

KOPI TIL  
ORIFENTERING



Alléen 15, 4180 Sorø  
Telefon: 57 87 27 27  
Telefax: 57 82 02 23

Trafikminister Flemming Hansen  
Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Reference:  
J.nr: 1-70-50-11-00-0001-1993  
Sagsbehandler: Jens Peter Langberg  
Direkte tlf. 57 87 27 07  
Dato: 14. december 2004

#### Vedr: Forslag til lov om trafikelskaber

Tak for dit brev af 25. oktober 2004 hvor du svarede på vores tidligere henvendelse om ét stort trafikelskab på Sjælland. I Vestsjællands Trafikselskabs bestyrelse havde vi efter en forelæggelse på vores møde den 29. oktober 2004 taget til efterretning, at Trafikministeriet arbejdede på at sikre en fornuftig balance mellem udkantskommunerne og hovedstadsområdet.

Trafikselskabets bestyrelse har på et møde den 10. december 2004 fået forelagt forslaget til lov om trafikelskaber samt de 5 spørgsmål/svar til forslag til lov om trafikelskaber, der er offentliggjort på Trafikministeriets hjemmeside.

Lovforslaget og svaret på, hvorfor der oprettes ét trafikelskab for hele Sjælland, fik fornyet gang i drøftelserne. Bestyrelsen finder ikke, at der er nogen form for begrundelse for, at Region Sjælland skal etablere ét fælles trafikelskab med Region Hovedstaden, når staten fortsat skal stå for planlægningen af størstedelen af togdriften.

Bestyrelsen bad mig gøre dig opmærksom på bestyrelsens bekymring og give udtryk for, at det vil være overordentligt vanskeligt at få de meget store lokale forskelle til at hænge sammen i ét nyt stort selskab. Hovedstaden har sine helt egne problemer med koordineringen af de forskellige trafikformer, mens trafikopgaven i Region Sjælland er betydelig mere ensartet.

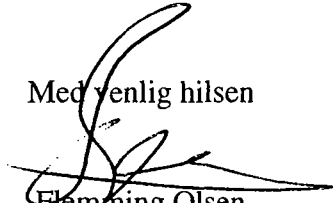
Bestyrelsen bad mig også udtrykke sin store forundring over den store grad af central styring og de mange ministerbeføjelser, der præger lovforslaget. Der bør, efter vor opfattelse, gives de nye trafikelskaber langt bedre mulighed for at indrette sig efter egne ønsker, både organisatorisk og økonomisk.

Det synes selvmodsigende, at trafikelskaber, der netop er oprettet til at varetage den offentlige servicetrafik som almindelig rutekørsel, skal søge om tilladelse til kørslen.

./ VTs administration har udarbejdet en række kommentarer til lovforslaget. Kommentarerne giver mere konkret udtryk for bestyrelsens opfattelse og vedlægges med håb om, at de kan indgå i ministeriets videre arbejde.

Bestyrelsen håber, at du og regeringen vil frafalde kravet om etableringen af ét stort trafikselskab på Sjælland og lade kommunerne og de to regioner på Sjælland få de samme muligheder, som kommuner og regioner i resten af landet har for at organisere den offentlige servicetrafik.

Med venlig hilsen



Flemming Olsen  
bestyrelsesformand

Kopi af dette brev er sendt til:

Folketingets Trafikudvalg, Amtsrådsforeningen, KL, Kommuneforeningen i Vestsjællands amt, STS, HUR, Vestsjællands Amt, Storstrøms Amt, Roskilde Amt og Danmarks Busvognmænd.

## Kommentarer til Forslag til lov om trafikskaber

Generelt er det fortsat vanskeligt at se formålet med dannelsen af ét trafikskab dækkende Region Sjælland og Region Hovedstaden for den offentlige servicetrafik med bus. Sammenhængen mellem de forskellige transportmidler indenfor området / på rejsen er væsentlig vigtigere for den rejsende, end at busserne i Nakskov, på Sejerø og i Københavns indre by planlægges af samme selskab. Trafikskaberne udenfor Hovedstadsområdet har gennem det frivillige Bus & Togsamarbejde bevist, at der kan skabes en sammenhæng mellem taksterne, også på de lange rejser, ved et forretningsmæssigt samarbejde. Såfremt togene, af andre årsager, ikke skal være en del af trafikskabernes ansvar, vil det være vigtigt at styrke trafikskabernes mulighed for at sikre en god og lokalt tilpasset trafik til glæde for både de rejsende, der skal rejse videre med tog, men også for de rejsende, der alene skal benytte den offentlige servicetrafik lokalt.

**§2 stk. 1.** Trafikskaberne ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer. Det hilses velkomment, at trafikskaberne på denne måde udstyres med bestyrelser, der med den angivne størrelse har mulighed for at fungere forretningsmæssigt. Da ejerkredsens størrelse og ikke mindst urbanisering kommer til at variere meget - især hvis et stort trafikskab øst for Storebælt fastholdes - er det af overordentlig stor betydning, hvordan bestyrelsesmedlemmerne vælges til trafikskabernes bestyrelser. I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser fremføres det, at det vil være hensigtsmæssigt, at de kommunalt udpegede bestyrelsesmedlemmer repræsenterer forskellige geografiske egne indenfor trafikskabets område. En bestyrelse med bestyrelsesmedlemmer, valgt ud fra ønsker om at få varetaget lokale interesser hos enkelte af ejerne eller grupper af disse, vil få vanskeligt ved at skabe et sammenhængende og handlekraftigt trafikskab. Bestyrelsesmedlemmerne bør vælges til at varetage trafikskabets interesser på samme måde som det kendes fra aktieselskabslovgivningen. Dette kan til en vis grad opnås ved at undlade at sikre enkelte ejere pladser i bestyrelsen, samt ved at fraråde disse geografiske valgforbund.

**§2 stk. 5.** Trafikministeren skal efter denne bestemmelse fastsætte regler for trafikskabernes organisering. Det findes ubegrundet, at det ikke er op til trafikskaberne selv at beslutte, hvordan de vil være organiseret. Trafikskaberne vil naturligvis blive mere forskellige, når det ikke er trafikministeren der fastsætter organiseringen, - men der ligger meget motivation for de nye trafikskaber i at de selv - lokalt - kan beslutte, hvordan de skal være organiseret. Det foreslås at §2 stk. 5 bortfalder.

**§3 stk. 2 og 3.** Den beskrevne tilskudsfordeling indebærer, at kommunerne øst for Storebælt slet ikke betaler til administration og drift af trafikskabet. Det er ikke hensigtsmæssigt, at kommunerne slet ikke betaler til trafikskabets administration og drift. En videreførelse af en deling, som den flere steder kendes i dag, vil kunne være hensigtsmæssig. Eksempelvis kan det fastlægges, at regionerne betaler den ene halvdel og kommunerne betaler den anden halvdel. Kommunerne og regionerne kan herefter betale forholdsmæssigt, fx efter antal køreplantimer. I bemærkningerne til lovforslaget er der en beskrivelse af de foreslåede objektive kriterier for tilskudsfordelingen i et evt. trafikskab øst for Storebælt. Regionale ruter er defineret som ruter, der forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening. Begrebet bycentre er imidlertid ikke defineret, og en evt. *indbyrdes banebetjening* fratager nødvendigvis ikke den regionale interesse for busruten. Der bør derfor findes andre kriterier for fordeling, hvis forslaget om ét trafikskab øst for Storebælt fastholdes.

§4 Trafikministeren kan efter denne bestemmelse fastsætte regler for delingen af billetindtægter i hovedstadsområdet. Det vil være ganske vanskeligt at lave en fornuftig aftale, når den ene part i aftalen blot kan bestemme, hvordan delingen skal foretages. Det bliver meget svært at få et evt. trafikselskab for regionerne øst for Storebælt til at fungere som ét selskab, når der fortsat skal gælde særlige regler for den del af trafikselskabets område, der ligger i det nuværende HUR-område. Hvis et evt. trafikselskab for regionerne øst for Storebælt skal kunne fungere som ét selskab, og der grundlæggende i den nye lovgivning bygges på, at der skal indgås aftaler om taksterne og deres fordeling mellem de selskaber, der udfører offentlig servicetrafik i området, bør §4 udgå.

§5 stk. 2 sidste punktum. Da der fortsat skal være mulighed for kollektiv trafik over Længelandsbæltet (rute 800) kan §5 stk. 2 sidste punktum slettes.

§5 stk. 3 giver trafikselskabet mulighed for efter aftale med en kommune at varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen skal varetage efter anden lovgivning. Denne mulighed bør udvides til også at omfatte opgaver for regionerne.

§5 stk. 4 lovliggør havnebusdrift i Københavns havn. Det findes unødvendigt at indsnævre muligheden for havnebusdrift til den i dag kendte løsning. §5 stk. 4 bør omformuleres således at der gives trafikselskaberne mulighed for at udføre offentlig servicetrafik til vands.

§6 stk. 2. og 3 forpligter trafikselskaberne til at indgå aftaler med jernbanetrafik om passagerernes mulighed for at vælge mellem bus og tog på samme billet. Da der tilsyneladende ikke er funktionel forskel på stk. 2 og stk. 3, og da der ikke bør være særregler for trafikselskabet for regionerne øst for Storebælt og resten af landet, kan stk. 3 bortfalde.

§6 stk. 4 sætter loft over takststigningerne, og bemyndiger trafikministeren til at fastsætte regler herom. Reelt betyder det, at hvis trafikselskaberne ikke kan blive enige med togoperatørerne om takststigningerne, kan trafikministeren beslutte at taksterne vil blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling. At uenighed mellem trafikselskaberne og togoperatørerne nærmest automatisk medfører at taksterne stiger er uheldigt, og sidste punktum i stk. 4 bør udgå.

§7 stk. 2 til 4. Trafikministeren kan efter disse bestemmelser fastsætte regler for samarbejdet mellem trafikselskabernes og statens offentlige servicetrafik med henblik på at sikre sammenhæng og koordinering. Stk. 3 betyder oven i købet at ministeren kan fastsætte særlige regler for samarbejde på Sjælland, uden det er et krav, at formålet er at sikre sammenhæng og koordinering. Det kan ikke opfattes som et samarbejde, når den ene part i samarbejdet ensidigt kan fastsætte regler for det. Hvis trafikselskaberne skal kunne arbejde, er det nødvendigt, at samarbejdet kommer til at fungere på almindelige forretningsmæssige vilkår, som det kendes fra det nuværende frivillige samarbejde mellem DSB og trafikselskaberne udenfor HUR. §7 stk. 2 til 4 bør falde bort.

§21 stk. 2 Trafikministeren kan efter denne bestemmelse fastsætte regler for trafikselskabernes rutekørsel. Det bør ændres således, at det fastsættes i loven, at trafikselskabernes rutekørsel ikke kræver tilladelse fra anden myndighed, men alene besluttet af trafikselskabet.

§22 stk. 3 er ikke i overensstemmelse med §5 stk. 2. Se dette. Sletningen af §5 stk. 2 vil også gøre bemærkningen til §22 7. afsnit anvendelig.

§23 Det bør præciseres, at det kun er i forbindelse med fjernbuskørsel, at trafikministeren kan fastsætte regler om de beskrevne forhold.

§25 Her foreslås det, at en tilladelse til rutekørsel bortfalder, hvis indehaveren ikke længere har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Det fremgår ikke af forslaget, at en rutetilladelse forudsætter en EP-tilladelse, - hvilket dog er fornuftigt nok. Hvis ikke den foreslåede ændring til §21 stk. 2 gennemføres skal det afklares, om trafikselskaberne fremover skal have EP-tilladelse for at få tilladelse til almindelig rutekørsel.

§29 stk. 1 fastslår at kontrolafgifter og gebyrer kan inddrives ved udpantning. Bestemmelsen bør udbygges med de fra jernbanelovgivningen kendte muligheder for lønindeholdelse, således at kontrolafgifter kan behandles ens i al offentlig servicetrafik. Muligheden for lønindeholdelse er beskrevet i bemærkningerne til paragraffens 3. afsnit.

I *Bemærkninger til lovforslaget* afsnit 3.11 er der uoverensstemmelse mellem 2. og 5. afsnit. Af 2. afsnit fremgår: *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*, mens det af 5. afsnit fremgår: *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.*