

11. Forholdet til EU-retten

International personbefordring med bus inden for EU er omfattet af bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 684 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997, der trådte i kraft i januar 1998, men først vil finde anvendelse fra den 11. december 1998.

Forslaget er endelig udformet på en sådan måde, at Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport og personbefordring ad landevej m.v. (adgangsdirektivet), der er optaget som bilag 3 til lovforslaget, gennemføres i dansk ret. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 15.

Udenlandske busvirksomheders adgang til at udføre cabotagekørsel, herunder rutecabotagekørsel er omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomhedernes adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, EF-tidende 1998 nr. L 4, side 10-14. Forordningen finder anvendelse fra den 11. juni 1999. Det følger af

forordningen, at rutecabotagekørsel kun kan udføres i forbindelse med international rutekørsel. Kørsel i byer og forstæder er ikke omfattet af anvendelsesområdet. Det følger desuden af forordningen, at udenlandske transportvirksomheders cabotagekørsel i forbindelse med rutekørsel er underkastet værtslandets love og administrative bestemmelser med hensyn til tilladelser, udbudsprocedurer, de pågældende trafikforbindelser samt regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed og ruter. Udenlandske transportvirksomheder vil således ligesom danske transportvirksomheder blive undergivet de regler, der vil blive fastsat i en forsøgsordning med fjernbustrafik, om udbud og kontrakter i forbindelse med fjernbuskørsel.

12. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 2 til lovforslaget. Når høringssvarene er modtaget, vil trafikministeren oversende disse til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

13. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Nej	Det skønnes med betydelig usikkerhed, at staten på kort sigt kan pådrage sig merudgifter til indkøb af offentlig service togtrafik på 6-28 mio. kr. årligt. Eventuelle merudgifter vil efter forhandling mellem Trafikministeriet og DSB modsvares af effektiviseringsgevinster eller en reduktion i aktivitetsniveauet. Forsøgsordningen forventes at give amtskommuner og kommuner en gevinst, der skal anvendes til bus- og togterminalprojekter. Det antages ikke, at forslaget vil have nævneværdige økonomiske konsekvenser for anklagemyndigheden og for domstolene som følge af de afgørelser om tilbagekaldelser af tilladelser, som kan indbringes for domstolene i strafferetsplejens former.