

for tilladelsen, at der til Færdselsstyrelsen skal indsendes oplysning om antal passagerer pr. måned, herunder antallet af børn og ældre og kørestolsbrugere.

Kravet om en udstrækning af mindst 6 måneder kan dog efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder fraviges. Det vil navnlig være tilfældet, såfremt en vognmand kan dokumentere, at der klart ikke er behov for en konkret rute.

Ved gentagne overtrædelser af vilkårene for en tilladelse er der mulighed for at tilbagekalde en tilladelse. Overtrædelse af vilkårene for en tilladelse til rutekørsel kan efter busloven straffes med bøde.

De eksisterende tilladelser til fjernbuskørsel forbliver i kraft efter deres indhold. Der er på nogle af ruterne givet tilladelse til at udføre befordring af passagerer mellem to tilstødende amter, uden at der er indgået aftale med de lokale og regionale myndigheder herom. Denne ret til at udføre regional kørsel vil blive opretholdt, indtil de nugældende tilladelsers udløb. Hvis tilladelserne ønskes forlænget, vil tilladelsen til at udføre befordring af passagerer mellem to tilstødende amter kun kunne opretholdes, såfremt tilladelsesindehaveren indgår aftale med de regionale myndigheder herom. Ansøgninger om ændring af de nugældende tilladelser vil blive imødekommet, såfremt ændringen vedrører befordring af fjernbuspassagerer.

Nye tilladelser til fjernbuskørsel vil blive udstedt med en gyldighed af indtil 5 år, jf. buslovens § 1 c.

Den del af lovforslaget, som vedrører liberalisering af fjernbuskørsel, vil blive omfattet af ordningen med lovovervågning. Det er således hensigten inden udgangen af 2005 at foretage en evaluering af ordningen, herunder en vurdering af, om der med loven er opnået den ønskede liberalisering af fjernbuskørslen, eller om der er behov for justeringer. Evalueringen vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg.

3.2. Sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Som led i regeringens sanering af råd, nævn, udvalg og centre foreslås det, at Persontrafikrådet og Vejtransportrådet sammenlægges, idet rådernes arbejdsområder har mange fælles træk.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner.

Forslaget forventes at medføre en forøget administrativ byrde for Færdselsstyrelsen i forbindelse med behandling af ansøgninger og udstedelse af tilladelser til fjernbuskørsel, men sammenlægningen af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet vil betyde en mindre

administrativ lettelse for styrelsen, der kun vil skulle betjene ét råd i stedet for to råd.

Liberaliseringen af fjernbuskørsel må forventes at medføre negative økonomiske konsekvenser for staten, idet den øgede konkurrence fra busser vil mindske togtrafikkens billetindtægter m.v. Dermed vil DSB's overskud på kort sigt mindskes. På længere sigt vil statens udgifter til indkøb af togtrafik blive forøgede. Størrelsen af omkostningerne for staten kendes ikke, men det må forventes, at togproduktionen på længere sigt i et vist omfang vil kunne tilpasses konkurrencesituationen. Der er igangsat analyser af de indtægtsmæssige konsekvenser for togtrafikken.

Rutekørsel kan udføres uden betaling af moms af betalingen for transporten, ligesom virksomheden kan få refunderet dieselolieafgiften. Det er muligt, at en del fjernbuskørsel vil træde i stedet for buskørsel, der i dag udføres som anden form for buskørsel end rutekørsel, hvilket vil medføre et provenutab for staten, som er vanskeligt at opgøre.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har den erhvervsøkonomiske konsekvens, at buskørselsvirksomheder vil kunne oprette fjernbusruter og dermed få en mulighed for at udvide deres aktiviteter. De eksisterende fjernbusruter vil som en konsekvens heraf kunne blive udsat for konkurrence.

6. Miljømæssige konsekvenser.

Det er ikke muligt at forudse, hvor mange nye fjernbusruter der vil blive oprettet, men der påregnes opstartet et antal ruter.

I Sverige skønnes indførelsen af 15 fjernbusruter at have medført en svag stigning i energiforbruget. Partikel- og NO_x -udslippet er steget lidt, mens CO - og HC -udslippet er blevet reduceret. Med udgangspunkt i erfaringer fra Sverige vedrørende overflytning af passagerer fra tog og privatbil til fjernbusser må det antages, at liberalisering af fjernbuskørsel ikke vil have nævneværdige miljømæssige konsekvenser. Dette skyldes, at overflytningen fra personbiler skønsmæssigt vurderes at opveje den miljømæssige effekt af de ekstra busser.

7. Forholdet til EU-retten.

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Høring.

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 2 til lovforsla-