

## Bemærkninger til lovforslaget.

### Almindelige bemærkninger.

Den gældende lovgivning om erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer findes dels i lov om omnibuskørsel, jfr. lovbekendtgørelse nr. 346 af 14. juli 1970 som ændret ved lov nr. 364 af 13. juni 1973, dels i §§ 73-73e i lov nr. 363 af 13. juni 1973 om ændring af færdselsloven (hyrekørsel) som ændret ved lov nr. 310 af 19. juni 1974.

Omnibusloven og færdselsloven (hyrekørselsloven) omfatter begge alle vogntyper uanset størrelse. Dette er u hensigtsmæssigt, idet det gør det vanskeligt at tilvejebringe en klar og rationel opgavefordeling mellem de virksomheder, der udfører de forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, hvilket er forudsætningen for, at der på den ene side kan skabes et tilfredsstillende kollektivt rutebiltrafiksystem og på den anden side en tilfredsstillende betjening på 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.

Efter omnibusloven er kun den kørsel, hvorved der mod vederlag samtidigt befordres flere af hinanden uafhængige personer, reguleret. Kørsel, hvor der befordres passagerer, der er »af hinanden afhængige« – det vil sige, at der består et vist fællesskab imellem dem, der rækker ud over det fælles ønske om at blive befordret – eller hvor der ikke opkræves betaling hos passagererne for befordringen, falder altså uden for loven og kan derfor udføres frit uden tilladelse.

Den såkaldte skolekørsel – det vil sige kørsel med elever mellem hjem og skole – eller de forskellige former for socialkørsel, f. eks. kørsel med patienter mellem hjem og behandlingssted, kan således udføres uden tilladelse efter omnibusloven. Det samme vil også ofte gælde for kørsel med arbejdstagere mellem hjem og arbejdsplads. Ligeledes kan den såkaldte »bestillingskørsel«, hvor kørslen udføres for en sluttet kreds, udføres frit.

På grund af lovens definition af den kørsel, der er reguleret af loven – herunder navnlig spørgsmålet om passagererne kan anses for »af hinanden afhængige« – har det i praksis vist sig vanskeligt at afgrænse denne kørsel overfor den kørsel, der efter loven frit skal kunne etableres. Dette har med-

ført en yderligere svækkelse af den i forvejen forholdsvis spinkle beskyttelse af rutebiltrafikken, som loven giver.

Der er flere årsager til den udvikling, rutebiltrafikken navnlig i lokalområder har været inde i siden 1960'erne, med nedlæggelse af et stadigt stigende antal ruter og indskrænkning af betjeningsstandarder på mange af de ruter, der har overlevet, til følge.

Hovedårsagen er det svigtende passagerunderlag, som igen skyldes flere forhold. Stigningen i den individuelle trafik har naturligvis betydet en væsentlig rolle, ligesom også affolkningen af landdistrikterne har spillet ind. Medvirkende til udviklingen har det imidlertid også været, at man i stigende omfang ikke mindst i de senere år ved etableringen af forskellige kørselsarrangementer, som efter den gældende lovgivning frit kan etableres, f. eks. skolekørslen, har drænet passagergrundlaget bort fra den almindelige rutetrafik.

I 1974-75 blev der i offentlige tilskud til den lokale kollektive bustrafik udbetalt mindst 180 mill. kr. Til befordring af skole- og gymnasieelever m. v. blev der udbetalt 145 mill. kr.

Som led i de bestræbelser, der efter regeringens opfattelse – ud fra sociale, færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige grunde samt hensynet til den bedst mulige ressourceudnyttelse – bør gøres for at styrke den kollektive trafik, foreslås enhver form for erhvervsmæssig buskørsel inddraget under en regulering. Kun herved vil det blive muligt at sikre, at der ikke sker en unødigt opsplnitning af passagergrundlaget for den kollektive trafik på forskellige kørselsarrangementer, som i dag frit kan etableres. Samtidig vil man opnå, at de store beløb, det offentlige i dag yder i form af tilskud til befordring af f. eks. skoleelever eller andre befolkningsgrupper, i højere grad også kan komme den almindelige kollektive trafik til gode. Dette kan ske ved, at disse grupper henvises til at benytte de offentlige trafikmidler, eller omvendt ved, at f. eks. skolebusserne medtager almindelige passagerer. Ikke mindst det sidste kan bidrage til at løse problemer visse steder i tyndbefolkede egne.

Nødvendigheden af en klar opgavefordeling mellem virksomheder, der udfører forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, gælder ikke alene i forholdet mellem buskørslen på den ene side og hyrekørslen på den anden side, men også i relation til de forskellige former for kørsel, der fin-