

---

## THINGGAARD EXPRESS APS.

---

### Notat til Folketingets trafikudvalg

Aalborg, 11. januar 2005

#### Ang. forslag til Lov om trafikkselskaber

I de seneste 55 år har private busselskaber kørt på fjernbusruter i Danmark. Tre af ruterne køres mellem København og tre byer i Jylland – og Thinggaard kører på en diagonalrute i Jylland; mellem Frederikshavn og Esbjerg.

På disse ruter er der blevet befordret millioner af mennesker på nemme, bekvemme og billige rejser mellem landsdelene – vel at mærke på privatøkonomiske vilkår (læs: uden at modtage en offentlig krone i tilskud). Tværtimod har denne form for kollektiv trafik været underlagt særdeles restriktive vilkår for at sikre de offentligt ejede trafikkselskaber mod konkurrence.

Det er korrekt, at mulighederne for at drive national fjernbustrafik på privatøkonomiske vilkår er blevet lempet i løbet af de seneste år – uden at det har resulteret i flere ruter. Men det skyldes, at de forskellige "liberale forsøgsordninger" fortsat var på vilkår, der tog mere hensyn til DSB og andre offentlige trafikkselskaber end til buspassagerernes ønsker og behov. Og de busselskaber, der alligevel forsøgte sig, måtte erkende, at det på disse vilkår var en umulig opgave.

Trods de dyrekøbte erfaringer gennem årene mener Thinggaard Express Aps. at der stadig er behov for fjernbustrafik i Danmark – både på de bestående ruter og på eventuelle nye ruter.

Blot er det nødvendigt, at man i den påtænkte ændring af busloven sørger for nogle rimelige betingelser for de private busselskaber.

I forbindelse med at Folketinget forbereder en ændring af den hidtidige buslov, så den nu kommer til at hedde "Lov om trafikkselskaber", mener Thinggaard Express Aps., at man ifølge *intentionerne* i det lovforslag, der er sendt til høring, vil indskrænke mulighederne for at drive national fjernbustrafik for private busselskaber.

Thinggaard Express Aps. har følgende indsigelser til forslaget til "Lov om trafikkselskaber":

1. De private busselskaber, der har egne koncessioner til fjernbuskørsel i Danmark og som kører på vilkår, der administreres af Færdselsstyrelsen, har hidtil været underlagt busloven.

Når busloven ændres til "Lov om trafikskaber" bør det pointeres, at disse busselskaber, der løser deres opgaver i den kollektive trafik for egen regning og risiko, formelt skal have status som selvstændige trafikskaber.

Dette udelukker *ikke*, at de offentlige og private trafikskaber samarbejder om at give passagererne de bedste tilbud om befordring – eksempelvis ved at koordinere køreplaner, anvendelse af billetter og kort samt trafikinformationer. Men vilkårene for dette samarbejde opnås gennem forhandlinger mellem to ligestillede parter – eventuelt efter en model, der fastsættes af Trafikministeriet/Færdselsstyrelsen.

De private busselskabers status som selvstændige trafikskaber bør gælde både de allerede eksisterende koncessionsindehavere og selskaber der opretter eventuelle fremtidige ruter.

2. Gennem mange år har Thinggaard Express Aps. og de øvrige private fjernbusselskaber plæderet for, at der fastsættes en mere hensigtsmæssig definition på begrebet "jernbuskørsel".

I den gældende buslov taler man om fjernbustrafik som "trafik gennem tre eller flere amter", idet man forudsætter, at trafik gennem et eller to amter er lokaltrafik. Det har nogle besynderlige konsekvenser – for eksempel vil en busrute mellem Skanderborg og Skagen på 237 kilometer være defineret som lokaltrafik, mens en bus flere steder i Vestjylland kun skal køre 50 kilometer, før den har passeret to amtsgrænser og altså udfører fjernbustrafik.

Denne inkonsekvens bliver endnu mere markant, når amterne i den nye lov erstattes af regioner – samtidig med at det bliver endnu sværere at etablere nye fjernbusruter, fordi regionerne er større end amterne...

Thinggaard Express Aps. foreslår derfor, at man i Danmark – i lighed med Sverige og andre europæiske lande – anvender en kilometergrænse ved definitionen på begrebet fjernbuskørsel. Og vi mener, at en grænse på 70 kilometer vil være passende til de geografiske forhold i Danmark.

*Se i øvrigt kommentarerne til de enkelte paragraffer i forslaget til "Lov om trafikskaber".*

---

## THINGGAARD EXPRESS APS.

---

Aalborg, 11. januar 2005

Thinggaard Express Aps. har følgende kommentarer til de enkelte paragraffer i forslaget til "Lov om trafikkselskaber":

- § 1. At de private fjernbusselskaber skal have status som selvstændige trafikkselskaber bør nævnes i denne paragraf – eksempelvis som et nyt stk. 4:

*Private busselskaber, der har eller får koncession til at udføre national fjernbuskørsel, skal sidestilles med offentligt ejede trafikkselskaber – dog således at selskabernes administration og økonomi ikke ændres i forhold til de hidtidige vilkår.*

Kommentar: Hensigten er først og fremmest, at de private busselskaber får mulighed for at forhandle med de offentlige trafikkselskaber om, at samarbejde på en række områder, der først og fremmest er til gavn for passagererne, kan ske på lige vilkår.

- § 19. stk. 4 Den foreslåede definition på begrebet fjernbuskørsel kan **ikke** accepteres, da de urimelige vilkår i den gældende buslov gøres endnu mere grelle, når de nuværende amter erstattes af væsentligt større regioner. Det betyder, at der bliver markant ringere betingelser for de eksisterende fjernbusselskaber – samtidig med at det bliver stort set umuligt at oprette nye fjernbusruter.

Thinggaard Express Aps. foreslår, at fjernbuskørsel defineres som trafik på ruter over 70 kilometer.

- § 22. stk. 2 For at give passagererne de bedste muligheder for at benytte kollektiv trafik på længere rejser er der fornuft i, at de kan benytte busser (og tog) uanset om de drives af offentligt ejede eller private trafikkselskaber. Det forudsætter naturligvis, at der indgås overenskomst herom mellem de berørte trafikkselskaber.

Thinggaard Express Aps. foreslår, at Trafikministeriet/Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler for, hvordan disse overenskomster skal udformes – både med hensyn til koordinering af køreplaner, samarbejde om billetter og kort, trafikinformationer samt fordeling af omkostninger/indtægter.

I forbindelse med den økonomiske del af en overenskomst skal man være opmærksom på, at der kan opnås besparelser ved at to selskaber kører på visse strækninger og det bør komme begge selskaber til gode. Desuden skal man se bort fra amternes hidtidige påstand om, at de "ejer" visse passagerer i den kollektive trafik, hvorfor de skal have compensation, hvis de gennem et samarbejde mister nogle af "deres" passagerer – ligesom amterne heller ikke får compensation fra DSB, når togene befordrer passagerer mellem to byer indenfor et eller to amter.

§ 22. stk. 3 Thinggaard Express Aps. mener, at formuleringen i dette afsnit er meget uheldig. Uanset hensigten kan det læses som om tilladelse til fjernbuskørsel kun kan gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed, der er helt eller delvist ejet af en eller flere offentlige myndigheder – ganske vist på betingelse af, at ruten udbydes til private "buskørselsvirksomheder" og ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Thinggaard Express Aps. har i 30 år haft koncession til en ekspresbusrute diagonalt gennem Jylland – mellem Frederikshavn og Esbjerg. Og den er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget.

Denne rute drives i et samarbejde med de amter, som ruten gennemkører, men det er fortsat Thinggaard Express Aps. der er indehaver af koncessionen – og den ønsker vi at fortsætte...

Thinggaard Express Aps. foreslår derfor, at formuleringen i dette afsnit skrives om, så grundlaget for ekspresbusruten Frederikshavn-Esbjerg ikke ændres.