



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. mail til ahvh@trm.dk og trm@trm.dk

Dato 31. maj 2013
Deres ref.
Vores ref. k-lr/

Vedr. Evaluering af lov om trafikskaber

Transportministeriet har sendt Evaluering af Lov om trafikskaber i høring. Danske Busvognmænd har følgende bemærkninger.

Afsnit 2.1: Samarbejdet mellem aktørerne i Hovedstadsområdet

Evalueringen foreslår oprettet en paraplyorganisation med lav integration med henvisning til "...at løsningen er så lidt indgribende som muligt for de nuværende aktører på markedet, da selskaberne ikke ændres men blot skal løse visse af de opgaver, de egenhændigt varetager i dag, i samarbejde med andre trafikskaber."

I lyset af Hovedstadsrådets udfordringer med hensyn til trængsel, miljøbelastning og en velfungerende infrastruktur finder vi, at det er et utilfredsstillende og utilstrækkeligt forslag. Problemerne med paraplyorganisationen er at:

- I modellen udgør paraplyorganisationen et ekstra administrativt lag, hvor der – afhængig af hvordan det konkret organiseres – være uklarhed om kompetence- og ansvarsfordelingen.
- Den vil med stor sandsynlighed medføre administrativt dobbeltarbejde og større omkostninger.
- Den gør ikke effektivt op med det fænomen, at de forskellige organisationer og transportformer kan prioritere egne aktiviteter over helheden.

Danske Busvognmænd vil i stedet anbefale, at Transportministeren arbejder videre med etableringen af en ny integreret enhedsorganisation, der varetager bestiller-niveauet. En ny organisering skal sikre:

- At enhedsorganisation samler alle de relevante ressourcer og kompetencer på planlægnings- og bestillerniveau er samlet i en organisation.
- At der er en klar adskillelse af kompetence- og ansvarsfordeling mellem bestillerniveauet og operatørniveauet. Dette kan realiseres gennem bruttokontrakter med elementer af incitamentsmodeller, som det kendes fra Movia i dag.

En integreret model giver naturligvis på kort sigt og i en overgangsfase visse udfordringer i forhold til ejerforhold, ejernes repræsentation og den politiske ledelse, eksisterende kontrakter m.m. Der kan derfor blive tale om et behov for en overgangsordning. Det endelige mål om en integreret organisation bør dog fastholdes.

Afsnit 2.2. Ansvars- og finansieringsmodel

Danske Busvognmænd støtter den skitserede løsning med en ændret fordeling af de administrative omkostninger mellem regioner og kommuner, et større regionalt ansvar og en ændret finansieringsmodel for den buskørsel, der går på tværs af kommuner.

Afsnit 2.3 Indtægtsdeling

Ingen bemærkninger hertil.

Afsnit 3.1 Samarbejde

Ingen bemærkninger hertil.

Afsnit 3.2 Ansvars- og finansieringsmodel

Evalueringen negligerer omfanget af de problemer, der er opstået flere steder udenfor Hovedstadsområdet med hensyn til ansvar for og finansiering af de regionale busruter. Den foreslåede løsning med et "strategisk grundlag" er brugbar, men der bør strammes op – f.eks. ved at Transportministeren udmønter regler om samarbejde i form af en bekendtgørelse. Det er – som det fremgår – allerede en mulighed i den nuværende lovgivning.

Afsnit 4.1 Bestyrelsens opgaver og medlemssammensætning

Ingen bemærkninger.

Afsnit 4.2 Mulighed for at trafikselskaberne kan eje faste anlæg

Ingen bemærkninger.

Afsnit 4.3 Bedre budgettering og udgiftsstyring

Danske Busvognmænd støtter de skitserede forslag til en bedre budgettering og udgiftsstyring. Navnlig indarbejdelse af økonomistyringen i trafikplanen samt en fælles kontoplan for trafikselskaberne finder foreningen er gode idéer.

Afsnit 4.4 Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen

Ingen bemærkninger.

4.5 Tilladelser til rutekørsel

Vi har forstået evalueringen således, at begreberne almindelig rutekørsel og speciel rutekørsel forbliver i Lov om Trafikselskaber, men at det alene er kravet om tilladelse til speciel rutekørsel, der afskaffes med henblik på at sikre administrative lettelser hos Trafikstyrelsen og hos erhvervet.

Danske Busvognmænd er som udgangspunkt positivt indstillede overfor idéer der kan lette erhvervets administrative byrder. Der er imidlertid andre reguleringsmæssige forhold, der kan gøre afskaffelse af tilladelserne til speciel rutekørsel problematisk.

- Rutekørsel – herunder speciel rutekørsel – er for ruter under 50 kilometers længde fritaget fra reglerne om køre- og hviletid. Som led i forvaltningen og håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne afkræver Rigspolitiets rutetilladelserne som dokumentation for, at en konkret kørsel er rutekørsel.
- Rutekørsel er afgiftsmæssigt anderledes stillet end anden erhvervsmæssige personbefordring med bus. Rutekørslen er momsfrataget og en bus der alene er indregistreret til rutekørsel er fritaget for vægtafgift.

Vi kan i Danske Busvognmænd ikke tilslutte og forslaget om en afskaffelse af tilladelseskravet uden, at det suppleres med en konkret plan for, hvordan de ovenfor nævnte regler håndhæves uden rutetilladelserne.

En løsning kan være, at rutekørsel skal anmeldes til Trafikstyrelsen af den pågældende virksomhed uden, at der udstedes en konkret tilladelse.

4.6 Mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet

Ingen bemærkninger.

Øvrige bemærkninger

I relation til afsnit 4.5 om rutetilladelser er vi de seneste år blevet opmærksom på, at Trafikstyrelsen forvalter begrebet speciel rutekørsel (LoT § 19, stk. 3) således, at speciel rutekørsel alene kan udføres med én og samme (specielle) kategori af personer i køretøjet ad gangen. Det er en udlægning af den eksisterende lovgivning, Danske Busvognmænd ikke har været enig i. Det bør i forbindelse med en revision af lovgivningen på området præciseres, at begrebet speciel rutekørsel er en regulering af, hvilke passagerkategorier, der må befordres i rute og ikke en regulering af, at dette kun må foregå med én bestemt kategori af personer i ét bestemt køretøj ad gangen. Dette er en forudsætning for, at kørslen kan planlægges og samkøres så effektivt som muligt.

I forbindelse med en eventuel revision af lov om trafikselskaber bør det i øvrigt overvejes, om begrebet rutekørsel (§ 19, stk. 1) kan opdateres og præciseres.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Lasse Repsholt
Chefkonsulent

