



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 9. maj 2005  
J.nr. : 550-000001

Trafikudvalget har i brev af 5. april 2005 stillet mig følgende spørgsmål 36 vedrørende L 83, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 36:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 30. marts 2005 fra Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab, jf. L 83 - bilag 9."

**Svar:**

Jeg vil nedenfor kommentere de tre hovedpunkter i brevet fra Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab.

Udstedelse af tilladelser til rutekørsel

Tilladelse til alle former for rutekørsel skal efter lovforslaget om trafikskaber udstedes af transport- og energiministeren. Kompetencen forventes delegeret til Færdselsstyrelsen.

En adskillelse af kompetencen til myndighedsudøvelse og drift er i god overensstemmelse med EU's konkurrenceregler. Ved at placere kompetencen til at give tilladelser til rutekørsel et andet sted end hvor ansvaret for busdriften er placeret, sikres således en adskillelse mellem på den ene side busdriften og på den anden side myndighedsudøvelsen i forbindelse med busdriften. En sådan adskillelse vurderes at være udtryk for et grundlæggende sundt princip om, at myndighedsudøvelse og drift holdes adskilt, således at trafikskaberne ikke skal tage stilling til ansøgninger om rute-tilladelser fra de potentielt konkurrerende private busvirksomheder.

Dette er baggrunden for, at der på dette punkt sker en centralisering, således at fremover bliver det statslige niveau, der på baggrund af høring af trafikskaberne, tager stilling til, om ansøgninger om tilladelse til rutekørsel kan imødekommes.

### Finansiering

Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab anfører, at finansieringsmodellen for Jylland/Fyn kan give anledning til kassetækning, idet en kommune for at minimere kommunens bidrag til trafikselskabets administrationsudgifter vil foretrække at lade lokalkørsel udføre som speciel rutekørsel.

Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for et trafikselskabs område er en opgave som efter lovforslaget alene kan varetages af trafikselskaberne, mens speciel rutekørsel ikke er en opgave, som trafikselskaberne skal varetage.

Det fremgår af lovforslaget om trafikselskaber, at trafikselskaberne vest for Storebælt selv bestemmer fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. De konkrete retningslinier for finansieringen fastlægges i det enkelte trafikselskabs vedtægter og parterne kan f. eks. godt beslutte sig til at følge den i lovforslaget foreskrevne model for Sjælland.

Jeg kan ikke se noget incitament for de enkelte kommuner til at lade lokal kørsel inden for kommunen ske som speciel rutekørsel, dvs. kørsel, hvor der kun befordres bestemte kategorier af personer og hvor kørslen således ikke er åben for alle. Alt synes at pege på at så meget af den bustrafik, som kommunerne skal varetage gennemføres som almindelig offentlig service- trafik. Trafikselskaberne vil således have ekspertise i udbud og udarbejdelse af køreplaner og koordinering af diverse køreplaner i forhold andre busser og i forhold til tog, hvorved busrutens løbende driftsøkonomi bliver så god som muligt. Stordriftsfordelene må alt andet lige betyde lavere administrationsudgifter og det må formodes, at kommunernes forholdsmæssige andele af trafikselskabernes administrationsudgifter vil være lavere end hvis kommunerne selv skulle varetage de fulde administrationsomkostninger.

### Definition af regionalruter

Trafikselskaberne skal stå for al lokal og regional offentlig service trafik med bus og privatbaner inden for trafikselskabets område. Oprettelse og fastlæggelse af busruterne sker efter ønske fra kommunerne eller regionerne.

Det er i lovforslaget ikke præcist fastlagt hvordan ansvaret for de enkelte opgaver skal pålægges regioner og kommuner i trafikselskaberne vest for Storebælt. Det forventes dog, at regionerne i den nye struktur vil skulle stå for et overordnet regionalt busnet. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der med et regionalt busnet normalt forstås buslinier, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune. Med denne formulering tilkendegives, at det ikke er hensigtsmæssigt, at regionerne skal

understøtte længere busruter, der kører parallelt med en banestrækning med henblik på at konkurrere med denne, da de forskellige dele af det offentlige servicetrafiktilbud så vidt muligt i stedet skal understøtte hinanden. Busruter parallelt med jernbanelinier vil derfor typisk være busruter, som betjener oplandet omkring jernbanelinien og må derfor forudsættes at være en lokal trafikopgave. Der er ikke noget til hinder for at to kommuner i Jylland eller på Fyn går sammen om at understøtte en lokal busrute på tværs af en kommunegrænse, på samme måde som det forudsættes at ske på Sjælland.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen