



Transportministeriet
Center for Kollektiv Trafik
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Brev

7. januar 2014

Mads Lund Larsen
Telefon: 3613 1505
mll@moviatrafik.dk

Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikselskaber

Trafikselskaberne i Danmark takker for lejligheden til at kommentere udkastet til lovforslag om ændring af lov om trafikselskaber. Foreningen har ikke haft lejlighed til at drøfte høringssvaret på et bestyrelsesmøde, men svaret er koordineret med foreningens formandskab.

Ad § 1, stk. 3 om ø-kommuner

Foreningen har ikke bemærkninger til forslaget om, at ø-kommuner gives mulighed for at udmelde sig af et trafikselskab.

Ad § 2, stk. 4 om ændring af trafikselskabernes vedtægter

Foreningen har ikke bemærkninger til forslaget om at gøre godkendelsesproceduren for vedtægtsændringer mere smidig.

Ad § 5, stk. 2 om skolebusruter

Foreningen støtter forslaget om, at kommunerne lader andre end skolebørn køre med skolebussen, når kommunen alligevel betaler for kørslen. Som udgangspunkt er foreningen enig i, at den konkurrence, der evt. kunne opstå til trafikselskabets rutekørsel, ikke vil være af betydning, da kommunale skolebusruter ofte oprettes i områder, hvor kommunen ikke i forvejen via trafikselskabet har indsat offentlig servicetrafik, der passer med tidspunkterne for befordring af skolebørn. Det er Trafikselskaberne i Danmark • Gammel Køge Landevej 3 • 2500 Valby

centralt, at det fastholdes, at ruten skal forløbe indenfor en kommune og planlægges ud fra skoleformål, og at der ikke må opkræves betaling fra passageren for brug af ruten.

Endvidere er det centralt, at der fortsat skal opnås tilladelse til skolekørsel, så Trafikstyrelsen har mulighed for at foretage en prøvelse af, hvorvidt behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik. I den forbindelse bør der også skulle opnås tilladelse til at medtage andre passagerer end skolebørn på en eksisterende rute, som har ovennævnte tilladelse i forvejen.

Ad § 5, stk. 3 om ejerskab, medfinansiering eller drift af stoppesteder m.v.

Foreningen støtter forslaget om, at trafikselskaberne efter aftale med region eller vejmyndigheder, kan varetage ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Derved skabes der i højere grad mulighed for, at trafikselskabet kan få indflydelse på stoppesteder mv., der af passagererne anses som en naturlig service i forbindelse med busdriften. Endvidere får trafikselskaberne mulighed for at skabe et ensartet udtryk ved især stoppestederne.

Foreningen er også enig i, at trafikselskabernes bestyrelse skal kunne beslutte, at selskaberne kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Dette er en fordel for det samlede busnet, f.eks. ved forbedring af busterminaler, der fungerer som knudepunkt for en del busruter, udskiftning af en række læskure på en strækning, der benyttes af et større antal busser mv.

Opmærksomheden skal dog henledes på, at trafikselskaberne under de nuværende momsregler vil have forskellige økonomiske vilkår for medfinansiering og anden køb af varer og ydelser sammenholdt med kommuner og regioner, som er omfattet af kommunernes og regionernes momsudligningsordning. Foreningen skal derfor foreslå, at ministeriet undersøger mulighederne for, at trafikselskaberne kan opnå momsaflyftning på samme måde som kommuner og regioner.

Ad § 5, stk. 5 om trafikselskabers muligheder for samarbejde om handicapbefordring

Foreningen hilser med tilfredshed, at der nu bliver udtrykkelig lovhjemmel til, at trafikselskaberne kan samarbejde over hele landet omkring den individuelle handicapbefordring, sådan som foreningen lagde vægt på i et svar til Transportministeriet om emnet i juni 2013. Foreningen skal dog påpege, at denne udvidelse af mulighederne for at benytte handicapbefordringen må forventes at medføre forøgede udgifter for kommunerne.

Ad § 5, stk. 10 om NT's overtagelse af statens trafikkøberansvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn

Foreningen skal bemærke, at det bør præciseres, at kommuner og regioner er trafikbestillere, mens trafikselskaberne er trafik købere ud fra, at bestilleren bestiller og betaler nettoudgiften, mens køberen indgår kontrakten med operatørerne.

Det kan også overvejes at andre regioner også får den mulighed, hvis der indgås konkret aftale med Staten herom henset til igangværende drøftelser mellem Region Sjælland og Transportministeren om samdrift på de sjællandske baner.

Ad § 9 om trafikplaner og flerårige budgetoverslag

Foreningen har ikke bemærkninger hertil.

Ad § 20, stk. 3 om tilladelser til rutekørsel

Foreningen er enig i forslaget, idet foreningen konstaterer, at tilladelsessystemet også fremover vil sikre, at der ikke udføres kørsel, som er i konkurrence med den offentlige servicetrafik.

Med venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen

Knud Larsen