

Forslag

til

Lov om trafikskaber

Kapitel 1

Trafikskabers etablering, organisering og finansiering

Trafikskabers etablering

§ 1. Hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikskaber, jf. dog stk. 2. Hver kommune deltager i ét trafikskab. Et trafikskab kan omfatte kommuner i to regioner, hvis regionerne grænser op til hinanden. Trafikskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Stk. 2. I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres kun ét samlet trafikskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager de opgaver, der efter denne lov påhviler trafikskaberne.

Stk. 3. Efter fælles anmodning fra de berørte regionsråd samt berørte trafikskabers bestyrelser og repræsentantskaber kan trafikministeren efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren godkende forslag om at ændre et trafikskabs geografiske område eller forslag om at oprette et nyt trafikskab.

Trafikskabers organisering

§ 2. Et trafikskab ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer. Medlemmerne udpeges af henholdsvis regionsrådet, jf. stk. 2, og kommunalbestyrelserne, jf. stk. 3, inden for trafikskabets område. Trafikministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelsesmedlemmer overstiger ni, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal.

Stk. 2. Regionsrådet udpeger blandt rådets medlemmer to medlemmer til bestyrelsen. For trafikskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hvert ét medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. For trafikskaber, der omfatter kommuner i to regioner, udpeger de to regionsråd hver et medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. Trafikministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af regionsrådsmedlemmer i trafikskaberne bestyrelse overstiger to. Regionsrådsmedlemmerne må dog ikke udgøre et flertal i bestyrelsen.

Stk. 3. Kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafikskabet, der består af ét medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. Repræsentantskabet udpeger de kommunale medlemmer af trafikskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter reglen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse.

Stk. 4. Trafikskabet fastsætter selskabets vedtægter, som skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af trafikministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren regler om trafikskaberne organisering m.v. (standardvedtægt), herunder at standardvedtægten eller dele heraf ikke kan fraviges.

Trafikselskabers finansiering

§ 3. Trafikselskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Stk. 2. For så vidt angår trafikselskaber vest for Storebælt beslutter trafikselskabet fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Tilskudsfordelingen skal godkendes af de berørte regionsråd og repræsentantskabet. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser herunder individuel handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Tilskuddet til trafikselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter samt udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egen borgere. Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner.

§ 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om deling af billetindtægter mellem de forskellige selskaber i hovedstadsområdet, som varetager køb af eller udfører offentlig servicetrafik med tog, S-tog, privatbaner, metro og bus.

Stk. 2. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (ekskl. Bornholms Regionskommune) og Bramsnæs, Greve, Gundsø, Hvalsø, Køge, Lejre, Ramsø, Roskilde, Skovbo, Solrød og Vallø kommuner.

Kapitel 2

Trafikselskabers opgaver

Offentlig servicetrafik m.v.

§ 5. Et trafikselskab varetager følgende opgaver inden for trafikselskabets geografiske område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner

Stk. 2. Trafikselskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område. Dette gælder dog ikke for offentlig servicetrafik, der krydser grænsen til trafikselskabet på Sjælland.

Stk. 3. Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen skal varetage efter anden lovgivning.

Stk. 4. Trafikselskabet på Sjælland kan endvidere efter udbud varetage havnebusdrift i Københavns Havn. Kontrakt herom indgås for et tidsrum af højst 5 år.

Stk. 5. I Region Syddanmark kan trafikskabet eller trafikskaberne med henblik på betjening af grænseregionen varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel over landets grænse.

Takster og billetteringssystemer

§ 6. Trafikskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikskabet, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Trafikskabet forpligtes til med virkning senest fra 1. januar 2007 at indgå aftaler med jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, der sikrer, at passagererne kan købe én billet til rejser, der foregår med både busser og tog. Aftalerne skal ligeledes sikre, at der inden for trafikskabets område er mulighed for at anvende samme billet uafhængig af om passagererne benytter busser eller tog.

Stk. 3. Herudover skal trafikskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, sikre, at der er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro i hovedstadsområdet.

Stk. 4. Taksterne må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen. Trafikministeren kan fastsætte regler herom, herunder at i tilfælde af uenighed om takstfastsættelsen mellem de i stk. 2 og stk. 3 nævnte parter, vil taksterne blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.

§ 7. Trafikskaberne skal samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafikskabers og statens offentlige servicetrafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner.

Stk. 2. Med henblik på at sikre sammenhæng og koordinering mellem trafikskabernes offentlige servicetrafik indbyrdes og med den statslige offentlige servicetrafik kan trafikministeren fastsætte regler for samarbejdet.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikskabet på Sjællands område. Samarbejdet skal mindst omfatte hovedstadsområdet.

Stk. 4. De i stk. 3 nævnte parter udarbejder i samarbejde en gang årligt en rapport, der gør status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer.

§ 8. Trafikministeren udarbejder mindst hvert 4. år efter høring af trafikskaberne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.

§ 9. Trafikskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert 4. år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikskabet, jf. § 5.

§ 10. Trafikselskabet skal årligt levere oplysninger til Trafikministeriet om nøgletal til brug for etablering af en landsdækkende database for offentlig servicetrafik. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvilke oplysninger trafikselskabet skal levere.

Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede

§ 11. Trafikselskabet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Stk. 2. Individuel handicapkørsel skal:

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt og
- 2) foregå i et egnet køretøj.

Stk. 3. Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

Stk. 4. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentlig højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskabet.

Stk. 5. Trafikselskaberne skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.

Privatbaner

§ 12. Et trafikselskab kan på privatbanestrækninger

- 1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service
- 2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbane og
- 3) deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

Stk. 2. I privatbaneselskaber, der alene udøver virksomhed som nævnt i § 13, stk. 1, eller anden jernbanetrafik udført som offentlig service, kan et trafikselskab udøve bestemmende indflydelse. Et trafikselskab kan ligeledes udøve bestemmende indflydelse i et selskab, der inden for trafikselskabets område eller mellem et forretningssted i trafikselskabets område og nærmeste afleverings- eller afhentningssted udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Såfremt et trafikselskab opnår bestemmende indflydelse i et selskab, der ikke udelukkende udfører de i 1. og 2. pkt. nævnte virksomhed, skal aktiviteterne i selskabet og i andre selskaber, som det pågældende selskab kontrollerer, eller trafikselskabets deltagelse heri inden for rimelig tid efter den erhvervelse, der giver bestemmende indflydelse, tilpasses således, at trafikselskabets fremtidige deltagelse er i overensstemmelse med 1. og 2. pkt.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte regler om udøvelsen af trafikselskabets beføjelser efter stk. 1 og 2.

§ 13. Et trafikselskab kan yde aktieselskaber, som udfører jernbanedrift i henhold til koncession, eller som har været drevet i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane (privatbane), støtte til anlæg og drift omfattet af koncessionen. Trafikselskabet betaler udgifter til pension i de nævnte aktieselskaber.

Stk. 2. Trafikselskabet fører tilsyn med økonomien og administrationen i aktieselskaber som nævnt i stk. 1. Disse aktieselskaber er forpligtet til at meddele trafikselskabet enhver oplysning om selskabets forhold, som trafikselskabet måtte forlange. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikselskabet. Hvis flere trafikselskaber måtte være kompetente efter 1. og 2. pkt., afgør trafikministeren kompetencespørgsmålet.

Stk. 3. Trafikministeren kan tillade, at et aktieselskab, som nævnt i stk. 1, driver jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil aktieselskabet har koncession.

Stk. 4. Et aktieselskab, som nævnt i stk. 1, kan beslutte at overdrage sin jernbaneinfrastruktur til trafik-selskabet eller til tredjemand.

§ 14. Kommunalbestyrelser, som ved lovens ikrafttræden deltager i privatbaneselskaber, kan tillige deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

§ 15. Adgangen for koncessionshavere til at drive jernbanevirksomhed berøres ikke af, at de hidtidige koncessioner udløber, forudsat at lovgivningens øvrige betingelser for at drive virksomheden er opfyldt.

Stk. 2. Ved udløb af koncessioner forbliver bestemmelser om ret for staten til at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur i kraft så længe, der drives regelmæssig passagertrafik på den pågældende strækning og indtil et år efter meddelelse til trafikministeren om ophør af sådan drift.

§ 16. Ved anvendelse af bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbaners infrastruktur skal tilskud ydet af det offentlige til de pågældende privatbaners drift eller anlæg efter den 1. januar 2001 ikke medregnes som indtægt for de pågældende privatbaner ved opgørelse af anlæggenes nettoudbytte eller ved beregning af værdien af aktierne i selskaberne. Tilsvarende skal der bortses fra et eventuelt tilskudselement i betaling ydet af det offentlige i henhold til kontrakt om udførelse af trafik som offentlig service.

Stk. 2. Bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbanernes infrastruktur har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Bestemmelser for ikke koncessionerede banestrækninger

§ 17. § 12 og § 13, stk. 1, 2 og 4, finder tilsvarende anvendelse for de ikke-koncessionerede banestrækninger Høng-Slagelse og Hillerød-Snekkersten.

Stk. 2. § 12, stk. 1, nr. 1 finder tilsvarende anvendelse for banestrækningen Snekkersten-Helsingør.

§ 18. Trafikselskabet på Sjælland kan på grundlag af denne lov uden betaling af afgifter og gebyrer få tinglyst sine rettigheder og adkomstforhold vedrørende banestrækningen Hillerød-Snekkersten.

Stk. 2. Hvis regelmæssig passagertrafik ophører på banestrækningen Hillerød-Snekkersten, har staten ret til vederlagsfrit at overtage jernbaneinfrastrukturen med tilhørende arealer, stationsbygninger m.v.

Stk. 3. Statens ret til overtagelse af jernbaneinfrastruktur efter stk. 2 har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Kapitel 3

Tilladelser til rutekørsel

§ 19. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. I forbindelse med rutekørsel kan tilbydes en ydelse, hvis kørslen er åben for de, der ikke benytter sig af tilbuddet.

Stk. 2. Er rutekørslen åben for alle betegnes denne som ”almindelig rutekørsel”. Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere:

- 1) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende, jf. § 11, og
- 2) kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Stk. 3. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som ”speciel rutekørsel”.

Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder eller mere end området for Trafikselskabet for Sjælland. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentlig på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

§ 20. Der kræves tilladelse til udførelse af almindelig rutekørsel. Til speciel rutekørsel kræves tilladelse, hvis kørslen udføres med motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, inkl. føreren.

Stk. 2. Tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år.

§ 21. Tilladelse til udførelse af almindelig og speciel rutekørsel gives af trafikministeren. Ved afgørelsen skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik.

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter regler om trafikselskabernes rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering som nævnt i stk. 1.

§ 22. Tilladelse til fjernbuskørsel gives af trafikministeren.

Stk. 2. Trafikministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikselskabs område eller mellem to trafikselskabers område, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte trafikselskaber.

Stk. 3. Tilladelse til fjernbuskørsel kan kun gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvis ejet af en eller flere offentlige myndigheder, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

§ 23. Trafikministeren kan fastsætte regler om:

- 1) afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor han lovligt kan ophøre med kørslen samt
- 4) øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

§ 24. En tilladelse til almindelig eller speciel rutekørsel kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller hvis en fører eller en anden, der optræder i busvirksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Stk. 2. Tilbagekaldelse af en tilladelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om indbringelsesmuligheden efter stk. 3 og fristen herfor.

Stk. 3. En afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen, fremsættes over for den myndighed, der har givet tilladelsen. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

§ 25. En tilladelse til rutekørsel bortfalder, hvis indehaveren ikke længere har tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring i henhold til busloven.

§ 26. En tilladelse, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, jf. §§ 24 og 25, skal straks afleveres til den myndighed, der har givet tilladelsen.

Kapitel 4

Rejsekort og rejseplan

§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

§ 28. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

Kapitel 5

Kontrolafgift og straffebestemmelser

§ 29. Et trafikselskab kan fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet eller kort). Afgift og gebyr kan inddrives ved udpankning.

Stk. 2. Et trafikselskab kan forlange, at en passager, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel (billet eller kort), skal forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

§ 30. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører rutekørsel uden tilladelse eller overtræder vilkårene i en sådan tilladelse.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 6

Bemyndigelser, ikrafttræden og overgangsbestemmelser m.v.

§ 31. Trafikministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger, Færdselsstyrelsen eller andre statslige myndigheder under Trafikministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser efter denne lov, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages til trafikministeren.

§ 32. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 33. Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lov-bekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lov-bekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, ophæves. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ophævelsen af de to love. Ministeren kan fastsætte, at de to loves enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Stk. 2. Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne ophæves. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ophævelse af lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. Trafikministeren bemyndiges til at ophæve bestemmelser i koncessioner (privatbaneeneretsbevillinger), som er i modstrid med Danmarks internationale forpligtelser, eller som ikke er tidssvarende.

§ 34. I en overgangsperiode forud for etablering af trafikselskaberne, jf. § 1, stk. 1, får Regionsrådenes forberedelsesudvalg til opgave at forberede oprettelsen af trafikselskaberne. Forberedelsesudvalgene for Region Sjælland og Region Hovedstaden får i fællesskab til opgave at forberede oprettelsen af trafiksel-skabet på Sjælland.

§ 35. Tilladelser udstedt i henhold til § 3, stk. 1, i lov om buskørsel er gyldige i overensstemmelse med tilladelsens indhold. Bestemmelserne om rutekørsel i denne lov gælder også for disse tilladelser.

§ 36. Bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel forbliver i kraft, indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

§ 37. I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003, som ændret ved § 1 i lov nr. 474 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2 og 5, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.

2. § 1 c, 1. pkt., affattes således:

"Tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning af motorkøretøjer udstedes med gyldighed i indtil 5 år."

3. Kapitel 2 ophæves

4. I § 2 a, stk. 2, ændres "bortset fra sager om rutekørsel, jf. § 1, stk. 2, og" til: ", jf. dog".

5. I § 2 a, stk. 3, ændres "stk. 3" til: "stk. 2".

6. §§ 3-7 ophæves.

7. § 14, stk. 5, ophæves.

Stk. 6-8 bliver herefter stk. 5-7.

8. I § 14, stk. 6, der bliver stk. 5, ændres "stk. 3" til: "stk. 2".

9. I § 14, stk. 8, der bliver stk. 7, ændres "stk. 1, 2 og 3" til: "stk.1 og 2".

10. I § 15 ændres to steder "§ 14, stk. 4-6," til: "§ 14, stk. 4 og 5," og fire steder ændres "§ 14, stk. 7," til: "§ 14, stk. 6,".

11. I § 15, stk. 5, ændres "stk. 3" til: "stk. 2".

12. I § 16, stk. 2, ændres "stk. 2 og 3" til: "stk. 2".

13. I § 18, stk. 1, nr. 7, ændres "stk. 2," til: "stk.2, samt", i nr. 8 ændres ", samt" til: "." og nr. 9 ophæves.

14. § 18 a og § 19 ophæves.

15. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres "§ 1, stk. 1-3," til: "§ 1, stk. 1 og 2,".

§ 38. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrund og hovedindhold

Lovforslaget er en del af den samlede lovgivningsmæssige gennemførelse af en ny kommunalreform.

Forslaget er således et led i udmøntningen af regeringens aftale fra juni 2004 med Dansk Folkeparti om en strukturreform og den efterfølgende aftalte udmøntningsplan fra september 2004.

Aftalen indebærer, at der gennemføres en kommunalreform, som grundlæggende ændrer rammerne for varetagelsen af de offentlige opgaver og den offentlige service i Danmark.

Reformen tegner en ny offentlig sektor, hvor kommuner, regioner og stat har hver sin opgavemæssige identitet. Staten fastlægger de overordnede rammer. Kommunerne varetager de direkte borgerrettede opgaver og bliver dermed for borgere og virksomheder hovedindgangen til den offentlige sektor. Fem nye regioner får ansvaret for sundhedsvæsenet samt regionale udviklingsopgaver og får ansvaret for at løse visse driftsopgaver for kommunerne.

Reformen indebærer, at amtskommunerne, Hovedstadens Sygehusfællesskab og Hovedstadens Udviklingsråd nedlægges, at der sker en ny fordeling af de opgaver, der løses i den offentlige sektor, mellem kommuner, regioner og statslige myndigheder, og at antallet af skatteudskrivende niveauer reduceres fra tre til to.

Det foreliggende lovforslag udmønter den del af aftalen, der vedrører kollektiv trafik, jf. kapitel 11 i aftalen. Af aftalen fremgår følgende:

” Forligspartierne ønsker at gøre det nemt og enkelt for brugerne at anvende den kollektive trafik. Derfor skabes en klar ansvarsfordeling mellem togtrafik og bustrafik. Opgaverne forankres sådan, at de ansvarlige myndigheder får redskaber og tilskyndelse til at skabe de bedst mulige trafikale løsninger for borgerne:

- Regionerne står for at oprette trafikelskaber i hele Danmark. Trafikelskaberne får det samlede ansvar, herunder takstkompetencen, for den lokale og regionale busdrift samt de amtsbaner, der ikke overgår til statsligt niveau.
- Trafikelskaberne kan etableres i samarbejde mellem flere regioner, eller der kan etableres flere trafikelskaber inden for én region. Trafikelskaberne samarbejder om ruter, der krydser grænserne mellem de områder, de dækker.
- Sammenhængen mellem tog og busser sikres og udbygges generelt via dialog om køreplanskoordinering og langsigtede planer mellem staten og trafikelskaberne.
- Der oprettes et samlet trafikelskab, der dækker Hovedstadsregionen (ekskl. Bornholm) og Region Sjælland. For kommunernes bidrag til det sjællandske trafikelskab fastsættes særlige regler, hvor kommunernes bidrag skal afspejle objektive fordelingskriterier. I hovedstadsområdet etableres en samarbejdsstruktur, der skal sikre sammenhængen mellem de forskellige kollektive trafikformer.

- Trafiksekskabernes bestyrelser består af repræsentanter fra region(er) og kommuner og har kommunalt flertal. Det sikres, at regionerne ikke kan majoriseres i spørgsmål, der har konsekvens for regionernes økonomi. Den enkelte kommune sikres mulighed for at påvirke udbuddet af busruter inden for egne grænser mod at påtage sig en betydelig del af finansieringsansvaret herfor.
- Såvel kommuner som regioner bidrager til finansieringen af trafiksekskaberne. Der tages højde for, at lokale forhold kan begrunde forskellige finansieringsmodeller.
- Regionernes opgaver finansieres gennem en kombination af et udviklingsbidrag fra kommunerne og et bloktilskud fra staten.
- Amtsbanerne uden for hovedstadsområdet overdrages til enten staten eller trafiksekskaberne efter en konkret vurdering og drøftelse med det pågældende regionsråd. Det trafiksekskab, der dækker hovedstadsområdet, overtager ansvaret for amtsbanerne inden for hovedstadsregionen.
- Staten står for langt størstedelen af togtrafikken og banenettet og fastsætter taksterne i togtrafikken (undtaget de amtsbaner som ikke overgår til statsligt niveau).
- Al bustrafik forudsættes som i dag primært udført på kontrakt med private busvognmænd. Det eksisterende billetsamarbejde mellem bus og tog fortsættes i den nye struktur baseret på den aftalemodel, der i dag anvendes uden for hovedstadsområdet. Herigennem sikres, at der ved takstfastsættelsen opnås en rimelig balance i dækningsbidraget for henholdsvis bus- og togtrafikken.
- På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort.
- Takstudviklingen underlægges en begrænsning, således at taksterne fremover ikke i gennemsnit må stige mere end pris- og lønudviklingen.
- I lovgivningen om trafiksekskaber fastsættes, hvornår takststrukturen skal være fastlagt og taksterne underlagt den nævnte begrænsning.”

Lovforslaget indebærer, at den nuværende lovgivning om kollektiv trafik, som består af to love, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, erstattes med én ny lov om trafiksekskaber, som skal gælde for hele landet.

Samtidig ophæves lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, idet bestemmelserne overføres i tilpasset form til dette lovforslag. Endvidere overføres bestemmelserne om rutekørsel fra lov om buskørsel, således at bestemmelserne om rutekørsel samles i én lov. Busloven vil herefter alene regulere adgangen til erhvervet.

2. Den gældende lovgivning om kollektiv trafik

Som nævnt i afsnit 1 er den kollektive trafik reguleret af to love, lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995 med senere ændringer, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995 med senere ændringer. Disse to love foreslås ophævet i forbindelse med lovforslaget.

Hovedstadsområdets kollektive persontrafik med bus og privatbaner varetages i dag af Hovedstadens Udviklingsråd. Hovedstadens Udviklingsråd har siden 1. juli 2002 været forpligtet til at foretage udbud af buskørslen (dvs. almindelige rutekørsel, vandbusdrift og individuel handicapkørsel). Hovedstadens Udviklingsråd har takstkompetencen for alle rejser med bus og tog inden for hovedstadsområdet, herun-

der også for togrejser med DSB og DSB S-tog og Ørestadsselskabet. Billetindtægterne skal deles mellem Hovedstadens Udviklingsråd, DSB og DSB S-tog og Ørestadsselskabet. I forbindelse med Ørestadsselskabets driftsstart har det vist sig vanskeligt at foretage denne deling af billetindtægterne, idet lovgrundlaget ikke entydigt redegør for, hvordan metroen skal indplaceres i dette system.

Uden for hovedstadsområdet har det været op til amterne og mindst en tredjedel af kommunerne inden for amtet at beslutte, om der skulle oprettes et fælleskommunalt trafikskab. I dag er der oprettet trafikskaber i Nordjyllands Amt, Viborg Amt, Vejle Amt, Ribe Amt, Sønderjyllands Amt, Vestsjællands Amt og Storstrøms Amt. I Ringkøbing, Fyn og Århus amter har amterne ansvaret for den regionale kollektive busstrafik, mens kommunerne har ansvaret for den lokale trafik.

Langt størstedelen af den kollektive busstrafik er i dag drevet af busvognmænd på udbudte entreprenørkontrakter. Uden for hovedstadsområdet har der dog ikke i lovgivningen været krav om, at busdriften skal sendes i udbud, og der har derfor været mulighed for egenproduktion, som fx i Århus Kommune ved Århus Sporveje.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Oprettelse af trafikskaber

Lovforslaget gør det obligatorisk for regionerne at oprette trafikskaber. Alle kommuner skal deltage i et trafikskab, og ingen kommune kan deltage i mere end et trafikskab.

Regionsrådenes forberedelsesudvalg er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 i hver region oprettes mindst et trafikskab. Regionsrådenes forberedelsesudvalg bestemmer således trafikskabernes geografiske udbredelse på baggrund af høring af sammenlægningsudvalgene for de nye kommuner og kommunalbestyrelserne for de kommuner, der ikke sammenlægges. Desuden iværksætter regionsrådenes forberedelsesudvalg en procedure omkring udpegning af en bestyrelse for trafikskaberne.

Trafikskaberne kan imidlertid også etableres på tværs af to regioner, hvis de to berørte regionsråd er enige om en sådan konstruktion. I første omgang vil det være forberedelsesudvalgene i to regioner, som bestemmer en sådan konstruktion.

Trafikskaberne oprettes af regionerne med henblik på, at de kan varetage lokal og regional offentlig servicetrafik. Det forventes, at der samlet set oprettes et mindre antal trafikskaber i de tre regioner vest for Storebælt, som vil have større geografisk udstrækning end de nuværende fælleskommunale trafikskaber. Der vurderes at være visse stordriftsfordele ved store trafikskaber, fx i forbindelse med udbud og køreplanskoordinering. De nye større kommuner vil have god mulighed for indflydelse i de enkelte trafikskaber og forventes således at have interesse i, at der ikke oprettes små trafikskaber.

I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres et samlet trafikskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

For så vidt angår Bornholm foreslås, at det er Bornholm Regionskommune, der varetager de opgaver vedrørende offentlig servicetrafik, som i det øvrige land varetages af trafikskaberne. Bornholms Regionskommune kan vælge at oprette et trafikskab i henhold til de almindelige regler om kommuners mulighed for at henlægge opgaver til kommunale selskaber eller selv at varetage opgaven.

Eventuelle senere ændringer af trafikselskabernes geografiske område, fx etablering af flere eller færre trafikselskaber, sker efter fælles forslag fra de berørte regionsråd samt berørte trafikselskabers bestyrelser og repræsentantskaber, og efter godkendelse af trafikministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

3.2. Trafikselskabernes organisering

Trafikselskabernes bestyrelse udpeges af henholdsvis regionsrådet og kommunalbestyrelserne inden for trafikselskabets område. De kommunale repræsentanter udpeges af selskabets kommunale repræsentantskab, hvor alle de deltagende kommuner hver har en repræsentant. Dette gælder også hvis trafikselskabet omfatter to regioner, hvor alle de deltagende kommuner på tværs af regionsgrænsen hver har en repræsentant i repræsentantskabet.

Udgangspunktet er, at trafikselskaberne ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer, hvor af de syv medlemmer vælges af repræsentantskabet og to vælges af regionsrådet. Hvis trafikselskabet omfatter to regioner vælger hver regionsråd et medlem til bestyrelsen. Antallet af regionale medlemmer kan dog i særlige tilfælde overstige to, men må ikke udgøre et flertal i bestyrelsen.

I trafikselskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hvert ét medlem til bestyrelsen.

Trafikselskabets repræsentantskabs opgaver er at udpege de kommunale medlemmer til bestyrelsen. Hver kommunalbestyrelse vælger et medlem til trafikselskabets repræsentantskab. Repræsentantskabet skal godkende trafikselskabets vedtægter. Endvidere skal repræsentantskabet godkende trafikselskabets finansieringsform, dvs. den måde, hvorefter de deltagende parter yder tilskud til trafikselskabets drift.

Sammensætningen af trafikselskabets repræsentantskab og dets opgaver adskiller sig fra de repræsentantskaber, der i dag eksisterer i nogle af de fælleskommunale trafikselskaber. Repræsentantskabets rolle i de eksisterende fælleskommunale trafikselskaber er meget forskellige. I nogle tilfælde er repræsentantskabet rådgivende for bestyrelsen og i andre tilfælde har det alene en funktion med hensyn til at godkende regnskab, budget og takster.

Regionsrådets opgave er at udpege de regionale medlemmer til bestyrelsen. Regionsrådet skal ligesom repræsentantskabet godkende trafikselskabets vedtægter. Endvidere skal regionsrådet ligesom repræsentantskabet godkende trafikselskabets finansieringsform, dvs. den måde, hvorefter de deltagende parter skal yde tilskud til trafikselskabets drift.

Det fremgår af bestemmelserne om finansiering, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser, samt at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til at sikre trafikbetjening af regional betydning.

Trafikministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet vil i standardvedtægten fastsætte bindende retningslinier for kommunernes og regionernes vetoret i forbindelse med finansierings spørgsmål.

Det enkelte trafikselskab kan derudover vælge at fastsætte bestemmelser i dets vedtægter om, at repræsentantskabet skal have yderligere opgaver.

3.3. Trafikselskabernes finansiering

Den primære indtægtskilde for trafikselskaberne er indtægter fra passagererne. Passagerindtægterne vil dog ikke kunne dække alle udgifter, og det er derfor nødvendigt med et tilskud fra de deltagende kommuner og regionen eller regionerne i trafikselskabet.

Som udgangspunkt sigtes mod, at tilskuddet fordeles mellem de enkelte parter i forhold til deres fordele af trafikselskabets ydelser, hvilket giver en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafikselskabets drift.

Kommunernes fordele af trafikselskabets ydelser kan defineres på flere måder. Det mest hensigtsmæssige skønnes at ville være kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske brug af trafikselskabets transport - uanset om rejserne sker inden for den enkelte kommune eller uden for. En sådan opgørelsesmetode bliver dog i praksis først mulig ved implementering af det elektroniske rejsekort. Indtil da må tilskuddet fordeles efter andre metoder, der relaterer trafikproduktionen til de enkelte enheder i samarbejdet.

Trafikselskaberne i de jysk-fynske regioner foreslår selv at aftale fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne. Det forventes, at trafikselskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

På grund af en meget uens kommunal og trafikstruktur i trafikselskabet for Sjælland, foreslås tilskuddet fordelt efter følgende objektive fordelingsnøgler, jf. § 3, stk. 3:

- Regionerne har det økonomiske ansvar for privatbanerne
- Regionerne har det økonomiske ansvar for et regionalt busnet, som forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening.
- Regionerne finansierer alle de fælles udgifter i trafikselskabet, som ikke kan henføres til de enkelte busruter, som fx køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre m.v.
- Kommunerne har det økonomiske ansvar for alle ruter, som kun forløber internt i en kommune.
- Kommunerne samarbejder om de øvrige busruter, som berører to eller flere kommuner, idet udgifterne deles af kommunerne i forhold til deres gensidige pendlingsomfang, dog således at det kørselsomfang i en kommune, som overstiger kørselsomfanget i den anden kommune, betales af den kommune med det største kørselsomfang.
- Kommunerne har det økonomiske ansvar for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Kommunerne og regionerne kan aftale at fravige ovennævnte fordelingsprincipper, såfremt særlige forhold gør sig gældende, og alle parter er enige herom, fx fordi en rute internt i en kommune har speciel interesse for andre kommuner.

Ved større anlæg finansieres de investeringer i en given terminal, som funktionelt relateres til trafikselskabet, af de kommuner, hvis borgere forventes at bruge terminalen. Udgifterne fordeles på kommunerne i et forhold, der svarer til terminalbrugernes kommunale tilhørsforhold.

3.4. Trafikselskabernes opgaver

Efter forslaget vil det være trafikselskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikselskabs område.

Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår, jf. pkt. 3.6.

Ved almindelig rutekørsel forstås kørsel, der er åben for alle. Kørslen skal udføres regelmæssig i en bestemt trafikforbindelse, jf. § 19. Typisk vil kørslen foregå i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan. Bestemmelserne om almindelig rutekørsel gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse i modsætning til bestemmelserne om speciel rutekørsel, som kun gælder, for så vidt kørslen udføres med busser, jf. lovforslagets § 20, stk. 1. Den almindelig rutekørsel, som trafikselskaberne fremover skal varetage, vil dog typisk foregå med bus, men som nævnt er det ikke et krav. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som ”speciel rutekørsel”.

I forlængelse af varetage af opgaven vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel varetager trafikselskaberne også andre opgaver i tilknytning til den offentlige servicetrafik. Det drejer sig om fastlæggelse af takster og billetteringssystemer og koordinering og planlægning. Derudover er det trafikselskabernes opgave at varetage individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Endvidere kan trafikselskaberne på privatbaneområdet virke som trafikkøber og infrastrukturforvalter samt deltage i de selskaber, der udfører jernbanevirksomhed. Omfanget af opgaven på privatbaneområdet afhænger af hvilke privatbaner, der overføres til trafikselskaberne, idet det alene fremgår af aftalen om strukturreformen, at privatbanerne i hovedstadsområdet overdrages til trafikselskabet på Sjælland, mens det beror på en konkret vurdering og drøftelse med regionsrådene om privatbanerne i det øvrige land, skal overdrages til trafikselskaberne.

Det vil herefter ikke være muligt for kommunerne selv at varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik – bortset fra Bornholms Regionskommune. Ansvar for indkøb af offentlig servicetrafik er herefter samlet i trafikselskaberne.

Trafikselskaberne vil endvidere have mulighed egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer, jf. at myndigheders egenproduktion er undtaget fra såvel forsyningsvirksomhedsdirektivets og forordning 1191/69's regler, jf. afsnit 7.

Trafikselskaberne har herudover ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner med henblik på en lokal og regional busbetjening inden for trafikselskabets område. Oprettelse af og fastlæggelse af lokale ruter i kommunerne vil ske efter ønske fra den enkelte kommune, idet kommunerne selv finansierer de lokale ruter. Oprettelse af og fastlæggelse af regionale ruter vil ske efter ønske fra den enkelte region, idet regionerne selv finansierer de regionale ruter.

Trafikselskaberne skal i samarbejde med de tilstødende trafikselskaber sørge for trafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskaber. Dette gælder dog ikke for trafikselskabet på Sjælland, som hverken har pligt til eller mulighed for at samarbejde med de andre trafikselskaber om trafik, der krydser trafikselskabets grænse.

Bornholms Regionskommune har ansvaret for de opgaver, som trafikskaberne har i det øvrige Danmark.

3.5. Fastsættelse af takster og billetteringssystemer

Det følger af forslaget, at trafikskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikskabet.

Kompetencen til at fastsætte takster omfatter dels kompetencen til fastsætte priser og rabatter for rejser inden for trafikskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikskabets grænser. Samlet set omfatter takstkompetencen pris- og zonestrukturen.

Den nuværende gode sammenhæng i den offentlige servicetrafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og styrkes. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskaberne og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng. Lovforslaget sikrer, at det nuværende frivillige samarbejde mellem busser og tog, hvor passagererne kan købe billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, skal opretholdes efter kommunalreformen.

For så vidt angår hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takstsamarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik i dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne sikres, at trafikskabet, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik udført som offentlig service, forpligtes til at opretholde det nuværende billetsamarbejde med henblik på, at borgerne ikke oplever serviceforringelser.

Trafikskaberne forventes i geografisk udstrækning at komme til at dække over flere af de nuværende 25 takstsystemer eller dele heraf. Dette forhold vil gøre det naturligt, at trafikskaberne før eller siden vil etablere nye takstsystemer for at opnå en ensartethed i hele selskabets område. Der nedsættes et udvalgsarbejde med henblik på at anvise modeller for en så glidende overgang til nye takstsystemer som muligt. Udvalgsarbejdet skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemer bedst kan ske, herunder om det kan ske i forbindelse med implementering af et landsdækkende takstsystem. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

3.6. Persontrafik udført som offentlig service

Lovforslaget definerer et trafikskabs ansvarsområde til bl.a. at være opgaver vedrørende offentlig servicetrafik inden for trafikskabets område.

Med offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Definitionen på offentlig servicetrafik er dermed i overensstemmelse med EF-retten, hvor "forpligtelser til offentlig service" i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, af landeveje og sejlbare vandveje med senere ændringer er defineret som "forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ik-

ke i samme omfang og ikke på samme betingelser". Der er med andre ord tale om trafik, der - samlet set - ikke kan drives kommercielt.

Herved adskiller begrebet offentlig servicetrafik sig fra begrebet "kollektiv trafik", der dækker alle former for samtrafik, dels de former, der planlægges eller drives af offentlige myndigheder og modtager offentlig støtte, dels de former, som ikke hører under offentlige myndigheders kompetence, og som ikke modtager offentlig støtte.

3.7. Koordinering

Det er en forudsætning for en velfungerende offentlig servicetrafik, at de enkelte dele af den er koordineret og fremstår som et sammenhængende hele for brugerne, selv om ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter.

Med det formål skal der sikres en udveksling af trafiksekskabernes og statens planer for ændringer i trafikbetjeningen med henholdsvis bus, tog og metro. Udvekslingen af informationer skal være dækkende og ske i tilstrækkelig god tid til, at parterne kan koordinere hinandens planer i det omfang, der er behov for det. Informationerne skal omfatte såvel planer, der har betydning for dimensionering og tilrettelæggelse af trafikken på længere sigt samt de kortsigtede køreplaner, der har betydning for justering af minuttal.

I hovedstadsområdet er der behov for en særlig tæt koordination og et tæt samarbejde vedrørende tog, S-tog, privatbaner, metro og bustrafikken. Samarbejdet skal udover den køreplanskoordination, der gælder for hele landet, i hvert fald omfatte information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik. Samarbejdet skal formaliseres på en hensigtsmæssigt måde, der kan udvikle sig i takt med skiftende behov og fokuspunkter. Trafikministeren opstiller efter høring af de relevante parter en plan for samarbejdets organisering og indhold.

3.8. Planlægning

Lovforslaget lægger op til, at de nuværende bestemmelser om udarbejdelse af trafikplaner i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, videreføres i tilpasset form, således at der fremover vil skulle udarbejdes trafikplaner i hele landet.

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet er det fastsat, at trafikministeren skal udarbejde en beskrivelse af det overordnede, landsdækkende trafiksystem, der skal tjene til afviklingen af den kollektive personbefordring mellem landsdelene (fjerntrafikken), landstrafikplanen. Denne landstrafikplan skulle ifølge loven fungere som grundlag for amtskommunernes planer for den lokale og regionale kollektive persontrafik inden for amtskommunerne. Bestemmelsen om udarbejdelse af landstrafikplanen og de amtskommunale trafikplaner har ikke i praksis fundet nogen reel anvendelse.

Kravene til planlægning i hovedstadsområdet i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er anderledes end i resten af landet. Hovedstadens Udviklingsråd er således i medfør af lov nr. 354 af 2. juni 1999 om Hovedstadens Udviklingsråd pålagt at medvirke til en samlet trafikplanlægning i hovedstadsområdet. Inden for hovedstadsområdet er der derfor løbende blevet udarbejdet kollektive trafikplaner.

Det foreslås, at planlægningsinstrumentet videreføres i lovforslaget, således, at staten fortsat forpligtes til at udarbejde en trafikplan for den statslige offentlige servicetrafiks omfang og serviceniveau, og trafikskaberne forpligtes til at udarbejde langsigtede planer for den offentlige servicetrafik, som trafikskaberne er ansvarlige for inden for rammerne af statens planlægning. Formålet med den langsigtede planlægning er at udmønte politisk/økonomiske servicemålsætninger for den offentlige servicetrafik på længere sigt, samt at afdække de fysiske- og kapacitetsmæssige rammeforudsætninger for togtrafikken og dens samspil med den regionale- og lokale offentlige servicetrafik. På grundlag af planen tilvejebringes rammerne for et fremtidigt sammenhængende offentligt kollektiv trafik system. Den statslige plan skal beskrive fremtidige projekter vedrørende infrastrukturen, herunder fx terminaler. Planen skal redegøre for de strategiske overvejelser og synliggøre statens prioriteringer. Trafikskaberne skal forpligtes til i deres langsigtede planlægning at forholde sig til den statslige planlægning. Planerne udarbejdes hvert 4. år, men kan ajourføres oftere, hvis der er behov for dette, f.eks. i forbindelse med beslutninger i staten om udbud af kontrakter om togtrafik som offentlig service.

3.9. Database for offentlig servicetrafik

Med lovforslaget ønskes at sikre offentlig tilgængelige data om udviklingen inden for bussektoren. Til brug herfor skal trafikskaberne indrapportere data til Trafikministeriet. På baggrund af data fra trafikskaberne udarbejdes offentlig tilgængelige oversigter over bl.a. passagertal, vogntimer og vogntimepris, fordelingen på lokal og regional rutetrafik, udgifter og takster. Til brug for en oversigt over graden af konkurrence på markedet skal trafikskaberne tillige indsende oplysninger over køreplanstimer pr. operatør, kontraktbetaling pr. operatør og antal busser pr. operatør. Database vil være offentlig tilgængelig og hermed være et nyttigt værktøj for trafikskaberne til bl.a. at sammenligne forhold vedrørende økonomi og service og sikre god udnyttelse af midlerne i trafikskaberne til gavn for passagerne i den offentlige servicetrafik.

3.10. Individuel handicapkørsel

Der er tale om en videreførelse af de gældende regler i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, om individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, som blev indført i 1992.

Desuden videreføres de præciseringer af bestemmelsen, som forventes indført ved en lovændring ultimo januar 2005 jf. lovforslag nr. L 105 om forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), fremsat den 17. november 2004.]

3.11. Privatbanerne

Den 1. januar 2001 overtog amterne statens ejerandele i privatbanerne. I den forbindelse overtog amterne det økonomiske og administrative tilsyn med privatbanerne.

Trafikskaberne vil med lovforslaget overtage amternes funktioner i forhold til privatbanerne såvel økonomisk som administrativt. Det vil stadigvæk være staten, der har det jernbanesikkerhedsmæssige tilsyn. Regionerne overtager retten til de nuværende pensions, drifts- og investeringstilskud, som udbetales fra staten til amterne samt amternes nuværende låneadgang uden for de almindelig lånerammer til

finansiering af investeringer. Lovforslaget indebærer, at der gives trafikselskaberne ret til uanset reglerne om kommunal deltagelse i selskaber at erhverve og besidde aktiemajoriteten i privatbaneselskaber.

Det fremgår af regeringens aftale med Dansk Folkeparti om strukturreformen, at privatbaner uden for hovedstadsområdet overdrages til enten staten eller trafikselskaberne efter en konkret vurdering og drøftelse med de pågældende regionsråd. Det trafikselskab, der dækker hovedstadsområdet, overtager ansvaret for privatbanerne inden for hovedstadsregionen.

Det er Trafikministeriets udgangspunkt, at samtlige nuværende privatbaner overføres til trafikselskaberne. I den anledning forudsættes, at trafikselskabernes videreførelse af privatbanerne sker på det foreliggende grundlag med lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne samt de juridisk forpligtende aftaler mellem amtskommunerne/HUR og trafikministeren om overtagelse og videreførelse af privatbanerne.

Det forudsættes endvidere, at trafikselskaberne indtræder i amternes rettigheder og pligter, som er nedfældet i lovgivningen og i aftalerne. De retligt bindende aftaler mellem staten og de enkelte amtskommuner angiver vilkår for overdragelsen - herunder vilkår for fremtidige tilskud til drift, pensioner og investeringer, tilbagebetaling og omfordeling af tilskud - i tilfælde af nedlæggelse af baner. Aftalerne fastsætter ligeledes statens krav på andel i provenuet i tilfælde af videresalg af aktier eller salg af amtsbanernes aktiviteter.

I forbindelse med kommunalreformen lægges der dog op til en forenkling af regelsættet for privatbanerne, så der fremover vil gælde ensartede bestemmelser for privatbanerne uafhængigt af privatbanernes beliggenhed.

I anlægslovene eller i eneretsbevillingerne for privatbanerne er der bestemmelser, hvorefter der forbeholdes staten ret til at overtage privatbanernes anlæg og arealer. I tilfælde af hvor det efter forhandling med Regionsrådenes forberedelsesudvalg måtte blive relevant for staten at overtage en privatbane, kan staten på grundlag af ovennævnte bestemmelser overtage de privatbaner som trafikselskaberne ikke overtager.

Overdragelsen af de amtslige ejerandele i privatbanerne (aktier) indebærer ikke, at gældende regler om ansættelsesforhold og ansættelsesbetingelser ændres. Det vil derfor ikke være tale om en virksomheds-overdragelse da lønmodtagerne forbliver ansat i samme selskab, og bestemmelserne i virksomheds-overdragelsesloven finder dermed ikke anvendelse.

Privatbanestrækninger

- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje,
- Hillerød-Gilleleje,
- Kagerup-Tisvildeleje,
- Hillerød-Frederiksværk-Hundested,
- Jægersborg-Nærum,
- Køge-Fakse Ladeplads,
- Hårlev-Rødvig,
- Holbæk-Nykøbing S,
- Tølløse Høng
- Nykøbing F.-Nakskov,

- Maribo-Bandholm,
- Frederikshavn-Skagen,
- Hjørring-Hirtshals,
- Århus-Odder,
- Vemb-Lemvig-Thyborøn,
- Varde-Nymindegab.

3.12. Tilladelser til rutekørsel

Ved forslaget til kapitel 3 foreslås lov om buskørsels bestemmelser om rutekørsel indarbejdet i loven, således at busloven fremover - i lighed med godskørselsloven - alene regulerer adgangen til erhvervet.

Busloven opererer med to former for buskørsel: rutekørsel og anden form for buskørsel end rutekørsel. En tilladelse til erhvervmæssig personbefordring giver ret til at udføre anden form for buskørsel end rutekørsel og kan udstedes til ansøgere, der opfylder buslovgivningens krav til økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer og vandel. Tilladelsen til erhvervmæssig personbefordring udstedes af Trafikministeriet med gyldighed i fem år, og i forbindelse med ansøgning om fornyelse af tilladelsen prøver Trafikministeriet, om buskørselsvirksomheden fortsat opfylder buslovgivningens kvalifikationskrav.

Administrationen af reglerne for rutekørsel bygger på den opgavefordeling mellem stat, hovedstadsområdet, amtskommuner og kommuner, der generelt gælder for trafikområdet, og hvorefter fjerntrafik er et statsanliggende, og regionale og lokale trafikopgaver ligger hos de lokale og regionale myndigheder.

Der foretages behovsprøvelse ved ansøgninger om tilladelse til lokal og regional rutekørsel, og prøvelsen ligger på nuværende tidspunkt hos kommuner, amtskommuner, fælleskommunale trafikskaber og Hovedstadens Udvalgte, der i henhold til busbekendtgørelsen forinden udstedelse af rutekørseltilladelse skal sikre sig, at ansøgeren har tilladelse til erhvervmæssig personbefordring.

Ved ændring af busloven i 2002 blev fjernbuskørslen, hvorved forstås rutekørsel over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune, liberaliseret. Alle private buskørselsvirksomheder, der har tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, kan ansøge om og få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der foretages en vurdering af behovet for den ansøgte rute. Til gengæld ville offentlige myndigheder ikke kunne få forlænget deres tilladelser til fjernbuskørsel, når de udløb. Ordningen administreres i dag af Færdselsstyrelsen.

Ved en ændring af busloven i 2004 blev det fastsat, at offentlige myndigheder kan få tilladelse til at udføre fjernbuskørsel under forudsætning af, at de pågældende ruter bliver udbudt til private buskørselsvirksomheder, og af at ruterne ikke krydser Storebælt, Kattegat eller Langelandsbæltet. Tilladelser til offentlige myndigheders fjernbusruter udstedes af Færdselsstyrelsen med udløb den 31. december 2006, idet trafikministeren inden udgangen af 2006 vil overveje offentlige myndigheders fortsatte mulighed for at drive fjernbusruter efter den 1. januar 2007.

Det foreslås, at tilladelser til rutekørsel gives af trafikministeren, der ved afgørelsen skal tage hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende of-

fentlig servicetrafik. Endvidere foreslås, at trafikministeren kan fastsætte regler for trafikskaber, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering for trafikskabernes rutekørsel. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt trafikskabernes tilladelse skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for trafikskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Der foretages herudover ikke ændringer i bestemmelserne om rutekørsel i forhold til de nugældende bestemmelser i busloven bortset fra de ændringer, der følger af aftalen om kommunalreformen. For så vidt angår de bestemmelser, hvor der ikke har fundet nogen materiel ændring sted, svarer bemærkningerne til de gældende bestemmelser i busloven.

Administrative afgørelser og fortolkninger baseret på buslovens bestemmelser om rutekørsel, som indholdsmæssigt er videreført uændret i lovforslaget, vil fortsat kunne danne grundlag for administrationen af bestemmelserne om rutekørsel.

3.13. Rejsekort og rejseplanen

Forslaget viderefører den hjemmel til, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, kan oppebære omsætningsafgift og udbetale udbytte til sine aktionærer, som forventes opnået ved lovforslag nr. L105 om forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), fremsat den 17. november 2004.

Rejsekortet skal udgøre en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der planlægges over en årrække at erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved øges tilgængeligheden til den kollektive trafik, idet rejsekortet, når det er fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark.

Rejsekortet planlægges indført som elektronisk rejsehjemmel til kollektiv trafik med busser, metro og tog fra 2008, i første omgang i hovedstadsområdet, hvorefter rejsekortsystemet gradvist forventes indført i resten af landet frem til udgangen af 2009.

Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003. Parterne i Rejsekort A/S er p.t. DSB, HUR, Ørestadsselskabet, Vestsjællands Trafikskab, Storstrøms Trafikskab, Vejle Amts Trafikskab og Nordjyllands Trafikskab.

Rejseplanen er en landsdækkende elektronisk køreplan, hvor det er muligt ved elektronisk opslag at rettælge en rejse fra en bestemt destination til en anden på et givent tidspunkt eventuelt ved brug af flere forskellige rejseformer. Rejseplanen bidrager således til at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig, idet rejseplanen stiller en opdateret køreplansinformation til rådighed for passagerne på en overskuelig og lettilgængelig måde.

Rejseplanen blev officielt lanceret den 1. oktober 1998 og er i dag med 2,8 mio. søgninger på rejser om måneden et af de mest benyttede websteder i Danmark.

Rejseplanen A/S blev stiftet pr 1. januar 2003. Selskabets aktionærer er de parter, der indtil stiftelsen har finansieret Rejseplanens udviklingsomkostninger.

3.14. Kontrolafgift

Forslaget viderefører de nuværende regler i henholdsvis lov om buskørsel og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik om, at trafikselskaberne kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr hos passagerer uden gyldig rejsehjemmel. Trafikselskaberne kan inddrive kontrolafgift og ekspeditionsgebyr ved udpantning.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De økonomiske konsekvenser drøftes i øjeblikket med de kommunale parter, jf. Vejledning om Det Udvigede Totalbalanceprincip (DUT). Det indebærer, at der vil kunne ske ændringer i de anførte skøn for de økonomiske konsekvenser, når lovforslaget fremsættes for Folketinget den 26. januar 2004.

Med lovforslaget pålægges regionsrådene at oprette trafikselskaber. Trafikselskaberne finansieres delvist af billetindtægter delvist af tilskud fra de deltagende regioner og kommuner. Fordelingen af tilskuddet afgøres af deltagerne i selskaberne, men for trafikselskabet på Sjælland pålægges regionerne at finansiere et regionalt busnet, de privatbaner som overtages af regionerne, samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Samlet set vurderes opgaverne i regionerne at indebære et udgiftsbehov som foreløbigt er opgjort til 1.221 mio. kr. årligt.

Alle øvrige opgaver, som varetages af trafikselskaberne herunder drift af lokale busruter og befordring af handicappede, forudsættes finansieret af kommunerne. Foreløbigt vurderes kommunernes overtagelse af disse opgaver samlet set at indebære et merudgiftsbehov for den primærkommunale sektor på ca. 956 mio. kr. årligt.

Forslaget indebærer at den kommunale indflydelse på det faktiske serviceniveau øges væsentligt mange steder i landet. Der etableres en tættere kobling mellem de, som har gavn af trafikken, og de som betaler. Dette gøres til et lovfæstet princip på Sjælland, og resten af landet forventes af følge samme grundprincip. Ved at flytte størstedelen af finansieringsansvaret for bustrafikken tættere på brugerne opnås en mere præcis dimensionering og målretning af serviceniveauet til de faktiske passagerbehov og dermed en mere effektiv udnyttelse af de midler, der stilles til rådighed for den lokale og regionale busbetjening.

Den nye organisering af ansvaret for den offentlig service trafik forventes samtidig overordnet set at indebære en effektivisering. Ansvar for indkøb af offentlig servicetrafik samles over hele landet i trafikselskaberne frem for at være spredt på mange amter og kommuner. Sigtet er at de praktiske fælles funktioner i form af indkøb af trafik, udvikling af fælles systemer, køreplaner m.v.. samles på nogle færre og større enheder, med stordriftsfordele til følge. En del af de samlende koordinerende opgaverne flyttes til det statslige plan. Det drejer sig om koordinering mellem tog og bustrafikken, samt om dele af de koordinerende opgaver på kort og langt sigt i Hovedstadsområdet. Overtagelse af disse opgaver forventes at indebære en merudgift for staten på ca. 10 mio. kr. årligt. De samlede udgiftskonsekvenser for stat, amter, regioner og kommuner fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Oversigt over ændringer i udgiftsniveau for hhv. stat, amter, kommuner og regioner

<i>Mio. kr. (05pl)</i>	2007	2008	2009	2010
<i>Stat</i>	10	10	10	10
<i>Amtskommuner</i>	-2.186	-2.186	-2.186	-2.186
<i>Regioner</i>	1.221	1.221	1.221	1.221
<i>Kommuner</i>	956	956	956	956
<i>I alt</i>	0	0	0	0

Lovforslaget medfører samlet set ikke direkte offentlige merudgifter.

De nye finansieringsprincipper vil medføre en forskydning i finansieringsbehovet mellem regioner og kommuner samt mellem enkelte geografiske områder indbyrdes. Som led i kommunalreformen gennemføres en reform af det kommunale tilskuds- og udligningssystem. Udligningsreformen skal medvirke til at udjævne de afledte ændringer i byrdefordelingen af opgaveomlægninger mest muligt. I disse opgaveomlægninger indgår også opgaveændringer inden for den offentlige service trafik.

Indirekte kan relationerne mellem statskassens og kommunernes og regionernes økonomi påvirkes gennem takstfastsættelsen, som normerer en væsentlig del af indtægterne for trafikelskaberne, DSB og andre togoperatører, der forestår togdrift på kontrakt om offentlig servicetrafik med staten.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget vil blive forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Definitionen på offentlig servicetrafik er dermed i overensstemmelse med EF-retten, hvor ”forpligtelser til offentlig service” i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transport med jernbane, af landeveje og sejlbare vandveje, som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 (”forordning 1191/69”), er defineret som ”forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser”. Der er med andre ord tale om trafik, der - samlet set - ikke kan drives kommercielt.

Kontrakter om buskørsel er omfattet af udbudskravet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester (”forsyningsvirksomhedsdirektivet”), der er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 936 af 16. september juni 2004 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrak-

ter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester. Det betyder, at der skal foretages udbud i det omfang offentlige myndigheder ønsker at indgå kontrakter om buskørsel med busvognmænd, hvor kontraktens værdi overstiger en tærskelværdi på 499.000 EUR svarende til ca. 3.750.000 kr. Den anslåede værdi af en kontrakt beregnes på grundlag af det samlede beløb, der efter ordregiverens skøn skal betales, eksklusiv moms.

Offentlige myndigheders indgåelse af kontrakter om offentlig servicetrafik med bus og tog, der falder uden for forsyningsvirksomhedsdirektivets udbudskrav, vil være omfattet af forordning 1191/69.

Det betyder, at de trafikansvarlige myndigheder ved indgåelsen af kontrakter om bustrafik, der ikke overstiger forsyningsvirksomhedsdirektivets tærskelværdi på 499.000 EUR, og ved indgåelsen af kontrakter om togtrafik skal følge reglerne i forordning 1191/69. Det følger af forordning 1191/69, at medlemsstaterne kan undtage virksomheder, hvis aktiviteter udelukkende omfatter transportydelser i byer, forstæder eller regioner fra forordningens anvendelsesområde. Det fremgår af EF-Domstolens dom af 24. juli 2004 i sag C-280/00, Altmark Trans, at medlemsstaternes eventuelle undtagelser fra forordningens anvendelsesområde skal være fastsat klart, jf. dommens præmisser 43-66 (navnlig præmis 57 og 58). Der er ikke i dansk ret gjort undtagelser for den lokale og regionale trafik fra forordningens anvendelsesområde.

Forordning 1191/69 stiller bl.a. krav om, at når transportvirksomheder både præsterer tjenesteydelser, der er omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste, og udfører andre aktiviteter, skal der være en regnskabsmæssig adskillelse mellem aktiviteterne uden overførselsadgang fra eller til regnskaberne for offentlig service. Forordningen stiller endvidere krav til fastsættelsen af myndighedernes betaling for offentlig service samt en årlig efterregulering heraf, en klar definition af offentlig serviceforpligtelserne samt formelle krav til de indgåede kontrakter.

Undtaget fra såvel forsyningsvirksomhedsdirektivets og forordning 1191/69's regler er myndigheders egenproduktion.

8. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Der er ingen konsekvenser for den offentlige sektor set under ét, jf. afsnit 4	Der er ingen konsekvenser for den offentlige sektor set under ét, jf. afsnit 4

Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Offentlige myndigheders kontrakter om buskørsel er omfattet af udbudskravet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF ("forsyningsvirksomhedsdirektivet"). Offentlige myndigheders indgåelse af kontrakter om offentlig servicetrafik med bus og tog, der falder uden for forsyningsvirksomhedsdirektivets udbudskrav er omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69. Der henvises i øvrigt til afsnit 7.</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen indebærer, at der i hver region skal oprettes et eller flere trafikskaber og at alle kommuner, undtagen Bornholms Regionskommune, er forpligtet til at deltage i et trafikskab.

Der kan dog oprettes trafikskaber på tværs af regionsgrænserne, men ikke på tværs af kommunegrænserne, idet ingen kommune kan deltage i mere end et trafikskab.

Det er regionsrådenes forberedelsesudvalg, der er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 i hver region oprettes mindst et trafikskab, jf. § 34.

Der etableres ét trafikskab, der dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden. Det er regionsrådenes to forberedelsesudvalg, der er ansvarlige for at forberede oprettelsen af dette trafikskab.

På Bornholm er det Bornholms Regionskommune, der er ansvarlig for de opgaver, der i det øvrige land varetages af trafikskaberne.

Trafikskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, hvilket bl.a. har den konsekvens, at de almindelige kommunale styrelsesregler gælder i det omfang, at dette lovforslag ikke giver hjemmel til fravigelse. Trafikskaberne er således selvstændige formueretssubjekter og er offentligretlige organer, som henregnes til den offentlige forvaltning bl.a. således at forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningsloven og offentlighedsloven, finder direkte anvendelse på trafikskaberne og deres virksomhed.

I stk. 3 foreslås det, at ændring af et trafikskabs geografiske område - efter den første oprettelse af trafikskaber pr. 1. januar 2007 - vil kræve enighed blandt de trafikskaber, der berøres af en evt. sammenlægning eller udskillelse, herunder også enighed fra de berørte trafikskabers repræsentantskaber og de berørte regionsråd. Endelig beslutning om oprettelse af nye trafikskaber eller sammenlægning af eksisterende trafikskaber sker ved, at de berørte selskabers bestyrelser, repræsentantskaber og regionsråd i fællesskab retter ønske herom til trafikministeren og indenrigs- og sundhedsministeren, som herefter i fællesskab træffer den endelige beslutning. Der skal være tale om en fælles indstilling fra de berørte trafikskabers bestyrelser, repræsentantskaber og regionsråd for at trafikministeren og indenrigs- og sundhedsministeren kan behandle henvendelsen.

Til § 2

Det foreslås, at et trafikskabs bestyrelse som udgangspunkt højst kan have ni medlemmer. Trafikministeren kan dog dispensere herfra, hvis særlige forhold gør sig gældende. Det vil fx være tilfældet, i den situation, hvor alle kommuner på nær to i et trafikskab vest for Storebælt vil kunne få en plads i bestyrelsen, hvis antallet af bestyrelsesposter udvides til elleve. I alle tilfælde skal antallet af bestyrelsesmedlemmer være et ulige antal.

Medlemmerne til trafikskabsbestyrelse vælges blandt de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og de deltagende regioners regionsråd.

Det foreslås i stk. 2, at der som udgangspunkt er to regionale repræsentanter i bestyrelsen. Trafikministeren kan dog i et trafikskab, hvor der er kommuner fra to regioner, dispensere herfra, fx hvis trafikskabet omfatter et væsentligt større geografisk område af en region end af en anden region. Dog må de regionale repræsentanter ikke udgøre et flertal i bestyrelsen i forhold til de kommunale repræsentanter.

Det foreslås i stk. 3, at kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafikskabet, der består af ét medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. Repræsentantskabets opgaver er at udpege de kommunale medlemmer til bestyrelsen, godkende trafikskabs vedtægter og godkende trafikskabs finansieringsform, dvs. den model, hvorefter de deltagende parter skal yde tilskud til trafikskabs drift.

Det vil være hensigtsmæssigt, at de kommunalt udpegede medlemmer af bestyrelserne repræsenterer forskellige geografiske egne inden for trafikskabs område. Dette gælder i særlig grad trafikskabet på Sjælland, som ved sin oprettelse dækker et stort geografisk område, men kan også blive tilfældet for de øvrige trafikskaber alt afhængigt af, hvor mange trafikskaber, der oprettes.

Det foreslås i stk. 4, at det enkelte trafikskab selv fastsætter dets vedtægter på baggrund af en standardvedtægt, der udarbejdes af Trafikministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Hermed sikres selskabet mulighed for at tilpasse selskabets anliggender til specifikke, lokale forhold, således at der kan skabes de bedst mulige trafikale løsninger for borgerne.

Trafikskabs vedtægter skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af trafikministeren og indenrigsministeren, som bl.a. påser, at eventuelle ufravigelige bestemmelser i standardvedtægten er iagttaget.

Det foreslås i stk. 5, at den standardvedtægt, som trafikministeren og indenrigs- og sundhedsministeren udarbejder, vil kunne indeholde ufravigelige bestemmelser, fx stemmeregler i forbindelse med vedtagelse af budgettet.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse fastlægger trafikskabs finansiering til at være indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Trafikskabet vil således have mulighed for få indtægter fra salg af køreplaner, salg af reklamepladser i busser og ved stoppesteder og andre lignede ydelser med tilknytning til transportopgaven. Efter §§ 27 og 28 om rejsekort og rejseplan har trafikskaberne tillige mulighed for at oppebære indtægter på deres engagement i Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S i form af omsætningsafgift og udbetaling af udbytte.

Der sigtes mod, at tilskuddet fordeles mellem de enkelte parter i forhold til deres brug af trafikskabs ydelser, hvilket giver en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafikskabs drift.

Det foreslås i stk. 2, at trafikskaber vest for Storebælt selv bestemmer fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Fordelingen af tilskuddet skal tage hensyn til, at ingen kommune kan forplig-

tes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel. Fordelingen af tilskuddet skal ligeledes tage hensyn til, at regionerne ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og et busnet af regional betydning samt den hertil svarende andel af selskabets administrationsomkostninger.

Det foreslås i stk. 3, at tilskuddet til trafikskabet på Sjælland dækkes af de deltagende regioner og kommuner. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne for busruter af regional betydning og privatbanerne samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne bidrager med udgifterne til de lokale busruter. Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige busruter betales af de kommuner, som de pågældende ruter betjener. Udgifterne for den del af en busrutes trafikomfang, der er fælles for to kommuner deles efter den indbyrdes erhvervsdeling mellem de pågældende kommuner, mens resten betales af den kommune, hvori det overskydende trafikomfang foregår. Reglen finder tilsvarende anvendelse ved kørsel gennem tre eller flere kommuner. Kommunerne betaler endvidere for individuel handicapkørsel for egne borgere.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under afsnit 3.3. om trafikskabernes finansiering.

Til § 4

Bestemmelsen indebærer, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler om deling af billetindtægter mellem de forskellige selskaber i hovedstadsområdet, som varetager køb af eller udfører offentlig servicetrafik med tog, S-tog, privatbane, metro og bus.

Det foreslås i stk. 2, at hovedstadsområdet i denne lov omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (ekskl. Bornholms Regionskommune) og Bramsnæs, Greve, Gundsø, Hvalsø, Køge, Lejre, Ramsø, Roskilde, Skovbo, Solrød og Vallø kommuner. [Navnene justeres efter kommunesammenlægningerne]. Der er således tale om de kommuner, der i dag er omfattet af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om Hovedstadens Udviklingsråd.

Til § 5

Til stk. 1

Ifølge bestemmelsen skal trafikskaberne varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, fastsættelse af takster og billetteringssystemer, koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbaner.

Det følger af bestemmelsen, at det er trafikskaberne, der skal varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik. Kommunerne (bortset fra Bornholms Regionskommune) vil således ikke længere selv kunne varetage disse opgaver.

Trafikskaberne har efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 1, ansvaret for al offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikskabs område. Almindelig rutekørsel er defineret i lovforslagets § 19.

Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening. Trafikskaberne råd-

giver kommuner og regioner med hensyn til optimal rutestruktur og serviceniveau og trafikselskaberne koordinerer ønsker mellem kommuner indbyrdes samt mellem regioner og kommuner. Trafikselskaberne står for udbud af al offentlig servicetrafik og indkøb af privatbanetrafik, men har også mulighed for egenproduktion.

Derudover står trafikselskaberne for udformning og drift af takstsystemer, køreplanskoordinering, udbud, kontraktindgåelse, løbende kontraktovervågning, handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, information og generel passagerservice og opgørelse af de enkelte busruters økonomi og afregning af tilskud mellem de forskellige deltagere i trafikselskabet mv.

Trafikselskabernes forpligtelse til at varetage almindelig rutekørsel indebærer ikke en forpligtelse til at udføre kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, som nævnt i § 19, stk. 2, nr. 2. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til stk. 2-5.

Til stk. 2

Ifølge bestemmelsen er trafikselskaberne forpligtet til at samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område. Dette gælder således for al offentlig servicetrafik, også individuel handicapkørsel. Dog gælder det ikke for offentlig servicetrafik, der krydser trafikselskabet på Sjællands grænser.

Trafikselskaberne må ikke selv drive ruter, der berører tre eller flere trafikselskabers område eller mere end trafikselskabets på Sjællands område, jf. definitionen af fjernbuskørsel i § 19, stk. 4. Trafikselskaberne kan dog søge om tilladelse til fjernbuskørsel, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder.

Til stk. 3

Kommunernes forpligtelse til at tilbyde deres borgere trafik i henhold til anden lovgivning, fx folkeskoleloven, berøres ikke af forslaget, men bestemmelsen giver kommunerne mulighed for at vælge at aftale med trafikselskabet, at trafikselskabet på kommunernes vegne står som trafikfører for sådan trafik. En sådan koordinering af trafikken vil kunne give visse stordriftsfordele, idet busserne på den måde både kan bruges til fx kørsel med folkeskoleelever og samtidig fungere som almindelig offentlig servicetrafik.

Til stk. 4

Bestemmelsen er - med enkelte sproglige tilpasninger og konsekvensrettelser - en videreførelse af § 1, stk. 1, 2. pkt., § 3, stk. 1, 3. pkt. og § 3, stk. 3, 2. pkt., i lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik, hvorefter Hovedstadens Udviklingsråd kan udføre vandbusdrift som led i sin kollektive trafikvirksomhed, og hvoraf det fremgår, at vandbusdrift skal udføres på grundlag af udbud, og at kontrakt herom indgås for et tidsrum af højst 5 år.

Hovedstadens Udviklingsråd driver i dag havnebusser i Københavns Havn og lovforslaget giver trafikselskabet på Sjælland mulighed for at videreføre denne drift. Havnebusdriften skal udbydes i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart.

Til stk. 5

Bestemmelsen er med de nødvendige konsekvensrettelser en videreførelse af § 1a i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Det vil være det eller de trafik-selskaber i Region Syddanmark, hvis område grænser op til den dansk/tyske grænse, der har mulighed for at benytte hjemlen til at varetage opgaven vedrørende rutekørsel over landets grænse.

Til § 6

Takstkompetencen defineres i lovforslaget som kompetencen til dels at fastsætte priser og rabatter for rejser inden for trafikskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikskabets grænser. Trafikskabet har som udgangspunkt takstkompetencen for den bus- og togtrafik, som trafikskabet selv forestår, men forpligtes til at indgå aftaler om billetsamarbejde med operatørerne i statens togtrafik (Bus&Tog aftaler).

Den nuværende gode sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og forbedres efter en kommunalreform. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskaberne og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng.

Bestemmelserne i stk. 2 skal sikre, at det nuværende frivillige samarbejde mellem busser og tog, hvor passagererne kan købe billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, skal opretholdes efter kommunalreformen. Derfor forpligtes trafikskaberne til fra 1. januar 2007 at have indgået aftaler med jernbanevirksomheder om billetsamarbejde, baseret på den aftalemodel i Bus&Tog samarbejdet, der i dag anvendes udenfor hovedstadsområdet. Trafikministeriet vil i de nuværende kontrakter med DSB og andre jernbanevirksomheder aftale bestemmelser herom.

Bestemmelsen i stk. 3 sikrer, at der i hovedstadsområdet fortsat er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro. For så vidt angår hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takstsamarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne skal det sikres, at trafikskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, forpligtes til at opretholde det nuværende billetsamarbejde. Samarbejdet skal fortsætte efter en kommunalreform i mindst samme udstrækning, så passagererne vil opleve samme høje tilgængelighed på tværs af transportmidlerne.

Der igangsættes et udvalgsarbejde, der skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemerne bedst kan ske, herunder om det kan ske i forbindelse med implementering af et landsdækkende takstsystem. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

Bestemmelsen i stk. 4 bemyndiger trafikministeren til at fastsætte regler for en begrænsning i takststigningstakten, således at taksterne i gennemsnit højst kan stige svarende til pris- og lønudviklingen. I forbindelse med fastsættelsen af et sådant loft kan der bl.a. tages højde for omkostningsstrukturerne i den offentlige servicetrafik.

Bestemmelsen bemyndiger endvidere ministeren til i tilfælde af uenighed mellem trafikselskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten - og i hovedstadsområdet tillige Ørestadsselskabet - at fastsætte generelle regler om, at taksterne opskrives med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

Til § 7

Det foreslås, at et trafikselskaberne forpligtes til at samarbejde om, at der skabes sammenhæng i den offentlige servicetrafik, uanset at ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter. Trafikselskaberne skal således samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafikselskaber og statens offentlige servicetrafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner.

Med bestemmelsen i stk. 2 bemyndiges trafikministeren til at fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikselskaberne indbyrdes og mellem trafikselskaberne og trafik køber af statens offentlige servicetrafik, der skal sikre sammenhæng og koordinering af al offentlig servicetrafik i landet. Reglerne vil blive udarbejdet efter høring af de relevante parter.

Endvidere foreslås det i stk. 3, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands område. Samarbejdet skal bl.a. omfatte fælles information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik. Samarbejdet skal mindst omfatte hovedstadsområdet, idet der i hovedstadsområdet er behov for en særlig tæt koordination og et tæt samarbejde vedrørende tog, privatbane, S-tog, metro og bus-trafikken.

Trafikministeriet forestår sekretariatsbetjeningen af det samarbejde, der er omtalt i stk. 3.

Det foreslås i stk. 4, at de i stk. 3 nævnte parter forpligtes til en gang årligt at udarbejde en rapport, der status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer. Rapporten skal sendes til trafikministeren.

Til § 8

Det foreslås, at trafikministeren mindst hvert 4. år efter høring af trafikselskaberne skal udarbejde en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. Planen skal omfatte såvel forhandlet offentlig servicetrafik og udbudt offentlig servicetrafik. Formålet med planen er at udmønte politisk/økonomiske servicemålsætninger for den offentlige servicetrafik på længere sigt, samt at afdække de fysiske og kapacitetsmæssige rammebetingelser for togtrafikken og dens samspil med den trafik, som trafikselskaberne varetager.

Planen revideres hvert 4. år, men kan ajourføres oftere, hvis der findes behov for dette, f.eks. i forbindelse med beslutninger i staten om udbud af kontrakter om togtrafik som offentlig service.

Planen udarbejdes efter høring af trafikselskaberne for at sikre en dialog mellem staten og trafikselskaberne. Herved kan trafikselskaberne indrette deres trafik i forhold til den statslige offentlige servicetrafik, ligesom der bliver mulighed for, at lokale ønsker kan afspejles i det statslige udbud af jernbanetrafikken.

Den første trafikplan forventes udarbejdet i 2007.

Samtidig giver det borgerne mulighed for at danne sig et overblik over den statslige jernbanetraffiks omfang og serviceniveau.

Planen skal udover at tjene som udgangspunkt for trafiksekskabernes planlægning også indgå i kommunernes udarbejdelse af kommuneplaner, jf. planloven.

Til § 9

Det foreslås, at trafiksekskaber med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert 4. år skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den trafik, som trafiksekskabet varetager. Planen skal beskrive bl.a. betjeningsomfang og således synliggøre hvilke prioriteringer, der er foretaget i den offentlige servicetrafik inden for trafiksekskabets område.

Kommunerne vil i henhold til planlovgivningen være forpligtet til at tage hensyn til trafiksekskabernes planlægning i forbindelse med udarbejdelse af kommuneplaner.

For at sikre at kommunerne får tilstrækkelig tid til at indarbejde trafikplanlægningen i den fysiske planlægning, bør trafiksekskabet udarbejde dets planer i forlængelse af statens trafikplan.

Trafiksekskabet skal sende deres trafikplan til Trafikministeriet og skal samtidig offentliggøre denne.

Til § 10

Med bestemmelsen bemyndiges trafikministeren til at udarbejde regler om, hvilke oplysninger trafiksekskaberne skal levere.

Trafiksekskaberne vil fx skulle levere oplysninger om passagertal, vogntimer og vogntimepris, fordelingen på lokal og regional rutetrafik, udgifter, takster, oplysninger over køreplanstimer pr. operatør, kontraktbetaling pr. operatør og antal busser pr. operatør.

Databasen vil være offentlig tilgængelig og hermed være et nyttigt værktøj for trafiksekskaberne til bl.a. at sammenligne forhold vedrørende økonomi og service og sikre god udnyttelse af midlerne i trafiksekskaberne til gavn for passagerne i den offentlige servicetrafik.

Til § 11

Til stk. 1

Der er tale om en videreførelse af de nuværende regler om handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede med de præciseringer af minimumskravene, der forventes indført ved lovforslag nr. 105 om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan). Lovforslaget blev fremsat den 17. november 2004.

Ordningen er en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og som følge deraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke og gangbukke og lignende. Svært bevægelseshæmmede, der har behov for, men – f.eks. på grund af et synshandicap – ikke anvender et ganghjælpemiddel, er også omfattet af ordningen. Personer, der har invalidevogn, er ikke udelukket fra transportordningen. Det samme gælder plejehjemsbeboere.

Andre grupper af handicappede end svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover er ikke omfattet af ordningen, men bestemmelsen udelukker ikke, at trafiksselskaberne kan tilbyde andre grupper af handicappede at deltage i ordningen.

Bestemmelsen omfatter kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål (spontankørsel), idet kørsel til behandling, terapi og lignende er omfattet af anden lovgivning. Spontankørsel skal ses i modsætning til, at kørsel til behandling, terapi og lignende, typisk er en tilbagevendende kørsel. Der er således ikke tale om krav på ”her og nu kørsel”, jf., bemærkningerne nedenfor til stk. 3, om at kørslen skal bestilles i rimelig tid inden den skal finde sted.

Til stk. 2

Der fastlægges minimumskrav til kørslen, som kan stilles fra brugerens side til den individuelle handicapørsel. Der er tale om en præcisering af det gældende lovgrundlag.

Handicapørselsordningen indgår som en del af trafiksselskabernes almindelige forpligtelse til at udføre offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Principperne for den individuelle handicapørsel for svært bevægelseshæmmede skal således i tilpasset form svare til principperne bag de offentlige kollektive ordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som f.eks. taxikørsel. Den tidsmæssige placering af kørslen skal derfor være inden for normal køreplantid.

104 enkeltture årligt

Der skal som minimum tilbydes 104 enkeltture årligt til den enkelte svært bevægelseshæmmede. Bestemmelsen er ikke til hinder for at de enkelte trafiksselskaber tilbyder flere ture eller giver mulighed for tilkøb af flere ture.

En opdeling af de 104 ture i kortere intervaller hen over året (f.eks. en opdeling, hvor der tilbydes 26 enkeltture pr. kvartal, hvor ikke-benyttede ture bortfalder ved kvartalets slutning) har i visse tilfælde givet en negativ virkning for brugerne, som på den måde er blevet frataget muligheden for selv at tilrettelægge kørslen. Som et eksempel kan nævnes kørsel til fritidsaktiviteter, som kun kan dyrkes om sommeren. Der vil derfor ikke kunne stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler sine ture jævnt hen over året. Brug af ordningen sker alene efter ønske fra brugeren, som kan bestille kørsel, på de tidspunkter, der passer brugeren.

Kørsel til gadedøren

Kørslen skal foregå så tæt til gadedøren som muligt. Hermed menes, at da der er tale om en individuel kørselsordning, vil transporten ske til og fra en bestemt adresse i modsætning til almindelig kollektiv transport, som sker til og fra stoppesteder, stationer mv.

Kørslen omfatter hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpe midlet og evt. bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover er der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren kan forvente i forbindelse med kørslen.

Ordningen har således ikke til formål at sikre, at enhver uanset førlighed kan benytte ordningen. Bl.a. har det ikke været intentionen, at der i forbindelse med den individuelle handicapkørsel skulle tilbydes bistand i samme udstrækning, som den ydes af ambulanceførere, dvs. bistand inde i boligen, nedbæring eller liggende befordring.

Egnede køretøjer

Kørslen skal foregå i biler eller busser, der er egnede til transport af svært bevægelseshæmmede, som er brugere af kørestol eller et ganghjælpe midlet. Kørslen vil typisk foregå i specialindrettede handicapbusser.

Til stk. 3

Brugerne skal bestille kørsel i rimelig tid, således at trafikskaberne har mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen. Der vil typisk være tale om flere timer før kørslen, men der kan også i visse særlige situationer være tale om flere dage før kørslen. F.eks. i forbindelse med højtider og kørsel over længere afstande kan det være nødvendigt af hensyn til trafikskabernes tilrettelæggelse og planlægning af kørslen, at kørslen bestilles længere tid i forvejen.

Til stk. 4

Det var forudsat i forbindelse med det oprindelige lovforslag, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må ligge væsentligt højere end prisen for øvrig kollektiv persontransport inden for trafikskabets område.

Til stk. 5

Forslaget indebærer, at handicaporganisationerne løbende skal inddrages i forbindelse med trafikskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne. På den måde sikres, at de svært bevægelseshæmmedes erfaringer med tilrettelæggelse af ordningerne indgår i forbindelse med løbende tilpasninger af ordningerne.

Til § 12

Der er tale om en videreførelse af de bestemmelser, der er fastlagt i loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Disse bestemmelser vil fremover gælde for trafikskaberne.

Trafikkselskaberne får med lovforslaget en funktion som *trafikkøber* i forhold til privatbanerne på linie med og ved siden af Trafikministeriets rolle som trafikløber efter lov om jernbane. Endvidere bliver trafikkselskaberne *infrastrukturforvaltere* i forhold til jernbaneinfrastruktur som trafikkselskaberne enten selv ejer eller efter aftale med ejeren forvalter. Endelig kan et trafikkselskab *deltage i selskaber, der udfører jernbanevirksomhed m.v.*

Bestemmelsen fastlægger i *stk. 1* de tre funktioner i forhold med jernbanedrift, som trafikkselskaberne kan vælge at udøve på privatbanestrækninger.

Efter *nr. 1* kan trafikkselskabet indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service, jf. lov om jernbane, herunder tildeling af kanaler til den ønskede trafik fra vedkommende infrastrukturforvalter, hvis denne ikke er trafikkselskabet selv. Det skal bemærkes at bestemmelsen i nr. 1 alene vedrører egentlige købsaftaler, hvor en operatør mod betaling stiller en vis mængde jernbanetrafik til rådighed. Der er således ikke efter denne bestemmelse mulighed for, at trafikkselskabet kan engagere sig på anden måde i forhold til operatøren end ved betaling for den pågældende transportydelse. Der kan således ikke fra trafikkselskabets side ydes drifts- eller anlægsstøtte – hverken i form af tilskud, garantistillelse eller lignende. Sådan støtte kan alene meddeles inden for rammerne af den foreslåede § 13, stk. 1.

I henhold til den foreslåede *nr. 2* kan trafikkselskabet derfor fungere som infrastrukturforvalter efter reglerne herom i lov om jernbane. Denne funktion omfatter først og fremmest ansvaret for infrastrukturens (skinner, signaler og broer m.v.) vedligeholdelse samt muligheden for mod betaling at tildele ledig infrastrukturkapacitet (kanaler) til jernbanevirksomheder. Opnåelse af status som infrastrukturforvaltere forudsætter, at det pågældende trafikkselskab erhverver ejendomsretten til jernbaneinfrastruktur fra et privatbaneselskab jf. § 13, stk. 4 eller det på anden måde ved aftale skaffer sig adgang til at råde over infrastruktur.

Endelig gives med *nr. 3* trafikkselskabet en generel adgang til at deltage *uden bestemmende indflydelse* i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, eller driver jernbanevirksomhed, herunder virksomhed uden for den pågældende region. Adgangen til deltagelse efter nr. 3 omfatter selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Ved udførelse af jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods m.v. på jernbane.

Med anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift haves særligt den mulighed for øje, at trafikkselskabet for at medvirke til den fornødne finansiering ønsker at deltage i et materielselskab, der udlejer jernbanemateriel til jernbanevirksomheder. Bestemmelsen omfatter ikke selskaber, hvis virksomhed ikke er specifikt knyttet til jernbanedrift. Rengøring, catering o. lign. falder således udenfor.

I henhold til *stk. 2* kan privatbanerne med udgangspunkt i privatbanens forretningssted udleje materiel og personel til godstransport ud over trafikkselskabets område og til nærmeste afleverings eller afhentningssted for større godsoperatører. De større jernbanegodsoperatører udfører ikke godstransport i lokalområderne, hvor privatbanerne har forretningssted. For at opnå forbindelse til de større nationale og internationale godslinjer skal godsvognene derfor fragtes til og fra godsterminaler. I den sammenhæng understøtter privatbanerne opretholdelsen af fødelinier for de større godsvirksomheder, hvor godsvogne bringes frem og tilbage mellem godsterminalerne og slutkunderne. Hermed kan privatbanerne udleje materiel og mandskab til andre jernbanevirksomheders udførelse af denne tilbringertrafik, såfremt gods-

terminalen ikke ligger i trafikskabs område, hvor privatbanen har sit forretningssted. Med den forelåede ændring opnås en større fleksibilitet.

Det foreslås i *stk. 3*, at der gives ministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om udøvelsen af trafikskabs beføjelser efter *stk. 1* og *2*. Det er hensigten at der kan fastsættes forskrifter, der sikrer, at de generelle regler om funktionerne som trafikfører og infrastrukturforvalter i lov om jernbane følges, men med den tilpasning, som indpasningen i trafikskabs styreform tilsigter.

I forbindelse med kommunalreformen er der foretaget en forenkling af regelsættet for privatbanerne, således at der fremover vil gælde ensartede bestemmelser for privatbanerne, uafhængigt af privatbanernes beliggenhed.

Til § 13

Bestemmelsen er en videreførelse af § 6 b i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Bestemmelsen fastlægger i *stk. 1* rammerne for de oprindelige privatbaneselskaber, dvs. privatbaneselskaber, der drives eller har været drevet i henhold til koncession udstedt i medfør af lov eller anlægslov for den pågældende bane. Der er således ikke mulighed for at bringe bestemmelsen i anvendelse i forhold til andre jernbanevirksomheder, jf dog bestemmelsen i § 17.

Ifølge bestemmelserne kan koncessionshaverne drive den pågældende jernbanevirksomhed videre også efter koncessionens udløb. Det er imidlertid ikke hensigten, at jernbanedriften som sådan skal bringes til ophør, eller at de pågældende jernbanevirksomheder ikke længere skal være omfattet af lovgivningens regler om privatbaner, herunder trafikskabernes tilsyn efter *stk. 2*.

Trafikskabernes tilsyn med privatbaneselskaberne i *stk. 2* omfatter alle selskabets forhold, bortset fra det jernbanesikkerhedsmæssige tilsyn. Dette gælder også for de ikke koncessionerede strækninger.

Efter *stk. 3* kan ministeren tillade, at privatbaner udfører jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil der er givet koncession. Det forudsættes, at sådan tilladelse gives på vilkår af, at det pågældende privatbaneselskab opgiver sin eneret til at drive jernbanevirksomhed på den stækning, hvortil selskabet har koncession. Dette kan ske enten ved at overdrage infrastrukturen til trafikskabet eller tredjemand, der så som infrastrukturforvalter kan tildele andre operatører infrastrukturkapacitet, eller det kan ske ved, at selskabet selv som infrastrukturforvalter giver andre operatører denne adgang.

Stk. 4 giver privatbaneselskabernes besluttende organer en adgang til at overdrage privatbaneselskabets jernbaneinfrastruktur til trafikskabet eller til tredje mand. Med bestemmelsen præciseres det, at der skal være en adgang for privatbaneselskaberne til at udskille infrastrukturen fra selve jernbanevirksomheden uanset det forhold, at de i medfør af de oprindelige anlægslove udstedte koncessioner omfatter den samlede drift. Det kan være endog betydelige omkostninger forbundet med vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, og selv en vederlagsfri overdragelse vil dermed ikke nødvendigvis være udtryk for nogen begunstiggelse af modtageren. Det forudsættes, at en eventuel overdragelse til trafikskabet sker i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler om retshandler mellem et selskab og dets aktionærer.

Det skal dog bemærkes, at det ikke er hensigten med bestemmelsen at give mulighed for ved overdragelse af infrastrukturen at begrænse statens ret efter de oprindelige anlægslove til overtagelse af infrastrukturen.

Til § 14

Bestemmelsen omfatter de kommunalbestyrelser, der ved lovens ikrafttræden deltager i et privatbaneselskab, f.eks. som aktieejer. Bestemmelsen indebærer således, at disse kommunalbestyrelser fremover *tillige* vil kunne deltage i privatbaneselskaber, som udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift, fx. udlejning af materiel med lokomotivførere til godskørsel.

Til §§ 15 og 16

Bestemmelserne er en videreførelse af §§ 11 og 12 i loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

I henhold til § 15, stk. 1 kan koncessionshaverne drive den pågældende jernbanevirksomhed videre også efter koncessionens udløb. Så længe der i lovgivningen findes bestemmelser om privatbaner, skal disse finde anvendelse i forhold til de ved lovens ikrafttræden eksisterende privatbaner uden hensyn til koncessionernes senere udløb. Ved udløb af koncessioner forbliver ifølge *stk. 2* bestemmelser om ret for staten til at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur i kraft så længe, der drives regelmæssig passagertrafik på den pågældende strækning og indtil et år efter meddelelse til trafikministeren om ophør af sådan drift.

Ifølge § 16, stk. 1 skal der ikke ved anvendelse af bestemmelser om statens ret til overtagelse ved beregningen af overskud ske indregning af tilskud fra det offentlige. Med henblik på tilfælde, hvor det offentliges udgift til privatbanen måtte være konverteret til betaling for trafik udført som offentlig service vil det tilskudselement, der måtte være indeholdt heri, på tilsvarende måde skulle holdes uden for ved opgørelsen af det pågældende selskabs nettoudbytte eller værdi. Dette princip gennemføres uanset en eventuel opsplitning af aktiviteterne mellem flere selskaber.

Bestemmelsen i *stk. 2* vedrører statens ret til at overtage infrastrukturen, herunder også, at statens rettigheder i så henseende har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Til § 17

Bestemmelsen i *stk. 1* er en videreførelse af § 6 c i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet der omhandler banestrækningen Høng-Slagelse, som er en tidligere DSB-strækning. Bestemmelsen indebærer, at for denne del af Høng-Tølløse Jernbanes virksomhed og for ejerforhold m.v. gælder samme regler som for den koncessionerede strækning. Da de samme forhold gør sig gældende for banestrækningen Hillerød-Snekkesten, der tidligere var ejet af staten, vil bestemmelsen ligeledes finde anvendelse for denne banestrækning.

Trafikselskabet kan i henhold til *stk. 2* indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service på statsbanestrækningen Snekkersten-Helsingør. I dag betjenes strækningen Hillerød-Snekkersten således af tog, der videreføres til Helsingør. Bestemmelsen giver trafikselskabet på Sjælland mulighed for at opretholde denne betjening.

Til § 18

Bestemmelsen, der vedrører banestrækningen Hillerød – Snekkersten, herunder tinglysningsmæssig registrering af trafikselskabet på Sjællands rettigheder og adkomstforhold, er med mindre redaktionelle ændringer videreført fra § 2 lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

Den 3. maj 2000 blev der indgået en aftale mellem den daværende regering og Hovedstadens Udviklingsråd om overdragelse af *toglinien* Hillerød-Helsingør. Aftalen indebar at Hovedstadens Udviklingsråd overtog ansvaret for tilrettelæggelse og indkøb af togtrafik på linien Hillerød-Helsingør (Lille Nord) og i den forbindelse overtog ejendomsretten til banestrækningen Hillerød-Snekkersten. Overdragelsen omfattede sporanlæg, stationer m.v. på strækningen mellem Hillerød og Snekkersten. Stationerne i de to byer samt stækningen mellem Snekkersten og Helsingør forbliver DSB og Banedanmarks ejendom.

Til § 19

Til stk. 1-3

Afgørende for, om der foreligger rutekørsel, er, at kørslen udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. Regelmæssigt vil sige, at kørslen skal have en udstrækning af mindst 3 kørselsdage, og at kørslen skal udføres med en vis hyppighed - hvorved forstås kørsel mindst 1 gang om ugen.

Der kan således udføres rutekørsel over en periode, der alene strækker sig over 3 dage, f.eks. i forbindelse med enkeltstående arrangementer som kræmmermarkeder, festivals og lignende, som ofte strækker sig over 3 dage.

Endvidere kan der udføres rutekørsel 1 gang om ugen i en 3 ugers periode eksempelvis i forbindelse med sæsonbetonede begivenheder som julemånedskørsel og højsæsonskørsel i sommerhusområder.

Kørslen skal endvidere udføres på en måde, der er egnet til hos dem, der ønsker at blive befordret til et bestemt geografisk mål at fremkalde den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse til dette mål. Dette vil typisk være tilfældet, når kørslen udføres i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan.

Typisk vil kørslen foregå mellem 2 bestemte geografiske punkter ad samme strækning fra tur til tur. Det berøver imidlertid ikke kørslen dens karakter af rutekørsel, at kørselsstrækningen mellem de 2 punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem 2 fikserede punkter, når blot kørslen foregår inden for et bestemt geografisk afgrænset område med tilfældigt udgangs- og endepunkt inden for forud fastslagte udsnit af området. Eksempelvis vil kørslen kunne udføres fra et distrikt i en kommune til et bestemt punkt - det kommunale center, jernbane- eller rutebilstationen eller en arbejdsplads - og kørselsstrækningen for den enkelte rejse fastlægges efter forudgående bestilling fra distriktets beboere eller dem, der fra center, jernbane- eller rutebilstation m.v. skal befordres på tilbagevejen til distriktet. På samme måde kan det tænkes, at kørslen udføres fra et distrikt til et andet distrikt, således at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne.

Der tilsigtes ingen ændring i mulighederne for at udføre telebuskørsel og servicebuskørsel. Telebuskørsel er behovsreguleret busbetjening, som normalt anvendes i tyndt befolkede områder eller til betjening af kunder i yderpunkter med svagt passagergrundlag, medens servicebuskørsel er et særligt befordringstilbud for ældre og gangbesværede, hovedsageligt i byområder. Begge kørselsformer er åben for alle, og kørslen sker med almindelig rejsehjemmel.

Det er endvidere en forudsætning for, at der foreligger rutekørsel, at passagererne har mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået. Ofte vil der være mulighed for på- eller

afstigning flere steder undervejs, men det forekommer også - typisk i tilfælde, hvor der er etableret hurtigforbindelser mellem 2 geografiske områder, f.eks. 2 byer - at der kun er mulighed for afstigning et enkelt sted uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, nemlig ved rutens endepunkt.

Ofte vil det være således, at motorkøretøjet standser ved faste stoppesteder, men stoppestederne kan også variere fra tur til tur, idet der standses efter passagerernes bestilling, eller der kan foreligge en kombination af faste stoppesteder og stoppesteder efter bestilling.

Er der ikke mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, idet passagererne skal befordres på hele strækningen fra dette område og tilbage hertil, forligger der anden form for buskørsel end rutekørsel, der kan udføres på grundlag af en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Efter det foreslåede stk. 1, 2. pkt., der svarer til buslovens § 2, stk. 1, 2. pkt., er det et krav, hvis der i tilknytning til rutekørslen tilbydes en ekstraydelse bestående i, at der fx kan købes en billet, der både dækker buskørslen og adgangen til et arrangement, at rutekørslen er åben for alle, uanset om man ønsker at benytte sig af tilbudet eller ej. Kørslen skal udføres i en bestemt trafikforbindelse, hvilket betyder, at den eksisterende køreplan ikke må ændres med henblik på udførelse af denne kørsel. Tilbudet skal således indgå som en del af "normalkøreplanen" for en given rute, og der kan således ikke laves midlertidige køreplaner. Hvis det er nødvendigt for en hensigtsmæssig afvikling af kørslen, vil der kunne indsættes dubleringsbusser, som alene må udføre kørsel med en ruteføring, som den pågældende rute har ifølge normalkøreplanen. Det vil således ikke være muligt at kombinere ruteføringerne for flere busruter ved udførelsen af dubleringskørsel. Der kan både være tale om ordninger i forbindelse med enkeltstående arrangementer, f.eks. sportsbegivenheder og koncerter, hvor der alene er tale om at indsætte dubleringsbusser på allerede eksisterende ruter, eller ordninger, hvor hele rutekørselsnettet for en fast pris kan anvendes i forbindelse med kørsel til forskellige seværdigheder, udstillinger m.v.

Den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som trafikselskaberne efter lovforslagets § 11 er forpligtet til at tilbyde, foreslås ligesom i busloven henført til at være almindelig rutekørsel.

Tilsvarende anses befordring af passagerer med busser, som jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, som almindelig rutekørsel. Der kan f.eks. være tale om befordring af passagerer mellem to lufthavne eller på en delstrækning med afbrudt togtrafik.

Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekørsel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel, alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, f.eks. at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel), til arbejdsplads (arbejdstagerkørsel), til færge- eller lufthavn med henblik på videretransport herfra, til sygehus eller andet behandlingssted eller til kirke. Om passagererne skal befordres til en og samme skole, arbejdsplads m.v., er i denne henseende uden betydning, ligesom det også er ligegyldigt, om passagererne er de samme fra tur til tur.

I modsætning til bestemmelserne om den almindelige rutekørsel, der gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse, gælder bestemmelserne om speciel rutekørsel kun, for så vidt kørslen udføres med busser, jf. lovforslagets § 20, stk. 1.

Til stk. 4

Efter den nuværende definition er fjernbuskørsel kørsel, der forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Med den foreslåede bestemmelse i stk. 4 defineres fjernbuskørsel som kørsel, der forløber over mere end to trafiksekskabers områder eller over mere end trafiksekskabet på Sjællands område. Fjernbuskørsel vil således være den buskørsel, der ligger ud over den buskørsel, som trafiksekskaberne er forpligtet til at varetage.

De nuværende private fjernbusruter, som drives for tilladelsesindehavernes egen regning og risiko på følgende strækninger, vil efter forslaget fortsat være fjernbusruter: Fjerritslev - København, Aalborg - Københavns Lufthavn, Kastrup, Silkeborg - Københavns Lufthavn, Kastrup, Århus - Københavns Lufthavn, Kastrup (alle via Ebeltoft - Odden eller Århus - Odden) og Frederikshavn - Esbjerg. Den nuværende private fjernbusrute Nakskov - København vil derimod ikke længere falde ind under definitionen. Den private fjernbusrute Odense - Billund status afhænger af, hvilke geografiske grænser, der sættes for de trafiksekskaber, der oprettes i medfør af loven.

Hvis trafiksekskabernes områder bliver sammenfaldende med de kommende regioners områder, vil de syv fjernbusruter, Esbjerg - Århus, Frederikshavn - Silkeborg, Randers - Herning, Horsens - Skive, Thisted - Viborg - Vejle, Vejle - Grindsted - Skjern og Aalborg - Holstebro, som for øjeblikket drives af X-bus, der er et samarbejde mellem flere jyske amter og fælleskommunale trafiksekskaber, på nær busruten Thisted - Viborg - Vejle efter forslaget fremover være regionale ruter, da de i givet fald vil forløbe inden for to trafiksekskabers område. Busruten Thisted - Viborg - Vejle vil i givet fald skulle drives som en fjernbusrute.

Ligesom det er tilfældet efter busloven, foreslås det, at der stilles krav om, at der ved udførelse af fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel) som minimum skal udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Kravet er begrundet i et hensyn til offentligheden, der skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der vil blive opretholdt igennem en længere periode. Det er fastsat som vilkår for tilladelserne til fjernbuskørsel, at køreplaner og takster skal være offentligt tilgængelige, jf. lovforslagets § 23, stk. 2.

Kravet om, at kørslen skal have en udstrækning af mindst 6 måneder, skal ses i sammenhæng med den gældende regel i § 16 i bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel om et ophørsvarsel på 6 måneder. En indehaver af en tilladelse til fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel) kan i tilladelsesperioden ikke uden tilslutning fra Trafikministeriet ophøre med at drive den pågældende rute, før der er forløbet 6 måneder efter, at tilladelsesindehaveren har givet styrelsen begrundet meddelelse om ophøret.

Til § 20

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens § 1, stk. 2 og 5, og § 1c, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Da det for en rationel afvikling af rutetrafikken kan være hensigtsmæssigt at benytte mindre køretøjer end busser, og disse mindre køretøjer på den anden side ikke frit må kunne benyttes til at konkurrere

med den egentlige busrutetrafik, har man anset det for nødvendigt, at reglerne om almindelig rutekørsel skal gælde for alle motorkøretøjer uanset størrelse.

I stk. 2 foreslås det, at tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år.

Til § 21

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at tilladelse til udførelse af almindelig og speciel rutekørsel gives af trafikministeren. Kompetencen forventes delegeret til Færdselsstyrelsen. Ved afgørelsen skal Færdselsstyrelsens tage hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik. Et af formålene med dette lovforslag er koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, og udgangspunktet ved vurderingen af, om der bør gives tilladelse til speciel rutekørsel og den almindelige rutekørsel, er derfor, om behovet for kørslen kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik. Ansøgninger om tilladelser til kørsel på ruter, der allerede køres eller kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, kan således ikke forventes imødekommet.

I medfør af stk. 2 skal trafikministeren fastsætte regler om trafikselskabernes rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering som nævnt i stk. 1. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt trafikselskabernes tilladelse skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for trafikselskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Som en konsekvens af kommunalreformen vil enkelte busruter, der hidtil har været drevet som fjernbusruter, falde ind under bestemmelsen, idet busruterne efter kommunalreformen vil forløbe inden for ét eller to trafikselskabers områder. Hvor der hidtil har været drevet en sådan fjernbusrute, vil der ved vurderingen af, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik i forbindelse med ansøgninger om fornyelse af tilladelserne, være en forudsætning for at behovet for kørslen ikke er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik. Det betyder, at der normalt vil skulle udstedes tilladelse til den pågældende rutekørsel.

Til § 22

Det følger af den foreslåede bestemmelsen i stk. 1, at tilladelse til fjernbuskørsel gives af trafikministeren. Trafikministerens beføjelse til at udstede tilladelser til fjernbuskørsel ventes delegeret til Færdselsstyrelsen, hvilket svarer til hvad der hidtidig har været gældende efter buslovens § 3, stk. 1, nr. 4, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 svarer til buslovens § 4 a, stk. 2, med de tilpasninger, der følger af trafikselskabernes oprettelse. Bestemmelsen i buslovens § 4 a, stk. 2, foreslås ophævet i lovforslagets § 37. Den foreslåede bestemmelse giver trafikministeren mulighed for at give tilladelse til, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikselskabs område eller mellem to trafikselskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte trafikselskaber.

Trafikministeren eller et trafikselskab vil ikke kunne pålægge en tilladelsesindehaver at udføre befordring af lokale eller regionale passagerer.

I tilfælde af, at en tilladelsesindehaver indgår overenskomst med et eller to trafikskaber om befordring af passagerer efter bestemmelsen, vil det i tilladelsen til fjernbuskørsel blive beskrevet, at det på ruten er tilladt at befordre sådanne passagerer.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 svarer med en enkelt ændring til bestemmelsen i buslovens § 4 a, stk. 3, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Bestemmelsen indebærer, at der kan udstedes tilladelse til fjernbuskørsel til offentlige myndigheder eller virksomheder helt eller delvist ejet af én eller flere offentlige myndigheder (offentlige fjernbusruter), hvis kontrakt om kørsel på ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Efter buslovens § 4 a, stk. 3, må ruterne heller ikke krydse Langelandsbæltet. Dette forbud foreslås dog ophævet, idet en ophævelse vil indebære, at den offentlige busrute mellem Odense og Nakskov vil kunne opretholdes som en offentlig fjernbusrute. Ophævelsen vil ikke påføre private fjernbusruter øget konkurrence, idet der ikke er private fjernbusruter, der går over Langelandsbæltet.

Det er ved udbud af kontrakter ikke noget krav, at de pågældende fjernbusruter giver økonomisk overskud.

En ansøgning fra en offentlig myndighed eller en virksomhed helt eller delvist ejet af én eller flere offentlige myndigheder om udstedelse eller fornyelse af tilladelse til fjernbuskørsel skal endvidere opfylde de krav, der i øvrigt er fastsat for at udføre fjernbuskørsel, som er åben for alle. Der skal således på ruten udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt i en periode på mindst 6 måneder.

Tilladelserne til offentlige fjernbusruter vil i overensstemmelse med forarbejderne til § 4 a, stk. 3, i busloven blive udstedt med udløb den 31. december 2006, idet trafikministeren inden udgangen af 2006 vil overveje offentlige myndigheders fortsatte mulighed for at drive fjernbusruter efter den 1. januar 2007.

Til § 23

Det følger af bestemmelsen trafikministeren til at fastsætte regler afgivelse af indberetninger om buskørslens omfang og udøvelse, varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten, pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor han lovligt kan ophøre med kørslen samt øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

Som hidtil vil der i bekendtgørelsesform blive fastsat regler om, at indehaveren af en tilladelse til fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel) i tilladelsesperioden ikke uden tilslutning fra den tilladelsesudstedende myndighed kan ophøre med at drive den pågældende rute, før der er forløbet 6 måneder efter, at tilladelsesindehaveren har givet myndigheden begrundet meddelelse om ophøret. Varslet kan forkortes under ganske særlige omstændigheder.

Til § 24

Efter bestemmelsen i stk. 1 vil en tilladelse til rutekørsel kunne tilbagekaldes af den myndighed, der har udstedt den, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen. Bestemmelsen svarer til buslovens § 14, stk. 5, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Det fremgår af stk. 2, at tilbagekaldelse af en tilladelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om indbringelsesmuligheden efter stk. 3 og fristen herfor.

Indehaveren af en tilladelse kan forlange en afgørelse indbragt for domstolene, jf. stk. 3. Reglerne svarer til de regler, der er i den gældende buslovs § 15.

Det fremgår af stk. 4, at en anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Til § 25

Det foreslås, at en tilladelse til rutekørsel uden videre bortfalder i det omfang tilladelsesindehaverens tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring efter busloven tilbagekaldes bortfalder eller nægtes fornyet.

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens § 16, stk. 3, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Til § 26

For at hindre misbrug foreslås det, at en tilladelse til rutekørsel, der er tilbagekaldt eller bortfaldet - i lighed med en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring efter busloven - straks skal afleveres til den myndighed, der har udstedt tilladelsen.

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens § 17, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Til § 27 og § 28

Bestemmelserne er en videreførelse af de bestemmelser, som forventes indsat i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, ved en lovændring ultimo januar 2005, lovforslag nr. 105 om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), fremsat 17. november 2004. Bestemmelsen er alene konsekvensrettet således, at der i forslaget kun nævnes trafikelskaber og Bornholms Regionskommune, idet alle andre kommuner skal være medlem af et trafikelskab.

Bestemmelserne giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejsekortet og rejseplanen i tillæg til rejsekortets og rejseplanens primære anvendelse som henholdsvis elektronisk rejsehjemmel og elektronisk køreplan.

Som eksempel kan nævnes, at rejsekortet kan anvendes som ”småpengekort” til kiosker m.v., og rejseplanen kan anvendes i integration med andre elektroniske systemer, fx mobiltelefoni.

Endvidere giver bestemmelsen mulighed for, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan udbetale udbytte til sine aktionærer. På den måde vil de offentligt ejede virksomheder få mulighed for at få en del af den indskudte kapital tilbageført.

Til § 29

Bestemmelsen er en videreførelse af tilsvarende bestemmelser i henholdsvis buslovens § 5, stk. 3 og 4 og § 6, stk. 2 og 3 i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Det skal fortsat være muligt for trafikelskaberne at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyrer. Disse kan inddrives ved udpantning. Derudover gives trafikelskaberne mulighed for at forlange, at passagerne skal forevise legitimation. Der foreslås ikke strafansvar for passagerer, der ikke er i besiddelse af legitimation.

Det skal nævnes, at for så vidt angår jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig service- trafik, findes en lignende hjemmel i lov om jernbane § 23, dog har disse virksomheder også ret til lønindeholdelse. Da DSB S-tog via kontrakt udfører trafik som offentlig service vil selskabet med hjemmel i § 23 i jernbaneloven således fortsat have mulighed for at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyrer og have mulighed for såvel udpantning og lønindeholdelse, uagtet at lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik ophæves.

Til § 30

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at en virksomhed, der udfører rutekørsel uden at være meddelt tilladelse hertil eller overtræder vilkårene for en tilladelse til rutekørsel, kan pålægges bødestraf. Bestemmelsen er en videreførelse af buslovens § 22 .

I stk. 2 foreslås det, at der kan pålægges selskaber (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Bestemmelsen er en videreførelse af buslovens § 22, stk. 3.

Til § 31

Trafikministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Trafikministeriet til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov. Det forventes at det primært vil blive Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger og Færdselsstyrelsen, som vil få henlagt opgaver i henhold til loven.

Det foreslås i stk. 2, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser efter denne lov, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages til trafikministeren.

Til § 32

Trafikministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Til § 33

Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995 og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, ophæves. Ministeren kan herunder fastsætte, at de to loves enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Det fremgår af stk. 2, at lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne foreslås ophæves, herunder at trafikministeren kan herunder fastsæt- te, at de to loves enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

I det foreslåede stk. 3, bemyndiges trafikministeren til ophæve bestemmelser i koncessioner, som er ufo- renelige med Danmarks internationale forpligtelser, eller som ikke er tidssvarende. Bestemmelsen er en videreførelse af § 9, stk. 3, i loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privat- banerne.

Til § 34

Det foreslås, at Regionsrådenes forberedelsesudvalg er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 i hver region oprettes mindst et trafikselskab. Regionsrådenes forberedelsesudvalg bestemmer så- ledes trafikselskabernes geografiske udbredelse på baggrund af høring af sammenlægningsudvalgene for de nye kommuner og kommunalbestyrelserne for de kommuner, der ikke sammenlægges. Regionsrådenes forberedelsesudvalg står for procedurer omkring udpegning af medlemmer til trafiksæl- skabets bestyrelse, udarbejdelse af vedtægter, osv.

Til § 35

Det foreslås, at tilladelser til rutekørsel udstedt i henhold til § 3, stk. 1, i lov om buskørsel forbliver i kraft efter deres indhold, indtil tilladelsernes gyldighedsperiode udløber. Det vil være tale om tilladelser dels udstedt af de lokale og regionale myndigheder, dels af Færdselsstyrelsen.

Til § 36

Bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel forbliver i kraft, indtil den ophæves eller af- løses af bestemmelser i medfør af denne lov.

Til § 37

Til nr. 42

Den foreslåede ophævelse af buslovens § 1, stk. 2 og 5, og ændring af § 1 c, 1. pkt., er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikselskaber.

Til nr. 3

Den foreslåede ophævelse af buslovens kapitel 2 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber, hvor bestemmelsen foreslås indsat som § 15.

Til nr. 45

Den foreslåede ændring af buslovens § 2 a er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber.

Til nr. 6

Den foreslåede ændring af buslovens §§ 3-7 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber, hvor bestemmelserne indsættes som §§ 19-26 med de konsekvensændringer, som følger af aftalen om strukturreformen.

Til nr. 7 13

De foreslåede ændringer af buslovens §§ 14-16 og § 18 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber.

Til nr. 14

Buslovens 18 a vurderes ikke længere at være aktuel og foreslås derfor ophævet.

Buslovens § 19, der giver adgang til at indbringe uoverensstemmelser mellem en kommunalbestyrelse og et amtsråd og mellem en banevirksomhed og en tilladelsesudstedende myndighed for Vejtransportrådet, foreslås ophævet.

Til nr. 15

Den foreslåede ændring af buslovens § 22 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber.

Til § 38

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Bilag 1**Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget**

KL

Amtsrådsforeningen

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune

HUR

Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Dansk ErhvervsFremme (Tidl. Danske Erhvervscheferes fællesråd)

Dansk Handel og Service (DHS)

Dansk Industri (DI)

Dansk Transport og Logistik

Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS)

Jernbanernes Arbejdsgiverforening

Akademikernes Centralorganisation (AC)

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF)

Landsorganisationen i Danmark (LO)

SID

Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK

Dansk Jernbaneforbund

Kommunale tjenestemænd og overenskomstansatte (KTO)

Landsforeningen af landsbysamfund

Landdistrikternes fællesråd

Ørestadsselskabet

DSB

HUR

Danske Busvognmænd

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Rejsekort A/S

Rejseplanen A/S

Danmarks Statistik

Centralorganisationernes FællesUdvalg (CFU)

Håndværksrådet