

reglerne for færgeruter, der modtager offentlige tilskud, i forslaget til lov om færgefart (L 184), fremsat af trafikministeren den 11. februar 1999.

Med de foreslåede bestemmelser gives der HT et hjemmelsgrundlag, som bestyrelsen selv kan bestemme, i hvilket omfang den vil udnytte.

#### *7. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner*

Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser, der er omfattet af Det Udvidede Totalbalanceprincip.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser, idet dog forenklingen af definitionerne af buskørsel forventes at ville medføre mindre administrative lettelser hos de tilladelsesudstedende myndigheder.

Til gengæld vil der være en vis meradministration forbundet med deltagelse i forsøgsordningen vedrørende udbud af fjernbuskørsel.

Forslaget vil ikke have væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for Færdselsstyrelsen, idet styrelsen allerede i vidt omfang foretager den indsamling af oplysninger og forberedelse af sager, der kan føre til udstedelse eller tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring og godkendelser.

Det forventes heller ikke, at forslaget vil have nævneværdige administrative eller økonomiske konsekvenser for anklagemyndigheden eller domstolene for så vidt angår de afgørelser om tilbagekaldelser af tilladelser, som kan indbringes for domstolene i straffetsplejens former. Det bemærkes i den forbindelse, at der efter Færdselsstyrelsens skøn vil kunne blive tale om en sagsmængde på ikke over 5 sager om året.

Den påtænkte forsøgsvis åbning af fjernbustrafikken forventes ikke at indebære direkte øgede udgifter for staten, da busruterne skal drives rent kommercielt (uden driftstilskud). Derimod vil forslaget sandsynligvis have indirekte konsekvenser for DSB's økonomi.

Det er vanskeligt at opgøre præcist, hvor stor en indtægtsnedgang for DSB en forøgelse af fjernbustrafikken vil medføre. Erfaringer fra Norge, Sverige og Storbritannien tyder på, at der kan ske et fald i de konkurrerende jernbanevirksomheders indtægter i forbindelse med overflytning fra tog til bus. Dette kan dog skyldes, at indførelsen af fjernbusser i disse lande ikke har betydet ændringer i togenes køreplaner.

Udenlandske erfaringer viser, at fjernbustrafik i et begrænset omfang kan generere ny trafik, og kan medføre en begrænset overførsel af trafik fra personbiler til fjernbusser. De svenske og engelske undersø-

gelser af fjernbussernes kundegrundlag viser, at 55-60 pct. er overflyttet fra tog, 20-25 pct. fra personbil og 13-25 pct. er nye rejsende.

I det debatoplæg, Trafikministeriet udarbejdede i forbindelse med buslovskonferencen i juni 1998, er der foretaget en vurdering af de økonomiske konsekvenser for DSB. Det anslås, at en overflytning fra tog til fjernbusser af 3 pct. af passagerne over Storebælt vil medføre et tab for DSB på mellem 6 og 28 mio. kr. årligt. På baggrund af de udenlandske erfaringer, må det imidlertid antages, at tabet vil ligge i den lavere ende af det ovennævnte interval. På længere sigt skønnes det umiddelbart, at indtægtstabene for DSB vil kunne modereres af effektiviseringer som følge af øget konkurrence.

#### *8. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget har den direkte erhvervsøkonomiske konsekvens, at en række virksomheder, der konsekvent udfører buskørsel i strid med lovgivningen, herunder særligt færdselslovgivningen og reglerne om køre- og hviletid, i langt videre omfang end hidtil vil kunne miste deres tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Forslaget har endvidere den indirekte erhvervsøkonomiske konsekvens, at standarden inden for buskørselserhvervet på sigt vil blive højnet.

En forsøgsordning vedrørende en åbning af fjernbustrafik må forventes at medføre en økonomisk gevinst for busselskaberne. Forslaget har i øvrigt ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### *9. Administrative konsekvenser for borgerne*

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### *10. Forslagets miljømæssige konsekvenser*

Med udgangspunkt i erfaringerne fra Sverige og Storbritannien vedrørende overflytning af passagertrafik fra tog og privatbil til fjernbusser, må det antages, at forsøgsordningen vedrørende en begrænset åbning af fjernbustrafikken ikke vil have nævneværdige miljømæssige konsekvenser. Dette skyldes, at overflytningen fra personbiler skønsmæssigt vurderes at opveje den miljømæssige effekt af de ekstra busser. Transportrådet angiver, at en bus skal overflødiggøre 4 personbiler for at være energineutral. I Sverige skønnes indførelsen af 15 fjernbusruter at have medført en svag stigning i energiforbruget. Partikel- og NO<sub>x</sub>-udslippet er steget lidt, mens CO- og HC-udslippet er blevet reduceret.