

**En henvendelse fra Turistvognmændenes Landsforening, trafikministerens talepapirer fra to samråd, Trafikministeriets retningslinjer vedrørende afgrænsning af ikkeerhvervsmæssig personbefordring over for erhvervsmæssig buskørsel og hyrekørsel samt Justitsministeriets notat om, hvorvidt et forbud mod udlejning uden fører af busser indrettet til over 17 personer vil være ekspropriativt**

Turistvognmændenes  
Landsforening (TL)

Frederiksberg, den 21. maj 1996

Til Folketingets Trafikudvalg

*Vedrørende L 136 – ændring af lov om buskørsel*

På vegne af Specialarbejderforbundet i Danmark og Turistvognmændenes Landsforening skal jeg herved tillade mig at fremsætte følgende yderligere bemærkninger til ovennævnte:

Det er noget chokerende at erfare, at ministeren den 9/5 1996 har fremsat ændringsforslag til ovennævnte lovforslag. Jeg vil gerne understrege, at dette ændringsforslag ikke er fremsendt hverken til forbund, landsforening eller andre institutioner, som har en åbenlys interesse i dette forslag. Dette stiller vi os helt uforstående over for og føler, at det er et alvorligt brud på en mangeårig tradition. Vi er kun ad tilfældighedens vej kommet i besiddelse af ændringsforslaget for få dage siden og har således ikke haft mulighed for at reagere på det tidligere.

Ændringsforslaget, som åbner op for frit udlån af busser mellem ikkeerhvervsdrivende foreninger, klubber m.v., vil skabe grobund for en hel underskov af buskørsel, der kommer til at stå uden for den egentlige erhvervsmæssige og regulerede buskørsel.

Dette grå marked eksisterer ikke i dag. I den nuværende lovgivning er der et krav om, at der skal være en naturlig forbindelse mellem den registrerede ejer/bruger og de passagerer, der køres i bussen. Det, ministeren åbner op for, er, at foreninger, klubber m.v. kan udlåne deres busser til andre foreninger og klubber. Erhvervsmæssig buskørsel bliver det fortsat ikke,

så længe der kun betales for de naturlige drifts-omkostninger. Men i virkelighedens verden er der dermed åbnet op for et enormt discount-busmarked, hvor useriøsitet vil dominere. Det vil nemlig ikke være til at bevise, at der ikke er så mange penge mellem foreningerne, at der i virkeligheden er tale om erhvervsmæssig buskørsel.

De busser, som foreninger m.v. i dag er registrerede som ejer/bruger af, er alle under 17 personer. Det betyder samtidig, at der altså er tale om et område, som ministeren fortsat vil undtage fra køre- og hviletidsreglerne. Da det samtidig er et område, hvor der hovedsagelig bruges meget ringe og udslidt materiel, er der virkelig tale om en alvorlig trussel mod færdselssikkerheden. Det er for os helt uforståeligt, at ministeren vil lægge navn til en sådan udvikling.

Så sent som mandag den 20/5 1996 var der et længere indslag i Østjyllands Radio om et busselskab (Rewitz Busser i Århus), der var brudt ned med en bus i nærheden af Berlin. De 42 passagerer havde måttet tilbringe natten på et Raststelle i Berlins omegn. Rewitz Busser er opstået fra det gamle Rewitz Busudlejning og er desværre endnu et eksempel på den useriøsitet, som med ministerens lovforslag vil være stærkt stigende. Den bus, der var tale om, har indtil august måned 1995 været anvendt af Rewitz Busudlejning, men er nu indgået i den buspark, som Rewitz Busser har overtaget. At