



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 14. januar 2005
J.nr. : 004-000062

Trafikudvalget har i brev af 22. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 144 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 144:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 17. december 2004 fra Thinggaard Express Aps. vedrørende kommende lovforslag om trafikskaber, jf. alm. del – bilag 187."

Svar:

Thinggaard anfører i sit brev til Folketingets Trafikudvalg, at det forslag til lov om trafikskaber, der for nylig var udsendt i høring, vil komme til at indskrænke mulighederne for at drive national fjernbustrafik for private busselskaber.

Jeg skal hertil bemærke, at fjernbuskørsel i den gældende lovgivning er defineret som buskørsel, der forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Fjernbuskørsel er således i dag buskørsel, der ligger ud over den buskørsel, som offentlige myndigheder er forpligtet til at varetage.

Tilsvarende har det ved forslaget til lov om trafikskaber været naturligt at definere fjernbuskørsel som buskørsel, der forløber over mere end trafikskabers områder eller over mere end området for Trafikskabet for Sjælland. Fjernbuskørsel vil dermed fortsat være buskørsel, der ligger ud over den buskørsel, som offentlige myndigheder er forpligtede til at varetage.

Den foreslåede definition af fjernbuskørsel indebærer, at udstrækningen af de trafikskaber, der oprettes i medfør af loven, vil få betydning for, hvilke busruter, der vil være fjernbusruter. Jo større udstrækning trafikskaberne får, desto længere skal busruterne være for at være fjernbusruter. Det betyder, at visse af de busruter, der i dag drives som fjernbusruter, formentlig ikke vil blive betragtet som fjernbusruter efter trafikskabernes opret-

telse. Konkret kan nævnes fjernbusruten mellem Nakskov og København, der forløber over Storstrøms Amt, Vestsjællands Amt og hovedstadsområdet, og som efter lovforslaget udelukkende vil forløbe inden for Trafikskabet for Sjællands område, og dermed blive en regional busrute.

Ved private busvirksomheders ansøgninger om tilladelse til regional buskørsel skal der efter lovforslaget foretages en såkaldt behovsvurdering, hvilket indebærer, at der kun udstedes tilladelse til busruter, hvor kørslen ikke er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af eksisterende offentlig servicetrafik.

For at sikre, at de ruter, der hidtil har været drevet som fjernbusruter, kan fortsætte, er det dog fastsat i bemærkningerne til lovforslaget, at der ved udstedelse af tilladelse til disse ruter vil være en formodning for, at behovet for kørslen ikke er dækket og ikke vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik. Der vil dermed fortsat kunne udstedes tilladelser til alle de eksisterende fjernbusruter.

Tilladelse til rutekørsel udstedes efter lovforslaget af trafikministeren. Kompetencen forventes delegeret til Færdselsstyrelsen.

Jeg kan med andre ord afvise, at lovforslaget skulle indebære en indskrænkning i forhold til den eksisterende fjernbusstrafik.

Thinggaard mener angiveligt, at grunden til, at der ikke er kommet flere fjernbusruter i de senere år, er, at lempelserne af mulighederne for at drive fjernbuskørsel er sket på vilkår, der tager mere hensyn til DSB og andre offentlige trafikskaber, end til passagerernes ønsker og behov.

Jeg er noget forundret over den påstand, eftersom markedet for fjernbuskørsel har været fuldstændig åbent for private busvirksomheder siden 1. juli 2002.

De eneste krav, der stilles, er, at der udføres mindst én afgang 4 dage ugentlig på ruten i en periode af mindst 6 måneder, og at køreplaner og takster for ruterne skal være offentligt tilgængelige. Disse krav er fastsat af hensyn til passagererne og ikke af hensyn til DSB eller de offentlige trafikskaber.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen