional og hensigtsmæssig løsning af det praktiske problem, som er af stor betydning for mange ældre og syges livskvalitet.

Turistvognmændenes Landsforening, SID og Landsforeningen Danmarks Bilruter kan ikke tilslutte sig forslaget, idet det er foreningernes opfattelse, at man kun bør benytte chauffører, der jævnligt udfører sådan kørsel og således bliver løbende uddannet, hvorved hensynet til færdselssikkerheden (overholdelse af køre/hviletidsreglerne) bedst varetages.

3. For så vidt angår reglen om tilladelsesfrit udlån mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende finder Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen, at reglen bør udvides til at gælde alle former for kommunale institutioner. Den nuværende afgrænsning er uhensigtsmæssig, idet der er en lighed mellem det arbejde, som fritidsklubber udfører og det arbejde, som andre institutioner udfører.

SID, Landsforeningen Danmarks Bilruter og Turistvognmændenes Landsforening finder, at reglen helt bør ophæves.

5.2. Fjernbuskørsel.

5.2.1. Lovgivningen

I henhold til kollektivtrafikloven og HT-loven foretager amterne og HT en planlægning af den lokale og regionale trafik, herunder den kørsel, der udføres som almindelig rutekørsel og forløber inden for højst 2 amtskommuner eller 1 amtskommune og hovedstadsområdet. Rutekørsel, der forløber udover 2 amtskommuner er således ikke omfattet af de to loves krav om planlægning (fjernbuskørsel). Der henvises i øvrig til kapitel 5.4.1.

I § 4 i busloven bestemmes, at der kræves tilladelse til udførelse af rutekørsel, både rutekørsel der etableres i henhold til udbud og kørsel, der etableres uden forudgående udbud. Der angives følgende kriterier for meddelelse af tilladelse, herunder meddelelse af tilladelse til fjernbuskørsel:

“Ved afgørelse af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.”

I bemærkningerne til lovforslaget (1990) er der om denne bestemmelse anført følgende:

“Forslaget til § 4 indebærer, som under den gældende ordning, at ansøgninger om tilladelse til rutekørsel er undergivet en behovsvurdering af den tilladelsesudstedende myndighed, som kan afslå ansøgningen, såfremt den ansøgte kørsel er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser, idet der herved opnås en bedre udnyttelse af de resourcer, der anvendes på den kollektive trafik.”

5.2.2. Overvejelse.

Der er i udvalget enighed om, at den nugældende ordning vedrørende planlægning af den lokale og regionale trafik fungerer hensigtsmæssigt. Derimod findes der at være et behov for en revision af lovgrundlaget for så vidt angår fjernbustrafikken.

Formålet med en ændret regulering af fjernbustrafikken må efter udvalgets vurdering være at forbedre og forøge det samlede udbud af kollektiv fjerntrafik. Fjernbustrafik vil således måske kunne løse en række trafikopgaver i fjerntra-

fikken på en bedre og/eller billigere måde, end det i dag er tilfældet. Dette vil kunne medføre, at flere vil benytte den kollektive trafik, hvilket også ud fra en miljømæssig betragtning vil være hensigtsmæssigt.

I den forbindelse udgør fjernbustrafikken et kollektivt trafikprodukt, som både kan

- 1) supplere og forbedre den kollektive trafik i nogle sammenhænge, og
- 2) skabe øget konkurrence inden for den kollektive trafik i andre sammenhænge.

Hvordan en ændret regulering vedrørende fjernbusser så rent faktisk skal udformes, beror efter udvalgets opfattelse på, i hvor stor udstrækning man politisk ønsker at åbne op for fjernbustrafikken.

Man kan sige det sådan, at jo mere man åbner op, jo større et marked skabes der for fjernbustrafik - men des større et marked, des større sandsynlighed er der for, at konkurrencen skærpes over for den regionale kollektive trafik og fjerntrafikken med tog. I det følgende beskrives forskellige modeller for en ændret regulering af fjernbustrafikken, der repræsenterer forskellige grader af åbning af markedet for fjernbustrafik.

1. Geografisk afgrænsning af fjernbustrafik

I den eksisterende lovgivning er fjernbustrafik defineret som bustrafik ud over 2 amter (HT-området opfattes i den forbindelse som ét amt). Amterne har imidlertid en forskellig størrelse, og tre amter ligger i nogle tilfælde så tæt på hinanden, at tre-amtstrafik i realiteten kan opfattes som regional trafik. Omvendt findes der tilfælde, hvor to-amtstrafik kan opfattes som fjerntrafik.

Udvalget har derfor overvejet muligheden for at opstille et alternativ til den nuværende afgrænsning. Det kunne således i stedet være en km-grænse, formentlig på mindst 75 eller 100 km. Man kunne i den forbindelse sige, at der kunne gives mulighed for fjernbustrafik på f.eks. mindst 75 km, uanset om dette var inden for to amter. Eller man kunne afgrænse det sådan, at fjernbustrafik skulle være ud over 2 amter og på mindst 75 km.

Udvalget finder, at man endvidere bør forholde sig til fjernbusruters forløb over Kattegat mv., hvor der med den nuværende lovgivning har været tilfælde, hvor ruter, som i realiteten må betegnes som fjernbusruter, har fået tilladelser af de

pågældende amtsråd til kørslen. Det er udvalgets opfattelse, at det er vigtigt, at alle fjernbusruter behandles under det samme regelsæt. Problemet kunne løses ved, at distancen over Kattegat indgår i kilometerberegningen. Hvis man ønsker at opretholde den nuværende regulering, foreslår udvalget, at Kattegat regnes som svarende til 1 amt, således at f.eks. en rute fra Århus over sejlruten Århus-Kalundborg eller Ebeltoft-Odden til Vestsjællands Amt regnes som 3 amter.

Reguleringen af fjernbusruters forløb over Kattegat mv. bør efter udvalgets opfattelse også omfatte de tilfælde, hvor rejsen sker ved kørsel med busser frem til færgen, og hvor bussen derefter ikke overføres, men hvor passagererne fortsætter med færgen for, når de kommer i land, at fortsætte med bus. Der er typisk tale om en fælles billet og et sammenhængende system, der i realiteten gør den konkrete rejse til en fjernrejse, hvis den i øvrigt f.eks. er på mindst 75 km.

2. Standsningsmønster

Under forudsætning af, at man fortsat ønsker at opretholde den nuværende regulering af den lokale og regionale kollektive trafik, må det samtidig sikres, at der ikke opstår en uhensigtsmæssig konkurrence til denne trafik. Der kan opstilles flere modeller:

1. "Kraftig regulering"

Der fastlægges et standsningsmønster for fjernbustrafikken. Man kunne f.eks. forestille sig, at alle byer over 10.000 indbyggere kunne betjenes. Der skal ikke kunne ske både på- og afstigning i samme amt (HT-området regnes som ét amt). Der kan kun stoppes ét sted i hver by, f.eks. ved byens hovedterminal. Det bør ved en mere detaljeret fastlæggelse af standsningssteder overvejes, om andre overordnede landstrafikale terminaler bør omfattes, f.eks. lufthavne.

2. "Begrænset regulering"

En anden model kunne være, at man ikke lægger sig fast på hvilke byer, der kan betjenes. Hvis man indførte en regel om, at billetter kun kan købes for ture på over 75 km (minimumstakst), vil risikoen for, at folk benytter fjernbus som en regional bus, blive væsentligt reduceret, da prisen bliver uforholdsmæssig stor.

3. "Mellemregulering"

Man kan endelig forestille sig en kombination af de to modeller.

3. Frekvens og kapacitet

Hvis man ønsker at åbne op for øget mulighed for fjerntrafik med bus, bør man også overveje, om man skal regulere omfanget af denne kørsel. Dette er specielt relevant i forhold til togtrafikken (se nedenfor). Man kan i den forbindelse opstille 3 modeller, der repræsenterer forskelligt omfang af regulering/afregulering:

1. "Kraftig regulering"

Der fastsættes klare retningslinjer for, hvor mange afgang, der skal være på givne fjernbusruter. Der fastsættes også en øvre grænse for, hvor mange busser, der må afgå ved hver afgang. Man fastlægger således på det nærmeste en køreplan for fjernbustrafikken. Denne kan enten fastlægges af trafikministeren eller Persontrafikrådet.

2. "Begrænset regulering"

Der fastsættes ingen retningslinjer, således at i princippet alle busvirksomheder har adgang til at køre en given fjernbusrute, og at konkurrencen mellem operatørerne over tid vil regulere udbuddet.

3. "Mellemregulering"

En mellemform kunne være, at man fastlagde, at to busvirksomheder har en umiddelbart ret, mens der ved en tredje busvirksomheds indtræden skulle ske en forudgående prøvelse af, om markedet kan bære en tredje busvirksomheds - eller for den sags skyld endnu flere busvirksomheders - indtræden på den pågældende rute. Denne model svarer til EU-reguleringen vedrørende international bustrafik.

4. "Regulering fra sag til sag"

Man kunne endelig lade det være op til f.eks. Persontrafikrådet at foretage en konkret behovsprøvelse i forhold til kriterier som rejsetid, pris, frekvens, direkte forbindelser mv.

4. Forholdet til togtrafikken

Fjerntrafikken har en potentiel konkurrenceflade i forhold til den regionale og nationale togtrafik. I overvejelserne om en øget adgang for fjernbustrafik må man derfor også forholde sig til, hvor omfattende en konkurrence, som man politisk mener der bør være i forhold til togtrafikken.

I en række tilfælde må man forvente, at togtrafikken vil være hurtigere, men dyrere end fjernbustrafikken. Det må således forventes især at være de kundegrupper, som sætter pris højere end tid i beslutningen om valg af transportform, der i de situationer vil vælge fjernbussen. Der kan også være andre forhold, der medfører, at man foretrækker at benytte en fjernbus, f.eks. at man på nogle rejserelationer kan undgå skift, og at det af nogle føles mere trygt og bekvemt mv. Endelig kan rejsetiden på konkrete rejserelationer være kortere end eller svarende til rejsetiden med tog.

Udvalget må konstatere, at der i Danmark hersker en del forskellige vurderinger af det potentielle marked for fjernbustrafik. Fra nogle sider peges på, at det øgede udbud vil forøge brugen af den kollektive trafik samlet set, mens vurderingen fra andre sider er, at fjernbusserne især vil tage passagerer fra togtrafikken på de rejserelationer og tidspunkter, hvor der er god økonomi i det - man taler traditionelt om det såkaldte "skumme fløde"-problem. I sidste ende vil det formentlig først være muligt at vurdere konsekvenserne for togtrafikken, når man rent faktisk har realiseret et øget udbud med fjernbustrafik.

Afhængigt af hvordan man vurderer konsekvenserne, og afhængigt af hvorvidt man ønsker at gardere sig imod uønskede konsekvenser, vil man kunne opstille forskellige modeller for regulering af dette forhold:

1. "Kraftig regulering"

Man begrænser udbuddet, så det får et bestemt omfang, der kan ændres (og i givet fald øges) over tid. Man kan f.eks. definere udbuddet efter en procentdel af togtrafikken på en given relation, f.eks. 10 pct. af trafikken mellem Århus-Odense-København.

2. "Begrænset regulering"

Man regulerer ikke forholdet.

3. "Mellemlig regulering"

Man begrænser udbuddet, så det ikke i alvorlig grad vil true togtrafikkens "levedygtighed". Dette svarer til EU-reguleringen vedrørende international bus- trafik. Begrebet "levedygtighed" må på forhånd søges defineret nærmere og i øvrigt afgøres fra sag til sag. Sidstnævnte afgørelser kan i givet fald træffes af Persontrafikrådet.

Trafikministeriets repræsentanter i udvalget skal i denne forbindelse gøre opmærksom på, at hele diskussionen omkring konkurrencefladen overfor togtrafikken rejser en række principielle overvejelser. Hvorvidt øget fjernbustrafik truer jernbanens "levedygtighed", afhænger jo i sidste ende af, i hvilken udstrækning den statslige subsidiering af togtrafikken øges med et faldende indtægtsgrundlag - eller ved indskrænkning af togdriften.

Togtrafik er således i dagens situation en statsligt subsidieret trafikform, og underlagt en regulering af trafikeringen af en række rejserelationer.

Det kan oplyses, at der i ministeriet i øjeblikket (november 1997) arbejdes med et lovforslag om jernbanevirksomhed m.v. I dette forslag, som forventes fremsat november/december 1997, fastlægger trafikministeren omfanget af den del af jernbanetrafikken, der udføres som offentlig service og indgår fra 1. januar 1999 kontrakter herom - i første fase med DSB, som også pr. 1. januar 1999 omdannes til selvstændig offentlig virksomhed. Men lovforslaget åbner mulighed for, at en del af denne trafik siden kan udbydes, hvorved også andre operatører kan få adgang til at udføre offentlig service trafik. Anden jernbanetrafik udføres på rent kommercielle vilkår.

En større åbning af markedet for fjernbustrafik vil kunne skærpe konkurrencen over for jernbanetrafikken således, at det vil kunne forringe vilkårene for både den kommercielle og den kontraktbundne del af togtrafikken, og ikke mindst kunne nødvendiggøre en øget offentlig subsidiering til "trafik udført som offentlig service", medmindre man politisk er indstillet på at reducere udbuddet af togtrafik.

Togtrafikken i Danmark er således inde i en meget markant omstillingsproces. Der er således mulighed for at lade åbningen af fjernbusmarkedet ske over en årrække i nogle etaper.

Man kan i den forbindelse pege på, at der allerede eksisterer en række fjernbusruter, som har koncession. Således har X-busserne i Jylland koncession

frem til 1999-2003, og de private fjernbusruter har koncession frem til år 2002.

5. Opnåelse af retten til fjernbuskørsel

Det nuværende regelsæt vedrørende opnåelse af retten til fjernbuskørsel bygger på et tilladelsessystem. Det er Persontrafikrådet, der uddeler tilladelserne til fjernbuskørsel, baseret på en ansøgning fra den eller de busvirksomheder, som ønsker at erhverve tilladelsen.

Der er fordele og ulemper ved et sådant tilladelsessystem. Fordelene er bl.a., at det er busvirksomheden selv, der foretager en vurdering af de markedsmæssige muligheder for fjernbuskørsel, hvilket giver en god sammenhæng med, at det er busvirksomheden, der også selv bærer den økonomiske risiko ved den pågældende kørsel. En af ulemperne er, at systemet bygger på et "først til mølle"-princip, uden at der sker en markedsmæssig afprøvning af, hvor billigt kørslen kan udføres, og dermed hvor billigt det kan blive for kunderne.

Ønsker man at ændre på disse forhold, kan der opstilles to principielt forskellige modeller, som repræsenterer henholdsvis et tilladelsessystem og et udbudssystem.

1. "Tilpasning af den nuværende regulering"

Man kan fortsætte det nuværende tilladelsessystem. Ved en yderligere åbning af markedet for fjernbuskørsel vil der dog, efter udvalgets vurdering, skulle opstilles nogle retningslinjer for, hvornår og hvordan tilladelser kan gives, således at der skabes større gennemsigtighed over for de busvirksomheder, som er potentielt interesserede i at erhverve retten til fjernbuskørsel. Man kunne således forestille sig, at man ved offentlig bekendtgørelse på nærmere fastsatte tidspunkter inviterede busvirksomheder til at søge, og at man herefter havde en nærmere defineret procedure for behandlingen af de indkomne ansøgninger. Hvis to ansøgninger var ens, måtte man så foretage en lodtrækning.

2. "Ændret regulering"

Man kunne foretage et udbud af en række nærmere definerede fjernbusruter. Et sådant system kommer til at ligne det nuværende licitationssystem, som amter, kommuner og trafikelskaber benytter ved udbud af den lokale og regionale kollektive buskørsel samt ved X-buskørslen i Jylland (kontraktkørsel).

Ved et sådant system må Trafikministeriet/Persontrafikrådet udarbejde en slags køreplan for fjernbustrafikken i Danmark. På grundlag heraf skulle der så formuleres et udbud med nærmere definerede udbudsbetingelser. Kørslen skulle derefter gå til den, som kunne præstere den for kunderne mest fordelagtige kørsel, f.eks. mht. antallet af afgang og prisniveau.

Et udbudssystem vil kræve, at busvirksomheder, der opnår retten til fjernbuskørsel, skal have et vist spillerum for at kunne tilpasse både trafikudbud og pris, hvis der sker en øget konkurrence fra den regionale bustrafik og togtrafikken, f.eks. i form af særlige pristilbud.

Det her beskrevne udbudssystem betyder, at der skal etableres en statslig trafikselskabslignende myndighed på området. Dog med den væsentlige forskel, at den pågældende myndighed til forskel fra de amtslige trafikselskaber ikke har noget økonomisk ansvar forbundet med sin virksomhed. Det forudsættes således, at det er den pågældende busvirksomhed selv, der bærer den fulde økonomiske risiko.

Udvalget har ikke taget stilling til, om en sådan statslig "trafikselskabs"-opgave i givet fald burde udføres af en af Trafikministeriets eksisterende myndigheder, eller om der burde dannes et selvstændigt selskab til at varetage opgaven. Udvalget skal i den sammenhæng pege på, at en lignende opgave vil skulle udføres for så vidt angår trafikministerens indkøb af subsidieret togtrafik. Der synes således på lidt længere sigt at være grundlag for at overveje den styringsmæssige sammenhæng mellem fjernbustrafikken og togtrafikken nærmere, da der jo som beskrevet er nogle klare trafikale sammenhænge mellem de to transportformer.

Et system med kontraktkørsel forudsætter fastlæggelse af en række forhold vedrørende bussernes standard, miljø- og sikkerhedsforhold, kontraktperiodens længde, garantiforpligtelser mv. Udvalget har imidlertid ikke fundet anledning til på det nuværende grundlag at gå ind i detaljerede overvejelser herom, idet der i øvrigt kan henvises til en allerede ganske veludviklet praksis vedrørende udliciteringen af rutekørsel.

6. Sammenfatning

På baggrund af de foranstående overvejelser mener udvalget ikke at have grundlag for at opstille ét bestemt forslag til ændret regulering af fjernbustrafikken i Danmark. Udvalget noterer sig, at der er en række principielle og

overordnede trafikpolitiske overvejelser og afvejninger, som bør foretages, før et mere konkret forslag kan lægges frem. Udvalget har derfor set det som sin opgave at tilvejebringe et grundlag for en sådan trafikpolitisk debat.

Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening påpeger i den forbindelse, at der ved de fremtidige overvejelser bør lægges vægt på, at den regionale og lokale kollektive trafik ikke påføres yderligere konkurrence som følge af ændringer i reguleringen af fjernbustrafikken.

Det er afgørende for HT, at overvejelserne om eventuel liberalisering af fjernbuskørslen og om diverse fremtidige reguleringsmodeller for fjernbusser ikke forringer HT's muligheder for bedst muligt at administrere og tilrettelægge den lokale og regionale kollektive trafik i HT-området - det vil sige fortsat giver HT mulighed for at opretholde et højt serviceniveau.

DSB har overfor Trafikministeriet oplyst, at det er DSB's overordnede opfattelse, at der - uanset hvilken model der måtte blive valgt - forud herfor skal laves en samlet analyse af den kollektive trafik. En sådan analyse skal indeholde en vurdering af bus for og imod togtrafik, og en vurdering af øget konkurrence herimellem. Analysen skal ikke tage udgangspunkt i en ensidig konkurrence overfor DSB, men skal indeholde en reelt fri fjernbustrafik.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser har følgende bemærkninger til kapitel 5.2:

Foreningen mener, at der bør foretages en seriøs analyse af mulighederne for og behovet for at køre med moderne højkvalitets-ekspresbusser på privatøkonomiske vilkår (= uden tilskud) i Danmark, inden der træffes politiske beslutninger desangående - ligesom det sker i Sverige og Norge.

Hensigten skal være at skaffe grundlag for en vurdering af ekspresbusser som en naturlig del af den kollektive fjerntrafik som supplement til og aflastning for andre former for kollektiv trafik.

Fjernbusforeningen peger samtidig på, at der i Danmark aldrig er foretaget en analyse af konkurrencefladerne mellem de forskellige former for kollektiv fjerntrafik, hvorfor man vanskeligt kan sige noget om konsekvenserne af trafik med ekspresbusser for eksempelvis DSB's fjerntrafik på skinner.

Om passagerernes valg af befordring er det - efter Fjernbusforeningens mening - for enkelt at antage, at passagerer, der foretrækker ekspresbusser, udelukkende ønsker at rejse billigt og har tid nok, mens togpassagerer gerne betaler mere for at komme hurtigere frem. Ud fra erfaringer med de eksisterende fjernbusruter kan det oplyses, at normaltaksten i ekspresbusser sædvanligvis er lavere end i toget. Til gengæld opererer DSB med en række rabatordninger på strækninger, hvor der er konkurrence fra de private ekspresbusselskaber ("røde billetter" etc.), således at en togrejse bliver lige så billig - eller billigere - end rejse med ekspresbus. Desuden skal det noteres, at rejser på de eksisterende fjernbusruter, der blandt andet køres mellem København og ti jyske byer, kan gøres lige så hurtigt - eller kun lidt langsommere - end med toget; som regel uden at passagererne skal skifte undervejs.

Det må formodes, at adgang til informationer om en rejse, rejsens pris, visse befolkningsgruppers muligheder for at opnå offentlige subsidier til hel eller delvis frirejse (65-rabat etc.), rejsens varighed, antallet af skift undervejs og eventuel ventetid i den forbindelse, samt komfort, service og tryghed indgår i passagerernes overvejelser, når en rejse planlægges.

Det er imidlertid også nødvendig at forholde sig nøgternt til omfanget af den eksisterende - og ud fra en realistisk betragtning mulige - fjerntrafik med ekspresbusser, idet Fjernbusforeningen går ud fra, at denne form for kollektiv trafik fortsat skal afvikles på privatøkonomiske vilkår (= uden tilskud).

Hvis man fastholder, at ekspresbustrafik skal udføres med højkvalitetsmateriel, vil der på disse økonomiske betingelser - efter Fjernbusforeningens vurdering - kun være basis for få nye ruter ud over de allerede etablerede.

Når man sammenligner med omfanget af fjerntrafik med tog, der efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt er kraftigt stigende, findes der derfor intet belæg for at antage, at ekspresbusser vil være årsag til en forringelse for den kommercielle og kontraktbundne del af togtrafikken. Der er således heller ingen grund til at tro, at fjernbustrafik vil resultere i øget offentlig subsidiering til DSB eller et reduceret udbud af togtrafik.

Det kan tilføjes, at DSB's succes efter åbningen af Storebælt er sket, uden at de eksisterende fjernbusruter mellem Jylland og København har haft nævneværdige ændringer i antallet af passagerer - hvilket bekræfter, at de to former

for kollektiv fjerntrafik kan supplere hinanden og tilsammen få flere til at benytte kollektiv trafik.

I øvrigt bør den velfærdsforbedring, som ekspresbusser kan give befolkningen i form af bedre mobilitet og flere valgmuligheder, tages i betragtning, når man vurderer konsekvenserne af en eventuel konkurrence over for fjerntrafik med tog og den regionale kollektive trafik.

Fjernbusforeningen finder det urealistisk - og i hvert fald ikke særligt "kundevenligt" - hvis antallet af passagerer i ekspresbusser skal tilpasses DSB's skinnebårne trafik på en given strækning. Samtidig må foreningen gøre opmærksom på, at DSB hidtil konsekvent har nægtet at offentliggøre tal for passagertrafik mellem konkrete byer. Og når/hvis flere jernbaneselskaber får mulighed for at køre på skinnerne i Danmark, vil ekspresbussernes afhængighed af DSB være uforståelig.

Fjernbusforeningen mener, at der i den kollektive fjerntrafik bør være lige vilkår for konkurrence mellem fly, tog og ekspresbusser.

Samtidig understreger Fjernbusforeningen, at det - med det begrænsede omfang trafik med ekspresbusser har og kan få i Danmark - vil være ødelæggende for de eksisterende private ekspresbusselskaber, hvis en konkurrencesituation, som kendes fra bustrafik mellem millionbyer på Kontinentet, ukritisk "overføres" til bustrafik mellem danske byer.

5.3. Rutekørsel og anden buskørsel

5.3.1. Rutekørsel og anden buskørsel.

Busloven definerer forskellige former for buskørsel således:

§ 2 :

Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder.

Stk. 2. Står adgangen til at deltage i den i stk. 1 omhandlede kørsel åben for alle, betegnes denne som "almindelig rutekørsel". Befordres der derimod kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

Det fremgår bl.a. af forarbejderne til busloven, at der ved regelmæssig befordring af personer forstås, at kørslen skal opfylde et trafikbehov, der tidsmæssigt strækker sig over mindst 1 måned og udføres med en vis hyppighed - i almindelighed mindst 1 gang om ugen.

Endvidere skal kørslen udføres på en måde, der er egnet til hos dem, der ønsker at blive befordret til et bestemt geografisk mål, at fremkalde den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse til dette mål. Dette vil typisk være tilfældet, når kørslen udføres i henhold til en forud fastlagt og offentliggjort køreplan. Kørslen kan være rutekørsel, selv om kørselsstrækningen mellem 2 bestemte geografiske punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem 2 fikserede punkter. Kørslen skal blot foregå inden for et bestemt geografisk afgrænset område med tilfældigt udgangs- og endepunkt inden for forud fastlagte udsnit af området.

Det er endvidere en forudsætning, for at der foreligger rutekørsel, at passagerne har mulighed for på- eller afstigning ud over det punkt, hvorfra kørslen er udgået. Der kan være tale om på- eller afstigning et eller flere steder undervejs. Ved udførelse af speciel rutekørsel med bestemte kategorier af personer, forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret. Speciel rutekørsel er ikke omfattet af kollektivtrafiklovgivningens planlægningsbestemmelser.

§ 9, stk. 1:

Ved turistkørsel forstås befordring med samme køretøj af en gruppe personer fra et område og tilbage til dette således, at køretøjet først, når hele turen er afsluttet, benyttes til befordring af andre.

Det fremgår bl.a. af forarbejderne til busloven, at gruppen af passagerer kan være tilfældigt sammensat, men at det skal være de samme personer, der deltager i den enkelte tur, og de skal alle deltage i hele turen fra det område, hvorfra turen udgik og tilbage til dette. Køretøjet må ikke benyttes til befordring af andre passagerer, hvis gruppen gør ophold undervejs, forinden gruppen er vendt tilbage til det område, hvorfra kørslen udgik.

§ 9, stk. 2:

Ved bestillingskørsel forstås lejlighedsvis befordring af en på forhånd sluttet kreds af personer efter bestilling på vogn ejerens bopæl eller forretningssted og efter forud fastsat betaling, der erlægges samlet af den, der har bestilt kørslen.

Det fremgår bl.a. af forarbejderne til busloven, at kredsen af personer skal være knyttet sammen i et fællesskab, der rækker ud over det fælles ønske om at deltage i kørslen. Betalingen for kørslen skal være forud fastlagt og erlægges under et af den, der har bestilt kørslen, så vognmanden ikke skal bære den økonomiske risiko.

§ 11:

Tilladelse til at udføre andre former for buskørsel inden for landets grænser end nævnt i §§ 2 og 9 gives af de i § 3 nævnte myndigheder, og kun såfremt behovet for kørslen ikke kan dækkes af bestående kollektive trafikforbindelser.

Det fremgår bl.a. af forarbejderne til busloven, at andre former for buskørsel kan omfatte "pendulkørsel", hvor der med flere ud- og tilbageture fra samme udgangspunkt til samme bestemmelsessted befordres rejsende, som i forvejen er sluttet sammen i grupper. Bestemmelsen omfatter også kørsel, hvor der alene befordres passagerer på udturen, mens tilbageturen foregår uden passagerer eller omvendt.

Endvidere fremgår det af forarbejderne til busloven af 1978, at § 11 giver hjemmel til efter en konkret behovsprøvelse at give tilladelse til etablering af særlige former for buskørsel. I praksis vil der være tale om kortvarige kørselsarrangementer, og det forudsættes, at der indhentes tilladelse til det enkelte konkrete arrangement. Hvor der er tale om, at kørslen skal dække et konstant tilbagevendende trafikbehov, forudsættes det, at gyldighedsperioden ikke bliver længere end den, der gælder for tilladelse til speciel rutekørsel.

Af Vejledningen til Kollektivtrafikloven og Busloven fra december 1978 fremgår det blandt andet, at såfremt behovet kun strækker sig over et par dage, f.eks. i forbindelse med en udstilling, dyrskue eller lignende, falder kørslen ind under "andre former for buskørsel indenfor landets grænser", hvortil kræves tilladelse efter lovens § 11, stk. 1.

Af samme vejledning fremgår det videre, at der kan blive tale om andre kørselsarrangementer, hvortil alle kan tilslutte sig, end dem der falder ind under begreberne "rutekørsel" og "turistkørsel". Som eksempel nævnes kørselsarrangementer, der ligner "rutekørsel", og som alene falder udenfor definitionen af dette begreb, fordi den i regelmæssighedskravet indeholdte forudsætning om trafikbehovets tidsmæssige udstrækning ikke er opfyldt.

Overvejelse

Der er i udvalget enighed om, at fremtidens definitioner af buskørsel skulle være enklere end de nugældende bestemmelser, og at afgrænsningen af rutekørsel i forhold til anden buskørsel bør være så skarp og operativ som mulig. Der er endvidere enighed om, at der skal skeles til EU's forslag om ændring af Rådets forordning om fælles regler for international personbefordring med bus, hvor der indgår en forenkling af definitioner af buskørsel i form af et to-strengt system, hvorefter der alene skal ske en afgrænsning af rutekørsel i forhold til anden buskørsel. EP-tilladelsen vil efter dette system give ret til at udføre al buskørsel undtagen rutekørsel, som fortsat vil kræve en særlig tilladelse.

Udvalget med undtagelse af Turistvognmændenes Landsforening - er enig om, at der ved en fremtidig definition af **almindelig** rutekørsel primært bør indgå følgende kriterier:

- Der skal være tale om en bestemt trafikforbindelse,

- som udføres regelmæssigt, hvorved forstås udførelse af kørsel på ruten mindst én gang om ugen.
- Kørslen skal være tilgængelig for alle.
- Den tidsmæssige udstrækning af kørslen skal være af en vis varighed. Udgangspunktet kunne være 1 måned med mulighed for undtagelsesvist kortere perioder i forbindelse med enkeltstående arrangementer, eksempelvis kræmmermarked, Roskilde Dyrskue, julemånedkørsel, hvor perioden kunne være helt ned til 1 dag.
- Kørslen skal udføres fra et fast start- og slutområde - heri indgår også dør til dør transport (flydende stoppesteder).
- Endvidere omfatter rutekørsel også kørsel ved forudbestilling (Telebuskørsel).
- Passagerer har ret til at stige af og på ved stoppesteder i det omfang, der er et busrutestoppested. Heri ligger der dog - i lighed med i dag - ikke et krav om, at der på ruten skal være egentlige busrutesstoppesteder. Endvidere ligger der heri heller ikke noget krav om, at stoppesteder ikke kan nedlægges eller flyttes.

Endvidere skal tilladelsesindehaveren være undergivet en kørselspligt, således at kørslen skal udføres i en given periode. Det skal fremgå af vilkårene for en tilladelse, hvor længe tilladelsesindehaveren er bundet af kørselspligten. Tilladelsesindehaveren skal udmønte denne i en køreplan, såfremt kørslen har en varighed af 1 mdr eller mere.

Efter udvalgets opfattelse har det ingen betydning for, om en kørsel er omfattet af definitionen af rutekørsel ved kortvarige omlægninger af ruten begrundet i vejforhold.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser finder ikke, at vognmænd skal være underkastet en kørselspligt, når henset til at andre transportformer fra den ene dag til den anden kan indstille trafikken.

Efter Turistvognmændenes Landsforenings opfattelse bør den tidsmæssige udstrækning af kørslen være på 6 måneder for at undgå omgælsesestilfælde.

5.3.2. Speciel rutekørsel

Udvalget har drøftet følgende mulige fremtidige modeller for begrebet "speciel rutekørsel":

Model 1: Speciel rutekørsel bibeholdes i sin nuværende definition.

Denne model vil som udgangspunkt ikke konkurrere med "almindelig rutekørsel", idet den, som det er tilfældet i dag, vil dække specielle kørselsbehov, som ikke dækkes af den kollektive trafik på grund af kørselens særlige karakter, såsom arbejdstagerkørsel, skolekørsel, kørsel med henblik på videretransport med en anden transportform - skib, tog eller fly.

Af bemærkningerne til lovforslaget i 1978 fremgår det:

"Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekørsel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel, alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, f.eks. at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel), til arbejdsplads (arbejdstagerkørsel), til færge- eller lufthavn med henblik på videretransport herfra, til sygehus eller andet behandlingssted eller til kirke."

Begrænsningen af kørslen har som konsekvens, at hvis kørslen udføres ad ruter og på tidspunkter, hvor andre personer også kunne have behov for at få dækket et trafikalt behov, vil dette behov ikke kunne blive dækket, fordi kørslen ikke er åben for alle.

Kørslen vil være afgiftsfritaget.

Model 2: EU's definition af Speciel rutekørsel, jf. i øvrigt kapitel 3.2

I henhold til Rådets forordning vedrørende international buskørsel artikel 2 (forslag til ændring er indarbejdet) forstås ved rutekørsel personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, uanset om der eventuelt skal foretages reservation.

Uanset hvem der organiserer befordringen, betragtes befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, ligeledes som

rutekørsel, såfremt den finder sted på de ovenfor anførte betingelser om rutekørsel. Den pågældende befordring betegnes som "speciel rutekørsel".

Speciel rutekørsel omfatter bl.a.:

- a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde.
- b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution.
- c) befordring af militærpersonale og dets familie mellem oprindelsesstat og kaserneområde.

Det forhold, at den specielle kørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov, ændrer ikke dens karakter af rutekørsel.

Det fremgår endvidere af forordningens artikel 4.2., at speciel rutekørsel ikke kræver tilladelse, når der foreligger en kontrakt mellem transportøren og den, der har bestilt kørslen.

Der er ikke i forordningen nogen nærmere definition af begrebet "kontrakt", hvorfor man må anvende almindelig aftale- og kontraktsretlige regler på forholdet.

Som eksempel på en kontrakt kan nævnes en aftale mellem en arbejdsplads og en busentreprenør om udførelse af speciel rutekørsel for de ansatte på arbejdspladsen.

Overføres dette system til busloven, betyder det, at såfremt kørslen udføres i henhold til kontrakt, kræves der alene en grundtilladelse og ikke tilladelse fra de lokale eller regionale myndigheder. Speciel rutekørsel, der udføres uden kontrakt, vil kræve en særlig tilladelse fra de lokale og regionale myndigheder.

Alt andet lige vil dette betyde en administrativ lettelse i forhold til ansøgere.

Kørslen vil, således som den er defineret, som udgangspunkt ikke konkurrere med almindelig rutekørsel, idet speciel rutekørsel er forbeholdt bestemte persongrupper.

Også her vil kørslen være afgiftsfritaget.

Model 3: Begrebet "speciel rutekørsel" ophæves og dækkes af definitionen rutekørsel.

Der vil således kun være 2 definitioner i busloven, nemlig rutekørsel og "anden buskørsel".

Kørslen vil være åben for alle, selv om der konkret kun transporteres særlige grupper af personer. Det kan i denne forbindelse overvejes at fastsætte krav om, at den persongruppe, som kørslen er rettet imod, skal have fortrinsstilling.

Kørslen vil i givet fald kunne komme til at konkurrere med almindelig rutekørsel. Dette kunne betyde, at de tilladelsesudstedende myndigheder vil "interessere" sig for denne form for kørsel, samt at kørslen i visse tilfælde kunne blive omfattet af licitationsreglerne.

Kørslen vil også i denne situation være afgiftsfritaget.

Model 4. Begrebet speciel rutekørsel ophæves og henføres til anden buskørsel.

I lighed med model 3) vil der i busloven kun være 2 definitioner.

Alt andet lige vil det blive administrativt lettere for ansøgere, da det kun vil kræve en grundtilladelse at udføre kørslen.

Da der ikke sker nogen behovsvurdering hos de rutetilladelsesudstedende myndigheder, vil der kunne opstå en konkurrencesituation i forhold til den kollektive trafik, bl.a. fordi denne kørsel i givet fald også vil kunne udføres over en længere periode i lighed med rutekørsel.

Kørsel, som efter de nugældende definitioner i busloven er afgiftsfritaget efter afgiftslovgivningen, vil skulle betale afgift i fremtiden.

Overvejelse

Erhvervsministeriet og SID er af den opfattelse, at model 4 er mest hensigtsmæssig. Samme opfattelse har Turistvognmændenes Landsforening, forudsat at afgrænsningen af personkredsen bliver bredt formuleret. HT, Amtsrådsforeningen, Landsforeningen Danmarks Bilruter og Kommunernes Landsforening foretrækker imidlertid model 1. Model 3 kan anvendes, forudsat konsessions- og takstkompetancen vedrørende denne form for kørsel tildeles den regionale tilladelsesudstedende myndighed.

5.3.3. Handicapkørsel

I henhold til kollektivtrafikloven og HT-loven er amtsråd, trafikkselskaber og HT forpligtet til at udføre individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Det fremgår således af § 1, stk. 2, i kollektivtrafikloven, at det påhviler hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Det fremgår endvidere af § 1, stk. 2, i HT-loven, at HT varetager individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Således som kørslen er beskrevet i lovene og bemærkningerne sammenholdt med de nugældende definitioner af buskørsel i buslovgivningen (og hyrekørselslovgivningen), står det ikke klart, hvorvidt denne kørsel er omfattet af reglerne om almindelig rutekørsel.

Overvejelse

Der er i udvalget enighed om, at denne kørsel uanset tilrettelæggelsen heraf og uanset køretøjets størrelse skal henføres til en fremtidig buslovs bestemmelser om almindelig rutekørsel.

5.3.4. Buskørsel med andre ydelser

Buskørsel med andre ydelser eller kombinationsrejser er rejser, hvor der for en samlet pris tilbydes transport samt fri adgang eller rabat til et arrangement eller en udstilling eller lignende eventuelt ved benyttelse af en anden transportform for den ene vej til eller fra arrangementet.

I de senere år har trafikkselskaberne, herunder HT, tilbudt ekstraydelser i forbindelse med udførelse af almindelig rutekørsel.

Overvejelse

Udvalget er enige om, at det også ved udførelse af rutekørsel skal være muligt at tilbyde andre ydelser i forbindelse med kørslen.

Det skal således været muligt i tilknytning til rutekørslen at tilbyde en ekstraydelse bestående i, at der kan købes en billet, der både dækker buskørslen og adgangen til et arrangement. En sådan ekstra ydelse bør kunne tilbydes i forbindelse med større enkeltstående arrangementer, eksempelvis sportsbegivenheder, koncerter samt kørsel i forbindelse med "faste" udstillinger, arrangementer og lignende. (Legoland), så længe kørslen er åben for alle, uanset om de ønsker at benytte sig af tilbudet eller ej. Den eksisterende køreplan må ikke ændres med henblik på udførelse af denne kørsel. Tilbudet skal indgå som en del af "normalkøreplanen" for en given rute. Der vil således ikke kunne laves "midlertidige" køreplaner. Der vil dog kunne indsættes dubleringsbusser, hvis det er nødvendigt med henblik på en hensigtsmæssig afvikling af kørslen (undgå store køer ved stoppesteder, fordi bussen allerede er fyldt op).

Der er således tilslutning til, at eksisterende ordninger, eksempelvis HT's kørselsarrangementer i forbindelse med koncerter, hvor der alene er tale om at indsætte dubleringskørsel inden for eksisterende ruter og køreplaner og ordninger såsom "Copenhagen Card", hvor hele rutekørselsnettet for en fast pris kan anvendes i forbindelse med kørsel til forskellige seværdigheder, udstillinger m.m., også skal kunne udføres i fremtiden.

Turistvognmændenes Landsforening og SID er af den opfattelse, at "buskørsel med andre ydelser" i alle tilfælde falder uden for begrebet rutekørsel. Dette gælder også ordningen med Copenhagen Card. Turistvognmændenes Landsforening har i princippet ikke noget imod disse ordninger, såfremt de ikke blev udført efter reglerne om rutekørsel. Det afgørende for Turistvognmændenes Landsforening er, at sådan kørsel, som inkluderer adgang til museer, musikbegivenheder, sportsskampe m.v., og hvor der løses en fælles billet til både transport og begivenhed, ikke omfattes af begrebet rutekørsel. Turistvognmændenes Landsforening har ikke noget imod, at en sådan kørsel også udføres af trafikselskaber, men det bør i givet fald ske efter de samme regler (afgift) som gælder for turistvognmænd, nemlig regler om ikke-rutekørsel.

5.3.5. Telebuskørsel, specialkørsel m.v.

Telebuskørsel

Telebuskørsel er behovsreguleret busbetjening, som normalt anvendes i tyndt befolkede områder eller til betjening af kunder i yderpunkter med svagt passagerunderlag.

I telebusområdet betjenes i princippet alle veje, der har en beskaffenhed, der muliggør busdrift.

Telebusser kan efter behov have meget varierende størrelser.

Nogle telebusser følger en køreplan, og kunderne kan rekvirere kørsel inden for køreplanen. Andre telebusser kan frit rekvireres indenfor et givet tidsrum - eventuelt med en vis bestillingstid.

De konkrete afgange og deres rute i området tilrettelægges på baggrund af bestillingerne.

Når bussen betjener byområder, benyttes som hovedregel eksisterende stoppesteder, og ellers betjenes kunden dør-dør så vidt muligt.

Telebussen er åben for alle og sker med almindelig rejsehjemmel.

Servicebuskørsel

Servicebuskørsel benyttes i mange trafikselskaber, der ønsker et særligt transporttilbud for ældre og gangbesværede.

Bussen betjener hovedsageligt byområder i "købsstadsstørrelse" eller større.

Servicebuslinien er normalt en ringlinie med en afgang i timen, og som forbin-der udvalgte destinationer, f.eks. boligområder for ældre og centre i kommunen.

Linierne benytter faste stoppesteder, men kan på fastlagte delstrækninger, hvor der er særlige behov, og hvor trafiksikkerhedsmæssige forhold tillader det, standse på anfordring.

På servicelinierne anvendes ofte busser med meget lavt gulv med henblik på at medtage kørestole, gangstativer, m.v., og chaufføren yder en ekstra service, hvis kunden har brug for støtte ved ind- og udstigning af bussen.

Kørsel finder normalt sted inden for forretningernes åbningstid på hverdage, men også på lørdage og eventuelt søndage m.m.

Servicebussen er åben for alle, og kørsel sker med almindelig rejsehjemmel.

Overvejelse

Udvalget er enig om, at telebuskørsel og servicebuskørsel er hensigtsmæssige ordninger, som der fortsat skal være mulighed for at udføre som rutekørsel.

5.3.6. Buslovens § 8 - materialeovertagelse

Buslovens § 8 fastsætter, at hvis en tilladelse til almindelig rutekørsel efter udløbet af gyldighedsperioden nægtes fornyet, og den tilladelsesudstedende myndighed vil meddele en anden end den hidtidige indehaver tilladelse til at køre den pågældende rute, kan den hidtidige indehaver kræve, at det ved udstedelsen af den nye tilladelse stilles som vilkår, at indehaveren af denne overtager det hidtidige benyttede materiel til brugsværdi, medmindre

- ◆ andet er bestemt i den oprindelige tilladelse til den hidtidige indehaver,
- ◆ denne senere i forbindelse med aftale om tilskud eller lignende til rutens opretholdelse giver afkald på kravet, eller
- ◆ denne efter den tilladelsesudstedende myndigheds skøn ikke har drevet ruten på tilfredsstillende måde.

Der er i forarbejderne (lovbemærkningerne) til busloven fra 1978 anført følgende om denne bestemmelse:

“Hvis den kollektive trafik skal fremmes, må befordringsvirksomhederne, der udfører denne trafik, følge med den tekniske udvikling og anskaffe det materiel, der er nødvendigt til en effektiv og rationel drift, og således foretage ofte kostbare investeringer.

Derfor giver lovforslagets § 8 - i lighed med den gældende lov - virksomheder, der udfører almindelig rutekørsel, en beskyttelse mod tab ved investering i materiel til en rute i tilfælde, hvor tilladelsen ved en tilladelsesperiodes udløb nægtes fornyet, og det overlades til en anden befordringsvirksomhed, f.eks. et regionalt selskab at drive den pågældende rute.

Denne beskyttelsesregel gælder dog ikke ubetinget. For det første kan den fraviges derved, at den tilladelsesudstedende myndighed ved førstegangsudstedelsen af tilladelsen bestemme, at reglen ikke skal gælde for indehaveren af denne tilladelse. Eksempelvis vil dette kunne ske, hvis ruten kun skal drives af den pågældende virksomhed i kortere tid, idet der er hensigten inden

for en overskuelig årrække at lade busdriften overgå til et regionalt selskab. Tilladelsens indehaver kan når som helst i forbindelse med aftale om tilskud til rutens drift, hvor materielanskaffelse m.v. indgår i tilskudsberegningen, give afkald på beskyttelsen. Endelig gælder beskyttelsen - i lighed med den nu-gældende lov - ikke, hvis tilladelsens indehaver har drevet ruten på en efter den tilladelsesudstedende myndigheds opfattelse utilfredsstillende måde.

I lighed med den gældende lovgivning er brugsværdien anvendt som kriterium for udmålingen af det beløb, den hidtidige indehaver af tilladelsen kan kræve for materiellet.

Beløbet fastsættes af den tilladelsesudstedende myndighed, hvis afgørelse kan prøves ved en særlig voldgiftsret, og først derefter kan indbringes for domstolene.

Ved værdiansættelsen lægges den anvendelsesmulighed, der er for materiellet ved en rimelig og fornuftig drift af den pågældende rute under de vilkår, der gjaldt for den hidtidige indehaver, til grund. Det må herunder også tages i betragtning, hvorvidt en materielanskaffelse - henset til tidspunktet for denne - kan anses for rimelig, hvorved bemærkes, at investeringer hen imod slutningen af tilladelsesperioden kun, hvor særlige grunde foreligger, bør kunne medføre økonomiske forpligtelser for den, der har overtaget ruten."

Under det tidligere system med indgåelse af aftaler mellem trafikkselskab og vognmand på grundlag af en standardkontrakt var der en tilsvarende kontraktsbestemmelse (standardkontraktens § 32, stk. 6) om overtagelse af de benyttede busser og eventuelt andet materiel.

Der eksisterer stadigvæk kontrakter i henhold til det tidligere system, men disse forsvinder, efterhånden som disses løbetid udløber, og den omhandlede kørsel bliver omfattet af udbudsproceduren i lighed med den øvrige almindelige rutekørsel.

Overvejelse

I udbudsbetingelserne er der typisk ikke en tilsvarende bestemmelse om materialeovertagelse. Der er derfor næppe i en ny buslov behov for en bestemmelse om overtagelsespligt.

De vognmænd, der fortsat kører i henhold til en standardkontrakt, der bygger på den nugældende buslovs § 8, skal dog fortsat have mulighed for at kræve deres materiel overtaget.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser gør opmærksom på, at de private busselskaber, der har koncession til at udføre fjerntrafik med ekspresbusser, til stadighed investerer store beløb i højkvalitetsmateriel og tilhørende faste anlæg (garager, værksteder etc.). Hvis busselskabernes indtjeningsmuligheder falder bort eller forringes ved, at koncessionen nægtes fornyet, eller konkurrencesituationen ændres, bør der ske indløsning af materiel og faste anlæg.

5.4. Kompetente myndigheder

5.4.1. Lovgivningen i dag

I § 3 i loven jf. Trafikministeriets lovebkendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996 anføres følgende om kompetenceforhold:

Tilladelse til udførelse af såvel almindelig som speciel rutekørsel gives,

- 1) hvor kørslen forløber inden for Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner (hovedstadsområdet), af Hovedstadsområdets Trafikselskab.
- 2) hvor kørslen forløber inden for én amtskommune uden for hovedstadsområdet.
 - a) af det udvalg, der er nævnt i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, såfremt der er oprettet en fælleskommunal trafikvirksomhed i amtskommunen,
 - b) i andre tilfælde af kommunalbestyrelsen, såfremt kørslen udelukkende forløber inden for én kommune,
 - c) og ellers af amtsrådet
- 3) hvor kørslen forløber inden for to amtskommuner uden for hovedstadsområdet eller inden for hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune, af den under nr. 1, nr. 2 a eller 2 c nævnte myndighed, i hvis område den længste del af kørslen forløber. Tilladelse kan dog kun gives, hvis begge områders myndigheder er enige herom, eller hvis Persontrafikrådet træffer bestemmelse herom
- 4) i alle andre tilfælde af Persontrafikrådet.

I forarbejderne (fra 1977-78) til denne bestemmelse er der anført følgende:

“For så vidt angår administrationen af reglerne for rutekørsel bygger forslaget på den opgavefordeling mellem stat, hovedstadsråd, amtskommuner og kommuner, der generelt gælder for trafikområdet, og hvorefter fjerntrafik er et statsanliggende, hvorimod regionale og lokale trafikopgaver principielt bør ligge hos henholdsvis hovedstadsrådet, amtsrådene og kommunalbestyrelserne.

For ruter, der forløber inden for en kommunes grænser (lokal trafik), er administrationen derfor henlagt til kommunalbestyrelserne. For ruter der forløber ud over en kommunes grænser, men inden for en region (regional trafik), ligger administrationen hos amtsrådene. For ruter der løber ud over en region, er administrationen lagt hos et centralt organ.

Regionen i denne henseende er ikke sammenfaldende med amtskommunen, idet den langt overvejende del af den kollektive bustrafik, der forløber ud over en amtskommunes grænser, men inden for 2 amtskommuner, må anses for at være af regional karakter. Ganske vist kan der forekomme ruter, der løber inden for 2 amtskommuner, men som alligevel må betragtes som fjerntrafikruter, f.eks. en rute fra Frederikshavn til Århus. Ved procedurereglerne for den planlægning i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der skal danne grundlag for tilladelsesudstedelse ude i landet, er der imidlertid tilsikret DSB medindflydelse på planernes indhold, derved at DSB kan fremsætte indsigelse mod optagelse på planen af ruter, der vil kunne berøve togtrafikken dens passagerunderlag. Hvis indsigelsen ikke tages til følge, kan spørgsmålet indbringes for Persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse. Da ruter, der forløber inden for 2 amtskommuner som nævnt i langt overvejende grad må anses for at være af regional karakter, og da det må anses for mest hensigtsmæssigt, at afgørelser vedrørende disse ruter lægges hos de myndigheder, der har størst lokalkendskab, er administrationen af disse ruter generelt henlagt til de 2 implicerede amtsråd i fællesskab, idet dog afgørelse i tilfælde af uenighed mellem disse må træffes af det centrale organ, Persontrafikrådet. Hovedstadsrådet er i denne henseende ligestillet med en amtskommune.

Ved en opdeling af administrationen navnlig mellem kommunalbestyrelser og amtsråd kombineret med indførelsen af et samarbejde mellem amtsrådene og kommunalbestyrelserne ved udarbejdelsen af planerne for den lokale og regionale persontrafik i henhold til lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, opnår man, at der sikres de enkelte lokalområder størst mulig indflydelse på serviceniveauet for den lokale trafik. Samtidig bevirker den planlægning, der skal danne grundlaget for administrationen af reglerne om rutekørsel, at der skabes sikkerhed for den fornødne samordning af lokal- og regionaltrafikken.”

Persontrafikrådet skal i henhold til busloven bestå af 11 medlemmer, hvoraf de 5 skal være repræsentanter fra Amtsrådsforeningen, Kommunernes Lands-

forening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Efter loven kan trafikministeren frit beskikke de sidste 6 medlemmer. For tiden er der beskikket 3 folketingsmedlemmer fra henholdsvis Socialdemokratiet, det Konservative Folkeparti og Venstre, samt repræsentanter fra henholdsvis DSB og Miljøstyrelsen. Endelig er formanden - som i henhold til loven skal have juridisk eller økonomiske uddannelse - fra Trafikministeriet.

5.4.2. Overvejelse

Der er overvejende enighed om, at den decentrale kompetencefordeling, der er bestemt i buslovens § 3, er hensigtsmæssig, vedrørende vurderingen af behovet for etablering af rutekørsel i et bestemt område. Det er de lokale/regionale myndigheder, der har det fornødne kendskab til området, herunder om der er behov for flere operatører på en rute eller behov for etablering af nye ruter.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser finder det imidlertid uhensigtsmæssigt, at flere tilladelsesudstedende myndigheder kan blive involveret i én fjernbusrute under visse forhold (Kattegats-problematikken), sådan som det er tilfældet med den nugældende buslov. Det betyder nemlig, at et busselskab/en busvognmand skal korrespondere med flere myndigheder med vidt forskellige forudsætninger og sagsbehandlingstider og risikerer at få flere tilladelser med forskellige betingelser.

For så vidt angår Persontrafikrådets kompetence og fremtidige rolle drøftede udvalget følgende spørgsmål, jf. også bilag E .

- Skal Rådet fremover være ankeinstans i forhold til Færdselsstyrelsen, eller skal Rådet have en mere politisk rolle eventuelt som rådgivende organ for ministeren. Det kunne overvejes, om det er hensigtsmæssigt at foretage en sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet samt en ændret sammensætning af Rådet.
- Er der behov for en ændring af den fastlagte kompetencefordeling mellem Rådet og Styrelsen, som indebærer, at Styrelsen ikke altid - selv om afgørelsen er åbenbar - vil kunne afgøre en sag uden forelæggelse for Rådet. Endvidere træffer Rådet i vidt omfang afgørelser i sager, der kan give anledning til en vis tvivl, men uden at disse har principiel betydning.

- Er der behov for at gennemføre ændringer, der kan være egnede til i videre omfang at bidrage til en samordning af den kollektive trafik.
- Har staten en særlig sektorinteresse, der eventuelt bør afspejles i en revideret buslovgivning, specielt for så vidt angår spørgsmålet om miljø og energi, færdselssikkerhedsmæssig udvikling, etablering af terminaler i forbindelse med samordning af den kollektive trafik m.v., eller bør en ny buslovgivning i stedet udformes på en sådan måde, at lovgivningen ikke hindrer den udvikling, som foregår på disse områder.
- Endvidere berørtes forskellen mellem kollektivtrafikloven og HT-lovens kompetencefordeling mellem henholdsvis Persontrafikrådet og ministeren.

På baggrund af ovennævnte er der udarbejdet følgende **3 myndighedsmodeller**, idet det bemærkes, at det kan blive nødvendigt at justere opgaver og sammensætning afhængig af, hvilken reguleringsmodel der vælges, jf. kapitel 5.2:

1. Persontrafikrådet fortsætter uændret - eventuelt med flere rådgivende funktioner . Rådet bibeholder de nuværende arbejdsopgaver. Det skal fortsat bestå af 11 medlemmer, hvoraf de 5 skal være repræsentanter fra Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening og Specialarbejderforbundet i Danmark. Trafikministeren beskikker frit de sidste 6 medlemmer, herunder formanden.

2. Nedsættelse af et nyt råd med samme arbejdsopgaver som det nuværende Persontrafikråd, men med en ændret sammensætning, som følger: trafikministeren udpeger formanden og 3 medlemmer. Repræsentanter fra Indenrigsministeriet, Forbrugerrådet, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS) og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd kunne være medlemmer sammen med 1 personligt udpeget "busspecialist", hvilket giver 9 medlemmer i alt.

Sammensætningen er foreslået for at skabe et mere uafhængigt organ.

3. Nedsættelse af et nyt råd som en appelinstant for Færdselsstyrelsens afgørelser. Rådet kunne have en sammensætning som nævnt umiddelbart ovenfor under model 2. Færdselsstyrelsen kunne herefter ikke længere være sekretariat for rådet, hvorfor der måtte oprettes et selvstændigt sekretariat.

Det er den almindelige opfattelse i udvalget, at der fremover er behov for en eller anden form for råd eller nævn - uanset hvilken reguleringsmodel man vælger under kapitel 5.2. Før det er politisk afklaret, hvilken model der kan blive tale om i en fremtidig buslov, er udvalget enig om det uhensigtsmæssige i at konkludere om myndighedsmodeller på nuværende tidspunkt.

I den forbindelse påpeger Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen, at foreningerne ikke kan tilslutte sig model 2. Amter og kommuner bør være repræsenteret i et eventuelt fremtidigt Råd med samme opgaver, da amter og kommuner - på linie med Trafikministeriet - spiller en central rolle i planlægningen af den kollektive trafik. Foreningerne tilslutter sig i øvrigt udvalgets opfattelse af, at Rådets fremtidige rolle må afhænge af en politisk afklaring af en fremtidig reguleringsmodel.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser finder, at foreningen bør være repræsenteret i Persontrafikrådet, idet foreningen er alene om at repræsentere de private busselskaber, der har tilladelse til og erfaring med trafik med ekspresbusser mellem landsdelene. Dette gælder også, såfremt der skal nedsættes et nyt råd med en ændret sammensætning, idet foreningen gerne stiller sig til rådighed som "busspecialister".

5.5. Forholdet til taxikørsel, herunder sygehuskørsel.

5.5.1. Lovgivningen.

Den gældende buskørselslov og hyrekørselslov er tilblevet på omtrent samme tidspunkt - i slutningen af 70'erne. Begge love bygger på et koncessionssystem, og det er forudsat, at lovene komplementerer hinanden med henblik på dækning af den kollektive personbefordring.

Der er i forslaget til hyrekørselsloven således anført følgende:

“I lovforslaget har man i højere grad, end tilfældet er med den gældende lovgivning, indpasset hyrekørselsreglerne efter reglerne for den øvrige erhvervsmæssige personbefordring med motorkøretøjer, det vil først og fremmest sige forslaget til en ny buslov.

Således åbner lovforslaget mulighed for at benytte hyrevogne til afvikling af kollektive trafikopgaver i det omfang, de myndigheder, der efter buslovgivningen har ansvaret for den almindelige rutekørsel, finder dette praktisk.

Ud fra ønsket om dels at undgå en unødigt opsplittning af passagergrundlaget for den kollektive persontrafik, dels at beskytte de enkelte kategorier af virksomheder, der har hver sine opgaver inden for erhvervsmæssig persontransport - rutebilvognmænd, turistvognmænd og hyrevognmænd - mod uretmæssig konkurrence fra de andres side, tilstræber man at indføre en klar fordeling af befordringsopgaverne mellem disse forskellige kategorier af virksomheder i lovgivningen.”

Der er ikke med vedtagelsen af den nye taxilov (Trafikministeriets lov nr. 329 af 14. maj 1997) tilsigtet ændring heraf.

I forslaget til buskørselsloven er i overensstemmelse hermed anført følgende:

“Omnibusloven og færdselsloven (hyrekørselsloven) omfatter begge alle vogn typer uanset størrelse. Dette er uhensigtsmæssigt, idet det gør det vanskeligt at tilvejebringe en klar og rationel opgavefordeling mellem de virksomheder, der udfører de forskellige former for erhvervsmæssige persontransport. En sådan klar og rationel opgavefordeling er nødvendig, hvis der på den ene side skal skabes et tilfredsstillende kollektivt rutebiltrafiksystem og på den anden side en tilfredsstillende betjening af hyrekørselsområdet. Derfor vil reglerne i

dette lovforslag - med undtagelse af reglerne for almindelig rutekørsel - kun omfatte de større vogntyper (busser), medens reglerne for hyrekørsel ved forslag til ny hyrekørselslov vil blive begrænset til kun at omfatte de mindre vogntyper.”

Taxikørsel/hyrekørsel er med andre ord en del af den kollektive trafik, hvilket ofte negligeres, idet denne kørsel af mange opfattes som “individualekørsel”.

Afgrænsningen mellem bus og taxi er køretøjsteknisk defineret ved en grænse på 9 passagerer (inklusive føreren). Er køretøjet således indrettet til højst dette antal, er der tale om taxikørsel. Er antallet højere, er der tale om buskørsel. Dette modificeres imidlertid af følgende tilfælde:

- Små vogne (under 9 passagerer) kan benyttes til almindelig rutekørsel (i henhold til koncession).
- Der kan efter tilladelse benyttes større vogne (indrettet til 15 personer) til hyrekørsel.

Udover disse “tekniske” forskelligheder er der nogle grundlæggende forskelle, der kan gøre det vanskeligt at lade de to typer kørsel fuldt ud supplere/erstatte hinanden. Dette gælder først og fremmest antalsbegrænsningen, men også til dels områdebegrænsningen.

Medens busser således i princippet kan sættes ind ubegrænset og over hele landet med henblik på dækning af givne kørselsbehov, er taxikørsel “stavnsbunden” til hjemegnen. (Taxiføreren skal udføre opgaver, der rækker ud over bevillingskommunen, men skal snarest muligt vende tilbage hertil efter endt kørsel).

Taxivognmanden kan således kun i begrænset omfang “sætte sine taxier ind” forskellige steder i landet - f.eks. ved udbud af kommunale eller amtskommunale kørselsopgaver - for at bidrage til dækning af kørselsbehovet i det pågældende område.

I forslaget til lov om hyrekørsel (L 230), der blev behandlet i Folketinget i foråret 1996, var antalsbegrænsningen forudsat opretholdt, men det var samtidig forudsat, at der ikke længere skulle være stærke geografiske bindinger. Bl.a. skulle det være muligt at have bevilling i flere kommuner samtidig (i modsæt-

ning til nu). Dette er opretholdt i forslag til lov om taxikørsel m.v. (L 141), der er vedtaget i Folketinget i samlingen 1996/97, jf. lov nr. 329 af 14. maj 1997.

Som noget nyt i den nye taxilov, der træder i kraft den 1. januar 1998, skal den, der udfører sygetransport, have tilladelse hertil. Den nærmere afgrænsning af begrebet sygetransport kommer til at fremgå af en ny bekendtgørelse om taxikørsel, som vil blive sendt i høring til relevante myndigheder og organisationer i efteråret 1997, med ikrafttrædelse den 1. januar 1998.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår følgende:

“Ministeren bemyndiges i henhold til nr. 3 til at fastsætte regler vedrørende afgrænsningen mellem taxikørsel og sygetransport.

Der sigtes ikke umiddelbart på en ændring af den gældende administrativt fastsatte afgrænsning, men det findes formålstjenligt, at afgrænsningen gøres klarere. Sygetransport bør som udgangspunkt omfatte befordring af personer, der på grund af sygdom eller handicap er afskåret fra eller kun med besvær kan benytte almindelige befordringsmidler, herunder taxi, samt hastende persontransport af blod- og organdonorer i forbindelse med sygdoms- eller ulykkestilfælde.

Forinden et nyt regelsæt udstedes, vil dette blive forelagt Sundhedsministeriet, Amdsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, brancheorganisationerne og andre berørte til udtalelse.”

Til udførelse af sygetransport med et køretøj, indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, kræves tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring udstedt af Persontrafikrådet samt - hvis der er tale om regelmæssig befordring i en bestemt trafikforbindelse - tilladelse til speciel rutekørsel.

Det bemærkes, at ifølge § 1, stk. 2, i busbekendtgørelsen fratager det ikke motorkøretøjets karakter af bus, at det i en eller flere udførelser er nedstolet til højst 9 personer, føreren medregnet, med henblik på indretning til transport af bevægelseshæmmede.

5.5.2. Overvejelse.

Der er enighed om, at det skaber problemer ved tilrettelæggelsen af kørsel i nogle sektorer inden for persontransportområdet, at der er to lovgivninger på

området, som kan udelukke anvendelse af enten en bus eller en taxi ved udførelse af kørselsopgaver. Problemet opstår især for så vidt angår amternes og kommunernes udførelse af kørsel for svært bevægelseshæmmede personer og til en vis grad sygetransport.

Det er Erhvervsministeriets og SID's opfattelse, at det på sigt vil være hensigtsmæssigt at samle reglerne om bus og taxi i én lov.

5.5.3. Sygehuskørsel.

I henhold til lov om sygehusvæsen og lov om svangerskabshygiejne og fødsels-hjælp udfører amterne det, der i daglig tale betegnes som sygehuskørsel. Kørslen omfatter patienters hjem- og udrejse i forbindelse med ophold på sygehuset og ambulantlysning. Tilbuddet gives til patienter, som på grund af sygdom ikke har mulighed for at anvende kollektiv transport.

Afgrænsningen og definitionen af sygehuskørsel er ikke ganske klar, idet dele af kørslen er omfattet af sygetransport, og dele er omfattet af taxilovgivningen.

EU-lovgivningen stiller krav om udbud af offentlige kørselsopgaver. Begrænsningen i antallet af kommunale taxibevinger og i kørslens geografiske udstrækning hindrer reel konkurrence og påfører de offentlige myndigheder merudgifter. Det er helt centralt for en reel konkurrence, at det offentlige frit kan vælge mellem byderne.

Overvejelse

En eventuel ændring af ovenstående forhold bør foretages med udgangspunkt i taxiloven og/eller sygehuslovgivningen.

5.6. Bus-tog samarbejde.

5.6.1. Baggrund.

Siden 1974 har det været muligt i hovedstadsområdet at kunne rejse på en fælles billet til busser og tog inden for Københavns, Roskilde og Frederiksborg amter samt Københavns og Frederiksberg kommuner. Med indførelsen af det sammenhængende pris- og billetsystem skete der også et markant løft i kundetaillet, da systemet blev indført. Et løft som tilbagegangen for den kollektive trafik i 80-erne ikke har opslugt.

Erfaringerne fra dette område har medført, at der for resten af landet også arbejdes i retning af samarbejde om og sammenhæng i billet- og takstsystemerne.

Amtsrådsforeningen, DSB og trafikselskaberne nedsatte i foråret 1996 en projektgruppe, med deltagelse af Trafikministeriet, som har arbejdet med forskellige muligheder for at forbedre samarbejdet mellem bus og tog med henblik på at få styrket den kollektive trafik.

Ifølge Projekt Samarbejde Bus og Tog udgivet oktober 1996 har undersøgelser vist, at 75% af transportarbejdet udføres af biler, hvilket må ses som udtryk for, at bilen i mange situationer er den nemmeste løsning. Bus og tog klarer 15% af transportarbejdet. Turen til og fra arbejde udgør til hverdag den største rejseaktivitet, men også weekendture udgør efterhånden en stor rejseaktivitet. Er der tale om rejser i forbindelse med udførelse af ens arbejde, er det rejserne fra ca. 7 km. og op, der for alvor bidrager til det samlede transportarbejde.

Markedsundersøgelser har også vist, at den kollektive trafik har et stort kundepotentiale. Undersøgelserne viser også, at brugerne er kritiske. Der skal ske tydelige forbedringer af bus- og togtransporten, hvis de skal kunne konkurrere med bilen i hverdagens transport. De væsentligste elementer, der bestemmer brugernes valg af transportform, er den samlede rejsetid fra dør til dør, at der er så få skift mellem transportmidler som muligt, at transporten er forbundet med komfort, det vil sige siddeplads, ordentlig ventilation, hensynsfuld kørsel og moderne terminaler, at køreplanerne er simple og enkle prissystemer, det vil sige, at rejsen skal kunne klares med et minimum af information.

Undersøgelsen har endvidere vist, at det ikke er kundernes grundholdninger, som er problemet. Det er den kollektive trafiks kvalitet, som forhindrer flere i at vælge bus og tog til rejsen. Mangel på sammenhæng mellem bus- og togtransporten har vist sig som den helt centrale hindring for skift fra bil til kollektiv transport.

Projektgruppen har udarbejdet følgende konkrete mål for den kollektive trafik:

- Fælles billetter, klippekort og månedskort til nærrejser med bus og tog.
- En billet til fjernrejser skal også gælde til en tilslutningsbus/tog i hver ende af rejsen.
- Koordinering af det regionale trafiktilbud med bus og tog.
- Mulighed for at få en samlet rejseplan fra kundens hjem til rejsens endemål.
- Bedre information om driftsforstyrrelser og skift mellem bus og tog på alle terminaler.
- Handicappede skal enkelt og nemt kunne bestille og rejse fra udgangspunkt til slutmål.

På baggrund af projektarbejdet tiltrådte amterne og trafikselskaberne, at der fra den 28. september 1997 blev indledt et landsdækkende fælles takstsamarbejde mellem DSB og trafikselskaberne.

Herefter vil det være muligt kun at skulle anvende en billet til en rejse, uanset om der skiftes transportmiddel under rejsen. Ved rejser inden for et amt indføres der fri omstigning og frit valg mellem busser og tog på samme rejsehjemmel. Ved rejser mellem flere amter bliver der fri omstigning til bus inden for et nærmere angivet lokalområde på alle DSB-billetter og -kort.

Endvidere diskuteres muligheden for transport med bus mellem DSB-områder, der ikke er beliggende ved siden af hinanden. Mulighed for udstedelse af en billet eller et kort for kombinerede bus-tog rejser, hvor rejsens udgangspunkt og/eller endemål ligger uden for et DSB-område. Heri indgår også Xbus-tog rejser samt muligheden for, at de private fjernbusruter inddrages i samarbejdet. Også muligheden for at lade en kombineret privatbane-DSB rejse indgå i det fælles takstsystem diskuteres.

Målet er endvidere at udvikle nye informationssystemer, der informerer kunderne om muligheder for at skifte mellem bus og tog. Det gælder både skilting om adgangsveje, køreplaner og elektroniske skilte, der fortæller kunderne, hvorfra og hvornår næste bus eller tog afgår. Ved driftsforstyrrelser er det også vigtigt, at ventende kunder får besked om forsinkelsernes varighed. De elektroniske muligheder eksisterer, men de skal indføres og tilpasses den kollektive trafik.

For handicappede er målet at skabe et bedre og mere smidigt transporttilbud til specielt kørestolsbrugere. DSB's og de enkelte trafiksekskabers handicapordninger skal koordinere tilbudene til den handicappede, så vedkommende kan bestille en samlet rejse fra start til slutmål over hele landet.

Samarbejdet er i tråd med de anvisninger, som EU-Kommissionens grønbog har givet om borgernes netværk.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser havde gerne set, at foreningen var blevet holdt orienteret om - og måske fået indflydelse på - de konkrete tiltag, som bus/tog-samarbejdet efter indledende overvejelser på en halv snes år, nu er ved at få realiseret.

Principielt mener Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, at de private busselskaber bør deltage i bus/tog-samarbejdets konkrete tiltag på lige fod med de offentligt ejede trafiksekskaber - især når det drejer sig om information til passagererne om rejsemuligheder mellem landsdelene. I praksis vil busselskabernes interesse naturligvis være afhængig af, på hvilke vilkår et samarbejde i givet fald kan etableres.

Endelig er det Fjernbusforeningens opfattelse, at der er tale om en kommerciel aftale.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser har fremsat ønske om at blive inddraget i bus/tog-samarbejdet, men på nuværende tidspunkt har Amtsrådsforeningen, DSB og trafiksekskaberne ikke fundet det hensigtsmæssigt. Amtsrådsforeningen har givet tilsagn om at drøfte spørgsmålet med Fjernbusforeningen i efteråret 1997, når første fase af takstsamarbejdet er igangsat.

5.6.2. Terminaler

1. Reglerne for etablering, drift og vedligeholdelse af fælles terminaler m.v. er forskellige, alt efter om der er tale om et offentligt ejet areal eller et privat ejet areal.

For terminaler på offentlige arealer bestemmer færdselslovens § 100 stk. 1, at vedkommende vejbestyrelser - amtsråd, kommunalbestyrelser eller Vejdirektoratet - i samarbejde med politiet har beslutningskompetencen ved afgørelse om udførelse.

Af loven om offentlige veje § 10, stk. 2, fremgår det endvidere, at det ligeledes er vejbestyrelsen, der skal afholde udgifterne i forbindelse med udførelsen af anlæg samt til vedligeholdelsen af disse.

Vejbestyrelserne er i deres arbejde undergivet den almindelige planlægning i henhold til region- og kommunalplanlægning i medfør af planlægningsloven.

Trafikselskaberne har ingen lovfæstede rettigheder i denne forbindelse. Trafikselskaberne kan f.eks. ikke pålægge en vejbestyrer at udføre og/eller at betale anlæg af terminaler. Trafikselskaberne har således heller ikke mulighed for at stille krav i relation til udførelsen eller design, jf. dog nedenfor.

Udgangspunktet er anderledes, når der er tale om terminaler på ikke-offentligt areal.

Området er ikke lovreguleret, og som udgangspunkt er det derfor den enkelte lodsejer, der har beslutningskompetencen, og ligeledes den enkelte lodsejer som selv må bære udgifterne hertil samt til drift og vedligeholdelse. Heller ikke i disse tilfælde kan trafikselskaberne derfor i princippet stille krav til opførelse m.v., medmindre trafikselskaberne selv er ejer af arealet.

Der er dog fra begge områders vedkommende fri adgang til at indgå aftaler, og et samarbejde mellem de berørte parter er derfor en nærliggende mulighed.

2. På terminalsiden er der etableret en samarbejdsorganisation, og to af parterne (HT og Banebestyrelsen) har foreløbigt hver afsat et budgetbeløb på 10 mio. kr. pr. år til terminalforbedringer.

Erfaringerne fra dette samarbejde er endnu meget sparsomme, da det er i en opstartsfasen. Der er ved at blive udarbejdet en "masterplan" for terminalfor-

bedringsprojekter i HT-området. Planen omfatter på et foreløbigt grundlag 33 bus-tog terminaler.

Forhandlinger og projektering er allerede sat i gang på en mindre del af disse terminaler, herunder Kokkedal station, Valby st., Hundige st. og Bernstorffsgade (Hovedbanegården i København).

Samarbejdsmodellen er baseret på, at den pågældende kommune, HT og Banestyrelsen (DSB) hver indskyder en tredjedel af den beregnede totalinvestering.

Projekterne har som hovedformål at forbedre skiftet mellem bus og tog for på denne måde at gøre rejsen med kollektiv trafik mere attraktiv og dermed mere konkurrencedygtig i forhold til bilrejsen. Udover forbedrede skifteforhold tilstræbes det med disse projekter også at give terminalerne bedre adgangsveje, større trafiksikkerhed og en højere æstetisk og arkitektonisk kvalitet, som både kan medvirke til at skabe større tryghedsfølelse for brugerne og som kan signalere kvalitet og synlighed i bybilledet.

Disse målsætninger er helt i overensstemmelse med anbefalingerne i EU-grønningen om "Borgernes Transportnet".

Det skal dog bemærkes, at der, med de midler der er til rådighed, reelt er forholdsvis begrænsede muligheder for at opfylde målsætningerne optimalt. F.eks. er det i de p.t. igangsatte projekter valgt at bortskære nogle af de kvalitative elementer i form af gennemgående overdækninger og nye cykelparkeringsfaciliteter for at tilpasse projektets økonomi til de afsatte midler.

Der er i dette samarbejde skelet lidt til udenlandske erfaringer. Selvom billedet generelt er broget, er der klare eksempler fra bl.a. Holland og Sverige, som viser, at der kan gennemføres helhedsløsninger for terminaler i betydelig større skala og kvalitet, end de nuværende rammer i HT-området giver mulighed for. I disse lande sker finansieringen af kollektive trafik anlæg dog på en anden måde end herhjemme. Til eksempel kan nævnes, at i Holland er det centralstaten, der finansierer større trafik anlægsinvesteringer, herunder også terminaler. Staten finansierer ligeledes en del af de kommunalt ejede trafik selskabers anlægsudgifter.

Endelig kan det tilføjes, at den anvendte model for finansiering ikke kan sikre en optimal behovstyret investeringsplan, fordi realisering af de enkelte projek-

ter er afhængig af de pågældende kommuners ofte meget forskelligartede økonomiske formåen.

Det er dog parternes opfattelse, at den valgte metode er et positivt spring fremad sammenholdt med tidligere praksis, hvor det alene var de pågældende lodsejere (fortrinsvis DSB og kommuner), der skulle varetage forbedringer for hver sin del. En stor fordel er, at et terminalprojekt i større udstrækning kan behandles som en helhedsløsning.

Det er tillige parternes opfattelse, at andre trafikarter, herunder fjernbusser, taxi, cykler, bilparkering, m.v. bør indtænkes i de helhedsløsninger, der skal udarbejdes for projekterne.

3. På informationssiden er der også samarbejde i gang, omend det p.t. ikke er helt så langt fremme som for terminalernes vedkommende.

HT samarbejder med DSB på et konkret projekt (Espergærde st.), med fælles brug af DSB-regionaltogsmonitører på Kystbanen, til afgangsuplysninger. Herudover overvejer HT et samarbejde med DSB på forsøgsstadiet om et projekt, der omfatter fælles udnyttelse af elektroniske informationssystemer i henholdsvis de nye S-tog og HT's såkaldte Skybus-projekt (linie 300S).

I bus-tog samarbejdets regi er der igangsat en trafikinformationsgruppe, der blandt andet arbejder med forslag til standarder for skiltning på stationer og terminaler - såvel dynamisk som statisk information. Herudover kan også nævnes igangværende samarbejdsinitiativer om en landsdækkende rejseplanlægningen og markedsføring.

I samarbejde med Vejdirektoratet er igangsat et projekt, der har til formål at fremme den kollektive trafik på og langs Helsingørmotorvejen fra Hørsholm til Hans Knudsens Plads, blandt andet via display i læskærme, med information om de næste busafgange samt busprioritering i lokalgaderne.

Endelig kan det oplyses, at Trafikministeriet, i samarbejde med Transportrådet, i sensommeren 1997 har afholdt et indledende møde i forbindelse med oprettelse af et trafikinformatikforum.

5.6.3. Overvejelse

Der er i udvalget enighed om, at det er vigtigt, at en fremtidig lovgivning sikrer muligheden for en videreudvikling af det etablerede samarbejde, herunder de

mulige fremtidige samarbejdsformer, eksempelvis vedrørende terminaler og informationssystemer og en fleksibel transportordning for handicappede.

Endvidere er der enighed om, at det vil være hensigtsmæssigt, at en fremtidig lovgivning sikrer muligheden for etablering af fælles terminaler, informationssystemer m.m., herunder at sådanne anlæg/systemer skal kunne anvendes af alle, uanset transportformen (tog eller bus) og uanset hvilken kørsel der udføres (turist- og bestillingskørsel). Der bør tillige kunne opkræves betaling for benyttelse af anlæggene/systemerne.

På denne baggrund indstiller udvalget, at der igangsættes en undersøgelse af ansvar og opgaver, herunder de nuværende betingelser og forslag til kommende betingelser for et samarbejde om etablering af fælles terminaler og fælles informationssystemer, og hvordan disse mest hensigtsmæssigt kan videreudvikles til gavn for brugerne af den kollektive trafik.

5.7. Adgang til erhvervet og uddannelse af chauffører.

Som det fremgår af kapitel 4 skal en ansøger, der søger om tilladelse til udførelse af buskørsel opfylde, en række nærmere angivne betingelser vedrørende vandel, gæld til det offentlige, kravet til økonomi, faglige kvalifikationer, særlige krav til selskaber.

Ved ændringen af busloven i 1996 blev der fra den 1. juli 1997 fastsat tilsvarende kvalifikationskrav for virksomheder, der udlejer busser uden fører.

Udvalget har drøftet spørgsmålet, om der er behov for en ændring af de nu gældende krav til ansøgere. I den forbindelse har udvalget tillige drøftet spørgsmålet om høring af organisationerne, kontrol og bortfald/tilbagekaldelse af tilladelser. Nedenfor redegøres nærmere for overvejelserne.

5.7.1. Indhentning af oplysninger.

Således som lovgivningen for øjeblikket er udformet kan indhentning af oplysninger om vandelsmæssige forhold fra politiet og økonomiske forhold (restancer til det offentlige) hos kommuner og told- og skatteregioner alene ske i forhold til den ansvarlige leder i selskabet og ikke i forhold til de personer, som indgår i selskabet i enten direktionen eller en bestyrelse for selskabet.

Der er i buskørselsbranchen en tendens til, at virksomhederne koncentrerer på større virksomheder, og at disse i stigende omfang etableres i form af selskaber eller andre former for juridiske personer. I den forbindelse ses oftere end tidligere forskellige former for konstruktioner af selskaber m.v. Dette betyder, at de særlige adgangskrav til buskørselserhvervet, der gælder for selskabet m.v., har fået en langt større betydning end tidligere.

Med den nuværende udformning af busloven kommer udelukkelse af et selskab m.v. på grund af dadelværdige eller i øvrigt betænkelige forhold hos f.eks. direktionsmedlemmer eller bestyrelsesmedlemmer i selskaber reelt kun på tale, hvis Færdselsstyrelsen måtte have relevante oplysninger om de pågældende personer fra tidligere sager inden for afdelingen for tilladelsesadministration i Færdselsstyrelsen.

Styrelsen har således ikke - således som der er eksempler på inden for andre lovgivningsområder, f.eks. næringsloven for så vidt angår auktionsholdere - mulighed for konkret eller i form af en generel, systematiseret ordning at ind-

hente relevante personoplysninger om personkredsen i selskaber m.v. fra andre myndigheder. Indhentelse af sådanne oplysninger - og altså også tilrettelæggelse af en generel ordning af denne art - kræver lovhjemmel, således at der kan afkræves samtykke fra de pågældende personer i selskabssager til at rekvirere oplysningerne fra andre myndigheder.

Det er styrelsens opfattelse, at der i praksis er et ikke ubetydeligt behov for en sådan hjemmelsbestemmelse. Det skønnes, at en sådan bestemmelse formentlig vil kunne anvendes i 3 ud af 10 sager. Behovet øges i takt med, at flere og flere virksomheder organiseres i selskabsform.

Det er derfor udvalgets opfattelse, at der bør stilles krav om, at samtlige direktionensmedlemmer og flertallet af bestyrelsesmedlemmer ved udøvelse af buskørselsvirksomhed eller busudlejningsvirksomhed i selskabsform opfylder de fastsatte vandelskrav og økonomiske krav (vedrørende restancer til det offentlige). Færdselsstyrelsens adgang til at indhente vandelsmæssige oplysninger og restanceoplysninger i sager om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller til busudlejning for selskabers vedkommende skal derfor udvides til foruden den ansvarlige leder også at omfatte samtlige direktionensmedlemmer og bestyrelsesmedlemmer.

5.7.2. Økonomisk grundlag.

Udvalget har endvidere drøftet en stramning af kravet til økonomisk baggrund, således at minimumskravet til egenkapital forhøjes fra 100.000 kr. til 150.000 kr. og økonomikravet for hver ekstra tilladelse hæves fra 25.000 kr. til 30.000 kr. En tilsvarende stramning blev foretaget på godskørselsområdet i 1995.

Ligeledes har udvalget drøftet kravet til sikkerhedsstillelse. Der er bred enighed om, at det i tilfælde, hvor en ansøger skal stille sikkerhed, bør kræves, at der stilles en sikkerhed, der dækker både den negative egenkapital og det lovhjemlede egenkapitalkrav således, at ansøgere med en negativ egenkapital ikke længere kan "nøjes" med at stille en garanti, der svarer til det lovhjemlede egenkapitalkrav.

Herved sikres der en ligestilling mellem virksomheder, der selv har tilvejebragt det økonomiske grundlag, og virksomheder, der opfylder økonomikravet gennem at stille en garanti. Endvidere vil betydningen af økonomikravet generelt blive styrket, når en eventuel garanti også skal omfatte en negativ egenkapital.

En garanti skal have en løbetid, der svarer til bustilladelsens/udlejningstilladelsens gyldighedsperiode. Såfremt en virksomheds egenkapital bliver forbedret i garantiperioden, skal der mindst gå et år mellem hver nedskrivning af garantien. En sådan ordning vil dels kunne administreres sammen med Færdselsstyrelsens almindelige administration af tilladelsessystemet, dels sikre, at en garanti først kan blive nedskrevet, når forbedringen af egenkapitalen har nået et vist omfang. Virksomheden skal selv rette henvendelse til Færdselsstyrelsen, såfremt garantien ønskes reduceret som følge af en forbedret egenkapital.

5.7.3. Faglige kvalifikationer.

Der er enighed om, at kravet om 3 års praktisk erfaring skal bibeholdes. Kravet bør dog tilrettelægges på en sådan måde, at der er mulighed for godkendelse af ansøgere, der ikke har erfaring fra personkørselsvirksomhed eller busudlejningsvirksomhed, men som har organisatorisk, økonomisk og ledelsesmæssige erfaring. Dette kan enten ske ved, at en uddannelse på et nærmere fastsat niveau samt praktisk ledelseserfaring anses som fagligt kvalificerende på lige fod med 3 års beskæftigelse i personkørsels- eller busudlejningsvirksomhed, eller ved, at den administrative myndighed vil kunne dispensere fra kravet om 3 års beskæftigelse i personkørsels- eller busudlejningsvirksomhed.

Kravet til faglige kvalifikationer ved ansøgninger fra selskaber skal opfyldes af den reelle leder af selskabets buskørsel, hvilket ikke nødvendigvis er den administrerende direktør.

Vedrørende kursuskravet er der enighed om, at det fremover bør være muligt at gå op til prøve uden først at have gennemgået kursus. Endvidere har udvalget drøftet muligheden af, at der fremover udbydes to forskellige kurser således, at ansøgere, der har forudgående administrativ erfaring eller anden relevant baggrund/uddannelse, gennemgår et særligt kursus. Der henvises i øvrigt til kapitel 5.7.8 om uddannelse af chauffører.

Udvalget har overvejet, hvorvidt der i store selskaber med decentral ledelse skal stilles særlige krav til driftsområdecheferne.

Der kunne stilles krav til et selskabs ansvarlige leder om, at denne har pligt til at sørge for, at driftsområdecheferne har kendskab til buslovgivningen, køre- og hviletidsbestemmelserne, tjenestetidstilrettelæggelse, trafikikkerhedsmæssige forhold, miljørigtig kørsel m.v. enten ved deltagelse i relevante kurser eller

gennem forudgående erfaring. Såfremt der blev stillet et sådant krav, kan ikke udelukkes, at det i konkrete tilfælde kunne blive nødvendigt for Færdselsstyrelsen at foretage stikprøvekontrol.

På den anden side må det erkendes, at mange store virksomheder i dag er så professionelle, at driftområdecheferne er nødsaget til at have det nævnte kendskab til lovgivning m.v., for at virksomheden kan fungere og overleve. Man kunne derfor opretholde den *fakultative* adgang til deltagelse i relevante kurser.

5.7.4. Høring.

Der er enighed om, at den nuværende praksis med høring af brancheorganisationerne giver et værdifuldt bidrag til Persontrafikrådets og Færdselsstyrelsens behandling af sager om bustilladelser. Ordningen bør bibeholdes, men således, at der i den nye buslovgivning fastsættes bestemmelser om høring af vognmandsorganisationerne i visse type sager, f.eks. sager, der skal forelægges for rådet til afgørelse, og sager vedrørende opfyldelse af 3-års kravet, dispensation fra kursuskravet og vedrørende stråmandsvirksomhed, hvis der er behov herfor. Herved sikres det bl.a., at alle ansøgere er bekendt med høringspraksis, forinden en ansøgning indsendes.

Turistvognmændenes Landsforening har i denne forbindelse foreslået, at organisationen og eventuelt andre organisationer bliver informeret om, hvem der har søgt EP-tilladelse. Informationen skal ikke vedrøre selve ansøgningen, man alene navnet på ansøgeren. Baggrunden for forslaget er, at organisationerne kan være i besiddelse af nogle oplysninger, som myndigheden ikke har mulighed for at kende.

Justitsministeriet har oplyst, at der rent lovteknisk ikke er noget til hinder for, at der udarbejdes lovregler herom.

5.7.5. Tilbagekaldelse.

Efter udvalgets opfattelse bør der i en kommende buslov - ligesom i den nu gældende - være mulighed for tilbagekaldelse i tilfælde af f.eks. lovovertrædelser, der hver for sig ikke er så graverende, men som ud fra en samlet vurdering fører til, at virksomheden ikke har gjort det antageligt, at denne vil blive udført på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Det bemærkes, at betingelsen for frakendelse af retten til at udøve en

bestemt virksomhed i henhold til straffelovens § 79 forudsætter en nærliggende fare for misbrug.

En afgørelse om tilbagekaldelse beror på konkrete vurderinger, uden at der i lovgivningen er givet mere specifikke retningslinier for disse vurderinger. Udvalget finder på denne baggrund, at der i selve lovteksten bør angives særlige kriterier for, i hvilke tilfælde tilladelser bør tilbagekaldes. Der var enighed om, at sådanne kriterier efter udvalgets opfattelse kunne være:

- at en tilladelsesindehaver er dømt for en alvorlig forbrydelse, herunder økonomisk kriminalitet.
- at en tilladelsesindehaver er dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af
 - a) buslovens bestemmelser eller forskrifter, som er udstedt i medfør af loven,
 - b) bestemmelser eller forskrifter på transportens og vejfærdselens område, særligt bestemmelserne om føreres køre- og hviletid, køretøjets dimensioner, køretøjets udstyr og indretning eller andre bestemmelser af væsentlig betydning for færdslen og færdselssikkerheden,
 - c) bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældendes kollektive overenskomster.

Kommissionens forslag til ændring af direktivet om adgang til erhvervet skal inddrages ved den nærmere fastsættelse af disse betingelser for tilbagekaldelse af tilladelser. Kommissionens forslag angiver bl.a., at overtrædelser af miljølovgivningen anses for transportrelaterede overtrædelser.

- at en tilladelsesindehaver eller den, der optræder i virksomhedens interesse, har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.
- at en virksomhed ikke opfylder buslovgivningens krav til egenkapital.
- at en tilladelse ikke udnyttes, medmindre særlige grunde taler imod dette.

Udvalget har drøftet, hvorvidt en anmodning om sagsanlæg ikke skal have opsættende virkning, men dog således, at retten ved kendelse kan bestemme, at

den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Den nuværende ordning, hvorefter en virksomhed efter Persontrafikrådets tilbagekaldelse af virksomhedens tilladelser kan fortsætte driften af virksomheden, virker stødende for erhvervets andre udøvere.

Imidlertid vil en sådan ordning afvige fra tilsvarende ordninger i anden lovgivning, f.eks. i den nyligt vedtagne taxilov.

Udvalget foreslår derfor, at principperne i de gældende bestemmelser i buslovens § 15, stk. 3 og 4, opretholdes. Der bør således som udgangspunkt være opsættende virkning af en anmodning om domstolsprøvelse i tilfælde, hvor tilbagekaldelsen skyldes, at tilladelsesindehaverne ikke har antageliggjort, at virksomheden udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, medmindre retten ved kendelse bestemmer andet. Sagen behandles i strafferetsplejens former, således at anklagemyndigheden har bevisbyrden for tilbagekaldelsens berettigelse.

Derimod behøver der ikke at være opsættende virkning af en anmodning om domstolsprøvelse i tilfælde, hvor tilbagekaldelsen skyldes betydelig forfalden gæld til det offentlige, medmindre retten bestemmer andet. Sagen behandles i den borgerlige retsplejes former, således at der i disse sager alene skal tages stilling til tilbagekaldelsens berettigelse på grundlag af de oplysninger, som under sagen fremlægges af parterne.

5.7.6. Kontrol.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om løbende kontrol. Det har i denne forbindelse været drøftet at stille krav om, at en virksomhed enten hvert år ved årsregnskabet afslutning skal indsende en erklæring fra virksomhedens revisor med angivelse af størrelsen på egenkapitalen, eller at virksomhedens revisor - i forbindelse med udarbejdelse af årsregnskabet - skal have pligt til at underrette Færdselsstyrelsen, hvis egenkapitalkravet ikke længere er opfyldt.

Styrelsen skal derefter indhente en redegørelse fra de virksomheder, der ikke længere opfylder egenkapitalkravet, og virksomhederne skal i givet fald have en frist på f.eks. 6 måneder til at bringe forholdet i orden, d.v.s. dokumentere, at egenkapitalkravet på ny er opfyldt. Hvis forholdet ikke bliver bragt i orden inden for fristen, skal situationen sidestilles med konkurs, det vil sige bortfald

af tilladelserne og mulighed for udstedelse af midlertidige tilladelser med henblik på afvikling.

Begge ordninger vil medføre en stor administrativ belastning for Færdselsstyrelsen. Det forekommer derfor mere hensigtsmæssigt, at løbende kontrol foretages 2-3 år inde i tilladelsernes gyldighedsperiode, hvilket vil være i overensstemmelse med et forslag til ændring af Rådets direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej m.v. Dette vil medføre, at alle virksomheder vil blive kontrolleret vandelsmæssigt og økonomisk i forbindelse med adgangen til erhvervet 2-3 år inde i tilladelsernes gyldighedsperiode samt ved fornyelse af tilladelserne efter 8 år. I det omfang Færdselsstyrelsen måtte modtage underretning om vandelsmæssige forhold eller restancer fra offentlige myndigheder eller oplysninger i øvrigt fra andre, vil en virksomhed ligeledes blive kontrolleret.

5.7.7. Sanktioner.

Der er i udvalget enighed om, at politiets adgang til at tilbageholde en bus, såfremt den benyttes til erhvervsmæssig personbefordring i strid med lovgivningen, bør udvides og præciseres. Såfremt det konstateres, at der udføres erhvervsmæssig personbefordring, uden at tilladelsesgrundlaget er i orden, fartskriver ikke er installeret eller lignende, skal bussen effektivt kunne hindres i at køre videre. Da en tilbageholdelse af en bus i sagens natur har alvorlige konsekvenser for den registrerede bruger af bussen og for passagerer i bussen, skal der være den fornødne klarhed, før politiet tager et sådant skridt. Tilbageholdelsen skal ikke kunne udstrækkes længere end til det øjeblik, hvor passagererne viderebefordres i overensstemmelse med buslovens bestemmelser. En tilsvarende bestemmelse findes i godskørselsloven, hvor der tillige er fastsat regler om domstolsprøvelse af politiets afgørelser om tilbageholdelse.

Det er udvalgets opfattelse, at der - som det er tilfældet på godskørselsområdet - i den kommende buslovgivning bør indføres en bestemmelse om konfiskation af busser, der har været anvendt til ulovlig erhvervsmæssig personbefordring. Konfiskation skal kun kunne ske ved grove eller gentagne overtrædelser af buslovgivningen og kun, såfremt det er påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og konfiskationen 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 sanktionsmuligheder (tilbageholdelse, bøder).

Udvalget har drøftet politiets inddragelse af tilladelser, der åbenbart udnyttes til ulovlig erhvervsmæssig personbefordring, i forbindelse med udøvelsen af den almindelige kontrol på vejene. I en konkret sag vedrørende politiets inddragelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning har domstolene bestemt, at der ikke var grundlag for at beslaglægge tilladelsen i medfør af retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse. Udvalget finder derfor, at der i den kommende buslovgivning bør fastsættes en adgang til politiet for at inddrage tilladelser, der åbenbart udnyttes til ulovlig erhvervsmæssig personbefordring, i forbindelse med udøvelsen af den almindelige kontrol på vejene under forudsætning af, at politiet samtidig tager kontakt til Færdselsstyrelsen med henblik på styrelsens indledning af sag om tilbagekaldelse af tilladelsen.

5.7.8. Uddannelse af chauffører.

Det fremgår af § 25 i bekendtgørelse om buskørsel, at føreren skal have kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport er køretøjer, der benyttes til personbefordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, omfattet af forordningens bestemmelser.

Forordningen angiver, at førere udover erhvervelse af kørekort skal opfylde følgende kvalifikationskrav:

Artikel 5, stk. 2:

Førere af køretøjer i personbefordring skal være fyldt 21 år. Førere af køretøjer i personbefordring på strækninger, hvis radius er over 50 km fra køretøjets hjemsted, skal ligeledes opfylde en af følgende betingelser:

- a) i mindst et år have virket som fører af køretøjer i godstransport med en største tilladt totalvægt på over 3, 5 tons;
- b) i mindst et år have virket som fører af køretøjer i personbefordring på strækninger inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted eller som fører af køretøjer i andre former for personbefordring, som ikke omfattes af denne forordning, såfremt den kompetente myndighed finder, at føreren derved har opnået den nødvendige erfaring;

- c) være i besiddelse af et af en medlemsstat anerkendt kvalifikationsbevis for en tilfredsstillende afslutning af en uddannelse for førere af køretøjer i personbefordring ad vej i henhold til fællesskabsreglerne om minimumsniveauet for uddannelse af førere af køretøjer i vejtransport.

Ifølge forordningens artikel 11 kan medlemsstaterne anvende højere minimumsgrænser eller lavere maksimumsgrænser end dem, der er fastsat i artikel 5 til 8.

I Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 930 af 21. december 1987 om uddannelse efter arbejdsmiljøloven af visse førere af køretøjer i vejtransport er der fastsat højere minimumsgrænser for førere af køretøjer i international personbefordring.

I henhold til § 2, stk. 3, skal føreren være fyldt 23 år, og vedkommende skal i mindst to år sammenlagt have virket som fører af køretøjer enten i godstransport med køretøjer over 3,5 tons eller som fører af køretøjer i personbefordring.

Det bemærkes i denne forbindelse, at Færdselsstyrelsen i samarbejde med Trafikministeriet i juli 1995 har meddelt dispensation fra alders- og erfaringskravet i § 2, stk. 2 og 3, i forbindelse med etablering af den nye chaufføruddannelse inden for personbefordring, under forudsætning af at det skærpede krav om uddannelse i § 3, stk. 3, (blåt bevis) er gennemført forinden påbegyndelse af den praktikperiode, hvor eleven skal udføre selvstændige befordringsopgaver.

Endvidere er fastsat højere minimumsgrænser for kvalifikationskravene, idet førere i både national og international personbefordring udover at skulle opfylde alderskrav og praktisk erfaring også skal have gennemført en uddannelse inden for køre- og hviletidsområdet i overensstemmelse med reglerne i § 3 i bekendtgørelsen.

Arbejdsministeriets bekendtgørelse af 930 af 21. december 1987 § 3:

De i § 2 nævnte førere af køretøjer i vejtransport skal have gennemgået en uddannelse, der omfatter følgende discipliner, som fremgår af § 3, stk. 1:

- ◇ kendskab til udbedring af mindre driftsfejl ved køretøjet ved hjælp af dertil egnet værktøj,
- ◇ kendskab til økonomisk brug af køretøjer,

- ◇ kendskab til de foranstaltninger, der skal træffes ved færdselsuheld eller andre uheld (f.eks.) brand, for så vidt angår køretøjers forsikringsforhold,
- ◇ kendskab til den nationale lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende art af transport (gods eller personer),
- ◇ brugen af kontrolapparat (fartskriver),
- ◇ kendskab til køretøjs- og transportdokumenter, der forlanges ved national og international transport (gods eller personer).

Det fremgår endvidere af stk. 3:

For førere af køretøjer i personbefordring skal uddannelsen udover det i stk. 1 nævnte omfatte:

- * køreteknik på tør og glat vejbane
- * brandværn
- * førstehjælp
- * kendskab til internationale færdselsregler
- * almindelig færdighed i og tilstrækkeligt geografisk kendskab til at kunne betjene sig af vejkort og deres registre.

De beviser, der udstedes i henhold til bekendtgørelsens § 3, stk. 1, benævnes ofte i daglig tale som det "hvide kvalifikationsbevis", mens beviset efter § 3, stk. 3, benævnes "blåt kvalifikationsbevis".

I forbindelse med afholdelse af kurser for førere har det i tidens løb vist sig problematisk for kursisterne at opfylde bekendtgørelsens krav om praktisk erfaring, jf. bilag H.

Overvejelse

SID finder, at uddannelseskravene for førere bør ændres, således at der ikke stilles krav om praktisk erfaring for førere, der udfører national kørsel. Endvidere bør der kun stilles krav om 1 års erfaring med national kørsel for førere, der udfører international kørsel.

Herudover foreslår SID, at der fremover skal være to forskellige blå kvalifikationsbeviser - ét for national kørsel og ét for international kørsel. Det nationale kvalifikationsbevis skal kunne erhverves, uden at der foreligger erfaringskrav, det vil sige umiddelbart efter at vedkommende har erhvervet kørekort til kategori D og hvidt kvalifikationsbevis. Det internationale kvalifikationsbevis skal først kunne erhverves, når vedkommende kan dokumentere 1 års erfaring ved national kørsel og er i besiddelse af et nationalt kvalifikationsbevis.

Kommunernes Landsforening finder, at uddannelseskravene som udgangspunkt bør tilpasses den kørselsopgave, som den enkelte fører skal opnå kvalifikationer til at udføre. I øvrigt synes der at være et behov for at diskutere det i bilag H skitserede uddannelsesindhold i relation til det nationale kvalifikationsbevis. Spørgsmålet er, om der med fordel kunne oprettes flere uddannelsesniveauer i denne sammenhæng.

Turistvognmændenes Landsforening har den opfattelse, at det - ikke mindst af hensyn til færdselssikkerheden og kontrollen - er vigtigt, at de uddannelsesmæssige krav bliver de samme uanset hvilken form for buskørsel, der er tale om.

Der er enighed om, at problemerne med kvalifikationskravene i bekendtgørelsen bør søges løst i forbindelse med ændringer af reglerne inden for køre- og hviletidsområdet.

5.8. Det internationale aspekt.

5.8.1. Rutekørsel i grænseområderne

Rutekørsel i Danmarks grænseområder (Tyskland og Sverige) er, når den er grænseoverskridende, omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus.

Ifølge forordningen kræver det tilladelse at udføre international rutekørsel, medmindre der er tale om speciel rutekørsel, hvor der foreligger en kontrakt mellem ordregiver og transportøren. I sådanne tilfælde vil kørslen kunne udføres tilladelsesfrit. Det fremgår endvidere af forordningen, at grænseoverskridende bytransport er omfattet af definitionen speciel rutekørsel.

Rådet har som tidligere omtalt vedtaget fælles holdning til forslag om ændring af forordningen, heri indgår bl.a., at grænseoverskridende bytransport ikke længere vil være omfattet af definitionen speciel rutekørsel, men fremover vil være omfattet af definitionen almindelig rutekørsel, og det vil derfor i alle tilfælde kræve en tilladelse at udføre denne form for kørsel. Forordningen er dog ikke til hinder for, at grænseoverskridende bytransport tilrettelægges som udførelse af speciel rutekørsel.

Forordningen regulerer ikke, hvilke nationale myndigheder, der kan udstede tilladelse til international rutekørsel. Dette spørgsmål afgør de enkelte medlemslande internt.

Den kollektive trafik i grænseområdet mellem Danmark og Tyskland har udviklet sig gennem årene, og i dag er der faste busforbindelser mellem byer på begge sider af grænsen. Endvidere pågår der for øjeblikket forhandlinger med henblik på at knytte endnu tættere forbindelser mellem de to grænseregioner i området.

For så vidt angår den kollektive trafik i grænseområdet mellem Danmark og Sverige er der i dag ikke etableret et kollektivt bustrafiksystem mellem de to landes grænseregioner. I dag befordres passagerer mellem de to lande via internationale busruter etableret af private vognmænd.

Den kollektive trafik vil, når anlægget af den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige (Øresund) står færdigt, komme til at spille en større rolle ved transport mellem Danmark og Sverige, idet der etableres en dobbeltsporet

jernbane mellem København og Malmø, som vil komme til at udgøre den vigtigste forudsætning for, at den kollektive trafik mellem regionerne bliver hurtig og bekvem i fremtiden.

For så vidt angår den kollektive bustrafik mellem regionerne vil der blive et behov for tilbringertrafik til jernbaneknudepunkter på begge sider af grænsen. Endvidere vil der efter alt at dømme også opstå et øget behov for direkte busruter over Øresund på tider og strækninger, hvor togbetjeningen vil være utilstrækkelig. Den kollektive bustrafik vil i den forbindelse kunne komme til at spille en vigtig rolle, idet de eksisterende internationale busruter nok ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne dække behovet for trafikforbindelser mellem regionerne.

En forudsætning for, at det kollektive trafiksystem skal være attraktivt for de rejsende er,

- at der er et passende udbud af direkte forbindelser mellem Danmark og Sverige,
- at der tilbydes et sammenhængende kollektivt trafiksystem - dvs. koordinerende trafik- og køreplaner, fælles information mv.,
- at der tilbydes et fælles takst- og billetsystem, samt
- at takstniveauet ikke sættes for højt.

5.8.2. Overvejelse

I henhold til lov om international buskørsel meddeles tilladelse til international rutekørsel af trafikministeren eller i henhold til ministerens bemyndigelse af Færdselsstyrelsen.

I forbindelse med etablering af den faste forbindelse over Øresund har HT foreslået, at kompetencen, for så vidt angår dansk område, for udstedelse af tilladelse til international rutekørsel inden for HT-området (Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter samt Københavns og Frederiksberg kommuner) og Malmöhus Län og Kristianstad Län, der dækker det sydlige Sverige syd for en linie Halmstad - Karlshamn, tillægges HT. Tilsvarende kunne HT's svenske pendant, Malmöhus Trafikbolag, få delegeret kompetence for så vidt angår svensk område.

De to trafikkselskaber skulle herefter efter bestemmelserne i forordning nr. 684/92 tilrettelægge den internationale kollektive bustrafik i området. I forordningen er de kompetente myndigheder ikke nærmere specificeret; det er blot anført, at tilladelse udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, på hvis område udgangspunktet er beliggende.

Det bemærkes i denne forbindelse, at Malmöhus Län og Kristianstad Län fra den 1. januar 1997 er lagt sammen til Skåne län. De to läns trafikkselskaber er imidlertid endnu ikke lagt sammen og det vides ikke i skrivende stund, hvornår dette sker.

En sådan tildeling af kompetence til HT vil kræve en ændring af den internationale buslov. En ændring af den nordiske vejtransportaftale vil ikke være nødvendig, da det i aftalen blot er anført, at tilladelse udstedes af vedkommende myndighed i den stat, hvor køretøjet er indregistreret. (En ændring af aftalen kunne derimod blive aktuel, såfremt man ønskede at gøre godkendelsesproceduren bedre).

Færdselsstyrelsens afgørelser i sager om tilladelse til international buskørsel kan efter den internationale buslov påklages til Trafikministeriet. Såfremt det overvejes at tillægge HT kompetence, må det samtidig overvejes, om HT's afgørelser også skal kunne påklages til Trafikministeriet. Det bemærkes, at HT's afgørelser efter busloven ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Såfremt der sker en sådan ændring af kompetencen for udstedelse af tilladelse til international rutekørsel mellem HT-området og de svenske län, er det HT's hensigt at udlicitere den pågældende internationale bustrafik, ligesom det er tilfældet med bustrafikken i HT-området.

Der er for øjeblikket udstedt 4 tilladelser til international rutekørsel mellem HT-området og de to svenske län.

Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruiter og Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser finder for så vidt angår udstrækningen, at det alene bør være Malmö by.

Udvalget finder, at Trafikministeriet på baggrund af HT's forslag tager kontakt til de svenske myndigheder for at høre, hvorledes disse stiller sig til spørgsmålet om tillægning af tilsvarende kompetence til Malmöhus Trafikbolag.

Ved en eventuel ændring af den internationale buslov bør der samtidig tages højde for en tildeling af en tilsvarende kompetence til Sydtrafik i forbindelse med international rutekørsel inden for Sønderjyllands Amt og (dele af) Slesvig - Holsten og til Storstrøms Amt Trafikselskab - særligt hvis den faste forbindelse over Femer Bælt etableres - i forbindelse med international rutekørsel inden for (dele af) Storstrøms Amt og (dele af) Slesvig - Holsten.

Der er for øjeblikket udstedt 5 tilladelser til international rutekørsel mellem Sønderjyllands Amt og Slesvig - Holsten (der er ingen internationale busruter mellem Storstrøms Amt og Slesvig - Holsten).

Der er i udvalget enighed om, at en fremtidig buslov, herunder eksisterende kollektiv trafiklov og HT-lov, skal tage højde for den udvikling af den kollektive bustrafik, som 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.

Der er endvidere enighed om, at Danmark bør tage kontakt til Sverige med henblik på at få afdækket, om der er en fælles indstilling til udviklingen af den kollektive bustrafik mellem de to grænseregioner.

Endelig er udvalget enige om, at der bør igangsættes et arbejde med henblik på afdækning af, hvordan den fremtidige buskørsel mellem grænseregionerne mest hensigtsmæssigt kan udvikles. Udvalget er opmærksom på, at det i den forbindelse er vigtigt at klarlægge arbejdsdeling og konkurrenceflade mellem bus og tog i den kollektive trafikbetjening - specielt i Øresundsregionen.

Sammenfattende kan der vedrørende kompetancespørgsmålet peges på to muligheder:

Den ene mulighed er, at de to landes Trafikministerier godkender den grænseoverskridende bustrafik efter høring af de regionale trafikelskaber i de to lande. Fordelen herved er, at der i Danmark kan tilrettelægges en overordnet behandling af sådanne sager. Ulempen ved dette er, at der kan blive en lang beslutningsproces.

Den anden mulighed er, at det regionale trafikelskab i grænseområdet - som nævnt ovenfor - kunne få kompetence til sammen med de kompetente udenlandske myndigheder at tilrettelægge den kollektive bustrafik mellem Dan-

mark og det andet land. Fordelen ved dette er en kort beslutningsproces, mens ulempen kunne være, at sagerne bliver behandlet forskelligt.

Der er enighed i udvalget om at foreslå en ændring af den internationale buslov, således at der skabes hjemmel for trafikministeren til at delegere konsessionskompetencen for så vidt angår international rutekørsel i grænseområder mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland til respektive regionale tilladelsesudstedende myndigheder.

HT finder, at konsessionskompetencen for så vidt dansk område, for udstedelse af tilladelser til international rutekørsel inden for HT-området og det sydlige Sverige, bør tildeles HT. Det vil gøre det muligt for HT og Malmöhus Trafikbølåg at sikre bedst mulig integration af de kollektive trafiksystemer over og på begge sider af Øresund fra Øresundsforbindelsens åbning i år 2000.

5.9. Forsøgsbestemmelser.

5.9.1. Baggrund

I forbindelse med gennemførelse af forsøg om udførelse af forskellige former for buskørsel i lokalområder og i regionale områder, herunder forsøg afviklet under Trafikministeriets forskellige puljeordninger, har det i tidens løb vist sig, at nogle forsøg har været uigennemførlige, fordi det ikke har været muligt at udføre den af forsøget omfattede buskørsel inden for buslovgivningens system.

5.9.2. Overvejelse

Uanset hvor fremtidsrettet en ny buslov måtte blive i sit indhold, kunne det være hensigtsmæssigt, at en ny buslov også tog højde for en situation, hvor det var muligt at udføre forskellige forsøg med buskørsel.

En mulig måde at løse problemet for fremtiden kunne være at give trafikministeren en bemyndigelse til at fravige buslovens bestemmelser i forbindelse med konkrete forsøg med udførelse af buskørsel.

En forsøgsbestemmelse i en ny buslov kunne have følgende indhold:

“Trafikministeren bemyndiges til at fravige lovens bestemmelser i forbindelse med konkrete, tidsbegrænsede og afgrænsede forsøg med buskørsel under inddragelse af vedkommende tilladelsesudstedende myndigheder.

Stk. 2. Anmodning herom indsendes til Trafikministeriet med en nærmere beskrivelse af forsøget m.v.”

I beskrivelsen af forsøget skal også indgå projektets varighed og opfølgning og evaluering af forsøget, som skal indsendes til ministeriet bl.a. for at foretage en vurdering af, om forsøgets succes eventuelt burde følges op med et forslag til ændring af buslovgivningen.

5.10. Overordnet formål med en ny buslovgivning

5.10.1. Formål

Busloven skal ses i sammenhæng med HT-loven og kollektivtrafikloven, hvilket bør fremgå af formålet.

I forarbejderne (lovbemærkningerne) til den eksisterende buslov fra 1978 er der redegjort for formålet med loven. Det fremgår heraf, at det første formål er - ud fra sociale, færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige grunde samt hensynet til de bedst mulige ressourceudgifter - at styrke den kollektive trafik.

Et bærende hensyn i denne sammenhæng skulle være at sikre en unødigt opsplitning af passagergrundlaget på forskellige kørselsformer. Der gøres således opmærksom på, at nødvendigheden af en klar opgavefordeling mellem virksomheder, der udfører forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, gælder såvel for forskellige former for buskørsel som i forholdet mellem buskørsel på den ene side og hyrekørsel på den anden side.

I den forestående lovrevision indgår de nævnte principper fortsat som elementer i en ny buslov. Det er derimod vanskeligere at udsonde karakteristika for de specifikke ændringer i lovgivningen, der overvejes.

I relation til fjernbuskørslen indgår der i overvejelserne forskellige former for liberalisering og ændring af ansøgningsprocedurer. Bliver resultatet, at de statslige myndigheder skal udarbejde en plan for fjernbustrafikken, vil der dog næppe kunne tales om en procedureforenkling. Omvendt vil en kilometergrænsemiddel betyde en væsentlig procedureforenkling. Grundlæggende for alle modellerne vil være en liberalisering af denne form for buskørsel - til gavn for kunderne, jf. kapitel 5.2.

I relation til afgrænsningen af den ikke-erhvervsmæssige buskørsel har overvejelserne dels gået på opretholdelse af status quo, dels mindre justeringer af grænserne til den erhvervsmæssige buskørsel. Der kan derfor næppe siges andet om dette punkt, end at det (fortsat) afspejler en balanceret afvejning af hensynet til erhvervets interesser på den ene side og foreningers/klubbers og institutioners interesser på den anden side, jf. kapitel 5.1.

Sammenfattende må det overordnede formål med en ny buslovgivning være en klar opgavefordeling, styrkelse af den kollektive trafik af hensyn til færdsels-sikkerhed og miljø, samt en balanceret udvikling, der sætter kunden i cen-trum.

Det er Turistvognmændenes Landsforenings og SID's opfattelse, at det over-ordnede formål med en ny buslov er at sikre, at der sker en klar og entydig opgavefordeling, således at der ikke opstår ulige konkurrence på grund af de betydelige afgiftsmæssige forskelle. Samtidig bør færdselssikkerheden frem-mes, så ikke blot passagererne, men også disses sikkerhed sættes i centrum.

6. Afgiftsforhold.

6.1. Baggrunden

Det har gennem årene været påpeget fra flere sider, at afgiftslovgivningens system, hvorefter der sker en forskellig afgiftsmæssig behandling af forskellige former for persontransport, medfører en konkurrencemæssig ulighed særligt inden for busvognmandserhvervet.

Dette aspekt er særligt kommet til udtryk i de senere år, fordi udviklingen har medført, at trafikselskaber, amter og kommuner tilbyder nye ydelser, som kategoriseres som rutekørsel, der som udgangspunkt er afgiftsfritaget. Der er således blandt andet eksempler på rutekørsel, der minder om sightseeing-ture med guide.

På denne baggrund har udvalget taget spørgsmålet om afgiftsforhold op i udvalgsarbejdet som et accessorium til udvalgets arbejde.

6.2. Afgiftslovgivningen.

Den erhvervsmæssige personbefordring med bus er traditionelt - i lighed med den erhvervsmæssige godsbefordring - underlagt en lempeligere behandling end den ikke-erhvervsmæssige transport. Således er busser fritaget for registreringsafgift på samme måde som lastbiler over 4 tons. Der findes dog undtagelser fra denne regel f.eks. for busser tilhørende plejehjem og lignende institutioner.

I relation til øvrige afgifter, det vil sige moms, vægtafgift, brændstofafgifter, ansvarsforsikringsafgift og lønsumsafgift kan personbefordring opdeles i den kollektive personbefordring og anden erhvervsmæssig personbefordring. Anden erhvervsmæssig personbefordring behandles i vidt omfang på samme måde som den erhvervsmæssige godsbefordring. Der er momspligtig virksomhed ligesom anden erhvervsmæssig virksomhed med levering af varer/tjenesteydelser, og der betales vægtafgift og brændstofafgifter. Der betales endvidere ansvarsforsikringsafgift - dog kun med 40 % i stedet for normalsatsen på 50 %. Godstransporterhvervet betaler ikke ansvarsforsikringsafgift, men omfattes til gengæld af vejbenyttelsesafgiften for køretøjer/vogntog med tilladt totalvægt over 12 tons.

Den kollektive rutetrafik indtager afgiftsmæssigt en særstilling. Denne virksomhed er ikke omfattet af momspligten, men til gengæld af lønsumsafgiften, som generelt omfatter ikke-momspligtig virksomhed. Der er endvidere fritagelse for vægtafgift, refusion af brændstofafgifter samt tilskud ved anvendelse af ultralet diesel, gas og naturgas. Der betales ansvarsforsikringsafgift i det omfang, der er tegnet ansvarsforsikring.

Den afgiftsmæssige behandling af den kollektive persontransport er dels begrundet i ønsket om at fremme den kollektive transport, dels historisk begrundet i opfattelsen af den kollektive transport som offentlig servicevirksomhed, der ikke er i konkurrence med den egentlige erhvervmæssige persontransport.

Dette synspunkt er afspejlet i moms-, vægtafgifts- og brændstofafgiftslovene, hvor fritagelserne er begrænset til det, der i busloven er defineret som rutekørsel. Det er dermed forudsat, at rutekørsel udgør en transportform, der er forskellig fra anden erhvervmæssig persontransport. Den forskellige afgiftsmæssige stilling for de forskellige transportformer skulle dermed heller ikke kunne resultere i konkurrencemæssig ulighed.

Såfremt der under betegnelsen rutekørsel udføres kørsel, der reelt er anden erhvervmæssig personbefordring, er situationen en anden, idet der derved vil være tale om forskellig afgiftsmæssig behandling af den samme type sager.

Oversigt over den afgiftsmæssige stilling fremgår af bilag I, og oversigt over den konkurrencemæssige stilling er søgt illustreret i bilag J.

Specielt i relation til moms bemærkes, at den eksisterende fritagelse for moms ved rutekørsel er en undtagelse fra de almindelige EU-regler og er omfattet af en stand-still ordning. Det indebærer, at fritagelsen kan fastholdes indtil videre, men ikke kan udvides til andre former for persontransport. Virksomheder, der er omfattet af moms-fritagelsen, er afgiftspligtige efter loven om lønsumsafgift.

Udvalget har i forbindelse med drøftelsen af afgiftsforholdene endvidere drøftet spørgsmålet om det afgiftsmæssige provenu, jf. notat om provenu fra afgifter på busser i bilag K, hvoraf fremgår, at provenuet af vægtafgifter på turistbiler i 1996 udgjorde 17,7 mio.kr., og provenuet vedrørende andre busser udgjorde 6,9 mio.kr. Endvidere fremgår det, at provenuet af afgift af lovpligtige ansvars-

forsikringer i 1995 udgjorde 3,5 mio.kr. Lønsumsafgift for rutebus-erhvervet i 1996 blev opgjort til 33 mio.kr.

6.3. Overvejelse

I lyset af, at der i udvalgets arbejde ikke er forudsat en eventuel afklaring/ændring af afgiftslovgivningen i relation til buskørsel, er det udvalgets opfattelse, at spørgsmålet om lige konkurrencevilkår inden for busvognmands-erhvervet er et spørgsmål om at gøre afgrænsningen mellem de forskellige definitioner af buskørsel så klar som mulig. Da afgiftslovgivningen henviser til buslovens materielle bestemmelser, vil en klar afgrænsning give en tilsvarende klar afgiftsafgrænsning.

Såfremt afgrænsningen i buslovgivningen ændres væsentligt på baggrund af dette udvalgs overvejelser, kan det ikke udelukkes, at det herefter kan blive nødvendigt at ændre/justere afgiftslovgivningen.

Udvalget er opmærksom på, at det for tiden i et andet udvalg (udvalget vedrørende afgifter i den kollektive trafik) overvejes, hvordan der kan pålægges brændstofafgifter på en del af bustrafikken, som i dag er fritaget for afgift, og for togtrafikken. Udvalget overvejer desuden forskellige modeller for tilbageføring af provenuet.

Pågældende udvalg overvejer endelig fordele og ulemper ved indførelse af moms på personbefordring.

Erhvervsministeriet, Trafikministeriet, Skatteministeriet og SID finder derfor, at de videre drøftelser af, hvorledes en afgiftsmæssig ligestilling af ens former for kørsel, navnlig på momsområdet, kan gennemføres, henlægges til det af Trafikministeriet særligt nedsatte embedsmandsudvalg "Udvalget vedrørende afgifter i den kollektive trafik".

Turistvognmændenes Landsforening er af den opfattelse, at der bør ske en ligestilling i afgiftsmæssig henseende mellem alle former for erhvervmæssig buskørsel.

Landsforeningen Danmarks Bilruter og Fjernbusforeningen Danske Ekspressbusser kan tilslutte sig dette under forudsætning af, at en eventuel meromkostning for almindelig og speciel rutekørsel kompenseres på anden måde.

Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen og HT er af den opfattelse, at eventuelle ændringer i de afgiftsmæssige forhold i relation til buskørsel ikke må belaste trafikkselskaber og offentlige institutioner yderligere. Øgede omkostninger vil ramme borgerne unødigt - enten i form af serviceforringelser eller prisstigninger.

Turistvognmændenes Landsforening havde gerne set, at udvalget også havde haft mulighed for at komme med konkrete forslag til ændring af de moms- og afgiftsmæssige regler. Foreningen har forstået, at udvalgets kommissorium ikke omfatter disse regler.

Turistvognmændenes Landsforening skal dog ikke undlade at gøre opmærksom på, at nogle af de store problemer ligger i de forskelle, der knytter sig til rutekørsel og den øvrige erhvervsmæssige buskørsel. Såfremt det fastholdes, at der ikke vil ske ændringer af moms- og afgiftsreglerne, må det efter foreningens opfattelse få den konsekvens, at rutekørsel får en meget snæver definition. Hvis ikke det bliver tilfældet, vil der fortsat være en lang række områder, hvor trafikkselskaber og turistvognmænd konkurrerer om den samme kørsel, men på helt ulige vilkår.

Som eksempel herpå nævner landsforeningen trafikkselskabernes ønske om at kunne sælge bustransport i en pakke med billetter til forskellige kulturelle arrangementer. Sådanne kombinationsbilletter skal trafikkselskaberne naturligvis have lov til at udbyde, men det må så blot ske efter de samme regler, som turistvognmænd udbyder den pågældende kørsel efter.

7. Sammenfatning af udvalgets overvejelser

7.1. Udvalgets overordnede synspunkter

7.1.1. KL og Amtsrådsforeningen

Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen har ved drøftelserne i buslovsudvalget især lagt vægt på følgende overordnede hensyn:

◆ Den kollektive trafik

Foreningerne bakker op om den stigende interesse, der i disse år er for at styrke den kollektive trafik. En veludbygget og sammenhængende kollektiv trafik er et vigtigt led i at begrænse væksten i biltrafikken og tilgodese miljøet. Derfor er det for foreningerne afgørende, at hensynet til den regionale og lokale kollektive trafik fastholdes som princip i en eventuel fremtidig revision af busloven.

Der har i udvalgsarbejdet bl.a. været fokuseret på, hvorvidt grundlaget for den kollektive trafik i højere grad bør bygge på princippet om efterspørgselsstyring. Når det gælder den regionale og lokale trafik, er en nøje afvejning af efterspørgsel og serviceudbud essentiel - og vil altid være det. Den kollektive trafik opretholdes i kraft af et væsentligt offentligt tilskud og benyttes i stor udstrækning af brugere uden alternative transportmuligheder. Det er vigtigt at fastholde, at den service, der i dag tilbydes disse brugere, ikke bør svækkes.

I den sammenhæng er kommuners og amters mulighed for at tilrettelægge og udføre den kollektive trafik af afgørende betydning. En sammenhængende planlægning af trafikken er bl.a. en betingelse for, at også yderområder med et begrænset kundegrundlag betjenes af den kollektive trafik. Derfor er det vigtigt at fastholde buslovens § 4, som sikrer, at eksisterende ruter ikke pålægges unødigt konkurrence, som kan svække trafikselskabernes muligheder for at betjene kunderne i tidsrum og områder, hvor kørslen ikke er rentabel. Foreningerne tager afstand fra idéen om, at amter og kommuner pålægges en forpligtelse til at dokumentere, hvilke trafikbehov der i forvejen er dækket. Det vil medføre en unødvendig administrativ belastning - og en skævvridning af resourceanvendelsen - i tilknytning til organiseringen af den kollektive trafik.

Foreningerne ser som udgangspunkt positivt på en præcisering af buslovens definitioner. I den sammenhæng understreger foreningerne dog, at en fremtidig definition af rutekørsel ikke må forringe trafikselskabernes muligheder for at yde kunderne en fleksibel betjening.

Med hensyn til begrebet "speciel rutekørsel" finder foreningerne ikke, at der er behov for at ændre buslovens nuværende definition af begrebet. Ved udvalgets drøftelser har det været overvejet at ophæve begrebet og lade den specielle rutekørsel dækkes af almindelig rutekørsel. Foreningerne finder, at en forudsætning for begrebets ophævelse i givet fald må være, at der ikke opstår en konkurrencesituation til den kollektive trafik. Foreningerne kan ikke tilslutte sig EU's definition af speciel rutekørsel.

Udvalget har diskuteret forskellige modeller for den fremtidige regulering af fjernbustrafikken. Foreningerne finder ikke, at der på nuværende tidspunkt er grundlag for at anbefale specifikke alternative reguleringsformer. I de fortsatte diskussioner om alternative modeller vil foreningerne lægge vægt på, at en liberalisering af fjernbustrafikken ikke påfører den regionale og lokale kollektive trafik øget konkurrence - og derigennem svækker de regionale og lokale muligheder for at opretholde den eksisterende service, som i dag tilbydes.

Persontrafikrådets fremtidige rolle vil naturligt afhænge af, hvilken model for fjernbustrafik en fremtidig regulering vil bygge på. Foreningerne kan dog ikke tilslutte sig ideen om at nedsætte et nyt råd uden amts- og primærkommunal deltagelse, idet amter og kommuner spiller en central rolle i forbindelse med planlægningen af den kollektive trafik.

Der skal i den sammenhæng fremhæves to centrale elementer for foreningerne.

For det første har en række jyske trafikselskaber gennemført et samlet X-busnet, som kombinerer fjernbusrejser og regionalrejser. Dette net er et forbedret tilbud til kunderne. Nettet hviler i sig selv økonomisk, og det er en integreret del af det samlede kollektive trafikudbud. Det ville ikke være hensigtsmæssigt, hvis en ændring af busloven fjerner forudsætningen for dette tilbud til kunderne.

For det andet igangsatte DSB og trafikselskaberne (de amtslige trafikselskaber, amterne og de kommunale selskaber) første del af bus-tog samarbejdet den 28. september 1997. Dette samarbejdes formål er "kunden i centrum". Første fase

af samarbejdet omfatter fælles takstsystem mellem bus og tog regionalt, og en bus i enden af togrejsen ved fjernrejser. Samarbejdet vil blive intensiveret, både gennem en udvidelse af takstsamarbejdet, gennem et kundeinformationssystem og gennem en optimal udnyttelse af de samlede ressourcer, der anvendes til kollektiv trafik. Hermed bliver det muligt indenfor samme ressourceramme at forbedre det samlede udbud til kunderne.

For at kunderne skal få den fulde gavn af dette samarbejde, er det en forudsætning, at det fortsættes og videreudvikles. En ændring af busloven må sikre muligheden for at videreudvikle det etablerede samarbejde.

◆ Ikke-erhvervsmæssig kørsel

Foreningerne har i udvalgsarbejdet desuden lagt vægt på, at kommuners og foreningers muligheder for at udføre ikke-erhvervsmæssig kørsel på ingen måde svækkes. Ændringen af busloven i 1996 gav kommuner og foreninger nogle længe ventede muligheder for at udføre kørsel i tilknytning til øvrige aktiviteter. Kommunernes udbud af tilbud og service til børn, unge og ældre er i mange sammenhænge tæt knyttet til et behov for at kunne udføre kørsel til og fra forskellige former for aktiviteter og behandling.

Det synes tydeligt, at tankegangen bag buslovgivningens nuværende bestemmelser om ikke-erhvervsmæssig kørsel tager udgangspunkt i, at blandt andet kommuner bør kunne tilbyde borgere en service, som også omfatter transport til og fra eksterne aktiviteter, knyttet til de enkelte institutioners virke.

Ud fra et social- og kulturpolitisk synspunkt vil det derfor være et voldsomt tilbageskridt at stramme rammerne for den ikke-erhvervsmæssige kørsel. Ud fra betragtningen om at brugere af den offentlige kørsel bør sættes i centrum for reglernes udformning, vil det ikke være rimeligt, om børn, unge og ældre ikke fremover kan tilbydes udflugter og transport til og fra forskellige former for behandling i institutionernes egne busser. Netop det faktum, at busserne er tilknyttet de enkelte institutioner, skaber den fornødne fleksibilitet i planlægningen og udførelsen af de daglige aktiviteter.

Udvalget har behandlet spørgsmålet om, hvorvidt der bør åbnes for, at ikke-erhvervsmæssig kørsel udføres af frivillige chauffører. Foreningerne noterer sig med tilfredshed, at Trafikministeriet i udvalgsarbejdet har udvist vilje til at åbne for brugen af frivillige chauffører. Der er mange flotte traditioner for, at pårørende påtager sig frivilligt arbejde ved udbud af aktiviteter til børn og æl-

dre. Den frivillige indsats bør ikke bremses af restriktive bestemmelser i busloven. Foreningerne mener, at der er behov for en hurtig afklaring af spørgsmålet, og vil lægge vægt på, at fremtidige bestemmelser udformes, så støtteforeninger til plejehjem og lignende ikke forhindres i at udføre kørsel som et led i deres øvrige frivillige indsats.

◆ Afgiftslovgivningen

Udvalget har i forlængelse af såvel overvejelser om den kollektive busstrafik som den ikke-erhvervsmæssige buskørsel berørt de afgiftsmæssige forhold på busområdet.

Foreningerne tilslutter sig det samlede udvalgs overvejelser om, at spørgsmålet om lige konkurrencevilkår først og fremmest er et spørgsmål om klare afgrænsninger mellem de forskellige definitioner af buskørsel. Foreningerne ser i forlængelse af dette synspunkt ikke noget behov for at overveje ændringer i de afgiftsmæssige forhold på området.

Skulle afgiftsmæssige ændringer komme på tale, er det foreningernes klare synspunkt, at ændringerne på ingen måde må lede til yderligere økonomisk belastning af den kollektive trafik - eller af den ikke-erhvervsmæssige kørsel. Dette ligger i naturlig forlængelse af foreningernes tidligere beskrevne synspunkter om, at muligheden for at udføre kollektiv trafik og ikke-erhvervsmæssig kørsel ikke bør svækkes. Øgede omkostninger i forbindelse med kørslen vil ramme borgerne unødigt - enten i form af serviceforringelser eller prisstigninger.

7.1.2. SID, LDB og TL

SID, Landsforeningen Danmarks Bilruter, og Turistvognmændenes Landsforening har ved drøftelserne i Buslovsudvalget især lagt vægt på følgende overordnede hensyn:

Tilstræbe en forenkling af de mange forskellige kategorier af buskørsel. En sådan forenkling har navnlig betydning ud fra kontrolmæssig indfaldsvinkel. I en årrække har der ikke været nogen effektiv kontrol, idet nogle relativt indviklede regler på et område, der samfundsmæssigt ikke har haft den stor betydning, reelt medførte, at der ingen kontrol var. Da der moms- og afgiftsmæssigt er store forskelle på de forskellige former for buskørsel, har foreningerne principielt det synspunkt, at disse områder burde have indgået i udvalgsarbejdet.

Efter foreningernes opfattelse bør der således ske en moms- og afgiftsmæssig ligestilling mellem de forskellige former for buskørsel.

Kun moms- og afgiftsmæssig ligestilling kan sikre lige konkurrencevilkår mellem offentlige og private udbydere af buskørsel. Såfremt denne moms- og afgiftsmæssige ligestilling ikke kan opnås, bliver det så meget desto mere vigtigt at sikre nogle klare definitioner af de enkelte typer af buskørsel.

Lige vilkår kan belyses ud fra et eksempel:

En gruppe på 15 personer fra en ungdomsklub, der ønsker transport fra A til B med en bus, skal ikke behandles helt forskelligt alt efter om bussen:

- a) er deres egen (ikke-erhvervsmæssig buskørsel) eller
- b) udfører dubleringskørsel for et trafikselskab (rutekørsel) eller
- c) udfører bestillingskørsel, hvor de har kontrakt med en privat vognmand.

En model til bedst muligt at sikre lige vilkår ville være at ændre afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel, således at al buskørsel var erhvervsmæssig, bortset fra den egentlige private buskørsel (kørsel med familiemedlemmer).

Såfremt det ikke bliver muligt at sikre en moms- og afgiftsmæssig ligestilling, og såfremt man ikke vælger en bred definition af erhvervsmæssig buskørsel, er det helt fundamentalt, at rutekørsel definitionsmæssigt får en entydig afgrænsning. Dette betyder ikke, at trafikselskaber er udelukket fra at gå ind i kombinationsarrangementer, f.eks. sælge bustransport og billetter til kulturelle arrangementer. Det må blot ske efter de samme regler, som gælder for turistvognmænd.

Ud fra færdselssikkerhedsmæssige hensyn er det også afgørende, at der stilles samme kvalifikationskrav til chaufføreren - uanset hvilken form for buskørsel der er tale om.

7.1.3. Erhvervsministeriet

Erhvervsministeriet har ved drøftelserne i buslovsudvalget især lagt vægt på følgende overordnede hensyn:

Buskørsel er en vigtig del af den samlede kollektive personbefordring og af stor erhvervsmæssig betydning. Det er væsentligt, at udførelsen heraf sker på de bedst mulige rammebetingelser ud fra de samfundsmæssige hensyn, som en regulering af erhvervet skal tilgodese.

Set med Erhvervsministeriets briller bør reglerne i en ny buslov være:

- ◇ nødvendige,
- ◇ forståelige, præcise i deres målsætning, afgrænsede og konsistente,
- ◇ forudsigelige og ikke ændres i utide,
- ◇ udformet så de efterleves, og
- ◇ internationalt harmoniserede.

Herudover bør reglerne være udformet således, at de fremmer konkurrencen mest muligt med henblik på, at området for kollektiv personbefordring flyttes fra den nugældende udbudsstyring til efterspørgselsstyring og således, at der fuldt ud sikres lige og ens erhvervsvilkår, ikke mindst mellem privat og offentlig buskørsel. Herved tilgodeses hensynet til kunderne samtidig med, at erhvervets rammebetingelser optimeres, og adgangen til markedet lettes.

Med dette som udgangspunkt har Erhvervsministeriet for det første peget på det hensigtsmæssige i at samle reglerne om erhvervsmæssig personbefordring med køretøj (buskørsel og taxikørsel) i én lov. Herved opnås administrativ forenkling, og at fortolkningsproblemer vedrørende grænsedragningen mellem taxikørsel og buskørsel reduceres.

Afgrænsningen af begrebet erhvervsmæssig bør efter ministeriets opfattelse så vidt muligt være klar og entydig - allerhelst således at kun privat buskørsel anses for ikke-erhvervsmæssig. Dette indebærer, at al erhvervsmæssig buskørsel bør være omfattet af den ny buskørselslov, uden hensyn til om der er tale om offentlig eller privat personbefordring. Undtagelser fra denne hovedregel begrundet af andre vigtige samfundsmæssige hensyn bør så vidt muligt fremgå af loven.

Der bør tilstræbes enkle og klare afgrænsninger mellem begreberne buskørsel i rute og anden buskørsel.

De hidtidige regler om krav til vandel, kvalifikationer og økonomi som forudsætning for adgang til at udføre erhvervsmæssig personbefordring opretholdes i ajourført og gerne forenklet form for al erhvervsmæssig personbefordring, idet Erhvervsministeriet forudsætter, at tilladelseskravene er baseret på åbne og ikke-diskriminerende kriterier.

Regler om tilladelse som forudsætning for markedsadgang skal fremtidig kun gælde for lokal og regional rutebuskørsel. Der bør åbnes op for en friere adgang til at udføre fjernbuskørsel. Det kunne f.eks. ske ved, at fjernbuskørsel i rute kan udføres uden tilladelse, såfremt ruten forløber over mere end 75 km og krydser mindst 1 amtsgrænse.

For at sikre en smidig koordinering af den kollektive personbefordring i rute foreslås etableret et lovgrundlag, hvorefter der etableres de nødvendige terminaler, der skal stilles til rådighed for enhver ankomst og afgang af bus eller tog i rute på åbne og ikke-diskriminerende vilkår. Desuden foreslås, at der etableres et nationalt køreplans- og billetsamarbejde på et nationalt edb-net, der gør det muligt at udstede rejseplaner og billetter hvor som helst, der forefindes en opkobling. Der skal være fri og lige adgang til at koble sig op på dette net. Der kan stilles krav om, at enhver ankomst og afgang for tog og bus i rute anmeldes til det nationale køreplans- og billetsamarbejde senest 3 måneder før kørslen påbegyndes, eller før køreplanen ændres.

Tilladelse til lokal og regional rutekørsel kan fortsat gives af amt eller kommune i lighed med, hvad der gælder i dag.

Færdselsstyrelsen påser, at tilladelseskravene til at udføre erhvervsmæssig personbefordring er overholdt, og kunne også tage sig af den nationale koordinering af køreplaner m.v., der vedrører rutekørsel.

7.1.4. HT

HT har ved drøftelserne i buslovsudvalget især lagt vægt på følgende overordnede hensyn:

♠ Koncessionskompetencen.

Busloven skal give de ansvarlige myndigheder og trafikselskaber mulighed for at sikre en effektiv og miljørigtig samlet trafikafvikling. Koncessionskompetencen i den nuværende buslov er et meget væsentligt styringsinstrument for HT

og er med til at sikre HT's muligheder for fortsat at opretholde et sammenhængende godt kollektivt trafiksystem i HT-området og fastholde de særlige kvaliteter i dette - især takstfællesskabet og den koordinerede køreplanlægning m.v.

HT har derfor under udvalgsarbejdet påpeget, at det er helt afgørende, at koncessionskompetencen også i en eventuel revideret buslov fastholdes usvækket, placeret hos HT og de fælleskommunale trafikskaber.

HT kan tilslutte sig Kommunernes Landsforenings og Amtsrådsforeningens bemærkninger om at fastholde buslovens § 4, og tager også afstand fra den introducerede version med omvendt bevisbyrde.

HT er ligeledes enig i Kommunernes Landsforenings og Amtsrådsforeningens betragtninger ad buslovens definitioner og lægger vægt på, at en fremtidig definition af rutekørsel ikke må forringe trafikskabernes mulighed for at yde kunderne en fleksibel betjening.

♣ Speciel rutekørsel.

Udvalget har drøftet at ændre buslovens nuværende definition af begrebet "speciel rutekørsel". HT kan, hvis den nuværende definition overvejes ændret, kun tilslutte sig model 3, om at speciel rutekørsel dækkes af definitionen af rutekørsel, under forudsætning af, at såvel koncessionskompetencen som takstkompetencen entydigt placeres hos trafikskaberne. Ellers vil det svække trafikskabernes mulighed for at tilrettelægge og udføre den kollektive trafik.

♣ Fjernbustrafik.

Udvalget har overvejet en delvis liberalisering af fjernbustrafikken og i denne sammenhæng drøftet forskellige modeller for fremtidig regulering af fjernbuskørslen. Det afgørende for HT er, at introduktionen af eventuel ændrede modeller for fjernbuskørslen ikke forringer HT's mulighed for bedst muligt at administrere og tilrettelægge den lokale og regionale kollektive trafik i HT-området.

Afgrænsningen mellem begreberne fjerntrafik og lokal/regionaltrafik er derfor især vigtig, ligesom også fjernbusruters standsningsmønster har væsentlig betydning. Det kan ikke accepteres, at der uden det regionale trafikskabs

samtykke (HT) kan udføres lokalbefordring med fjernbusser i trafiksselskabernes betjeningsområde.

HT har under udvalgsarbejdet endvidere lagt vægt på, at grænsefladen mellem fjerntrafik og lokal/regionaltrafik tydeliggøres, således at kørsel, der reelt må betegnes som fjernbustrafik mellem landsdelene, fremtidig også behandles af Persontrafikrådet eller et andet statsligt organ, som sikrer inddragelse af overordnede landstrafikpolitiske hensyn.

♣ Øresundsforbindelsen.

Udvalget er enig om, at trafikministeren bør tildeles hjemmel i den internationale buslov til at kunne delegere HT kompetence for så vidt angår dansk område, for udstedelse af tilladelser til international rutekørsel indenfor HT-området og det sydlige Sverige. Det vil gøre det muligt for HT sammen med HT's svenske pendant Malmöhus Trafikbolag at sikre bedst mulig integrering af de kollektive trafiksystemer over og på begge sider af Øresund fra åbningen af den faste forbindelse år 2000.

♣ Fælles bus-tog samarbejde.

Udvalget har drøftet bus-tog samarbejdet, og HT har her lagt vægt på, at der sikres optimal mulighed for etablering af fælles terminaler og informationssystemer. HT hilser med tilfredshed, at udvalget er enig om at igangsætte en undersøgelse af ansvar og opgaver, herunder nuværende betingelser for et samarbejde om etablering af fælles terminaler og informationssystemer, og hvordan disse mest hensigtsmæssigt videreudvikles til gavn for brugerne af den kollektive trafik.

♣ Afgifter.

HT kan tilslutte sig Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningens udtalelser herom og understreger ligeledes, at eventuelle afgiftsændringer på ingen måde må lede til yderligere belastning af den kollektive trafik.

7.1.5. Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser har ved drøftelserne i buslovsudvalget især langt vægt på, at privatejede busselskaber fortsat skal have mulighed for at udføre trafik med ekspresbusser som en naturlig del af den kollektive fjerntrafik.

Baseret på næsten 50 års erfaringer er Fjernbusforeningen overbevist om, at ekspresbusser kan løse væsentlige opgaver i den kollektiv trafik og dermed være til gavn for mange mennesker - blandt andet de 40 procent af den danske befolkning, der ikke umiddelbart har adgang til egen bil, når de ønsker at rejse. Denne velfærdsforbedring kan vel at mærke gennemføres af private selskaber for egen regning og risiko, på miljømæssigt fuldt forsvarlig vis og uden at det offentlige skal foretage større investeringer.

Fjernbusforeningen mener også, at en forbedring af det samlede udbud af kollektiv trafik vil være en forudsætning for, at personbilens hastigt stigende andel af det samlede persontrafkarbejde i Danmark (ca. 75 procent) begrænses - hvilket bekræftes af undersøgelser i Sverige og Norge.

Fjernbusforeningen lægger derfor vægt på, at de forskellige former for kollektiv fjerntrafik - fly, tog og ekspresbusser - har lige vilkår, når de skal løse deres opgaver.

Det er imidlertid også nødvendigt at forholde sig nøgternt til omfanget af den eksisterende - og ud fra en realistisk betragtning mulige - fjerntrafik med ekspresbusser, idet Fjernbusforeningen går ud fra, at denne form for kollektiv trafik fortsat skal afvikles på privatøkonomiske vilkår (= uden tilskud). Hvis man fastholder, at ekspresbustrafik skal udføres med højkvalitetsmateriel, vil der på disse økonomiske betingelser - efter Fjernbusforeningens vurdering - kun være basis for få nye ruter ud over de allerede eksisterende.

Det betyder, at det i forbindelse med en eventuel fremtidig regulering af trafik med ekspresbusser vil være overflødigt at etablere et større offentligt betalt administrativt system - og frygten for at ekspresbusser vil være en livstruende fare for DSB's skinnearbejdende trafik vil være grundløs.

Samtidig skal det understreges, at det - med det begrænsede omfang trafik med ekspresbusser har og kan få i Danmark - vil være ødelæggende for de eksisterende private ekspresbusselskaber, hvis en konkurrencesituation, som kendes fra bustrafik mellem millionbyer på Kontinentet, ukritisk overføres til bustrafik mellem danske byer med et væsentligt mindre kundeunderlag.

Fjernbusforeningen anbefaler derfor, at der foretages en seriøs analyse af mulighederne for og behovet for at køre med moderne højkvalitetsekspresbusser på privatøkonomiske vilkår, inden der træffes politiske beslutninger desangående - ligesom det sker i Sverige og Norge.

Fjernbusforeningen peger på, at fjerntrafik med ekspresbusser bør relateres til én tilladelsesudstedende myndighed, således at der ikke - som tilfældet er i dag - i visse tilfælde skal indhentes flere tilladelser (på vidt forskellige vilkår) fra flere myndigheder til én rute. Og Fjernbusforeningen mener, at det derefter bør være kundernes efterspørgsel, som er afgørende for antallet af daglige afgang etc. på en rute.

Fjernbusforeningen mener i øvrigt, at de private ekspresbusselskaber - som de eneste med praktiske erfaringer fra denne form for kollektiv trafik - bør være repræsenteret i Persontrafikrådet eller den instans, som måtte afløse Persontrafikrådet.

Som et led i bestræbelserne på at få private selskabers fjerntrafik med ekspresbusser accepteret som en naturlig del af den kollektive trafik ønsker Fjernbusforeningen endvidere at blive holdt orienteret om og om muligt blive deltager i de offentlige trafikskabers bus-tog-samarbejde. Eksempelvis med hensyn til information om rejsemuligheder mellem landsdelene er det vigtigt, at passagererne ét sted kan få alle relevante oplysninger.

7.2. Sammenfatning

7.2.1. Erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel.

For så vidt angår afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel har udvalget drøftet følgende, jf. iøvrigt kapitel 5.1:

Erhvervsministeriet har - udfra en konkurrencemæssig ligestillingsbetragtning - foreslået, at afgrænsningen ophæves, således at al kørsel, der ikke er privat buskørsel - som hovedregel er erhvervsmæssig kørsel. Herefter vil al ikke-privat kørsel som hovedregel være underlagt tilladelseskravet.

Denne hovedregel kan efter forslaget kombineres med nogle undtagelser, som kunne være den ramme, som Folketinget bekræftede sidste sommer i forbindelse med ændringen af busloven. Undtagelser fra denne hovedregel begrundet af andre vigtige samfundsmæssige hensyn bør så vidt muligt fremgå af loven.

Repræsentanterne fra Trafikministeriet og Færdselsstyrelsen bemærker i tilknytning til Erhvervsministeriets forslag, at den nugældende afgrænsning er fastlagt i bekendtgørelsesform med hjemmel i busloven, efter at Folketinget i sommeren 1996 fastholdt den hidtidige afgrænsning af erhvervsmæssig/ikke-erhvervsmæssig personbefordring med nogle enkelte justeringer. Erhvervsministeriets forslag vil efter repræsentanternes opfattelse næppe medføre nævneværdige ændringer i forhold til den nuværende afgrænsning, der i øvrigt er udtryk for en samlet afvejning, som indeholder andre hensyn end rent konkurrencemæssige.

Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter og SID tilslutter sig forslaget om hovedreglen, men ikke undtagelserne.

Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen tager afstand fra hele forslaget.

7.2.2. Frivillige hjælpere ved institutioner.

For så vidt angår den konkrete sag med den frivillige hjælper på plejehjemmet (jf. iøvrigt kapitel 5.1), vil den kunne bringes ind under ikke-erhvervsmæssig personbefordring ved en ændring af busbekendtgørelsen, således at man ved en ansat sidestiller en person, der uden at modtage vederlag har en tilsvarende tilknytning til den registrerede ejer eller bruger af køretøjet.

Trafikministeriets repræsentanter i udvalget, Færdselsstyrelsen, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og HT finder, at ovennævnte ændring af afgrænsningen vil være en proportional og hensigtsmæssig løsning.

Turistvognmændenes Landsforening, SID og Landsforeningen Danmarks Bilruter kan ikke tilslutte sig forslaget af hensyn til færdselssikkerheden.

7.2.3. Tilladelsesfrit udlån mellem foreninger, klubber og lignende.

For så vidt angår reglen om tilladelsesfrit udlån mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende (jf. iøvrigt kapitel 5.1) finder Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen, at reglen bør udvides til at gælde alle former for kommunale institutioner.

SID, Landsforeningen Danmarks Bilruter og Turistvognmændenes Landsforening finder, at reglen helt bør ophæves.

7.2.4. Fjernbuskørsel.

Formålet med en ændret regulering af fjernbustrafikken må, efter udvalgets vurdering, være at forbedre og forøge det samlede udbud af kollektiv fjerntrafik. Fjernbustrafik vil således måske kunne løse en række trafikopgaver i fjerntrafikken på en bedre og/eller billigere måde, end det i dag er tilfældet. Dette vil kunne medføre, at flere vil benytte den kollektive trafik, hvilket også ud fra en miljømæssig betragtning vil være hensigtsmæssigt.

På baggrund af de i kapitel 5.2 nævnte overvejelser mener udvalget ikke at have grundlag for at opstille ét bestemt forslag til ændret regulering af fjernbustrafikken i Danmark. Udvalget noterer sig, at der er en række principielle og overordnede trafikpolitiske overvejelser og afvejninger, som bør foretages, før et mere konkret forslag kan lægges frem. Udvalget har derfor set det som sin opgave at tilvejebringe et grundlag for en sådan trafikpolitisk debat.

Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening påpeger i den forbindelse, at der ved de fremtidige overvejelser bør lægges vægt på, at den regionale og lokale kollektive trafik ikke påføres yderligere konkurrence som følge af ændringer i reguleringen af fjernbustrafikken.

Det er afgørende for HT, at overvejelserne om eventuel liberalisering af fjernbuskørslen og om diverse fremtidige reguleringsmodeller for fjernbusser ikke forringer HT's muligheder for bedst muligt at administrere og tilrettelægge den

lokale og regionale kollektive trafik i HT-området - det vil sige fortsat giver HT mulighed for at opretholde et højt serviceniveau.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser gør opmærksom på, at en eventuel regulering af fjerntrafik med ekspresbusser baseres på en seriøs analyse af mulighederne for og behovet for den form for kollektiv trafik. Samtidig ønsker Fjernbusforeningen sikkerhed for, at de allerede eksisterende fjernbusruter, der drives af private busselskaber, kan fortsættes.

7.2.5. Rutekørsel og anden buskørsel.

For så vidt angår rutekørsel og anden buskørsel er der i udvalget enighed om, at fremtidens definitioner af buskørsel skulle være enklere end de nugældende bestemmelser, og at afgrænsningen af rutekørsel i forhold til anden buskørsel bør være så skarp og operativ som mulig.

Der er endvidere enighed om, at der skal skeles til EU's forslag om ændring af Rådets forordning om fælles regler for international personbefordring med bus, hvor der indgår en forenkling af definitioner af buskørsel i form af et to-strengt system, hvorefter der alene skal ske en afgrænsning af rutekørsel i forhold til anden buskørsel. EP-tilladelsen vil efter dette system give ret til at udføre al buskørsel undtagen rutekørsel, som fortsat vil kræve en særlig tilladelse.

Udvalget har drøftet nogle kriterier, som bør indgå i en fremtidig definition af almindelig rutekørsel. Der er kommet afvigende tilkendegivelser fra Turistvognmændenes Landsforening og Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser om kriterierne, som er oplistet i kapitel 5.3.1.

7.2.6. Speciel rutekørsel.

Vedrørende speciel rutekørsel har udvalget drøftet 4 modeller, jf. kapitel 5.3.2.

Erhvervsministeriet og SID er af den opfattelse, at model 4 (hvor begrebet speciel rutekørsel ophæves og henføres til anden buskørsel) er mest hensigtsmæssig. Samme opfattelse har Turistvognmændenes Landsforening, forudsat at afgrænsningen af personkredsen bliver bredt formuleret.

HT, Amtsrådsforeningen, Landsforeningen Danmarks Bilruter og Kommuner-nes Landsforening foretrækker imidlertid model 1, hvorefter speciel rutekørsel bibeholdes i sin nuværende form. Model 3, hvorefter begrebet speciel rutekør-

sel ophæves og dækkes af definitionen rutekørsel, kan anvendes, forudsat konsessions- og takstkompetancen vedrørende denne form for kørsel tildeles den regionale tilladelsesudstedende myndighed.

7.2.7. Handicapkørsel.

Vedrørende handicapkørsel, jf. kapitel 5.3.3, er der i udvalget enighed om, at denne kørsel uanset tilrettelæggelsen heraf og uanset køretøjets størrelse skal henføres til en fremtidig buslovs bestemmelser om almindelig rutekørsel.

7.2.8. Buskørsel med andre ydelser.

Vedrørende buskørsel med andre ydelser, jf. kapitel 5.3.4, er udvalget enig om, at det også ved udførelse af rutekørsel skal være muligt at tilbyde andre ydelser i forbindelse med kørslen.

Det skal således været muligt i tilknytning til rutekørslen at tilbyde en ekstraydelse bestående i, at der kan købes en billet, der både dækker buskørslen og adgangen til et arrangement.

Der er således tilslutning til, at eksisterende ordninger, eksempelvis HT's kørselsarrangementer i forbindelse med koncerter, hvor der alene er tale om at indsætte dubleringskørsel inden for eksisterende ruter og køreplaner og ordninger såsom "Copenhagen Card", hvor hele rutekørselsnettet for en fast pris kan anvendes i forbindelse med kørsel til forskellige seværdigheder, udstillinger m.m., også skal kunne udføres i fremtiden.

Turistvognmændenes Landsforening og SID er af den opfattelse, at "buskørsel med andre ydelser" i alle tilfælde falder uden for begrebet rutekørsel. Dette gælder også ordningen med Copenhagen Card. Turistvognmændenes Landsforening har i princippet ikke noget imod disse ordninger, såfremt de udføres efter reglerne om turistkørsel.

7.2.9. Telebuskørsel og servicebuskørsel.

Vedrørende telebuskørsel og servicebuskørsel, jf. kapitel 5.3.5, finder udvalget, at disse ordninger er hensigtsmæssige, og at der fortsat skal være mulighed for at udføre disse som rutekørsel.

7.2.10. Buslovens § 8.

Buslovens § 8 fastsætter, at hvis en tilladelse til almindelig rutekørsel nægtes fornyet, og en anden får tilladelse til at køre den pågældende rute, kan den hidtidige indehaver som udgangspunkt kræve, at det ved udstedelsen af den nye tilladelse stilles som vilkår, at indehaveren af denne overtager det hidtidige benyttede materiel til brugsværdi.

Der eksisterer stadigvæk kontrakter i henhold til dette system, men disse forsvinder, efterhånden som disses løbetid udløber, og den omhandlede kørsel bliver omfattet af udbudsproceduren i lighed med den øvrige almindelige rutekørsel.

I udbudsbetingelserne er der typisk ikke en tilsvarende bestemmelse om materialeovertagelse. Der er derfor næppe i en ny buslov behov for en bestemmelse om overtagelsespligt.

De vognmænd, der fortsat kører i henhold til en standardkontrakt, der bygger på den nugældende buslovs § 8, skal dog fortsat have mulighed for at kræve deres materiel overtaget.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser gør opmærksom på, at de private busselskaber, der har koncession til at udføre fjerntrafik med ekspresbusser, til stadighed investerer store beløb i højkvalitetsmateriel og tilhørende faste anlæg (garager, værksteder etc.). Hvis busselskabernes indtjeningsmuligheder falder bort eller forringes ved, at koncessionen nægtes fornyet, eller konkurrencesituationen ændres, bør der ske indløsning af materiel og faste anlæg.

7.2.11. Myndigheder.

For så vidt angår myndigheder, jf. kapitel 5.4, er der overvejende enighed om, at den decentrale kompetencefordeling, der er bestemt i buslovens § 3, er hensigtsmæssig, vedrørende vurderingen af behovet for etablering af rutekørsel i et bestemt område. Det er de lokale/regionale myndigheder, der har det fornødne kendskab til området, herunder om der er behov for flere operatører på en rute eller behov for etablering af nye ruter.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser finder det imidlertid uhensigtsmæssigt, at flere tilladelsesudstedende myndigheder kan blive involveret i én

fjernbusrute under visse forhold (Kattegats-problematikken), sådan som det er tilfældet med den nugældende buslov.

Udvalget har udarbejdet 3 myndighedsmodeller, idet det bemærkes, at det kan blive nødvendigt at justere opgaver og sammensætning afhængig af, hvilken reguleringsmodel der vælges, jf. kapitel 5.2:

Efter den første model fortsætter Persontrafikrådet uændret eventuelt med flere rådgivende funktioner. Rådet bibeholder de nuværende arbejdsopgaver.

Efter den anden model nedsættes et nyt råd med samme arbejdsopgaver som det nuværende Persontrafikråd, men med en ændret sammensætning, som følger: trafikministeren udpeger formanden og 3 medlemmer. Repræsentanter fra Indenrigsministeriet, Forbrugerrådet, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS) og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd kunne være medlemmer, sammen med 1 personligt udpeget busspecialist, hvilket giver 9 medlemmer i alt.

Efter den tredje model nedsættes et nyt råd som en appelinstant for Færdselsstyrelsens afgørelser. Rådet kunne have en sammensætning som nævnt umiddelbart ovenfor under den anden model. Færdselsstyrelsen kunne herefter ikke længere være sekretariat for rådet, hvorfor der måtte oprettes et selvstændigt sekretariat.

Det er den almindelige opfattelse i udvalget, at der fremover er behov for en eller anden form for råd eller nævn - uanset hvilken reguleringsmodel man vælger under kapitel 5.2. Før det er politisk afklaret, hvilken model der kan blive tale om i en fremtidig buslov, er udvalget enig om det u hensigtsmæssige i at konkludere om myndighedsmodeller på nuværende tidspunkt.

I den forbindelse påpeger Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen, at foreningerne ikke kan tilslutte sig model 2.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser finder, at foreningen bør være repræsenteret i Persontrafikrådet.

7.2.12. Taxikørsel, herunder sygehuskørsel.

Vedrørende forholdet til taxikørsel, jf. kapitel 5.5, er der enighed om, at det skaber problemer ved tilrettelæggelsen af kørsel i nogle sektorer inden for persontransportområdet, at der er to lovgivninger på området, som kan udelukke

anvendelse af enten en bus eller en taxi ved udførelse af kørselsopgaver. Problemet opstår især for så vidt angår amternes og kommunernes udførelse af kørsel for svært bevægelseshæmmede personer og til en vis grad sygetransport.

Det er Erhvervsministeriets og SID's opfattelse, at det på sigt vil være hensigtsmæssigt at samle reglerne om bus og taxi i én lov.

Fos så vidt angår sygehuskørsel er afgrænsningen og definitionen ikke ganske klar, idet dele af kørslen er omfattet af sygetransport og dele er omfattet af taxilovgivningen. En eventuel ændring af disse forhold bør foretages med udgangspunkt i taxiloven og/eller sygehuslovgivningen.

7.2.13. Bus-tog samarbejdet.

For så vidt angår bus-tog samarbejdet, jf. kapitel 5.6, er der i udvalget enighed om, at det er vigtigt, at en fremtidig lovgivning sikrer muligheden for en videreudvikling af det etablerede samarbejde, herunder de mulige fremtidige samarbejdsformer eksempelvis vedrørende terminaler og informationssystemer og en fleksibel transportordning for handicappede.

Endvidere er der enighed om, at det vil være hensigtsmæssigt, at en fremtidig lovgivning sikrer muligheden for etablering af fælles terminaler, informationssystemer m.m., herunder at sådanne anlæg/systemer skal kunne anvendes af alle uanset transportformen (tog eller bus) og uanset hvilken kørsel der udføres (turist- og bestillingskørsel). Der bør tillige kunne opkræves betaling for benyttelse af anlæggene/systemerne.

På denne baggrund indstiller udvalget, at der igangsættes en undersøgelse af ansvar og opgaver, herunder de nuværende betingelser og forslag til kommende betingelser for et samarbejde om etablering af fælles terminaler og fælles informationssystemer, og hvordan disse mest hensigtsmæssigt kan videreudvikles til gavn for brugerne af den kollektive trafik.

7.2.14. Adgang til erhvervet.

Vedrørende adgang til erhvervet, jf. kapitel 5.7.1 - 5.7.7, har udvalget drøftet spørgsmålet, om der er behov for en ændring af de nugældende krav til ansøgere.

Vedrørende indhentning af oplysninger er det udvalgets opfattelse, at der bør stilles krav om, at samtlige direktionsmedlemmer og flertallet af bestyrelsesmedlemmer ved udøvelse af buskørselvirksomhed eller busudlejningsvirksomhed i selskabsform opfylder de fastsatte vandelskrav og økonomiske krav (vedrørende restancer til det offentlige). Færdselsstyrelsens adgang til at indhente vandelsmæssige oplysninger og restanceoplysninger i sager om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller til busudlejning for selskabers vedkommende skal derfor udvides til foruden den ansvarlige leder også at omfatte samtlige direktionsmedlemmer og bestyrelsesmedlemmer.

Vedrørende økonomisk grundlag er der bred enighed om, at det i tilfælde, hvor en ansøger skal stille sikkerhed, bør kræves, at der stilles en sikkerhed, som dækker både den negative egenkapital og det lovhjemlede egenkapitalkrav således, at ansøgere med en negativ egenkapital ikke længere kan "nøjes" med at stille en garanti, der svarer til det lovhjemlede egenkapitalkrav.

En garanti skal have en løbetid, der svarer til bustilladelsens/udlejningstilladelsens gyldighedsperiode. Såfremt en virksomheds egenkapital bliver forbedret i garantiperioden, skal der mindst gå et år mellem hver nedskrivning af garantien.

Vedrørende faglige kvalifikationer er der enighed om, at kravet om 3 års praktisk erfaring skal bibeholdes. Om kursuskravet er der enighed om, at det fremover bør være muligt at gå op til prøve uden først at have gennemgået kursus.

Vedrørende høring er der enighed om, at den nuværende praksis med høring af brancheorganisationerne giver et værdifuldt bidrag til Persontrafikrådets og Færdselsstyrelsens behandling af sager om bustilladelser. Ordningen bør bibeholdes, men således, at der i den nye buslovgivning fastsættes bestemmelser om høring af vognmandsorganisationerne i visse type sager.

Turistvognmændenes Landsforening har i denne forbindelse foreslået, at organisationen og eventuelt andre organisationer bliver informeret om, hvem der har søgt EP-tilladelse. Informationen skal ikke vedrøre selve ansøgningen, men alene navnet på ansøgeren.

Vedrørende tilbagekaldelse bør der efter udvalgets opfattelse i en kommende buslov - ligesom i den nugældende - være mulighed for tilbagekaldelse i tilfælde af f.eks. lovovertrædelser, der hver for sig ikke er så graverende, men som

ud fra en samlet vurdering fører til, at virksomheden ikke har gjort det antageligt, at denne vil blive udført på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Udvalget finder på denne baggrund, at der i selve lovteksten bør angives særlige kriterier for, i hvilke tilfælde tilladelser bør tilbagekaldes.

Udvalget foreslår, at principperne i de gældende bestemmelser i buslovens § 15, stk. 3 og 4, opretholdes. Der bør således som udgangspunkt være opsættende virkning af en anmodning om domstolsprøvelse i tilfælde, hvor tilbagekaldelsen skyldes, at tilladelsesindehaverne ikke har antageliggjort, at virksomheden udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, medmindre retten ved kendelse bestemmer andet. Sagen behandles i strafferetsplejens former, således at anklagemyndigheden har bevisbyrden for tilbagekaldelsens berettigelse.

Derimod behøver der ikke at være opsættende virkning af en anmodning om domstolsprøvelse i tilfælde, hvor tilbagekaldelsen skyldes betydelig forfalden gæld til det offentlige, medmindre retten bestemmer andet. Sagen behandles i den borgerlige retsplejes former, således at der i disse sager alene skal tages stilling til tilbagekaldelsens berettigelse på grundlag af de oplysninger, som under sagen fremlægges af parterne.

Vedrørende kontrol har udvalget drøftet spørgsmålet om løbende kontrol. Det forekommer mest hensigtsmæssigt, at løbende kontrol foretages 2-3 år inde i tilladelsernes gyldighedsperiode, hvilket vil være i overensstemmelse med et forslag til ændring af Rådets direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet gods-transport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej m.v.

Vedrørende sanktioner er der i udvalget enighed om, at politiets adgang til at tilbageholde en bus, såfremt den benyttes til erhvervsmæssig personbefordring i strid med lovgivningen, bør udvides og præciseres.

Det er udvalgets opfattelse, at der - som det er tilfældet på godskørselsområdet - i den kommende buslovgivning bør indføres en bestemmelse om konfiskation af busser, der har været anvendt til ulovlig erhvervsmæssig personbefordring.

Udvalget finder, at der i den kommende buslovgivning bør fastsættes en adgang til politiet for at inddrage tilladelser, der åbenbart udnyttes til ulovlig erhvervsmæssig personbefordring, i forbindelse med udøvelsen af den almindeli-

ge kontrol på vejene under forudsætning af, at politiet samtidig tager kontakt til Færdselsstyrelsen med henblik på styrelsens indledning af sag om tilbagekaldelse af tilladelsen.

7.2.15. Uddannelse af chauffører.

For så vidt angår uddannelse af chauffører, jf. kapitel 5.7.8, finder SID, at uddannelseskravene for førere bør ændres, således at der ikke stilles krav om praktisk erfaring for førere, der udfører national kørsel. Endvidere bør der kun stilles krav om 1 års erfaring med national kørsel for førere, der udfører international kørsel.

Herudover foreslår SID, at der af hensyn til færdselssikkerheden fremover skal være to forskellige blå kvalifikationsbeviser - ét for national kørsel og ét for international kørsel. Det nationale kvalifikationsbevis skal kunne erhverves, uden at der foreligger erfaringskrav, det vil sige umiddelbart efter at vedkommende har erhvervet kørekort til kategori D og hvidt kvalifikationsbevis. Det internationale kvalifikationsbevis skal først kunne erhverves, når vedkommende kan dokumentere 1 års erfaring ved national kørsel og er i besiddelse af et nationalt kvalifikationsbevis.

Kommunernes Landsforening finder, at uddannelseskravene som udgangspunkt bør tilpasses den kørselsopgave, som den enkelte fører skal opnå kvalifikationer til at udføre.

Turistvognmændenes Landsforening og Landsforeningen Danmarks Bilruiter har den opfattelse, at det - ikke mindst af hensyn til færdselssikkerheden og kontrollen - er vigtigt, at de uddannelsesmæssige krav bliver de samme uanset hvilken form for buskørsel, der er tale om.

Der er enighed om, at problemerne med kvalifikationskravene i bekendtgørelsen bør søges løst i forbindelse med ændringer af reglerne inden for køre- og hviletidsområdet.

7.2.16. Internationalt aspekt.

Vedrørende det internationale aspekt, jf. kapitel 5.8, har HT foreslået, at kompetencen, for så vidt angår dansk område, for udstedelse af tilladelse til international rutekørsel inden for HT-området og Malmöhus Län/Kristianstad Län

tillægges HT. Tilsvarende kunne HT's svenske pendant, Malmöhus Trafikbolag, få delegeret kompetence for så vidt angår svensk område.

Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter og Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser finder for så vidt angår udstrækningen, at det alene bør være Malmø by.

Udvalget finder, at Trafikministeriet på baggrund af HT's forslag tager kontakt til de svenske myndigheder for at høre, hvorledes disse stiller sig til spørgsmålet om tillægning af tilsvarende kompetence til Malmöhus Trafikbolag.

Ved en eventuel ændring af den internationale buslov bør der samtidig tages højde for en tildeling af en tilsvarende kompetence til Sydtrafik i forbindelse med international rutekørsel inden for Sønderjyllands Amt og (dele af) Slesvig/Holsten, og til Storstrøms Amt Trafikselskab - særligt hvis den faste forbindelse over Femer Bælt etableres - i forbindelse med international rutekørsel inden for (dele af) Storstrøms Amt og (dele af) Slesvig - Holsten.

Der er i udvalget enighed om, at en fremtidig buslov, herunder eksisterende kollektiv trafiklov og HT-lov, skal tage højde for den udvikling af den kollektive bustrafik, som 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.

Der er endvidere enighed om, at Danmark bør tage kontakt til Sverige med henblik på at få afdækket, om der er en fælles indstilling til udviklingen af den kollektive bustrafik mellem de to grænseregioner.

Endelig er udvalget enige om, at der bør igangsættes et arbejde med henblik på afdækning af, hvordan den fremtidige buskørsel mellem grænseregionerne mest hensigtsmæssigt kan udvikles. Udvalget er opmærksom på, at det i den forbindelse er vigtigt at klarlægge arbejdsdeling og konkurrenceflade mellem bus og tog i den kollektive trafikbetjening - specielt i Øresundsregionen.

Sammenfattende kan der vedrørende kompetencespørgsmålet peges på to muligheder:

Den ene mulighed er, at de to landes Trafikministerier godkender den grænseoverskridende bustrafik efter høring af de regionale trafikselskaber i de to lande.

Den anden mulighed er, at det regionale trafikselskab i grænseområdet - som nævnt ovenfor - kunne få kompetence til sammen med de kompetente udenlandske myndigheder at tilrettelægge den kollektive busstrafik mellem Danmark og det andet land.

Der er enighed i udvalget om at foreslå en ændring af den internationale buslov, således at der skabes hjemmel for trafikministeren til at delegerer konsessionskompetencen for så vidt angår international rutekørsel i grænseområder mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland til respektive regionale tilladelsesudstedende myndigheder.

HT finder, at konsessionskompetencen for så vidt dansk område, for udstedelse af tilladelser til international rutekørsel inden for HT-området og det sydlige Sverige, bør tildeles HT. Det vil gøre det muligt for HT og Malmöhus Trafikbølåg at sikre bedst mulig integration af de kollektive trafiksystemer over og på begge sider af Øresund fra Øresundsforbindelsens åbning i år 2000.

7.2.17. Forsøgsbestemmelse.

For så vidt angår forsøgsbestemmelser, jf. kapitel 5.9, finder udvalget, at det kunne være hensigtsmæssigt, at en ny buslov også tog højde for en situation, hvor det var muligt at udføre forskellige forsøg med buskørsel.

En mulig måde at løse problemet for fremtiden kunne være at give trafikministeren en bemyndigelse til at fravige buslovens bestemmelser i forbindelse med konkrete forsøg med udførelse af buskørsel.

7.2.18. Afgifter.

For så vidt angår afgifter, jf. kapitel 6, er der i udvalgets arbejde ikke forudsat en eventuel afklaring/ændring af afgiftslovgivningen i relation til buskørsel. På denne baggrund er det udvalgets opfattelse, at spørgsmålet om lige konkurrencevilkår inden for busvognmandserhvervet er et spørgsmål om at gøre afgrænsningen mellem de forskellige definitioner af buskørsel så klar som muligt. Da afgiftslovgivningen henviser til buslovens materielle bestemmelser, vil en klar afgrænsning give en tilsvarende klar afgiftsafgrænsning.

Såfremt afgrænsningen i buslovgivningen ændres væsentligt på baggrund af dette udvalgs overvejelser, kan det ikke udelukkes, at det herefter kan blive nødvendigt at ændre/justere afgiftslovgivningen.

Erhvervsministeriet, Trafikministeriet, Skatteministeriet og SID finder derfor, at de videre drøftelser af, hvorledes en afgiftsmæssig ligestilling af ens former for kørsel, navnlig på momsområdet, kan gennemføres, henlægges til det af Trafikministeriet særligt nedsatte embedsmandsudvalg "Udvalget vedrørende afgifter i den kollektive trafik".

Turistvognmændenes Landsforening er af den opfattelse, at der bør ske en ligestilling i afgiftsmæssig henseende mellem alle former for erhvervsmæssig buskørsel. Landsforeningen Danmarks Bilruiter og Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser kan tilslutte sig dette under forudsætning af, at en eventuel meromkostning for almindelig og specialrutekørsel kompenseres på anden måde.

Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og HT er af den opfattelse, at eventuelle ændringer i de afgiftsmæssige forhold i relation til buskørsel ikke må belaste trafikselskaber og offentlige institutioner yderligere. Øgede omkostninger vil ramme borgerne unødigt - enten i form af serviceforringelser eller prisstigninger.

7.3. Opfølgning, herunder overvejelser om ændring i andre love.

Udover ændring af busloven og de tilhørende administrative forskrifter kan der på baggrund af udvalgets indstillinger blive tale om ændringer i andre love.

7.3.1. Ændringer i andre love

Der er enighed om - for så vidt angår uddannelse af chauffører - at problemerne med kvalifikationskravene i bekendtgørelsen bør søges løst i forbindelse med ændringer af reglerne inden for **køre- og hviletidsområdet**, jf. i øvrigt kapitel 5.7.8.

Der er i udvalget enighed om, at en fremtidig buslov, herunder eksisterende **kollektiv trafiklov og HT-lov**, skal tage højde for den udvikling af den kollektive bustrafik, som 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, jf. kapitel 5.8.

Der er enighed i udvalget om at foreslå en ændring af den **internationale buslov**, således at der skabes hjemmel for trafikministeren til at delegere koncessionskompetencen for så vidt angår international rutekørsel i grænseområder mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland til respektive regionale tilladelsesudstedende myndigheder, jf. kapitel 5.8.

7.3.2. Opfølgning

I nærværende kapitel opsummeres de undersøgelser og forslag om videre arbejde, som udvalget har indstillet.

Vedrørende bus-tog samarbejdet indstiller udvalget, at der igangsættes en undersøgelse af ansvar og opgaver, herunder de nuværende betingelser og forslag til kommende betingelser for et samarbejde om etablering af fælles terminaler og fælles informationssystemer, og hvordan disse mest hensigtsmæssigt kan videreudvikles til gavn for brugerne af den kollektive trafik, jf. i øvrigt kapitel 5.6.3.

Udvalget finder, at Trafikministeriet på baggrund af HT's forslag om kompetencefordelingen vedrørende det internationale aspekt tager kontakt til de svenske myndigheder for at høre, hvorledes disse stiller sig til spørgsmålet om tillægning af kompetence til Malmöhus Trafikbolag, jf. kapitel 5.8.

Der er endvidere enighed om, at Danmark bør tage kontakt til Sverige med henblik på at få afdækket, om der er en fælles indstilling til udviklingen af den kollektive busstrafik mellem de to grænseregioner.

Endelig er udvalget enige om, at der bør igangsættes et arbejde med henblik på afdækning af, hvordan den fremtidige buskørsel mellem grænseregionerne mest hensigtsmæssigt kan udvikles. Udvalget er opmærksom på, at det i den forbindelse er vigtigt at klarlægge arbejdsdeling og konkurrenceflade mellem bus og tog i den kollektive trafikbetjening - specielt i Øresundsregionen.



Bilagsfortegnelse

- A** Danske Biludlejerers Telefax af 2. maj 1997 (Se betænkningen side 6).
- B** Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark og Dansk Taxi Forbunds brev af 12. maj 1997 (Se side 6).
- C** Ungdomsringens brev af 7. maj 1997 (Se side 6).
- D** Idrættens Fællesråds brev af 7. maj 1997 (Se side 6).
- E** Oversigt over tilladelser til almindelig rutekørsel udstedt af Persontrafikrådet (Se side 42 og 79).
- F** Oversigt over Persontrafikrådets behandling af ansøgninger i perioden 1979 til 31. marts 1997 (Se side 42).
- G** Oversigt over de kriterier, der er indgået i Persontrafikrådets behandling af udvalgte rutekørselssager i de sidste 7-8 år (Se side 43).
- H** SID's brev af 16. december 1996 om forslag til kvalifikationskrav til fører af busser (Se side 102 og 103).
- I** Skatteministeriet. Oversigt over den afgiftsmæssige behandling af busser og taxier (Se side 113).
- J** TL & LDB. Afgiftsmæssig belastning. Rutekørsel ctr. turistkørsel (Side 113).
- K** Skatteministeriet. Notat om provenu fra afgifter på busser (Se side 113).
- L** Trafikministeriets lovebekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996 om buskørsel.

M Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 33 af 15. januar 1997 om buskørsel.

BILAG F

Oversigt over de ansøgninger om tilladelse til at udføre fjernbuskørsel, som rådet har behandlet i perioden 1979 til 31. marts 1997.

1979

1. Ansøgning fra Søndergaards Rutebiler om ekstra dobbelttur på hverdage på ruten **Fjerritslev - København** imødekommet.

1980

1. Ansøgning fra Abildskous Rutebiler om tilladelse til at oprette en rute mellem **Århus og København** afslået.

1981

1. Ansøgning fra De Blå Busser I/S om tilladelse til rutekørsel mellem **Esbjerg og Århus** afslået.

1982

1. Ansøgning fra Ekspresbussen Sydfyn - København v/ Ernst Hansen og Leif Nielsen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Bøjden og København** afslået.

1983

1. Ansøgning fra Søndergaard Rutebiler om ekstra dobbelttur på søndage på ruten **Fjerritslev - København** imødekommet.
2. Ansøgning fra Jørgen Andersen og Torben Møller om tilladelse til at oprette en rute mellem **Holstebro og København** afslået.

3. Fornyet ansøgning fra Abildskous Rutebiler om tilladelse til at oprette en rute mellem **Århus og København** imødekommet. Det var for rådets vurdering af ansøgningen af væsentlig betydning, at der på ruten agtedes anvendt busser, der var indrettet til befordring af handicappede.
4. Ansøgning fra Ingvard og Poul Schiødt om tilladelse til at oprette en rute mellem **Århus og København** afslået.
5. Ansøgning fra Ernst Hansen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Odense og København** via Spodsbjerg - Tårs afslået.
6. Ansøgning fra De Blå Busser I/S om tilladelse til rutekørsel mellem **Esbjerg og Århus** afslået.
7. Ansøgning fra R. Brændekildes Rutebiler A/S om tilladelse til at oprette en rute mellem **Tønder og København** afslået.
8. Ansøgning fra Niels Kudsk om tilladelse til at oprette en rute mellem **Sønderborg og København** afslået.

1984

1. Ansøgning fra Vagn Kærholm Svendsen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Frederikshavn og København** afslået.
2. Ansøgning fra Søndergaards Rutebiler om ekstra daglig dobbelttur på ruten **Fjerritslev - København** imødekommet med den begrænsning, at der på disse ture ikke måtte befordres passagerer mellem Randers/Hobro og København.
3. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om ekstra daglig dobbelttur på ruten **Aalborg - Gladsaxe** afslået.
4. Ansøgning fra Søndergaards Rutebiler om tilladelse til på den ekstra daglige dobbelttur på ruten **Fjerritslev - København** at befordre passagerer mellem Randers/Hobro og København afslået.

5. Ansøgning fra Jørgen Andersen om tilladelse til at oprette en rute mellem **København og Esbjerg** via Rødby - Puttgarden afslået.
6. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om tilladelse til betjening af Hadsund til/fra København på ruten **Aalborg - Gladsaxe** imødekommet. Samtidig blev en ansøgning om tilladelse til på ruten at udføre en ekstra dobbelttur og til at optage/afsætte passagerer i Mariager til/fra København afslået. - I fjernbusredegørelsen af april 1984 var der forslag om, at der blev givet tilladelse til, at den eksisterende fjernbusrute Aalborg - Gladsaxe kunne optage/afsætte passagerer til/fra hovedstadsområdet i Hadsund, hvorved denne by fik direkte fjerntrafikforbindelse til København.

1985

1. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om tilladelse til at oprette en rute **Frederikshavn - Aalborg - Esbjerg** imødekommet med vilkår om, at der ikke måtte medtages passagerer mellem to eller tre på hinanden følgende byer på ruten. - I fjernbusredegørelsen af april 1984 var der forslag om, at der med henblik på en reduktion af omvejskørsel og tidsforbrug samt for at tilvejebringe forbindelser uden skift blev etableret en fjernbusrute mellem Esbjerg og Aalborg (subsidiært Frederikshavn) via Herning og Viborg og med stop i enkelte andre større byer undervejs.
2. Ansøgning fra Svend Åge Pedersen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Esbjerg og København** afslået.
3. Ansøgning fra Ernst Hansen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Odense og København** via Spodsbjerg - Tårs afslået.
4. Ansøgning fra Abildskous Rutebiler om tilladelse til på ruten mellem **Århus og København** at udføre en ekstra dobbelttur fredage afslået.
5. Ansøgning fra Jørgen Andersen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Vojens og København** via Rødby - Puttgarden færgeoverfarten afslået.

6. Ansøgning fra Lauritzen Rejser om tilladelse til at oprette en rute mellem **Tønder og København** afslået.

1986

1. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om en ekstra dobbelttur fredage og lørdage samt en tur fra Aalborg søndage og fra København mandage på ruten **Aalborg - Gladsaxe** afslået.
2. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om tilladelse til på ruten **Frederikshavn - Esbjerg** at befordre "3 bys-passagerer" imødekommet. Tilladelsesindehaveren havde indgået overenskomst med de berørte trafikselskaber herom.

1987

1. Ansøgning fra Jørgen Andersen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Haderslev og København** via Rødby - Puttgarden færgeoverfarten afslået.
2. Ansøgning fra Leif Nielsen om tilladelse til at oprette en rute mellem **Bøjden og København** afslået.

1989

1. Ansøgning fra Søndergaards Rutebiler om tilladelse til at oprette en rute mellem **Fjerritslev og Odense** afslået.

1990

1. Ansøgning fra Poulsens Rutebiler om tilladelse til at oprette en rute mellem **Assens og København** afslået.

1991

1. Ansøgning fra Danbus om tilladelse til rutekørsel på strækningerne **Thisted - Kolding, Fjerritslev - Kolding, Vejle - Ringkøbing og Esbjerg - Randers**

afslået. Ruterne, der skulle fungere som tilbringersystem til IC3-nettet samtidig med, at de skulle supplere tognettet, hvor dette ikke gav fjernrejsende en tilstrækkelig god betjening, var en del af den første Danbus-ansøgning fra januar 1990. Ansøgerne havde anmodet om, at ansøgningen om tilladelse til kørsel på strækningerne Hirtshals - Thisted - Holstebro - Esbjerg, Gedser - Århus - Thisted, Ringkøbing - Århus - Helsingør, Fjerritslev - Odense, Åbenrå - Hanstholm, Grenå - Lemvig og Helsingør - Nykøbing Falster blev stillet i bero, indtil der var truffet afgørelse vedrørende ansøgningen om IC3-tilbringerruterne.

2. Ansøgning fra Abildskous Rutebiler om tilladelse til på ruten **Århus - København** at udføre en ekstra dobbelttur fredage og søndage imødekommet. Rådet lagde bl.a. vægt på oplysninger fra Mols-Linien, der på grund af reduktion af passagerkapaciteten på Århus - Kalundborg ruten ønskede at fordele busserne på flere afgang.
3. Ansøgning fra VAFT om tilladelse til at oprette en rute **Herning - Randers** imødekommet. Som et led i E-Bus nettet skulle busserne på de eksisterende ruter Herning - Viborg og Viborg - Randers gennemkøre den samlede strækning Herning - Viborg - Randers på enkelte ture fredage og søndage.
4. Ansøgning fra R. Brændekildes Rutebiler A/S om tilladelse til at oprette en rute mellem **Tønder og Odense** afslået.
5. Ansøgning fra KAS Biler I/S om tilladelse til at oprette en rute mellem **Viborg og København** afslået.

1992

1. Ansøgning fra Poulsens Rutebiler om tilladelse til at oprette en rute mellem **Odense og Billund Lufthavn** imødekommet.
2. Ansøgning fra Danbus om tilladelse til rutekørsel på strækningerne **Thisted - Kolding, Fjerritslev - Kolding, Vejle - Ringkøbing og Esbjerg - Randers** afslået på ny. Der forelå et nyt forslag til afsætnings- og påstigningsmønster

(afstand på 100 km eller befordring gennem mindst tre amter), der skulle markere, at der ikke var tale om en ansøgning om regional eller almindelig grænseoverskridende trafik mellem to amter.

3. Ansøgning fra TRA om tilladelse til at oprette en rute **Horsens - Skive** imødekommet. Som et led i udbygningen af E-Bus nettet skulle busserne på de eksisterende ruter Horsens - Herning og Herning - Skive gennemkøre den samlede strækning Horsens - Herning - Skive på enkelte ture fredage og søndage.
4. Ansøgning fra Århus Amt om tilladelse til at oprette en rute **Århus - Esbjerg** imødekommet. Som et led i udbygningen af E-Bus nettet skulle busserne på de eksisterende ruter Århus - Silkeborg, Silkeborg - Brande og Brande - Esbjerg gennemkøre den samlede strækning Århus - Silkeborg - Brande - Esbjerg på enkelte ture fredage og søndage.
5. Ansøgning fra Abildå Turist ApS om tilladelse til at oprette en rute mellem **Holstebro og København** afslået.

1993

1. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om tilladelse til på ruten **Frederikshavn - Esbjerg** at udføre en ekstra dobbelttur fredage og søndage imødekommet.
2. Ansøgning fra Søndergaards Rutebiler om tilladelse til på ruten **Fjerritslev - København** at optage og afsætte passagerer i Randers og Hobro på samtlige afgange imødekommet. (Efter at rådet - som ovenfor nævnt - havde afslået en tilsvarende ansøgning i 1984, var der på ny i 1986, 1987, 1991 og 1992 givet afslag på en sådan ansøgning).
3. Ansøgning fra VAFT om tilladelse til på ruten **Herning - Randers** at udføre kørsel hele ugen imødekommet. Ansøgningen var et led i udbygningen af det jyske ekspresbusnet.

4. Ansøgning fra VAFT om tilladelse til at oprette en rute **Silkeborg - Ålborg** imødekommet. Som et led i udbygningen af det jyske ekspresbusnet skulle busserne på de eksisterende ruter Silkeborg - Viborg og Viborg - Ålborg gennemkøre den samlede strækning Silkeborg - Viborg - Ålborg (kørsel mandag - fredag og søndag).
5. Ansøgning fra Århus Amt om tilladelse til på ruten **Århus - Esbjerg** at udføre kørsel hele ugen imødekommet. Ansøgningen var et led i udbygningen af det jyske ekspresbusnet.
6. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om tilladelse til på ruten **Aalborg - Gladsaxe** at udføre en ekstra dobbelttur fredage, lørdage og søndage samt alle hverdage i ferieperioder imødekommet.
7. Ansøgning fra Abildskous Rutebiler om tilladelse til på ruten **Århus - København** at udføre en ekstra dobbelttur mandag - fredag og søndag imødekommet. Rådet lagde ved behandlingen af denne og den førnævnte ansøgning bl.a. vægt på oplysninger fra Mols-Linien om kapaciteten på færgeoverfarten Ebeltoft - Sjællands Odde.

1994

1. Fornyet ansøgning fra Abildå Turist ApS om tilladelse til at oprette en rute mellem **Holstebro og København** afslået.

1995

1. Ansøgninger fra Danbus om tilladelse til rutekørsel mellem **Ringkøbing - Gedser, Ringkøbing - Helsingør, Tønder - Gedser og Tønder - Helsingør** imødekommet. Ruterne var en del af Danbus-nettet, og Danbus, DSB og Amtsrådsforeningen/trafikselskaberne havde forhandlet sig frem til en aftale vedrørende de 4 ansøgte ruter. Danbus skulle køre efter de samme takster som trafikselskaberne for de lokale rejsende og som DSB for fjernrejser. På de jyske strækninger skulle Danbus køre som en integreret del af de jy-

ske trafikselskabers E-Bus system; til gengæld skulle der indgås en aftale mellem Danbus og de pågældende trafikselskabet om økonomien.

2. Ansøgning om tilladelse til på ruten **Odense - Billund Lufthavn** at optage og afsætte passagerer i Fredericia (befordring til/fra Billund Lufthavn) og Billund By (befordring til/fra Odense) imødekommet.
3. Ansøgning fra VAT om tilladelse til at oprette en rute **Hanstholm - Vejle** imødekommet. Som et led i udbygningen af det jyske ekspresbusnet skulle busserne på de eksisterende ruter Vejle - Viborg og Viborg - Thisted - Hanstholm gennemkøre den samlede strækning Vejle - Viborg - Hanstholm (kørsel mandag -fredag og søndag).
4. Ansøgning fra VAT om tilladelse til at oprette en rute **Vejle - Ringkøbing** imødekommet. Som et led i udbygningen af det jyske ekspresbusnet skulle busserne på de eksisterende ruter Vejle - Skjern og Skjern - Ringkøbing gennemkøre den samlede strækning Vejle - Skjern - Ringkøbing (kørsel mandag -fredag og søndag).
5. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om tilladelse til på ruten **Aalborg - København** at udføre en ekstra dobbelttur mandag - torsdag og lørdag samt mandag - fredag i ferie- og helligdagsperioder imødekommet.
6. Ansøgning fra Søndergaards Rutebiler om tilladelse til på ruten **Fjerritslev - København** at udføre en ekstra daglig dobbelttur imødekommet. Imødekommmelse af denne og den førnævnte ansøgning skete på grundlag af oplysninger om kapaciteten på de nye kombifærger, som Mols-Linien ville indsætte i foråret 1996. Rådet lagde vægt på, at en manglende imødekommmelse ville betyde en indskrænkning af busruterne.

1996

1. Ansøgning fra Abildskous Rutebiler om tilladelse til på ruten **Århus - København** at udføre en ekstra dobbelttur mandag - torsdag og lørdag samt 2 ekstra dobbeltture fredag og søndag imødekommet. Imødekommmelse af an-

søgningen skete på grundlag af oplysninger om kapaciteten på de nye kombifærger, som Mols-Linien havde indsat i foråret 1996. Rådet lagde vægt på, at en manglende imødekommelse ville betyde en indskrænkning af busruten.

2. Ansøgning fra Transportaktieselskabet af 16. januar 1996 om tilladelse til at oprette en rute mellem **Århus og København** via Århus - Kalundborg afslået.
3. Ansøgninger fra Danbus om tilladelse til at oprette ruter mellem **Ringkøbing - København og Tønder - København** afslået. Ansøgningerne blev indsendt i december 1993 og blev stillet i bero, da Danbus indledte drøftelser med Amtsrådsforeningen og DSB.
4. Ansøgning fra Thinggaard Rutebiler om tilladelse til på ruten **Aalborg - København** at udføre en ekstra dobbelttur fredag og søndag samt lørdag og søndag i ferie- og helligdagsperioder imødekommet. Imødekommelse af ansøgningen skete på grundlag af oplysninger om kapaciteten på de nye kombifærger, som Mols-Linien havde indsat i foråret 1996. Rådet lagde vægt på, at en manglende imødekommelse ville betyde en indskrænkning af busruten.

BILAG G

Oversigt over de kriterier, der er indgået i Persontrafikrådets behandling af udvalgte rutekørselssager i de sidste 7-8 år (datering angiver rådsmødetidspunkt).

18/6 1996 Ringkøbing - København, Tønder - København (afslag)

- Overflytning af passagerer fra eksisterende trafikforbindelser
- Ej nytildførsel af passagerer til den kollektive trafik.

9/4 1996 Århus - København via CatLink (afslag)

- Overflytning af passagerer fra andre kollektive trafikforbindelser
- Ikke væsentlig nedsættelse af rejsetiden.

4/4 1995 Ballerup - Århus/Nykøbing M (afslag)

- Busser ikke med hele vejen.

31/1 1995 Danbus (imødekommet)

- Udvikling af den kollektive trafik, håb om vækst.
- Bedre udbud for kunderne uden at genere DSB for meget.

31/1 1995 Randers - Herning (ekstra afgang - imødekommet)

- Led i det jyske E-bussystem.
- Uanset parallelt forløb med jernbanen.

17/5 1994 Holstebro - København (afslag)

- Udsolgte tog (ansøgerens påstand herom tilbagevist af DSB).

9/12 1993 Aalborg - Gladsaxe, Århus-København (ekstra afgang - imødekommet).

- Kapacitetsproblemer på færgerne/afvikling af trafikken på færgerne.
- Kundernes tarv.

11/5 1993 Herning - Randers (imødekommet).

- Rimeligt trafikudbud på strækningen, men mange skift.

22/4 1993 Frederikshavn-Esbjerg (ekstra afgang - imødekommet)

- Direkte busforbindelse uden skift

9/9 1992 Fjerritslev - København (optagning/afsætning af passagerer i Hobro og Randers - afslag).

- Tilbud både med jernbane og bus, da mange foretrækker bus.

7/4 1992 Danbus (afslag).

- Hensynet til investeringer i de offentlige trafikselskaber.

2/4 1991 Danbus (afslag).

- Markante tidsbesparelser.
- Besværliggørelse af indledt samarbejder mellem DSB og trafiksel- skaberne om forbedrings/koordinering af de eksisterende ruter (de senere E-busruter).

1989 Fjerritslev-Odense (afslag).

- Kun lille tidsforskel i rutens favør, selvom pæn tidsgevinst på mellem- strækning.
- Ikke taget hensyn til den billigere buspris.