



## HØRINGSNOTAT

Dato  
J. nr. 2010-1762

### **Høringsnotat vedrørende L 136 – Forslag til Lov om ændring af lov om trafikkselskaber**

Udkast til lov om ændring af lov om trafikkselskaber har været sendt i høring fra d. 13. december 2013 til d. 7. januar 2014. Enkelte høringssvar har anmodet om en kort fristforlængelse, hvorfor få af svarene er indkommet senere.

Endvidere har flere høringssvar alene afgivet administrative høringssvar, da en politisk stillingtagen ikke har været mulig indenfor den angivne frist. Der er i disse høringssvar taget forbehold for senere ændringer som følge af politisk stillingtagen og det er endvidere oplyst af flere af parterne, at der i forhold til sådanne eventuelle ændringer til det afgivne høringssvar rettes henvendelse til Transportudvalget. Det har i forhold til disse svar alene været muligt at tage stilling til de fremsendte administrative svar i dette høringssvar og i den følgende tilpasning af lovforslaget.

### **Høringssvarene med bemærkninger**

Følgende myndigheder, organisationer mv. har afgivet høringssvar: Erhvervs- og vækstministeriet, Undervisningsministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet, Vejdirektoratet, Rigspolitiet, DSB, Metroselskabet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Region Hovedstaden, Region Sjælland, DI Transport, Forbrugerrådet, KL, KKR Hovedstaden, KKR Sjælland, KKR Syddanmark, Københavns Kommune, Rådet for Bæredygtig Trafik, Trafikkselskaberne i Danmark, Midttrafik, Movia, NT og Sydtrafik.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene med særlig fokus på de områder, hvor høringssvarene afviger fra lovforslaget eller hvor høringssvaret har givet anledning til ændringer i lovforslaget. Høringssvarene er alene gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv.



## **Yderligere regulering af Ø-kommuners udmelding af et trafiksel-skab**

Side 2/13

Sydtrafik og Økonomi- og Indenrigsministeriet anfører, at der bør kunne fastsættes nærmere regler omkring udmeldingen, bl.a. vedr. tidspunktet for udmeldingen.

*Transportministeriet anfører, at der i forslaget til bestemmelsen er indsat en mulighed for, at transportministeren i forbindelse med tilladelsen kan fastsætte nærmere vilkår for ø-kommunens udtræden.*

*Herved gives der mulighed for, at særligt tidsmæssige perspektiver kan tages i betragtning i forbindelse med tilladelsen.*

*Det bemærkes dog, at det som udgangspunkt er op til den enkelte ø-kommune og trafikskabet at aftale, hvordan ø-kommunens udtræden foretages mest hensigtsmæssigt.*

*Det er i bemærkningerne tydeliggjort, at ø-kommunen har det økonomiske ansvar for eventuelle udeståender trafikskabet skulle stå tilbage med efter en ø-kommunes udtræden. Det er derfor særligt for ø-kommunen vigtigt at indgå en klar aftale med trafikskabet om, hvordan udtræden af selskabet skal forløbe i praksis. Vilkår fastsat i forbindelse med tilladelsen til udtræden ændrer ikke på ø-kommunens ansvar overfor trafikskabet, medmindre der eksplicit er taget stilling hertil.*

### **Trafikskabets mulighed for at varetage trafik for en udmeldt ø-kommune**

Midttrafik anfører, at det forudsættes, at der vil blive mulighed for at indgå samarbejdsaftaler, således at trafikskabet kan sælge trafikfaglige ydelser til ø-kommunen, hvis ø-kommunen måtte ønske dette. Dette kan være hensigtsmæssigt for at sikre en effektiv og kundeorienteret løsning af opgaverne også fremadrettet.

*Transportministeriet vurderer, at en ø-kommunes udmelding af et trafiksel-skab ikke er til hinder for, at trafikskabet fortsat har mulighed for at varetage opgaver for ø-kommunen, som et trafiksel-skab har kompetence til at varetage efter lov om trafiksel-skaber, uanset om det er en skal- eller kan-opgave for trafikskabet i forhold til de øvrige kommuner og regioner. Trafikskabet er dog ikke forpligtiget til at varetage opgaver for en ø-kommune, der er udmeldt af trafikskabet.*

*Ovennævnte er anført i bemærkninger til bestemmelsen i lovforslaget.*

### **Ny finansieringsmodel for bustrafikken på Sjælland**



Danske busvognmænd, Danske Regioner, Region Sjælland, Region Hovedstaden, KKR og KL anfører bekymring omkring, hvorvidt den nye finansieringsmodel løser de problemer, der er i forhold til trafikskabets administrationsomkostninger og udviklingen af busruter.

Flere af parterne finder det endvidere u hensigtsmæssigt, at der etableres en finansieringsmodel for trafikskabet i Østdanmark, der er anderledes indrettet end den finansieringsmodel, der gælder for trafikskaberne i Vestdanmark og anbefaler, at det bør tilstræbes, at modellen kommer til at ligne den model der gælder i resten af landet. Grundlaget for, hvorfor modellen afviger i forhold til modellen i Evaluering af lov om trafikskaber samt fra modellen i resten af landet, ønskes oplyst.

*Transportministeriet anfører, at finansieringsmodellen for Sjælland er udformet således, at DUT-neutraliteten sikres samtidig med at de byrdefordelmæssige konsekvenser imellem kommunerne ikke bliver for store.*

*Modellen er med baggrund i DUT-neutraliteten udformet således, at regionerne fortsat betaler nogle af administrationsomkostningerne for at sikre, at det kun er de ruter, der reelt er af regional karakter, der overflyttes, og at der ikke blot overflyttes et antal ruter, der af deres natur er af kommunal karakter, for at nå det beløb, der anvendes på administrationsomkostninger i trafikskabet.*

*Det bemærkes endvidere, at det også i evalueringen var en forudsætning for ændring af finansieringsmodellen, at denne var DUT-neutral.*

*Det er Transportministeriets vurdering, at mængden af ruter der har regional karakter ikke svarer til det beløb, der anvendes til administrationsomkostninger. Det skal i relation hertil bemærkes, at der ved overflytningen af ruter skal tages hensyn til at de byrdefordelmæssige konsekvenser for enkeltkommunerne ikke bliver for store.*

*Dog vil det ikke kunne undgås, at der indbyrdes mellem kommunerne sker en omfordeling, når der laves en ny model for finansieringen.*

KL anfører, at der med den nye finansieringsmodel tages stilling til to forskellige problemstillinger, det ene vedr. fordelingen af administrationsomkostningerne og det andet vedr. rutenet i områder, hvor mange ruter går gennem flere kommuner. KL finder det uheldigt, at de to problemstillinger kædes sammen i lovforslaget, hvis en løsning af udfordringerne vedr. rutenettet i sidste ende bliver styret af, hvilke ruter der kan få den samlede finansiering til at balancere.

*Modellen vedr. overflytning af ruter af regional karakter til regionalt regi, og denne løsnings sammenkædning med hvor stort et beløb af administrations-*



omkostninger kommunerne er med til at finansiere, er alene en del af løsningen på udfordringerne omkring rutenettet. Finansieringen af de resterende tværkommunale ruter, der fortsat betales af kommunerne, er således også ændret, og skal også være medvirkende til, at problemerne omkring disse ruter løses.

Som også nævnt ovenfor er fastsættelsen af grundbeløbet afhængig af hvor mange ruter der overflyttes til regionalt regi, hvilket netop er for at sikre, at det ikke blot overflyttes et vilkårligt antal ruter, for at nå et bestemt beløb.

### **Finansieringsmodellens økonomiske konsekvenser mellem kommunerne**

KL anfører i forhold til ændringen af finansieringsmodellen på Sjælland, at det er en væsentlig mangel, at lovforslagets konsekvenser for så vidt angår ændringer i byrdefordelingen mellem kommunerne, ikke foreligger belyst på forhånd, og at de berørte kommuner som følge heraf ikke er bekendt med de økonomiske konsekvenser forbundet med lovforslaget.

KL opfordrer til, at Transportministeriet i det videre arbejde med lovforslaget forelægger sagen for Økonomi- og Indenrigsministeriets finansieringsudvalg, med henblik på en kvalificeret belysning af de byrdefordelmæssige aspekter af de foreslåede omlægninger af finansieringen.

Transportministeriet har i samarbejde med Movia fået udarbejdet beregninger for lovforslagets konsekvenser for så vidt angår ændringer i byrdefordelingen mellem kommunerne ud fra en vurdering af, hvilke ruter Movia anså som hensigtsmæssige at få overflyttet til regionalt regi. Disse beregninger er blevet sendt til både KL og Danske Regioner, således at parterne kunne indblik i, hvilke konsekvenser lovforslaget forventes at give.

Transportministeriet finder det ikke nødvendigt at belyse konsekvenserne yderligere inden loven fremsættes, i og med at fastlæggelsen af regionale ruter så vidt muligt skal ske i samarbejde med kommunerne og regionerne og de derved i høj grad har indflydelse på økonomien imellem kommunerne.

### **Trafikselskabets bestyrelses kompetence til at fastlægge hvilke ruter, der har regional karakter samt størrelsen af det grundbeløb af administrationsomkostningerne som regionerne skal finansiere.**

Danske Regioner, Region Sjælland, Region Hovedstaden og KL anfører en bekymring omkring den kompetence, trafikselskabets bestyrelse gives i forhold til at fastlægge hvilke ruter, der bør anses for at have regional karakter, og derfor skal finansieres af regionerne, og den deraf følgende fastsættelse af størrelsen af det grundbeløb regionerne skal betale til administrationsomkostningerne.



Det anføres, at det bør være et spørgsmål, der forhandles mellem kommuner og regioner.

Side 5/13

Parterne lægger særlig vægt på, at bestemmelsen lægger op til u hensigtsmæssige interessekonflikter om finansieringen af administrationsudgifterne i trafik-selskabets bestyrelse samt at trafikselskabets bestyrelse ikke kan forpligte regi- onerne og kommunerne til bestemte udgifter, da det er kommunen /regionen, der via sin trafikbestilling afgør, hvilke ruter kommunen /regionen bestiller og betaler til.

*Transportministeriet vurderer, at det er trafikselskabet der har det bedste overblik i forhold til at bedømme, hvilke ruter der vil være hensigtsmæssige at overflytte til regionalt regi. Der er nødvendigt, at der er et beslutningstagende organ, der kan sikre en gennemførelse af den mest hensigtsmæssige løsning, hvorfor bestyrelsen er det mest naturlige valg hertil. Som også nævnt i lov- forslaget skal fastlæggelsen af ruternes karakter naturligvis ske i dialog med kommuner og regionerne, og det mest hensigtsmæssige vil være, hvis den endelige fordeling kan ske ved enighed mellem alle parter, hvilket trafikselskabet bør bestræbe sig på.*

*Det er vigtigt at enkeltkommuner ikke pålægges en væsentlig økonomisk byr- de som følge af den nye model, så det sikres, at kommunen ikke reducerer omfanget af kollektiv trafik. Dette vil hverken være til gavn for kommunen selv eller det samlede busnet i trafikselskabets område, hvilket trafikselska- bets bestyrelse forventes at tage hensyn til.*

*Transportministeriet er derfor af den overbevisning, at der ikke med model- len pålægges enkelte kommuner en meget stor byrde, til trods for at bestyrel- sen har beslutningskompetencen.*

*Transportministeriet har i loubemærkningerne præciseret, at der ikke med bestyrelsens beslutning ligger en fastsættelse af serviceniveauet eller en for- pligtigelse for kommunen/regionen til at fastholde det rutenet, der nu er fast- lagt. Både regioner og kommuner vil som hidtil kunne fastlægge sit eget ser- viceniveau.*

### **Kriterier for fastlæggelsen af regionale ruter og grundbeløb**

Movia anfører, at der i lovforslaget ikke er fastlagt kriterier for grundbeløbets fastsættelse eller for fordelingen, hvorfor Movia antager, at dette også er et anliggende for bestyrelsen.

*Transportministeriet anfører, at det som hidtil er et anliggende for bestyrel- sen at fastsætte fordelingen af administrationsudgifterne.*



*DUT-neutralitet og det aspekt, at det alene er ruter af regional karakter, der bør overflyttes, forudsætter dog, at grundbeløbet først kan fastsættes når ruterne er udvalgt, således at det står klart, hvor stort et beløb af administrationsomkostningerne regionerne skal finansiere, så DUT-neutraliteten sikres.*

*Endvidere er det for den andel af administrationsudgifterne, der skal finansieres af både kommuner og regioner, fastsat, at dette skal ske på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstaden og Regions Sjællands område.*

### **Regionernes beskyttelse mod flertalsbeslutninger uden om regionerne, som medfører forøgede administrationsudgifter**

Movia anfører, at de under den nuværende finansieringsordning, hvor regionerne finansierer de samlede administrationsudgifter, i 2009 indførte en særlig stemmebegrænsningsbestemmelse i vedtægten, som beskytter regionerne mod flertalsbeslutninger udenom regionerne, som medfører forøgede administrationsudgifter og dermed større byrder for regionerne. Movia tolker lovforslaget således, at stemmebegrænsningsbestemmelsen bør opretholdes for så vidt angår bestyrelsens beslutning om fastsættelse af det grundbeløb, som alene skal finansieres af regionerne.

*På baggrund af de foreløbige beregninger der er udført, vil det fortsat være regionerne der betaler en del af administrationsudgifterne, hvorfor Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt at bevare bestemmelsen i vedtægten. Det må dog vurderes af trafikskabet, hvorvidt det giver mening at bevare bestemmelsen, afhængig af, hvad der konkret besluttes omkring størrelsen af det grundbeløb, regionerne fortsat skal finansiere*

### **Trafikskabets mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik**

Region Sjælland anfører, at lovforslaget giver trafikskaberne mulighed for at pålægge de deltagende regioner og kommuner at betale tilskud til faste anlæg. Regionen ønsker ikke at skulle afholde udgifter som besluttes af de deltagende kommuner. Bestemmelsen bør formuleres, så regionerne ikke kan pålægges udgifter uden forudgående politisk godkendelse.

KL anfører endvidere i forbindelse med høringssvaret til DUT-høringen, at det af forslaget ikke fremstår klart, om trafikskaberne kan sprede udgiften på evt. medfinansiering af faste anlæg ud på alle kommuner i trafikskabet – også udgifter der ikke vedrører flere af disse kommuner fx en ny busterminal i en enkelt kommune. KL anfører, at det bør fremgå eksplicit af lovforslaget, at regionernes og trafikskabets medfinansiering af faste anlæg til offentlig servicetrafik forudsætter, at der er indgået aftale med den/de berørte kommuner herom.



*Transportministeriet anfører, at lovforslaget indeholder en vetobestemmelse, således at regionerne ikke kan tvinges til at finansiere faste anlæg imod regionens ønske jf. standardvedtægtens ufravigelige regel herom vedr. trafikskabets finansiering.*

*Trafikskabets mulighed for at medfinansiere faste anlæg er tænkt som en form for pulje i trafikskabet, der kan anvendes af trafikskabet til faste anlæg, der kommer mange eller alle kommuner til gavn ved det enkelte tiltag eller ved, at alle kommuner over tid får gavn af puljen.*

*Det vil formentlig ikke hver gang trafikskabet finansiere tiltag kunne gavne samtlige kommuner, men i det store hele er det tanken, at trafikskabets medfinansiering på sigt gavner alle kommunernes borgere, enten ved at det samlede netværk styrkes eller ved at kommunerne på sigt får gavn af midlerne.*

*Det er bestyrelsen der beslutter, om trafikskabet skal have denne mulighed for medfinansiering. Beslutes dette, kan bestyrelsen fastlægge nærmere retningslinjer for hvordan puljen finansieres, f.eks. ved et årligt tilskud, der i størrelsesordenen er forholdsmæssig ud fra kommunernes størrelse, befolkningstal eller lign. eller ved engangstilskud der beslutes fra gang til gang samt retningslinjer for brug af de fælles midler, så der sikres en kontrol hermed.*

*Trafikskabets medfinansiering forudsætter, at også den eller de kommuner anlægget berører, skal finansiere en del af anlægget, da trafikskabet alene kan medfinansiere tiltagene. Det er derfor slet ikke muligt for trafikskabet at medfinansiere faste anlæg uden en klar aftale med kommunen/kommunerne herom.*

*Loubemærkningerne er skærpet i relation til ovenstående.*

### **Regionernes mulighed for at eje anlæg**

Økonomi- og Indenrigsministeriet forstår bestemmelsen således, at den ikke giver regionerne mulighed for at eje, drive eller opsætte faste anlæg, men at dette – uanset regionens finansiering – skal ske ved kommunens (vejmyndighedens) eller trafikskabets foranstaltning.

*Transportministeriet anfører, at det i forarbejderne er tydeliggjort, at regionerne selv kan varetage opsætning mv., men at opsætning af sådanne faste anlæg skal ske efter aftale med den relevante vejmyndighed. Det vil dog i praksis formentlig være vejmyndigheden eller trafikskabet der forestår arbejdet.*



## **Vejmyndighedens indflydelse på faste anlæg, der relaterer sig til offentlig service trafik**

Side 8/13

KKR Hovedstaden, KL og Økonomi- og Indenrigsministeriet anfører et ønske om, at det bør fremgå klarere, at både trafikskabets og regionernes kompetence til at varetage opgaver i relation til faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, ikke har indflydelse på hverken kommunernes eller statens ansvar som vejmyndighed og den ret vejmyndigheden har til at råde over eget areal ikke som følge af bestemmelsen er ændret.

KL anfører endvidere, at det ikke fremgår tydeligt at lovforslaget, hvilke konsekvenser bestemmelsen har for kommunernes beslutningskompetence, hvis regionen eller trafikskabet vælger at opføre faste anlæg, herunder om regionerne f.eks. kan overvælte driftsudgifterne på kommunen.

*Det fremgår tydeligt af lovforslaget, at vejmyndighedens ansvar for vejene ikke ændrer sig som følge af den foreslåede bestemmelse om at regionernes og trafikskabernes kompetence udvides til at varetage opgaver i relation til faste anlæg. Dette princip er i endnu højere grad blevet præciseret i bemærkningerne.*

*Endvidere er det som udgangspunkt regionen selv, der er forpligtiget til at betale driftsomkostninger, vedligehold mv. af et fast anlæg, regionen selv har ønsket og har finansieret. Det er naturligvis muligt at aftale andet med kommunen og det vil i øvrigt være hensigtsmæssigt at adressere problemstillingen når region og kommune under alle omstændigheder drøfter anlæggets opførelse.*

*Medfinansiere trafikskabet faste anlæg, forudsættes der indgået aftale med kommunerne om, hvordan drift, vedligehold mv. finansieres.*

## **Togtrafik mellem Hobro og Frederikshavn**

Danske Regioner, NT, Trafikskaberne i Danmark og Movia foreslår, at hjemlen til at overdrage en del af den statslige togtrafik til Region Nordjylland, gøres generelt gældende for alle regioner.

*Transportministeriet anfører, at der i henhold til regeringens konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012 i første omgang er tale om en forsøgsordning. Derfor er det fundet rigtigst at afvente evalueringen af forsøget inden ordningen eventuelt udbredes til hele landet.*

Danske Regioner og NT finder at ordningen bør udvides til at omfatte strækningen Hobro - Frederikshavn i stedet for strækningen Skørping – Frederikshavn.



*Transportministeriet anfører, at det i første omgang kun er strækningen Skørping- Frederikshavn, der forventes indgået en aftale med Region Nordjylland om, derfor ses der ikke at være grund til at udvide strækningen.*

NT, Trafikselskaberne i Danmark og Movia mener, at det bør præciseres, at fsva. overtagelse af trafikføreransvaret på en statslig jernbanestrækning, bør regionerne være trafikbestillere og trafikselskabet være trafikfører.

*Transportministeriet skal i den forbindelse påpege, at den foreslåede bestemmelse, hvorefter Region Nordjylland får mulighed for at overtage trafikføreransvaret, indeholder to bemyndigelser. For det første får regionen hjemmel til at kunne indgå en aftale med staten om overtagelse af trafikføreransvaret og hermed varetage trafikføreransvaret. For det andet får regionen mulighed at overdrage trafikføreransvaret videre til trafikselskabet og dermed alene beholde trafikbestilleropgaven. Det er fundet rigtigst at lade det være op til regionen, hvilken løsning der ønskes.*

### **Paraplyorganisationen**

Danske Busvognmænd, DI og Movia anbefaler, at samarbejdet evalueres efter 3 år.

*Transportministeriet anfører, at det vil være nødvendigt at evaluere samarbejdet efter et vist tidsrum, men ønsker ikke med lovforslaget at lægge sig fast på præcis, hvornår det skal ske.*

### **Samarbejdets opgaver**

Danske Regioner, Region Hovedstaden, Forbrugerrådet TÆNK og Movia anfører, at flere af bestemmelsens ”kan”-opgaver bør være ”skal”-opgaver, bl.a. koordinering af køreplanlægning, da det er vigtigt at der foregår et samarbejde herom.

*Transportministeriet anfører, at samarbejde om de ”kan”-opgaver der er nævnt i bestemmelsen, selskaberne som følge af andre bestemmelser er forpligtiget til at samarbejde om, naturligvis fortsat er underlagt disse bestemmelser. Det er blot ikke en pligt til at varetage samarbejde om disse opgaver i det samarbejde, der etableres som følge af den foreslåede § 7, stk. 3, 1. pkt.*

*Dette er tydegjort i bestemmelsen og lobbemærkningerne.*

*F.eks. er køreplanskoordinering som følge af lovens § 7, stk. 1 og bekendtgørelse nr. 1009 af 9. oktober 2006 om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik mv. således allerede et område, som der skal samarbejdes om på landsplan.*



DSB anfører, at der i øjeblikket pågår et arbejde i etableringssekretariatet for paraplyorganisationen og at det endnu ikke er klarlagt hvilke opgaver der skal varetages i paraplyorganisationen, hvorfor det foreslås at de konkrete eksempler på opgaver tages ud af bestemmelsen, så det alene i loven anføres, at selskaberne i samarbejde skal varetage kundeorienterede opgaver.

*I lovforslaget er det beskrevet, hvilke opgaver parterne skal samarbejde om, da et samarbejde som det skitserede som et minimum bliver nødt til at varetage opgaver af kundeorienteret karakter som nævnt i bestemmelsen, hvis samarbejdet skal have den ønskede virkning. Transportministeriet finder det u hensigtsmæssigt, hvis der opstår tvivl om hvorvidt paraplyorganisationen skal varetage de opgaver, der er nævnt i lovforslaget, da det er klart fastlagt, at samarbejdet over for kunden skal give et billede af at være et samlet trafik selskab på Sjælland og derfor skal løse alle kundeorienterede opgaver.*

*De af etableringssekretariatet igangsatte analyser skal bl.a. vise, om der er yderligere opgaver der skal varetages i regi af samarbejdet, evt. hvordan de forskellige opgaver varetages bedst af samarbejdet mv.*

### **Samarbejdets sammenhæng med letbanen i Ring 3**

DI og Rådet for bæredygtig trafik anfører, at lovforslaget ikke berører, hvordan den kommende letbaneorganisation (ring 3) skal håndteres i forhold til den sjællandske samarbejdsmodel.

*Det er ikke vurderet nødvendigt at integrere letbanen i samarbejdet på nuværende tidspunkt.*

### **Tilladelse til rutekørsel, herunder åben skolebuskørsel**

Danske Busvognmænd og Rigspolitiet anfører, at det er væsentligt, at branchen, Rigspolitiet og SKAT inddrages tæt i udmøntningen af lovgivningen i bekendtgørelse om rutekørsel, herunder også i forbindelse med udarbejdelsen af blanketten.

Rigspolitiet finder det hensigtsmæssigt, såfremt der fastsættes krav om, at en sådan blanket skal anvendes og at kørselskontrakten skal medbringes i køretøjet og forevises for politiet på forlangende, idet dette både vil lette politiets kontrol (ensartethed) og sikre, at de oplysninger, der skal fremgå af kørselskontrakten, altid anføres.

I relation til kommunal åben skolekørsel, anfører NT og Trafikselskaberne i Danmark, at der bør skulle opnås tilladelse til at medtage andre passagerer end skolebørn på en eksisterende rute, som har ovennævnte tilladelse i forvejen. Sydtrafik anfører endvidere, at et trafik selskabs tilkendegivelse om, hvorvidt offentlig adgang til en konkret skolerute vil give denne karakter af offentlig



servicetrafik, tillægges betydelig vægt, bl.a. når trafikskaber høres i medfør af § 20, stk. 1.

Side 11/13

*Transportministeriet anfører, at ovennævnte bemærkninger vil blive taget i betragtning under ændringen af Bekendtgørelse om rutekørsel, der bl.a. regulerer tilladelser til rutekørsel.*

### **Flere passagerkategorier i samme bus**

Danske Busvognmænd anser det for problematisk, at man efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke kan befordre flere forskellige passagerkategorier på samme tid i samme bus – uanset om, man er i besiddelse af tilladelser til speciel rutekørsel til befordring af de bestemte kategorier af personer, hvilket er en hindring for, at transportvirksomhederne - når de udfører opgaver for kommunerne - kan planlægge, koordinere og udføre kørslen på den mest effektive måde.

DI Transport anbefaler endvidere en mere fleksibel anvendelse af de forskellige kørselsordninger.

*Transportministeriet anfører, at det ikke anses for hensigtsmæssigt at tage stilling i loven til, hvorvidt der skal åbnes op for, at der kan transporteres flere passagergrupper i samme bus. Det bemærkes endvidere, at en række af de persongrupper der benytter sig af kommunal kørsel er særligt sensitive, og derfor har brug for faste rammer, hvilket åbne kørsler vil være en hindring for.*

### **Passagerrettigheder**

Sydtrafik og Movia anfører, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro ikke bør nævnes direkte i lovteksten, da det er et privat ankenævn, hvis eksistens beror på en frivillig aftale.

Endvidere anføres, at da klageordningen er en rettighed, der gælder alle buspassagerer, og ikke alene brugerne af den kollektive trafik, hvorfor det vil være mest passende, om bestemmelsen kunne optages i busloven i stedet.

*Transportministeriet anfører, at nævnet også i jernbanereguleringen nævnes direkte. Det anses derfor ikke for problematisk også at gøre dette på busområdet.*

*Busloven regulerer i højere grad adgangen til erhvervet, hvorfor det er fundet mest hensigtsmæssigt at placere bestemmelserne om passagerrettigheder i lov om trafikskaber. Forordningen finder i sin helhed anvendelse for almindelig rutekørsel, hvilket er reguleret i lov om trafikskaber. Endvidere regulerer lov om trafikskaber også en række andre områder end blot trafikskabernes virke, hvorfor det ikke er fundet unaturligt at placere bestemmelserne her.*



### **Sammenhængende takstsystem**

Danske regioner, DSB og Movia anfører, at der med bestemmelsen fortsat skal tages hensyn til, at det er trafikskaberne og DSB der har takstkompetencen.

DSB anfører, at de formoder at bestemmelsen kan anvendes landsdækkende, selvom der i bemærkningerne specifikt nævnes det konkrete arbejde på Sjælland. Sydtrafik ønsker det derimod præciseret, at bestemmelsen kun bør gælde for Sjælland.

*Transportministeriet anfører, at bestemmelsen er landsdækkende, selvom lobemærkningerne alene anvender takstsamarbejdet på Sjælland som eksempel.*

*Med bestemmelsen respekteres den nuværende takstkompetence, og disse regler ændres ikke som følge af den nye bemyndigelsesbestemmelse. Bestemmelsen forventes anvendt, hvis der f.eks. skal fastsættes en nærmere detailregulering omkring harmoniseringen eller lign.*

*Dette er præciseret i lobemærkningerne.*

### **Momsmæssige vilkår**

NT, Movia og Trafikskaberne i Danmark anfører, at hvis trafikskaberne skal kunne tilbyde en ydelse i relation til f.eks. faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik på vilkår, der er økonomisk attraktive for kommunerne og regionen, vil det kræve, at trafikskabet får mulighed for at tilbyde ydelsen på samme momsmæssige vilkår, som gælder for vejbestyrelsernes egne indkøb. Endvidere er dette af betydning i forhold til trafikskabernes samarbejder med andre selskaber som f.eks. DSB og Metroselskabet, der er underlagt andre momsregler end trafikskaberne.

*Transportministeriet undersøger i samarbejde med Økonomi- og Indenrigsministeriet mulighederne for, hvorvidt det er hensigtsmæssigt og muligt at ændre momsvilkårene for trafikskaberne.*

### **Trafikskabets muligheder for at indgå aftaler med private virksomheder, jernbanevirksomheder og statslige myndigheder.**

Movia finder, at trafikskaber bør have mulighed for at indgå aftaler med private og statslige virksomheder. Det vil endvidere være hensigtsmæssigt, at trafikskabet i forbindelse med arbejdet med mobility management får mulighed for at indgå i samarbejder med eksempelvis delebilsselskaber og bycykler for at kunne tilbyde et transporttilbud, der kan dække trafikanternes samlede transportbehov.

*Transportministeriet har ikke fundet det hensigtsmæssigt at lade trafikskaberne udføre trafik for private, da det ikke er et trafikskabs opgave at*



*varetage kommerciel kørsel. Endvidere vil trafikselskabets mulighed for at udføre bustrafik for andre stride imod lovens grundlæggende princip om, at det er regioner og kommuner, der har ansvaret for bustrafikken.*

### **Regler om inddrivelse af kontrolafgift**

Movia finder, at der er behov for at opdatere trafikselskabslovens § 29, stk. 3 om inddrivelse af kontrolafgift, så der er overensstemmelse med lov om inddrivelse af gæld til det offentlige (gældsinddrivelsesloven).

*Som følge af Movia's bemærkninger er § 29, stk. 3 ændret, så denne er i overensstemmelse med gældsinddrivelsesloven.*

### **Forskellige ikrafttrædelsestidspunkter**

Movia anfører, at det af hensyn til Movias budgetproces, som er afstemt med kommunerne og regionerne, vil være mest hensigtsmæssigt, hvis de ændrede finansieringsbestemmelser vedr. administrationsudgifter og udgifter til buslinjer tidligst træder i kraft med virkning fra 2016 i forbindelse med en vedtægtsændring, da kommunerne og regionerne allerede nu er i gang med det budgetarbejde, der skal lede frem til trafikbestilling for 2015 senest 1. maj 2014. Trafikbestillingen er en grundpille i budgetarbejdet i Movia, og det vil være uhenigtsmæssigt for kommunerne og regionerne, hvis reglerne skulle træde i kraft tidligere.

KKR Hovedstaden anfører i tråd hermed, at det er nødvendigt at der gives tid til, at kommunerne kan tilpasse deres budgetter til den nye model.

*Transportministeriet har som følge af bemærkningen ændret bestemmelsen således at det fremgår direkte af loven, at reglerne om den nye finansieringsmodel træder i kraft den 1. januar 2016, så det står klart for kommuner og regioner, hvornår bestemmelsen træder i kraft og der bliver tid til at tilpasse de kommunale budgetter.*

*Der er endvidere i forhold til paraplyorganisationen fastsat, at reglerne herom træder i kraft 1. august 2014 som den resterende del af loven, men at transportministeren fastsætter en frist for hvornår opgaverne skal varetages i samarbejdet og således ikke længere må varetages af selskaberne hver for sig.*