

Herudover foreslås der indført en mulighed for, at der under særlige omstændigheder kan ske konfiskation af det ved en overtrædelse anvendte køretøj.

Som følge af buslovsudvalgets anbefalinger foreslås endvidere, at der gives trafikministeren bemyndigelse til efter ansøgning at fravige lovens bestemmelser i forbindelse med konkrete, tidsbestemte og afgrænsede forsøg. Endvidere foreslås det, at trafikministeren bemyndiges til at udføre generelle og tidsbegrænsede forsøg med fjernbuskørsel, jf. nærmere nedenfor i afsnit 5.

Herudover foreslås det, at lov om international buskørsel ophæves og indarbejdes i busloven i lighed med lov om international godskørsel, der i lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v. - L 108 - er foreslået indarbejdet i godskørselsloven.

Som følge af buslovsudvalgets anbefaling og for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring over landets grænse foreslås det, at der i lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik skabes mulighed for at lade udføre rutekørsel i Øresundsregionen, og i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet at skabe mulighed for, at de lokale amtsråd kan lade udføre rutekørsel i grænseregionen.

Endelig foreslås det, at HT kan udføre vandbusdrift i Københavns Havn.

5. Fjernbuskørsel

a. Baggrund

Der er i dag fjernbusruter (almindelig rutekørsel) på strækningerne: Fjerritslev-København, Aalborg-København (begge via Ebeltoft-Odden), Århus-København (via Århus-Kalundborg og via Ebeltoft-Odden), Frederikshavn-Esbjerg, Odense-Billund, Aalborg-Holstebro, Esbjerg-Århus, Vejle-Ringkøbing, Vejle-Hanstholm, Randers-Herning, Aalborg-Silkeborg og Horsens-Skive.

I forbindelse med åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt er der til Persontrafikrådet indkommet et antal ansøgninger om nye fjernbusruter. Det umiddelbare argument fra ansøgerne har dels været, at togtrafikken har fået en konkurrencefordel med den faste togforbindelse, dels at det vil være naturligt, at også fjernbusser kan anvende broen. Disse ansøgninger er blevet afslået med henvisning til buslovens § 4, hvorefter der ved afgørelse af, hvorvidt der kan gives tilladelse til rutekørsel, skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser.

Mulighederne for en åbning af fjernbustrafikken blev med udgangspunkt i bl.a. Trafikministeriets debatoplæg om fjernbustrafik drøftet på Trafikministeriets buslovskonference den 19. juni 1998 med deltagelse af politikere, organisationer og myndigheder.

Fjernbustrafik er et transporttilbud, som nogle kunder sandsynligvis vil efterspørge, da fjernbusserne kan tilbyde borgerne nye direkte fjerntrafikforbindelser, der ikke eksisterer i dag som følge af jernbanegeografien. Fjernbusser kan også fra et prismæssigt synspunkt være attraktive i forhold til togrejser. Specielt for visse typer af rejsende, som lægger særlig vægt på at opnå direkte forbindelser, f.eks. ældre og handicappede, kan det være attraktivt af få flere direkte forbindelser, selvom busproduktet eventuelt måtte være mindre komfortabelt end toget.

Et sammenhængende jernbanesystem skal dog fortsat være fundamentet for den kollektive trafik, og det kan blive meget dyrt at opretholde et velfungerende jernbanesystem, hvis økonomien på alle centrale strækninger udhules af fjernbustrafik, der kun betjener strækninger på de mest rentable tidspunkter af døgnet.

Der foreligger ikke danske erfaringer vedrørende konsekvenserne af en mere vidtgående åbning af den kollektive fjerntrafik for konkurrence. Et resultat af en fuldstændig åbning af den kollektive fjerntrafik må antages at være, at rejsende på store rejserelationer vil opnå flere og billigere rejsetilbud, mens de rejsende på små relationer, f.eks. til udkantsområder eller på ydertidspunkter, til gengæld vil opleve forringelser, da det ikke er privatøkonomisk rentabelt at betjene disse relationer. Det kan ikke afvises, at et øget udbud af fjernbusruter vil kunne aflaste DSB's eventuelle kapacitetsproblemer i spidsbelastningsperioder. Dermed kan DSB (og dermed staten) potentielt undgå indkøb af nye togsæt til imødekomme af efterspørgslen i spidsbelastningsperioderne.

Såfremt det i en situation med betydelig direkte konkurrence ønskes at opretholde gældende serviceniveau i den kollektive fjerntrafik, vil resultatet dog alt andet lige være et øget tilskudsbehov, da muligheden for krydssubsidiering fra de overskuds- til de underskudsgivende strækninger reduceres.

På den baggrund foreslås en begrænset åbning for fjernbustrafik i en forsøgsperiode.

b. Model for en begrænset åbning af fjernbustrafikken

I lovforslagets § 1, nr. 26, foreslås en bemyndigelse til trafikministeren til at fravige lovens bestemmelser i forbindelse med generelle og tidsbegrænsede forsøg med fjernbuskørsel, som agtes anvendt til at foretage