



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Sagsnummer  
ThecaSag-107178  
Movit-2605078

Sagsbehandler MLL  
Direkte 36 13 15 05  
Fax -  
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

31. maj 2013

## Høringsvar til evaluering af Lov om trafikskaber.

Movia kvitterer for Transportministeriets evaluering af Lov om trafikskaber og forslag til ændringer. Det er naturligt at evaluere en så omfattende ny lov som Lov om trafikskaber efter, at den har virket i nu mere end 6 år. Nedenfor følger Movias bemærkninger til evalueringsnotatet, idet det forudsættes, at evaluering af og forslag til ændring af samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet behandles udenfor denne høring, jf. Transportministerens særskilte brev herom til bestyrelsesformænd og administrerende direktører i Movia, Metroselskabet og DSB.

### 1 *Indledning og generelle bemærkninger*

Kommunerne fik med trafikskabsloven især i hovedstadsregionen et større ansvar for den kollektive trafik. Det nye økonomiske ansvar for køb af busdrift i kommunerne har generelt virket godt. Tilsvarende gør sig gældende for den regionale busdrift inden for Region Sjællands område, hvor beslutningerne om nyetableringen af et egentligt regionalt bus- og lokalbanenet (R-nettet – der i dag primært, men ikke udelukkende er regionalt finansieret) har været vigtig for understøttelsen af en velfungerende kollektiv trafik i Østdanmark. I kommunerne har den ændrede organisering sikret en lokal forankring af bustrafikken. Kommunerne har i en række tilfælde gennemført omlægninger af busbetjeningen, der afspejler lokale prioriteringer, hvor hensyn til økonomi, sociale forpligtelser og en effektiv betjening er afvejet i et godt samspil med trafikskabets rådgivning.

Der er dog i Region Hovedstadens område en række buslinjer, der i deres natur må opfattes som regionale, men som i trafikskabsloven er udlagt som kommunale linjer. Mange kommuner i Hovedstadsregionen har en geografisk lille udstrækning, og der er derfor overvægt af buslinjer, som deles af flere kommuner. Der har overvejende været et godt samarbejde på tværs af kommunerne om trafik købet på disse buslinjer, men der har også været eksempler på mindre godt samarbejde. Ligeledes har den særlige østdanske finansieringsmodel, hvor de to regioner betaler for langt den overvejende del af trafikskabets administrationsudgif-

ter i Movias første leveår givet anledning til konflikt om finansieringselementer.

Finansieringsmodellen med en kombination af pendling og kørselsomfang giver i en række tilfælde fordeling af omkostningerne mellem kommunerne, som ikke er intuitivt forståelig og ej heller opfattes som retfærdig.

Samlingen af tre trafikelskaber i forbindelse med kommunalreformen i 2007 i et samlet trafikelskab, der i dag betjener hele Østdanmark, har været en succes, og trafikelskabet har således kunnet påtage sig en betydelig rolle i udrulningen af det elektroniske rejsekort på tværs af de tre gamle trafikelskaber i Movias område. Der udestår en vigtig opgave med en harmonisering af taksterne på tværs af de tre lokale takstområder på Sjælland, som Movia gerne vil deltage i sammen med DSB, Metroselskabet og Transportministeriet.

Movia har endvidere arbejdet med at indføre flextrafikløsninger i regioner og kommuner, jf. Deloitte-rapporten for Finansministeriet, KL og Danske Regioner (januar 2012). Ordningen giver for kommuner og regioner en god økonomi, effektiv drift og sikkerhed for transportservice til kundegrupper, der er et betydeligt politisk fokus på. I tillæg tilkøber flere og flere kommuner flexitur, som er en bussubsidierende kollektiv trafik og er et godt alternativ til den almindelige rutetrafik, hvor denne er særlig urentabel.

Ligeledes fremstår Movias to baneselskaber Regionstog A/S og Lokalbaneln A/S som økonomisk veldrevne, med høj kundetilfredshed og kundevækst. Begge selskaber har – selvom de er små – været i stand til at håndtere de nye skærpede krav til jernbanesikkerhedsarbejdet som nye EU-regler foreskriver.

Movia er i forlængelse af evalueringen af trafikelskabsloven blevet bedt om sammen med DSB og Metroselskabet at udarbejde et oplæg til en organisering af det kunderettede arbejde i den kollektive trafik med frist 1. august 2013.

Movia har valgt en struktur for dette høringssvar, der stort set følger strukturen i evalueringsrapporten:

- 1 Indledning og generelle bemærkninger
- 2 Finansieringsmodel og ansvar
- 3 Incitamentter i indtægtsdelingen
- 4 Vedtægtsmæssige spørgsmål
- 5 Planlægning af sammenhængende trafik
  - En strategisk/taktisk plan – Pendlernet
  - Operationel køreplanlægning
- 6 Trafikelskabernes mulighed for at eje og drive faste anlæg

- Stoppesteder og stoppestedsinventar
- Infrastruktur i øvrigt
- 7 Økonomisk styring
  - Fælles kontoplan
  - Flerårige budgetter
  - Tidspunkt for vedtagelse af trafikskabets budget
- 8 Udmeldelse af trafikskabet
- 9 Åben/lukket kørsel
  - Mulighed for at pensionisterne kan køre med skolebussen
- 10 Tilladelse til rutekørsel
  - Almindelig rutekørsel
  - Speciel rutekørsel
- 11 Trafikskabets muligheder for at indgå aftaler med private virksomheder, jernbanevirksomheder og statslige myndigheder

## **2 Finansieringsmodel og ansvar**

### Transportministeriets forslag:

*Transportministeriet vurderer, at der er et særskilt behov for at ændre finansieringsmodellen og ansvarsfordelingen i forhold til busdriften, især for hovedstadsområdet.*

*Det foreslås, at de administrative omkostninger fordeles mellem regioner og kommuner i relation til indkøb af trafik svarende til modellen i resten af landet. De midler, regionerne får frigjort, anvendes til, at regionerne køber mere trafik af regional karakter.*

*For de ruter, der berører flere kommuner og fortsat er kommunernes ansvar, foreslås det, at trafikskabet opkræver finansieringen for de kommunale ruter, således at fx 80 pct. af finansieringen opkræves hos de kommuner, som ruten betjener, ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplantimer og den resterende procentdel, f.eks. 20 pct., opkræves hos alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal.*

*Transportministeriet lægger op til at ændringen skal være DUT-neutral, således at kommunerne og regionerne samlet set har samme finansieringsmæssige byrde som i dag.*

## Movias erfaringer med den nuværende finansieringsmodel

### *Administrative udgifter*

I den nuværende model finansieres alle administrative udgifter af regionerne. Det gav i de første år anledning til konflikt mellem kommuner og regioner i relation til at fastlægge grænsen mellem, hvad der var administrative udgifter, og hvad der var udgifter til de enkelte buslinjer, som skulle finansieres af de enkelte buslinjeejere. Konkret bestod konflikten i, at en række udgiftsarter i større eller mindre grad varierer med driftsomfanget på buslinjerne, men ikke er en del af betalingen til operatørerne. Den konkrete konflikt blev løst blandt andet ved Statsforvaltningens mellemkomst, men modellens indbyggede konfliktpotentiale består, herunder placeringen af nye udgifter, projekter eller lignende.

### *Fordeling af udgifter til busdrift for flerkommunale buslinjer*

Den nuværende model anvender statistiske pendlingstal mellem kommunerne til fordeling af størsteparten af udgifterne til flerkommunale buslinjer. Det er erfaringen, at modellen i en række tilfælde giver ulogiske og svært forklarlige resultater, og at modellens kompleksitet medfører vanskeligheder med at servicere kommunerne med hurtige og valide estimater på konsekvenser af ændringsforslag.

Endvidere er der adskillige tilfælde af, at modellen bevirker, at kommuner kan se fordele i at søge suboptimale løsninger på buslinjer, som i en helhedsbetragtning forringer buslinjerne. Der er således ikke et indbygget incitament for kommunerne til et gensidigt forpligtende samarbejde om disse buslinjer, hvilket ikke fremmer et samlet helhedsorienteret busnet.

På den baggrund er Movia enig i, at der er behov for at søge andre finansieringsmodeller, som løser eller reducerer de nævnte svagheder.

### *Øvrige erfaringer*

Det er en generel erfaring, at den tætte sammenhæng mellem buslinjers økonomi og de involverede kommuners økonomi er en betydelig faktor, når kommuner skal tage stilling til investeringer i buslinjerne, eksempelvis investeringer i bedre fremkommelighed for busserne, som påviseligt har positive konsekvenser for buslinjers økonomi i form af flere passagerindtægter og færre driftsomkostninger.

## Movias generelle kommentarer til løsningsforslag:

En overordnet og ganske afgørende præmis for ændringer af finansieringsmodellerne er, at de er økonomisk neutrale set i relation til DUT. Ved tidligere lejligheder, hvor den kollektive

bustrafik er blevet pålagt merudgifter ved lovgivning, eksempelvis bortfald af refusion af dieselafgift og fjernelse af adgangen til at drage økonomisk fordel ved udenlandsk leasing, har den efterfølgende DUT-fordeling medført underkompensation til kommuner og regioner i Movia, og tilsvarende overkompensation til det vestlige Danmark, når man sætter kompensationen i forhold til trafikmængde. Det har i sagens natur været en finansieringsmæssig ulempe for kommuner og regioner i Østdanmark, og Movia er derfor tilfreds med, at dette også nævnes som en præmis i evalueringsrapporten.

Et andet hensyn at tage er, at en ny finansieringsmodel ikke i uacceptabel grad medfører økonomiske overflytninger mellem kommunerne og mellem regionerne. Movia anerkender i den forbindelse, at ændring af finansieringsfordelingen i sagens natur vil medføre økonomiske forskydninger i et vist omfang, og det er derfor relevant på forhånd at søge acceptable løsninger, ikke blot af hensyn til de enkelte kommuners økonomi, men også af hensyn til den kollektive bustrafik. Kommuner, der på grund af en ændret finansieringsmodel får øgede udgifter, kan ikke umiddelbart antages at bibeholde det samme serviceniveau i den kollektive trafik. Tilsvarende kan kommuner, der på grund af en ændret finansieringsmodel får reducerede udgifter, ikke umiddelbart antages at øge serviceniveauet i den kollektive trafik.

Movia finder i dette lys, at det er værd at overveje at fjerne pendlingsfaktoren i den nuværende finansieringsmodel. Movia er endvidere enig i at etablere en finansieringsmodel, der balancerer både klarhed om trafikføberansvar og et solidarisk princip, der kan sikre fokus på, at den kollektive trafik går på tværs af kommunegrænser og af kommunale og regionale økonomier.

Movia finder også, at det er hensigtsmæssigt med en finansieringsmodel, hvor kommuner og regioner deltager i finansieringen af administrationsudgifterne i trafikselskabet.

Movia foreslår på den baggrund, at ministeriet snarest nedsætter en arbejdsgruppe bestående af KKR Sjælland, KKR Hovedstaden, begge regioner, Københavns Kommune samt Movia og Transportministeriet med henblik på at udvikle og beregne en ny finansieringsmodel.

#### *Foreløbige modelberegninger*

Movia har foretaget foreløbige overslagsberegninger af en fordelingsmodel, som baserer sig på den skitse, som er beskrevet i evalueringsrapporten samt afprøvet to alternative modelprincipper, som begge placerer en del af finansieringsbyrden for flerkommunale linjer hos regionerne i stedet for kommunerne. Der viser sig følgende tendenser:

- Ministeriets skitsemodel indebærer en vis overflytning af økonomi fra Region Sjælland og kommunerne her til Region Hovedstaden og kommunerne her.
- Der er et forholdsvis bredt spænd i hver retning med hensyn til økonomiske konsekvenser for den enkelte kommune.

- Det anses for muligt at konstruere en finansieringsmodel, som i væsentlig grad eliminerer overflytning af økonomi mellem regionerne samt mellem kommuner og regioner, og hvor spændet på konsekvenserne for de enkelte kommuner reduceres betydeligt i forhold til ministeriets skitsemodel.

Det er navnlig sidstnævnte tendens, der gør det udsigtsfuldt at iværksætte et tværgående arbejde for at konstruere en model, som tilgodeser hovedinteresserne.

#### *En generel bemærkning vedr. overførsel af kommunale linjer til regionerne*

En større overflytning af trafikføberansvar til regionerne må alt andet lige antages umiddelbart at svække de kommunale vejmyndigheders incitament til optimering af busdriften lokalt, dvs. arbejde med at bussen kan komme hurtigt frem på vejene ved fremkommelighedstiltag, signalsystemer og busbaner. Det skyldes, at der med en mindre andel af den samlede busstrafik bliver et tilsvarende mindre positivt afkast til kommunekassen af trafikfremmende tiltag. Den driftsøkonomiske sammenhæng er selvfølgelig ikke den eneste bestemmende faktor for de kommunale investeringer, og fremkommelighedsinvesteringer vil altid være i konkurrence med andre investeringsbehov. Sammen med den stigende trafikmængde vil manglende investeringer i fremkommelighed betyde, at bustrafikken bliver langsommere og dermed mindre attraktiv. Derfor er det også nødvendigt, at et større trafikføberansvar til regionerne medfølges af mekanismer til at opretholde den samlede tilbøjelighed til trafikinvesteringer, og især hvor behovet er størst.

### **3 Incitament i forbindelse med indtægtsdelingen**

#### Transportministeriets forslag:

*Det foreslås, at indtægtsdelingsmodellen justeres, så der sker en omfordeling fra Movia solo-rejser til kombinationen Movia/Metro med henblik på at give bustrafikken en højere indtægt ved kombinerede rejser med metroen. Omfordelingen af indtægter skal således bestå i en merhonorering for Movia af Movia/Metro-kombirejser på bekostning af betalingen for øvrige rejsetyper.*

*Begge dobbeltfaktorer i den nuværende model foreslås justeret, så der er en Metrofaktor på 1,55 (før 1,49 konstant anvendt på Metro solorejsepris) og en Moviafaktor på 1,35 (før 1,47, alene anvendt ved Movia/DSB-kombirejser). Dette giver dels den ønskede incitamentsforøgelse til Movia, dels en tilnærmelsesvis neutralisering i de øvrige selskaber.*

#### Movias bemærkninger til Transportministeriets forslag:

Indledningsvis bemærkes, at Movia historisk ikke har planlagt busdriften under hensyntagen til et bedre incitament for Bus/Tog-kombinationsrejser på bekostning af Bus/Metro-

kombinationsrejser. Hertil har kommuners og regioners ønsker sammenholdt med behovet for effektiv busdrift og velfungerende korrespondancer til glæde for kunderne været vægтет højere. Det største økonomiske incitament for Movia er at tilrettelægge busdriften så effektivt som muligt ved både at medtænke indtægts- og omkostningssiden i køreplanlægningen.

Movia er enig i hensigten med at ændre dobbeltfaktormodellen, således at én faktor er gældende for alle buskombinationsrejser, og dermed skaber et lige incitament for at tilbringe buspassagerer til togtrafikken, uanset om den køres af DSB eller Metroen.

#### Movias øvrige bemærkninger:

Dobbeltfaktorerne blev indført i 2007 i indtægtsdelingen. Herved skete der også en udvidelse fra tre til fire parter, idet DSB blev opsplittet indtægtsdelingsmæssigt i DSB S-tog og DSB SOV. Fra 2009 blev DSB SOV yderligere opsplittet i DSB og DSB First (Øresund). Der var tale om tekniske ændringer af indtægtsdelingsmodellen, hvor det antages, at det ikke var tiltænkt fra Transportministeriets side, at der skulle være økonomiske konsekvenser for Movia og Metro af, at DSB blev opdelt i først to og siden tre enheder.

Movias beregninger viser imidlertid, at den modeltekniske opsplittning af DSB i DSB og DSB S-tog i 2007 har betydet et årligt indtægtstab til Movia på ca. 12 mio. kr. og den efterfølgende opsplittning af DSB i DSB og DSB First (Øresund) i 2009 har betydet et yderligere indtægtstab på cirka 5-6 mio. kr. årligt. Beregningerne er foretaget ved at anvende de samme data og forudsætninger i tre-, fire- og fempartsmodeller.

**Tabel 2 Konsekvens for Movias indtægter i Hovedstaden ved teknisk opsplittning af DSB i hhv to og tre selskaber**

	2007	2008	2009	2010
<b>Konsekvens af opsplittning af DSB i hhv. DSB First (Øresund), DSB S-tog og DSB</b>	-12 mio. kr.	-12 mio. kr.	-18 mio. kr.	-17 mio. kr.

Det er Movias vurdering, at opsplittningen af DSB i flere selvstændige enheder i indtægtsfordelingsmodellen, næppe har haft til hensigt at reducere indtægterne for de øvrige parter. Der er altså tale om modelteknisk ændring, hvor de utilsigtede økonomiske konsekvenser for Movia og Metro ville kunne neutraliseres.

Fusioneres DSB-selskaberne igen til to eller et selskab, er det derfor Movias forventning, at Transportministeriet og Trafikstyrelsen sikrer en genberegning af dobbeltfaktormodellen, så beregningen af DSBs samlede indtægter tager udgangspunkt i en trepartsmodel, fra før DSB var opsplittet i tre DSB-selskaber, idet den skævvridning, som opstod med den tekniske op-

splitning i tre selskaber ikke i de mellemliggende år har holdt Movia økonomisk skadesløs.

#### **4 Vedtægtsmæssige spørgsmål**

##### **Ændring af vedtægter**

###### Movias kommentar:

I forbindelse med ønsker om ændringer af trafikelskabets vedtægter er der oplevet nogle meget lange sagsbehandlingstider fra de statslige godkendelsesmyndigheder.

Der skal således ske godkendelse af fem forskellige organer/myndigheder (Movias repræsentantskab, de to regionsråd samt transportministeren og indenrigsministeren), og dette er en omstændelig og tidskrævende proces. Movia foreslår, at kravet om, at vedtægterne skal godkendes af transportministeren og indenrigsministeren ændres således, at der alene kræves *anmeldelse* til de to myndigheder.

Idet trafikelskabernes vedtægter i udstrakt grad er baseret på en standardvedtægt, må det anses for betryggende at basere tilsynet på en anmeldelsespligt frem for en godkendelsespligt. Dette giver en smidigere sagsbehandling for både myndighederne og trafikelskaberne, som ikke behøver at afvente en egentlig godkendelse. Samtidig har myndighederne fortsat mulighed for at gribe ind, hvis der skulle være et behov for det.

Anmeldelsesordninger kendes fra mange andre retsområder. Som eksempler kan nævnes varmforsyningsområdet og Forbrugerombudsmandens tilsyn med betalingsurrogater.

#### **5 Planlægning af en sammenhængende offentlig trafik**

###### Transportministeriets forslag:

*Kommuner, region og trafikelskabet skal i fællesskab udarbejde en strategisk plan, der som minimum fastlægger:*

- *De overordnede principper for rutenettet.*
- *En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne.*
- *Et flerårigt budget.*

*Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.*



## **En fælles strategisk plan - Pendlernettet**

### Movias kommentar:

Movia er enig i, at der bør ske en bedre koordination og afstemning af større ændringer i det samlede kollektive trafiknet – uanset ejerforhold.

God køreplanlægning kan angribes strategisk langsigtet og operationelt kortsigtet.

På det strategiske niveau afklares linjeføring, betjeningsfrekvenser, standsningsmønster og driftsperioder.

Betjeningsbehov og økonomi betyder, at et ønskeligt princip om bus til alle tog eller tog til alle busser ikke er realistisk. Når S-banen kører med 10 minutters drift, vil busser, der kører 10, 20, 30 eller 60 minutters drift således kunne bringes til at passe med S-tog. Men en god fladedækning i byfingrene kan ikke opnås, hvis det er et krav, at busser skal køre med seks afgang i timen svarende til S-tog.

Kommunerne har sammen med Movia fastlagt mål om frekvenser for A-busser, S-busser og R-busser. Målene er afstemt med banernes frekvenser, så der kan opnås korrespondancer mellem bus og tog.

Disse principper kan med fordel lægges fast for en årrække ved aftaler mellem trafikselskabet og Transportministeriet, og deres ejere og samles i en overordnet strategisk plan. For busnettet kan planen indeholde de linjeføringer og minimumsfrekvenser for Pendlernettet, som kommuner og regioner er blevet enige om.

Pendlernettet omfatter de linjer, der i særlig grad har betydning for den del af den offentlige trafik, som busserne varetager. Pendlernettet omfatter A-, S-, R- og natbusser samt andre busser, der supplerer og understøtter banebetjeningen i hele Østdanmark. 91 bus- og lokalbanelinjer indgår i pendlernettet. Der er mellem kommunerne og regionerne indgået en slags musketered, som tilsiger en særlig proces, hvis en kommune ønsker at ændre en linje der indgår i pendlernettet. Der er dog ikke nogen bindende forpligtelse.

For at sikre Pendlernettet kan det gøres mere forpligtende og attraktivt, at en linje optages som en del af pendlernettet. F.eks. ved at linjerne indgår i Movias trafikplan og dermed binder linjerne for en periode på 4 år.

En strategiplan kan også med fordel indeholde mål og handlingsplaner for udvikling af terminaler, trafikinformation og andre tværgående forhold, der medvirker til at give kunden en sammenhængende transport.

### **Operationel køreplanlægning**

#### Movias kommentar:

I den årlige køreplanlægning på det operationelle langsigtede niveau reflekterer serviceni-

veauet de økonomiske muligheder kommunerne og regionerne giver trafiksselskaberne til at opfylde målsætningerne. Den konkrete køreplankoordinerings sker ved, at Movia optimerer bussernes køreplaner, så ventetiden ved skift mellem bus og tog/S-tog/Metro minimeres for kunderne.

Buskøreplaner bygges som altovervejende princip op efter, at banerne har fastlagt deres minuttal. Movia er kontraktligt forpligtet til at levere færdige buskøreplaner til busoperatørerne senest 3 måneder før køreplansskift. Forudsætningen for optimering er derfor, at banekøreplaner er endeligt godkendt seks måneder før de skal træde i kraft. Det betyder i praksis, at Banedanmark skal fremrykke sin kanaltildeling til DSB fra tre måneder før et køreplansskifte til seks måneder før et køreplansskifte.

Der er indgået en frivillig og uforpligtende aftale om, at baneselskaberne skal informere Movia om nye køreplaner senest 6 måneder, før de træder i kraft. Movia ser gerne, at denne frivillige aftale bliver mere forpligtende.

## **6 Trafiksselskabernes mulighed for at eje faste anlæg**

### **Stoppesteder og stoppestedsinventar**

#### Transportministeriets forslag:

*Det foreslås, at trafiksselskabet overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informationsstandere, skraldespande mv.*

*Stoppesteder på statsvejene overdrages til trafiksselskabet.*

*Vejbestyrelsen vedligeholder fladen: Græs/beplantning, belagte arealer, vintertjeneste og affaldstømning. Trafiksselskabet vedligeholder alt andet udstyr såsom læskure, ventesale, informationsstandere og lignende.*

#### Movias kommentar:

Sigtet med forslaget er at sikre rene snitflader i forhold til de enkelte myndigheders kompetence- og ansvarsområder. Desuden sætter evalueringen fokus på mulighederne for at etablere en mere ensartet standard på stoppestedsområdet inden for det enkelte trafiksselskab.

Helt centralt står forslaget om, at omkostninger til anlæg og opgradering af stoppesteder finansieres solidarisk af kommunerne via samme model som de 20 pct. af driftsudgifterne for de kommunale ruter. Herved får trafiksselskabet et ansvar for inden for en given økonomi at opgradere og ensarte stoppestederne efter trafikale behov på tværs af kommunegrænserne sammenlignet med en situation, hvor den enkelte kommune finansierer opgraderinger af egne stoppesteder direkte.

Der kan anføres fordele ved, at trafiksselskabet overtager ansvaret for stoppestedsinventaret:

- Mere ensartet design og principper for læskærme og stoppestedsudstyr vil skabe genkendelighed for kunderne, hvor stoppestedet er indgang til den kollektive trafik.
- Bedre mulighed for sikring af sammenhængende trafikinformation på tværs af tog, metro og bus
- Mulighed for storindkøb, når trafikselskabet køber udstyr til hele Sjælland.
- Mulighed for aftaler om tilkøb af læskærme udover de reklamefinansierede.
- Movia kan i samarbejdet med DSB og Metro tilpasse udstyret ved stoppesteder til en ensartet og koordineret information.

Endvidere kan der anføres ulemper ved en overførsel af stoppestedsinventaret til trafikselskaberne:

- Kommunerne vil stille krav om, at trafikselskabet respekterer farvevalget, der gælder for det byudstyr, kommunen i øvrigt anvender.
- Vejbestyrelsen skal fortsat vedligeholde fladerne og tømme affald mv. Dette kan udløse diskussioner om den præcise arbejdsdeling.
- I det åbne land er reklame forbudt jf. naturbeskyttelsesloven. Her risikerer trafikselskabet en opgave, der koster mere end indtægterne fra reklamer og overførsel af midler fra kommunerne.
- Kommunerne vil muligvis være mere negative over for opsætning af (reklame)skærme, når begrænsede pladsforhold skal prioriteres.
- Det er svært at opgøre, hvor mange ressourcer kommunerne anvender i dag.
- Nuværende kontrakter mellem kommuner og reklamefirmaer løber med forskellige vilkår og udløbstider, så der vil formentlig gå en årrække inden alle aftaler ligger hos trafikselskabet.

Det må i øvrigt påregnes, at kommunerne vil stille krav om, at deres økonomi ikke forringes i forhold til i dag.

Der vil under alle omstændigheder være behov for klare og præcise snit med hensyn til rollefordelingen, herunder ikke mindst vejmyndighedens rolle i forbindelse med den fysiske placering af stoppesteder.

Det skal understreges, at Movias bestyrelse ikke har taget stilling til spørgsmålet om ejerskabet til og driften af stoppestedsinventaret.

## **Infrastruktur i øvrigt**

### Movias kommentar:

Den ændrede arbejdsdeling mellem regioner og kommuner ændrer på et af de væsentlige incitamenter for at forbedre bussernes infrastruktur, idet investeringer i fremkommelighed er en kommunal opgave, mens regionerne overtager flere af de vigtige linjer, som er kandidater til BRT eller andre løsninger med højklassede busser.

Når Regionerne får gevinsterne i form af bedre driftsøkonomi for de (flere) linjer, der bliver regionale vil kommunernes incitament til at investere i lavere driftsomkostninger og flere kunder reduceres til at være hensynet til deres borgeres transport. For at styrke pendlernettet og sikre incitamenter til at forbedre pendlernettet bør trafikselskabet ud fra forretningsmæssige principper også have mulighed for at medfinansiere terminal- og fremkommelighedsforbedringer på terminaler, gader og veje som betjenes af pendlerlinjer.

En solidarisk finansieret anlægspulje i trafikselskabet kunne udover finansieringen af stoppestederne desuden anvendes til at medfinansiere busfremkommelighedsprojekter hos vejbestyrelserne. Dermed fastholdes et incitament til at arbejde med busfremkommelighed på regionalt finansierede buslinjer og på statsvejnettet, hvor den driftsøkonomiske tilskyndelse for vejbestyrelsen til at forbedre bussernes fremkommelighed er mindre.

## **7 Økonomisk styring**

### **Fælles kontoplan**

#### Transportministeriets forslag:

*Det foreslås, at der udarbejdes en fælles kontoplan for trafikselskaberne.*

#### Problemstilling:

Der er i dag stor forskel mellem trafikselskabernes kontoplaner. Dette skyldes blandt andet, at Movia har en særlig finansieringsmodel med et deraf følgende særligt registreringsbehov. Hvis der for Movia ændres i finansieringsmodellen så den i højere grad ligner de øvrige trafikselskabers, er der ikke behov for at opretholde selvstændige kontoplaner.

Trafikselskaberne har udarbejdet en fælles kontoplan, som trafikselskaberne anvender, når der indberettes regnskabstal til Trafikstyrelsen. Denne kontoplan fungerer kun på et overordnet niveau, og kun til indberetning. Grundregistrering sker efter trafikselskabernes egne kontoplaner.

#### Movias kommentar:

Movia er enig i, at der arbejdes videre med en fælles kontoplan for trafikselskaberne og an-

befaler, at der tages udgangspunkt i strukturen for den kontoplan, der anvendes ved indberetning af tal til Trafikstyrelsen. Arbejdet med udviklingen af den fælles kontoplan bør afklare, hvor detaljeret det er formålstjenligt den fælles kontoplan skal være.

En væsentlig forudsætning for sammenlignelighed af data på tværs af trafiksselskaberne er ens praksis i konteringen. Det er derfor en del af den fælles kontoplan, at der samtidig udvikles en fælles konteringsvejledning. Movias administration deltager gerne heri.

## **Flerårige budgetter**

### Transportministeriets forslag:

*Da der allerede er mulighed for at vedtage flerårige budgetter og mulighed for at beslutte at overføre både overskud og underskud, og hermed – til en vis grad – undgå store efterregninger fra trafiksselskaberne, er der ikke behov for at justere lov om trafiksselskaber på dette område.*

*Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan vedtage flerårige budgetter, hvor de binder sig i forhold til at købe en bestemt mængde trafik hos trafiksselskabet.*

### Movias kommentar:

Movia har den holdning, at flerårige budgetter giver en bedre økonomistyring over tid. Med kommunalbestyrelsens og regionsrådets mulighed for at vedtage flerårige budgetter, hvor de binder sig i forhold til at købe en bestemt mængde trafik hos trafiksselskabet, er der i dag en mulighed for flerårige budgetter. Flerårige budgetter forudsætter, at trafiksselskabets likvide midler kan dække et eventuelt akkumuleret merforbrug, som følge af at forudsætningerne for den flerårige trafikbestilling ændres med hensyn til f.eks. rente og dieselpriser. Movia vurderer ikke, at det er i kommuner og regioners interesse, at trafiksselskabet akkumulerer likviditet til at imødegå eventuelle flerårige merforbrug.

Movias vedtægter tilsiger, at efterreguleringen skal ske året efter regnskabsafleggelsen. Det er ikke et krav i standardvedtægten. Movias vedtægt vil derfor kunne ændres til, at en efterregulering afdrages over en periode på f.eks. tre år. Under forudsætning af at der ikke er systematiske budgetafvigelse, vil en afdragsordning over f.eks. tre år derfor tilnærme ønsket om flerårige budgetter. En afdragsordning vil dog også øge trafiksselskabets behov for at akkumulere likviditet, om end behovet er mindre end når efterreguleringen sker året efter regnskabsafleggelsen.

## **Tidspunkt for godkendelse af budgettet**

### Transportministeriets forslag:

*Det vurderes, at der ikke er behov for at ændre på, at trafikselskabernes budgetter skal være vedtaget 15. september, men spørgsmålet om bedre økonomistyring bør indgå i den trafikplan, som kommuner og trafikselskaberne skal vedtage i fællesskab for at styrke samarbejdet.*

### Movias kommentar:

Movia er enig i, at det er vigtigt at kommunerne og regionerne kender deres omkostninger til offentlig trafik på det tidspunkt, hvor de vedtager deres egne budgetter.

Movias planlægning er tidsmæssigt bundet af planlægningen for jernbanerne, og derfor vil en flytning af Movias planlægningscyklus – på grund af en senere budgetvedtagelse – betyde, at det ikke vil være muligt at sikre korrespondancer mellem tog og busser hele året. Kommunerne og regionerne i Movias område har desuden lagt vægt på at Movias bestyrelse vedtager budget inden sommerferien hvert år.

## **8 Udmeldelse af trafikselskabet**

### Transportministeriets forslag:

*Det foreslås, at 0-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet, da disse kommuner ikke har bustrafik over en kommunegrænse.*

### Movias kommentar:

Movia har ikke bemærkninger til Transportministeriets forslag.

## **9 Åben/lukket kørsel**

### **Mulighed for at pensionisterne kan køre med skolebussen**

#### Transportministeriets forslag:

*Det foreslås, at kommunerne selv kan bestemme, hvem der må køre med skolebussen, og skolebusserne kan dermed også være åbne for andre passagerer, forudsat at der ikke opkræves betaling.*

#### Movias kommentar:

Det er forståeligt, at kommunerne ønsker at lade andre end skolebørn køre med skolebus-

sen, når kommunen alligevel betaler for kørslen. Movia er som udgangspunkt enig i, at andre borgere end skolebørn kører med bussen, men det bør ikke være sådan, at kommunen kan "lukke" sit net for rutetrafik, og udføre al kommunens kørsel som "åben skolebuskørsel". Dette vil ikke være i overensstemmelse med intentionen om, at harmonisere den kollektive trafik generelt.

## **10 Tilladelse til rutekørsel**

### **Almindelig rutekørsel**

Transportministeriets forslag:

*Det foreslås, at konsekvenserne af at fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel analyseres nærmere. Det skal bl.a. afklares, hvorvidt risikoen for konkurrerende trafik på f.eks. de mest gunstige ruter og tidspunkter vil forværre økonomien i den offentlige trafik.*

#### Movias kommentar:

Trafikstyrelsen udsteder i dag tilladelser til rutekørsel. Movia modtager årligt cirka 70 ansøgninger, som sendes i høring fra Trafikstyrelsen. Endvidere afgør Trafikstyrelsen en del sager uden høringen hos Movia. Det er vurderingen, at selvom hovedparten af disse sager, får en positiv anbefaling fra Movia, så er kendskab til sagerne brugbar viden for trafikselskabet i forbindelse med det planlægningsarbejde, der foregår i samarbejde med kommunerne.

Et høringssvar fra Movia kan f.eks. indeholde information om, at en kommune er i færd med at indkøbe offentlig trafik til igangsætning om et år. Og dette kan medføre, at Trafikstyrelsen begrænser en tilladelse indtil den offentlige kørsel begynder. Samlet set vil flere aktører udenfor den offentlige trafik betyde, at kommunerne på sigt vil kunne opnå en mindre indtægt på grund af faldende passagertal i de tilfælde, hvor en vognmand kører på en strækning, som helt eller delvist allerede er betjent via offentlig trafik. Ofte kan en koordinering af trafikken til f.eks. en arbejdsplads og øvrige relevante lokaliteter betjenes af en fælles rute, således at en arbejdsplads undgår at skulle indkøbe egen trafik.

Såfremt loven ændres, og der gives muligheder for et frit marked, skal vognmændene sammen med kommunerne og Movia fastlægge, hvorledes stoppestederne skal anvendes. I dag oplever den offentlige trafik "konkurrence" om pladserne f.eks. ved trafikterminaler, såfremt disse ikke er bygget til flere former for trafik. I Sverige er området givet frit, og alle kan i princippet starte en busservice på kommercielle vilkår. Der er etableret en række private busser, men det er endnu ikke evalueret, hvorledes lovændringen har påvirket den offentlige trafik.

Set fra et kundesynspunkt er det spørgsmålet, i hvilket omfang flere operatører med forskellige rejseregler er ønskværdigt

Hvis der skal opretholdes en enkel, effektiv og billig offentlig trafik, anses det derfor for hensigtsmæssigt, at der fortsat sker en konkret sagsbehandling af ansøgninger om almindelig rutekørsel.

### **Speciel rutekørsel**

#### Transportministeriets forslag:

*Det foreslås, at kravet om tilladelse til speciel rutekørsel afskaffes. Denne kørsel udføres fremover på grundlag af en skriftlig kørselskontrakt/aftale mellem vognmanden og udbyderen.*

#### Movias kommentar:

Speciel rutekørsel er kørsel, der foretages i mere end i 3 dage, og hvor alle passagerer har samme slutmål (formål), f.eks. kørsel til et ældrecenter, skovbørnehave, festival mm. Der betales ikke moms af denne type kørsel i modsætning til egentlig turistkørsel uden en speciel rutetilladelse.

Overordnet set vurderes det, at ophør af behandling af sager om speciel rutekørsel ikke vil svække den offentlige trafik til ugunst for kommunerne og kunderne.

Det er dog afgørende, at der også fremadrettet vil være en kontrolinstans, som kan agere meget hurtigt og som påser, at der enten foretages lovlig speciel rutekørsel eller foretages almindelig rutekørsel. Politiets mulighed for at have en effektiv håndhævelse, vil ikke have reel betydning pga. tidsintervallet mellem tidspunkt for kørsel og eventuel opfølgning fra politiets side, også selvom der i loven indsættes strafferetlige sanktionsbestemmelser mv.

### **11 Trafikselskabets muligheder for at indgå aftaler med private virksomheder, jernbanevirksomheder og statslige myndigheder**

#### Movias kommentar:

Transportministeriet kommer ikke i evalueringen ind på trafikselskabets muligheder for at indgå økonomiske aftaler med private virksomheder om f.eks. supplerende busstrafik fra en station til en virksomhed, aftaler med statslige myndigheder om f.eks. flextrafiktransport for statslige myndigheder eller buserstatningskørsel for DSB i forbindelse med større banearbejder. Trafikselskabet har en række konkrete eksempler, hvor det kunne være hensigtsmæssigt, at trafikselskabet inden for rammer udstukket af bestyrelsen – kunne påtage sig samarbejder af ovennævnte type, herunder økonomiske forpligtelser inden for rammer fastsat af bestyrelsen.



Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen