



Fremsat den 4. oktober 2023 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikkselskaber

(10-årige rutekørselstilladelser til nulemissionsbusser)

§ 1

I lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 20, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»Tilladelse til rutekørsel med nulemissionsbusser udstedes dog med gyldighed i indtil 10 år.«

2. I § 24, stk. 2, 1. pkt., ændres »5 år« til: »10 år«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Regeringen ønsker at fremme den grønne transport, så der udledes mindre CO₂, og støjen fra trafikken reduceres. Det foreslås at ændre gyldighedsperioden for tilladelser til rutekørsel fra de nuværende 5 år til 10 år, såfremt tilladelsen udstedes til nulemissionsbusser.

Forslaget vil medføre, at det vil blive mere attraktivt at investere i nulemissionsbusser.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. 10-årige rutekørselstilladelser til nulemissionsbusser

2.1.1. Gældende ret

Tilladelser til rutekørsel er reguleret i kapitel 3 i lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023 og i bekendtgørelse nr. 624 af 20. juni 2019 om rutekørsel. Ud over en tilladelse til at udføre rutekørsel kræves tillige en tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring med bus i henhold til busloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 542 af 15. maj 2023.

Rutekørsel er regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- og afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. § 19, stk. 1, i lov om trafikkselskaber.

Hvis kørslen er åben for alle, er det "almindelig rutekørsel", jf. § 19, stk. 2, i lov om trafikkselskaber. Når der kun befordres bestemte kategorier af personer, f.eks. skoleelever, er det "speciel rutekørsel", jf. § 19, stk. 3, i lov om trafikkselskaber.

Fjernbuskørsel er rutekørsel, hvor der er mindst 75 km mellem den enkelte passagers på- og afstigning, jf. § 19, stk. 4 i lov om trafikkselskaber.

Tilladelser til rutekørsel gives af transportministeren, jf. § 21, stk. 1, samt § 22, stk. 1, i lov om trafikkselskaber. Transportministeren har imidlertid delegeret denne bemyndigelse til Færdselsstyrelsen, jf. § 10, i bekendtgørelse nr. 664 af 30. maj 2023 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang.

Der kræves tilladelse til almindelig rutekørsel og til visse former for speciel rutekørsel (fx skolekørsel og arbejdstagerkørsel), jf. § 20, stk. 1, i lov om trafikkselskaber. Ved andre former for speciel rutekørsel kræves ikke en tilladelse,

men det er et krav, at der skal foreligge en skriftlig kontrakt mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren.

Ansøgning om tilladelse til almindelig og speciel rutekørsel skal ske ved anvendelse af et særligt skema, som findes på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Ansøgningen skal indeholde en beskrivelse af rute, køreplan samt oplysning om takster og driftsperiode, og for så vidt angår speciel rutekørsel tillige oplysning om, hvilken personkreds der skal køres for, og hvem der er indgået kontrakt med om kørslen.

Ved afgørelse af om der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved almindelig offentlig servicetrafik, der varetages af trafikkselskaberne, dog ikke ved ansøgning om tilladelse til fjernbuskørsel, jf. § 21, stk. 1, 2. pkt., i lov om trafikkselskaber

Når Færdselsstyrelsen modtager en ansøgning om tilladelse til rutekørsel, sender styrelsen altid ansøgningen i høring ved det relevante regionale trafikkselskab for at høre om, hvorvidt den ansøgte rute er dækket af eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik. Det gælder således almindelig og speciel rutekørsel, som ikke er fjernbuskørsel.

Når der er tale om fjernbuskørsel, sender Færdselsstyrelsen ansøgninger om tilladelser til almindelig rutekørsel i høring hos den berørte kommune, således at kommunen kan tage kontakt til den ansøgende busvirksomhed, såfremt denne ikke forud for indgivelse af ansøgning har indgået en aftale med kommunen om stoppesteder.

Efter § 92, stk. 1, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, er det kommunen, der som vejmyndighed efter aftale med politiet, træffer beslutning om, hvor der må parkeres og standses, herunder anviser hvilke stoppesteder en ny busrute kan stoppe ved. Parkerings- og standsningsmulighederne vil i henhold til færdselslovens § 92 c, stk. 1, skulle afmærkes i overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat i medfør af færdselslovens § 95.

Tilladelser til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år, jf. § 20, stk. 2, 1. pkt.

En tilladelse til rutekørsel kan tilbagekaldes, jf. § 24, stk. 1, og tilbagekaldelsen sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre, jf. § 24, stk. 2.

En kommune kan ikke ophæve eller ændre en rutekørselstilladelse. Efter færdselslovens regler kan kommunen dog

ændre i en vejs udnyttelse eller indretning, herunder anvise andre stoppesteder. Det kan f.eks. være i forbindelse med vejarbejde, omlægning af veje m.v.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Lovforslaget skal gøre det mere attraktivt for busoperatører, der udfører rutekørsel, at anskaffe sig nulemissionsbusser, idet det foreslås, at der kan udstedes tilladelser med op til 10 års gyldighed, såfremt tilladelsen udstedes til nulemissionsbusser.

Lovforslaget udspringer af et ønske fra busbranchen, idet nulemissionsbusser er dyrere at anskaffe end dieselbusser. Derfor ønskes sikkerhed for, at busoperatøren kan opretholde en tilladelse i 10 år. En længere tilladelsesperiode øger perioden, hvori det er muligt at opnå indtjening med bussen, hvilket har til hensigt at opveje merudgiften i forbindelse med investeringen i en nulemissionsbus. På den måde gives der mulighed for, at busoperatørerne kan få forrentet deres investering i nulemissionsbusser, som er dyrere at anskaffe end dieselbusser.

Der foreslås en fordobling af længden af rutekørseltilladelser til nulemissionsbusser fra 5 til 10 år.

Forslaget forventes således at medføre, at mange af de busoperatører, der udfører privat rutekørsel på kommercielle vilkår, fx sightseeing kørsel (hop on/hop off), vil udskifte deres dieselbusser med nulemissionsbusser. En sådan udskiftning vil være til fordel for klimaet i form af reduktion af CO₂ og for miljøet i form af mindre støj og luftforurening fra busserne.

Det vil være muligt for busoperatørerne at søge om en 10 årig tilladelse til nulemissionsbusser samtidig med, at de har en 5 årig tilladelse til dieselbusser, således at de ikke skal udskifte alle busser på en gang.

Muligheden for at tilbagekalde en rutekørseltilladelse forlænges ligeledes til 10 år.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke økonomiske og implementeringskonsekvenser for stat, regioner og kommuner.

Det vurderes, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevant for lovforslaget.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har positive økonomiske og administrative konsekvenser for de busoperatører, der kører privat rutekørsel, da det bliver muligt at få udstedt 10-årige rutekørseltilladelser, såfremt der køres med nulemissionsbusser. Med lovforslaget får busoperatørerne således sikkerhed for at kunne have en tilladelse i 10 år og dermed bedre mulighed for at få forrentet deres investering i en nulemissionsbus.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har mindre positive klimamæssige konsekvenser, da flere busoperatører forventes at indkøbe nulemissionsbusser, hvorfor udledningen af CO₂ reduceres og den grønne omstilling af bustrafikken fremmes.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har mindre positive miljø- og naturmæssige konsekvenser, idet nulemissionsbusser støjer mindre og udleder færre luftforurenende stoffer end konventionelle busser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 30. juni 2023 til den 18. august 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Dansk Erhverv, Dansk PersonTransport, Danske Regioner, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Horesta, DI Transport, KL, Københavns Kommune, NOAH Trafik og Trafikselskaberne i Danmark.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget har positive økonomiske konsekvenser for de busoperatører, der kører privat rutekørsel, da det bliver muligt at få udstedt 10-årige rutekørselstilladelser, såfremt der køres med nulemissionsbusser.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget har positive administrative konsekvenser for de busoperatører, der kører privat rutekørsel, da det bliver muligt at få udstedt 10-årige rutekørselstilladelser, såfremt der køres med nulemissionsbusser.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget har mindre positive klimamæssige konsekvenser, da flere busoperatører forventes at indkøbe nulemissionsbusser, hvorfor udledningen af CO ₂ reduceres og den grønne omstilling af bustrafikken fremmes.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Lovforslaget har mindre positive miljø- og naturmæssige konsekvenser, idet nulemissionsbusser støjer mindre og udleder færre luftforurenende stoffer end konventionelle busser.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej
		X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Tilladelser til rutekørsel er reguleret i kapitel 3 i lov om trafikelskaber. Det fremgår af § 20, stk. 1, 1. pkt., at der kræves tilladelse til at udføre almindelig rutekørsel.

Det fremgår af § 20, stk. 2, at tilladelser til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Ud over en tilladelse til at udføre rutekørsel kræves tillige en tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring med bus i henhold til buslovens § 1, stk. 1.

For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.1.1. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det foreslås, at der i § 20, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum: »Tilladelse til rutekørsel med nulemissionsbusser udstedes dog med gyldighed i indtil 10 år«.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der kan udstedes 10-årige rutekørselstillader til nulemissionsbusser.

Det er Færdselsstyrelsen, der udsteder tilladelser til rutekørsel. Det er forventningen, at det vil blive anført i tilladelsen, at den kun kan bruges, såfremt der benyttes nulemissionsbusser, og såfremt dette vilkår overtrædes, vil tilladelsen kunne tilbagekaldes i henhold til § 24.

Det vil være muligt for busoperatørerne at søge om en 10-årig tilladelse til nulemissionsbusser samtidig med, at de har en 5-årig tilladelse til dieselbusser, således at de ikke skal udskifte alle busser på en gang.

Den foreslåede ændring handler om privat rutekørsel, der udføres på kommercielle vilkår, idet trafikelskaberne, Bornholms Regionskommune og udmeldte økommuner har en tilladelse til rutekørsel, der gælder indtil videre, jf. § 20, stk. 2, 2. pkt.

Private busoperatører, der søger om en rutekørselstilladelse, skal anvende et ansøgningsskema på Færdselsstyrelsens

hjemmeside, hvor de blandt andet skal angive en rutebeskrivelse med angivelse af stoppesteder. Forud for udfyldningen af ansøgningsskemaet skal busselskabet dog først kontakte den eller de kommuner, som en påtænkt busrute skal køre i med henblik på at indgå en aftale om, hvilke stoppesteder busselskabet kan anvende.

Det skyldes, at det er kommunerne, der som vejmyndighed efter aftale med politiet anviser, hvilke stoppesteder, der kan stoppes ved, jf. færdselslovens § 92, stk. 1.

Til nr. 2

Af den gældende § 24, stk. 2, 1. pkt. 1, fremgår det, at tilbagekaldelser af tilladelser sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.

Som en konsekvens af det foreslåede nr. 1, foreslås, at § 24, stk. 2, 1. pkt., justeres, således at »5 år« ændres til »10 år«.

Den foreslåede ændring medfører, at der bliver overensstemmelse mellem længden af den periode en tilladelse kan udstedes for og den periode en tilladelse kan tilbagekaldes i.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2024.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet lov om trafikselskaber ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland, jf. lovens § 38.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1
	I lov om trafikskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023, foretages følgende ændringer:
<p>§ 20</p> <p>-</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tilladelser til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Tilladelser til trafikskaber, Bornholms Regionskommune og udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, udstedes dog med gyldighed indtil videre.</p>	<p>1. I § 20, <i>stk. 2</i>, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:</p> <p>»Tilladelse til rutekørsel med nulemissionsbusser udstedes dog med gyldighed i indtil 10 år.«</p>
<p>§ 24.</p> <p>-</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tilbagekaldelse af en tilladelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om indbringelsesmuligheden efter stk. 3 og fristen herfor.</p> <p>-</p>	<p>2. I § 24, <i>stk. 2, 1. pkt.</i>, ændres »5 år« til: »10 år«.</p>