



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Sagsnummer  
ThecaSag-111746  
Movit-2725855

Sagsbehandler MLL  
Direkte +45 36 13 15 05  
Fax -  
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

7. januar 2014

### Høringsvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

Movia fremsender hermed bemærkninger til udkast til Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber.

Det skal indledningsvis bemærkes, at henset til høringsperiodens placering hen over julen findes høringsfristen overordentlig kort, navnlig i betragtning af at trafikskaberne må forventes at måtte inddrage deres afgående bestyrelser i høringsbesvarelsen. Høringsvaret er således produceret under et betydeligt tidspres, og Movia må derfor tage forbehold for, at den kommende bestyrelse finder det relevant at rette henvendelse til Transportudvalget under udvalgsbehandlingen, herunder også vedrørende elementer i lovforslaget, som ikke ændres under høringsforløbet, eller elementer som Movia ikke har kommenteret i første omgang.

#### Generelle bemærkninger

Vedrørende generelle bemærkninger om behovet for en evaluering og justering af lov om trafikskaber henvises til Movias høringsvar af 31. maj 2013 til evalueringsrapporten, hvor den grundlæggende præmis var, at det er naturligt at evaluere en så omfattende ny lov som lov om trafikskaber efter, at den har virket i mere end 6 år. Movia pegede navnlig på finansieringsmodellerne som et område, hvor der var behov for en lovrevision.

Som en yderligere generel bemærkning skal det anføres, at Movia finder, at forslaget forstærker momsmæssige problemstillinger, som er til ugunst for den konkurrencemæssige ligestilling mellem Movias egenproduktion og Movias køb af varer og ydelser hos leverandører. De momsmæssige problemstillinger består i, at Movia ikke kan fratække moms ved køb af varer og ydelser, og at Movia dermed har økonomisk tilskyndelse til egenproduktion. De momsmæssige problemstillinger forstærkes af forslagets mulighed for at medfinansiere, vedligeholde eller opsætte faste anlæg mv. og i forhold til ydelser til paraplyorganisationen. De tre parter i paraplyorganisationen vil således ikke have ensartede finansieringsvilkår, idet der

ikke vil være ensartede muligheder for momsafløftning. Det finder Movia ikke hensigtsmæssigt, og Movia skal derfor opfordre til, at ministeriet arbejder for ensartede vilkår for parterne. Det kan eksempelvis realiseres ved, at Movia bliver omfattet af den kommunale- eller regionale momsudligningsordning svarende til den ordning, der gælder for kommuner og regioner, og som indtil kommunalreformen i 2007 var gældende for HUR.

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte dele

Nedenfor følger Movias bemærkninger til de enkelte dele af lovforslaget efter systematikken i afsnit 2 i lovforslagets bemærkninger. Herefter er en række afsluttende bemærkninger, som ikke rummes i systematikken.

#### *2.1 Tilladelse til at melde sig ud af trafikskabet for ø-kommuner uden bro eller landfast forbindelse*

##### 2.1.1. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Enkelte kommuner har rettet henvendelse til Transportministeriet med henblik på at få tilladelse til at træde ud af trafikskabet og selv stå for den offentlige servicetrafik.

Da der ikke er hjemmel i lov om trafikskaber hertil, har de pågældende kommuner fået afslag.

Baggrunden herfor har været, at hvis nogle kommuner ikke er medlem af et trafikskab, ville det blive sværere at sikre en sammenhængende trafik i trafikskabets område, da der ikke længere vil være incitament til at have ruter, der krydser kommunegrænsen. Endvidere vil de stordriftsfordele, der er ved at lade trafikskaberne udbyde og planlægge kørslen på vegne af alle kommuner, reduceres, hvis en række kommuner begynder at udbyde kørsel på egen hånd.

Dog findes der enkelte kommuner, nemlig de kommuner, som udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner, hvor der ikke er sammenhæng med den øvrige kollektive trafik pga. ø-kommunens geografiske placering, og som derfor ikke har busstrafik over en kommunegrænse. Ovennævnte hensyn har således ikke samme vægt i forhold til disse ø-kommuner.

For disse ø-kommuner foreslås det derfor, at transportministeren, efter ansøgning fra den enkelte ø-kommune, kan give tilladelse til, at ø-kommunen ikke deltager i et trafikskab. Deltager en ø-kommune ikke i et trafikskab, skal de opgaver, der efter lov om trafikskaber påhviler trafikskaberne, varetages af ø-kommunen.

##### 2.1.2 Movias bemærkninger

Movia har ikke bemærkninger til forslaget.

## 2.2 Godkendelse af trafikskabets vedtægter

### 2.2.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Godkendelsesproceduren kan for vedtægtsændringer af mindre vigtig betydning virke usmidig og tung. Især når der henses til, at en stor del af bestemmelserne i standardvedtægterne, fastsat af transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, ikke kan fraviges.

Det foreslås derfor, at processen for de statslige myndigheders godkendelse smidiggøres, så selskabets vedtægter efter godkendelse af repræsentantskabet og de berørte regionsråd, sendes til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 ugers for indsigelser. Fristen kan forlænges ved en begrundet udtalelse fra transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren til trafikskabet.

For vedtægtsændringer af vanskelig karakter, som er tidsmæssigt krævende at undersøge mv., kan fristen forlænges ved, at transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren afgiver en begrundet udtalelse til trafikskaberne om, hvorfor fristen ikke kan overholdes. Er fristen forlænget, må trafikskaberne afvente ministeriernes stillingtagen til vedtægtsændringer, før de kan anses som godkendt.

Med bestemmelsen kan trafikskaberne forudsætte, at vedtægtsændringer er godkendt, hvis der ikke er indkommet indsigelser senest 12 uger efter, at transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren har modtaget forslag til vedtægtsændringer.

### 2.2.2 Movias bemærkninger

Movia har ikke bemærkninger til forslaget.

## 2.3 Trafikskabets finansiering på Sjælland

### 2.3.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Den gældende finansieringsmodel på Sjælland indeholder en række uhensigtsmæssigheder.

Et grundlæggende problem er, at modellen er meget kompleks i forhold til busruter, som krydser én eller flere kommunegrænser.

Endvidere kan den nuværende model i praksis virke blokerende for ændringer af disse busruter, da modellen er konstrueret således, at ændringer i én kommune påvirker betalingen for de øvrige kommuner, som ruten kører igennem, selv om der ikke ændres på hverken ruteføring eller frekvens i disse kommuner. Én kommune kan således komme til at betale mere for den samme busrute, fordi en anden kommune gør sin del af ruten kortere eller længere. Da modellen indebærer, at alle kommuner skal være enige, førend der kan foretages ændringer på ruten, kan den gældende finansieringsmodel bidrage til at hindre trafikalt hensigtsmæssige ændringer i bustrafikken. Hertil kommer, at en kommune ikke har noget incitament til at sikre en sam-

menhængende betjening, da kommunerne ikke opnår fordele ved at lade en busrute køre igennem kommunen, hvis dens egne borgere ikke har nytte af bussen.

Det forhold, at regionerne betaler alle trafikskabets administrationsomkostninger, gør kommunernes incitament til at støtte initiativer, der medfører lavere administrationsomkostninger, begrænset.

Bl.a. på baggrund af ovennævnte uhensigtsmæssigheder foreslås en ny model for finansiering af tværgående ruter samt af administrationsomkostningerne.

Det har for en række af de ruter, der går igennem flere kommuner, vist sig, at disse har mere karakter af at være regionale end lokale. Disse ruter bør derfor varetages af regionerne. Regionernes styrkede rolle i busdriften vil samtidig bidrage til at sikre en bedre sammenhæng i det samlede netværk af busruter.

På Sjælland er ruter af regional karakter som udgangspunkt ruter, der går igennem 3 eller flere kommuner. Det beror dog på en konkret vurdering, hvorvidt det er hensigtsmæssigt, at lade en rute finansieres regionalt. F.eks. vil det for en rute, der går igennem 3 eller flere kommuner, være relevant at vurdere hvorvidt den skal finansieres kommunalt eller regionalt, hvis ruten betjener små og tætliggende kommuner, eller hvor en eller flere kommuner, blandt de 3 eller flere kommuner ruten betjener, kun i meget lille grad bliver berørt af ruten. Endvidere vil også ruter, der berører under 3 kommuner, kunne vurderes at være regionale, hvis de f.eks. betjener meget store kommuner, eller hvis rutens karakter gør det hensigtsmæssigt, at denne finansieres af regionen.

Det er ud fra ovennævnte kriterier for det nuværende rutenet på Sjælland vurderet, at ruter, der f.eks. betjenes af S-, R- og N-busser, anses for at være af regional karakter. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at overflytte finansieringen af disse ruter, der ikke i forvejen finansieres af regionerne, til regionerne.

Det er dog trafikskabet, der efter forhandling med de to regioner og kommuner beslutter, hvilke ruter der vil være hensigtsmæssige at lade finansiere regionalt.

Overflytning af en række ruter, der går gennem flere kommuner, fra kommunerne til regionerne, vil samtidig gøre det muligt, at kommunerne medfinansierer nogle af trafikskabets omkostninger til administration, således at også kommunerne får incitament til at begrænse initiativer, der medfører øgede administrationsomkostninger.

Herudover foreslås fordelingsmodellen for udgifterne til de lokale busruter, der fortsat deles af flere kommuner, ændret, så den i højere grad afspejler kommunernes reelle forbrug og samtidig afspejler, at busruterne skal ses som et samlet netværk, der også giver fordele for andre end kommunens egne borgere.

Det foreslås derfor, at finansieringsmodellen af busdriften på Sjælland fastlægges sådan, at de to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager fortsat med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapørsel for kommunens egne borgere.

Trafikskabets omkostninger til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb, fastsat af trafikskabet, fordelt på hver region,

og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. Det foreslås, at 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunen er beliggende i.

Den foreslåede finansieringsmodel vil eliminere mange af den nuværende models uhensigtsmæssigheder. Samtidig indeholder modellen et solidarisk element i form af fordeling af udgifterne ud fra kommunernes befolkningstal, som – sammen med regionernes større ansvar for selve busdriften – understøtter busruterens karakter af at være del af et samlet net. Endelig får kommunerne også et incitament til ikke at øge trafikskabsadministrationsomkostninger.

### 2.3.2 Movias bemærkninger

#### *Vedr. ændret fordeling af administrationsomkostningerne*

Movia er, som det også var anført i høringssvaret til evalueringsrapporten, enig i, at kommunerne bør deltage i finansieringen af de fælles administrationsudgifter. Det konstateres, at forslaget lægger op til en løsning, som er DUT-neutral, hvilket Movia anser for et afgørende kriterium. Forslaget imødekommer også det andet hensyn, som Movia lagde vægt på, at løsningen er så neutral som mulig med hensyn til byrdefordelingen mellem kommunerne. Endelig imødekommes Movias opfattelse af, at der i Region Hovedstadens område er en række buslinjer, der i deres natur må opfattes som regionale, men som i den nuværende trafikskabslov er udlagt som kommunale linjer.

Det konstateres videre, at Movias bestyrelse får kompetencen med hensyn til at forhandle og beslutte, hvilke buslinjer det vil være hensigtsmæssigt at lade finansiere regionalt samt at beslutte et grundbeløb af administrationsudgifterne, som skal finansieres af regionerne. Lovforslaget anfører ikke kriterier for grundbeløbets fastsættelse eller for fordelingen, hvorfor det antages, at dette også er et anliggende for bestyrelsen.

Under den nuværende finansieringsordning, hvor regionerne finansierer de samlede administrationsudgifter, indførte Movia i 2009 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.

### *Vedr. finansieringsmodel for busruter i flere kommuner*

Movia er enig i, at fordelingen af finansieringsforpligtelsen på busruter, der deles af flere kommuner, i højere grad end nu bør ske efter kriterier, der afspejler kommunernes forbrug af busdrift, eksempelvis som andele af buslinjernes samlede køreplantimer. Movia er også enig i, at der bør være et solidarisk element, således at en del af finansieringen fordeles ud på alle kommuner inden for den relevante region efter et objektive kriterium. Befolkningstal er et anvendeligt kriterium.

Ifølge lovforslagets § 3 fastsætter Transportministeren tidspunktet for lovens ikrafttræden, og kan fastsætte forskellige tidspunkter for de enkelte bestemmelser. Af hensyn til Movias budgetproces, som er afstemt med kommunerne og regionerne, vil det 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. Kommunerne og regionerne er allerede nu 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 u hensigtsmæssigt for kommunerne og regionerne, hvis reglerne skulle træde i kraft tidligere. I stedet kunne 2015 være et mellemår, hvor kommuner og regioner ville have mulighed for at indarbejde konsekvenserne af den nye finansieringsmodel. Det vil også kræve tid for Movia at forhandle og beslutte, hvilke buslinjer der skal overgå fra kommunal til regional finansiering. Ikrafttræden i 2016 vil give tid til den nævnte vedtægtsændring.

## *2.4 Åben skolebuskørsel for alle passagerer*

### 2.4.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Flere kommuner har fremsat ønske om at kunne åbne for, at den skolebuskørsel, som kommunen varetager, også kan medtage almindelige passagerer. Dette begrundes med, at det både fra kommunens og andre passagerers synspunkt, virker som unødigt spild af kapacitet, at en bus, der kører på en bestemt rute på faste tidspunkter, ikke må medtage andre passagerer end skolebørn. Heroverfor står, at det i dag kun er trafikskaberne, der må udføre offentlig servicetrafik. Hensynene bag er bl.a., at det er nemmere for passagererne at anvende den offentlige servicetrafik, når det alene er trafikskaber, der udfører denne samt de stordriftsfordele, der opnås ved at samle indkøb af bustrafik i trafikskaberne. At give kommunerne mulighed for en bedre kapacitetsudnyttelse af den skolebuskørsel de selv varetager, vurderes dog ikke at kollidere med hensynene bag reglen om, at kommunerne ikke selv må drive offentlig servicetrafik. Tværtimod gives der mulighed for at yde eventuelle passagerer på ruten en bedre service end i dag. Endvidere er kørslen en type kørsel, som kommunerne ikke skal, men alene kan, lade trafikskaberne varetage, hvorfor stordriftstanken ikke har stor betydning.

Herudover vurderes den konkurrence, der evt. kunne opstå til trafikskabskabet rutekørsel, ikke at være af betydning, da kommunale skolebusruter ofte oprettes i mindre befolkede områder, hvor kommunen ikke i forvejen via trafikskabet har indsat offentlig servicetrafik, eller i hvert fald ikke offentlig servicetrafik, der passer med tidspunkterne for befordring af skolebørn. Herudover skal der opnås tilladelse til speciel rutekørsel som f.eks. skolekørsel, hvis kørslen udføres med busser, dvs. motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 9 personer inkl. føreren. Trafikstyrelsen vil således her have mulighed for at foretage en prøvelse af, hvorvidt behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, jf. den gældende lovs § 20, stk. 1. Der henvises i øvrigt til beskrivelsen i afsnit 2.10. På denne baggrund foreslås det, at der på ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, efter den enkelte kommunes beslutning, kan medtages andre passagerer end skolebørn. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten.

Kravene om, at ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og at der ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten, skal hindre, at kommunen omgår loven ved at oprette ruter med baggrund i bestemmelsen, der reelt ikke har til formål at befordre skoleelever, og derved driver en form for offentlig servicetrafik.

#### 2.4.2 Movias bemærkninger

Movia havde følgende bemærkning i forbindelse med evalueringsrapporten:

”Det er forståeligt, at kommunerne ønsker at lade andre end skolebørn køre med skolebussen, 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.”

I lovbemærkningerne foreslås det, at der på ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, efter den enkelte kommunes beslutning, kan medtages andre passagerer end skolebørn. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passagererne for brug af ruten.

Kravene om, at ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og at der ikke opkræves betaling fra passagererne for brug af ruten, skal hindre, at kommunen omgår loven ved at oprette ruter med baggrund i bestemmelsen, der reelt ikke har til formål at befordre skoleelever, og derved driver en form for offentlig servicetrafik.

På den baggrund finder Movia, at den nye § 5, stk. 2 dækker de ønsker, Movia har fremsat.

## *2.5 Regionens og trafikskabets mulighed for varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. samt finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.*

### 2.5.1. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

#### *Regionernes mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik*

For regionalt finansierede ruter er ansvaret som vejmyndighed skilt fra ansvaret for busdriften.

En konsekvens ved at skille ansvaret som vejmyndighed fra ansvaret for busdrift kan være, at incitamentet hos vejmyndigheden til at investere i busfremkommelighed, med dertil følgende lavere driftsomkostninger ved busdriften, reduceres.

Det bør derfor være muligt for regionerne at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, f.eks. projekter der forbedrer fremkommelighed for deres buslinjer, da dette er tæt knyttet til regionernes opgaver vedrørende offentlig servicetrafik og endvidere kan forbedre regionernes mulighed for at varetage sine opgaver så økonomisk ansvarligt som muligt, hvis de kan investere i tiltag, der gavner rutens driftsøkonomi.

Det foreslås derfor, at regionerne gives mulighed for at kunne finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Ud over at der gives regionen adgang til selv at finansiere faste anlæg, gives der også regionerne mulighed for at lade trafikskabet varetage ejerskab eller drift, opsætning mv. af sådanne faste anlæg, jf. ovennævnte afsnit.

Det er vigtigt at bemærke, at bestemmelsen ikke gør regionerne til vejmyndighed eller forpligtiger regionerne til at varetage vedligehold af anlægget, medmindre de selv har finansieret anlægget, da vejene fortsat er kommunernes og statens ansvar.

Bestemmelsen giver blot mulighed for, at regionerne kan finansiere projekter i relation til f.eks. vejfremkommelighed. Dette skal især ses i sammenhæng med den nye finansieringsmodel på Sjælland, jf. afsnit 2.3, men også i forhold til resten af Danmark, hvor regionerne har et noget større trafikløberansvar, end regionerne på Sjælland har efter den gældende ordning.

#### *Trafikskabets varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik*

Faste anlæg som stoppestedstandere, læskure, terminaler mv. er tæt knyttet til et trafikskabs kerneprodukt, da det er en naturlig service i forbindelse med busdriften, som passagererne forbinder med trafikskabet.

Da det er vejmyndigheden, der som nævnt har ansvaret for sådanne anlægs drift og opsætning, er der ofte ikke en ens standard for, hvordan f.eks. stoppestederne inden for trafikskabets område skal se ud. Det betyder, at der inden for et trafikskabs område kan være stor forskel på stoppestedernes udformning og tilstand, alt afhængig af den enkelte vejmyndigheds prioriteter. Den tætte tilknytning disse anlæg har til trafikskabet gør det ønskeligt at tilvejebringe en mulighed for, at trafikskaberne kan få indflydelse herpå.

Det foreslås, at trafikskabet efter aftale med regionen, jf. den foreslåede udvidelse af regionens finansieringsmuligheder, eller vejmyndighederne, kan varetage ejerskab



eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Hvis vejmyndighederne eller regionen ønsker det, skabes der herved i højere grad en mulighed for, at trafikskabet kan få indflydelse på stoppesteder mv., der som nævnt af passagererne anses som en naturlig service i forbindelse med busdriften.

Trafikskabets mulighed for at varetage opsætning og drift af faste anlæg er en kodificering af den praksis, der udøves i dag, men muligheden for at varetage ejerskab af faste anlæg, er en nyskabelse i forhold til gældende praksis på området. Det er med bestemmelsen hensigten, at kommunerne giver trafikskaberne mulighed for skabe et ensartet udtryk ved især stoppestandsstanderne, der har en nær tilknytning til busdriften fra passagerernes synspunkt, i hele trafikskabets område, og at kommunerne bestræber sig på ikke at udarbejde forskellige retningslinjer for standere i hver enkelt kommune.

Hensyn som trafikikkerhed, vejplanlægning mv. kan fortsat varetages af vejmyndigheden, da det med bestemmelsen bliver frivilligt for den enkelte kommune/staten, om denne ønsker, at trafikskabet skal varetage opsætning eller drift, evt. begge dele, eller om trafikskabet helt skal overtage ejerskabet af anlæggene. Hvis den enkelte kommune/staten beslutter at lade trafikskabet varetage ejerskab eller drift, opsætning mv., kan der i aftalegrundlaget mellem parterne tages højde for finansiering, trafikikkerhed og vejplanlægning.

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

På nuværende tidspunkt finansieres trafikskabernes eventuelle varetagelse af opsætning og vedligehold af faste anlæg direkte af den kommune, der bestiller ydelsen, eller alternativt ud fra de principper, trafikskabet har fastlagt i forhold til mindre vedligehold af busstoppesteder.

Trafikskabet har således ikke mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, til fordel for det samlede busnetværk, f.eks. ved en medfinansiering af en forbedring af en busterminal der fungerer som knudepunkt for en del busruter, udskiftning af en række læskure på en strækning, der benyttes af et større antal busser mv.

Da sådanne anlæg potentielt kan komme mange kommunes borgere til gode, vil det være hensigtsmæssigt, at fællesskabet, i kraft af trafikskabet, gives mulighed for at bidrage til sådanne forbedringer eller nyanlæg. En mulighed for medfinansiering supplerer endvidere forslaget om, at trafikskaberne i større grad kan gives ansvar for eller overtager ejerskabet af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Det foreslås derfor, at trafikskabet kan beslutte, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

Trafikskaberne får med bestemmelsen hjemmel til at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette beslutes i trafikskabets bestyrelse. Bestyrelsen har i den forbindelse mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansieringen.

For at regionerne ikke skal blokere for kommunernes ønske om en sådan medfinansiering, kan trafikskabet beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har ansvar for medfinansieringen.

Denne mulighed er alene givet i forhold til trafikskabers medfinansiering af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 2. og 3. pkt., og ikke i forhold til trafikskabers varetagelse af opsætning, drift, ejerskab mv. af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 1. pkt., da sidstnævnte ikke belaster regionerne økonomisk. Med § 5, stk. 3, 1. pkt. "bestiller" kommunerne som nævnt en ydelse gående ud på, at trafikskabet skal stå for opsætning, drift, vedligehold, ejerskab mv., som kommunen på samme vis som med bestilt trafik, selv skal betale for.

Beslattes det, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, kan trafikskabet opkræve tilskud, både faste og engangstilskud, fra trafikskabets deltagere. Sådanne tilskud vil kunne danne grundlag for, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg.

En anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at kommunen selv finansierer dele af projektet, da kommunen også selv skal tage ansvar for forbedringer af et i kommunen beliggende anlæg.

### 2.5.2 Movias bemærkninger

Movia har i sit høringssvar til Transportministeriets evaluering af lov om trafikskaber anført, at 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 trafikskabet ud fra forretningsmæssige principper også have mulighed for at medfinansiere terminal- og fremkommelighedsforbedringer på terminaler, gader og veje som betjenes af pendlerlinjer.

Movia finder, at der med den foreslåede § 3a samt med de foreslåede ændringer til § 5 er tilvejebragt hensigtsmæssige muligheder for henholdsvis regionernes finansiering og trafikskabets medfinansiering af faste anlæg til bustrafikken.

Endvidere har Movia i sit høringssvar til evalueringen af lov om trafikskaber anført både fordele og ulemper ved at trafikskabet overtager ejerskab, opsætning og drift m.v. af stoppestedsudstyr.

Movia finder, at den foreslåede mulighed for frivillig overdragelse af denne opgave fra regioner eller vejmyndigheder via aftaler mellem parterne giver en fornuftig ramme for løbende at tilrettelægge opgavevaretagelsen på dette område på den mest hensigtsmæssige måde under hensyn til de beskrevne fordele og ulemper.

Hvis trafikskaberne skal kunne tilbyde denne ydelse på vilkår, der er økonomisk attraktive for kommunerne, vil det dog kræve, at trafikskaberne får mulighed for at tilbyde ydelsen

på samme momsmæssige vilkår, som gælder for vejbestyrelsernes egne indkøb.

## 2.6 Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikskaberne i hele landet

### 2.6.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Der har indenfor visse typer kørsel vist sig et behov for, at trafikskaberne får mulighed for at samarbejde i forhold til kørsel, der berører mere end et trafikskabs område.

Dette behov har bl.a. vist sig i forhold til samarbejde mellem trafikskaberne på områder indenfor individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og indenfor de visiterede kørselsopgaver, trafikskaberne varetager for kommuner og regioner. Det har f.eks. ikke med gældende lov været muligt at tilbyde en bruger af individuel handicapkørsel, der har bopæl på Sjælland, og som er tilknyttet trafikskabet på Nordjylland i forhold til handicapkørslen, at anvende individuel handicapkørsel i Nordjyllands Trafikskab under et ophold i Nordjylland.

Da øgede samarbejdsmuligheder således hovedsagligt har vist sig nødvendige i forhold til individuel handicapkørsel samt for opgaver, som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, bør muligheden for samarbejde mellem trafikskaberne udvides for de nævnte typer af kørsel.

Der bør ikke åbnes for et videre samarbejde i forhold til resterende offentlig service-trafik, da dette vil være u hensigtsmæssigt i forhold til den liberaliserede fjernbuskørsel. Det er således ikke hensigten at skabe konkurrence til fjernbuskørslen.

Det foreslås derfor, at trafikskaberne får mulighed for at samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der berører mere end to trafikskabers områder. Trafikskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. den gældende § 5, stk. 3.

Trafikskaberne vil med bestemmelsen således kunne samarbejde om kørsler, herunder købe ydelser af hinanden, der vedrører de nævnte typer kørsler.

Det vil i forhold til individuel handicapkørsel løse problemstillingen omkring, at ordningen eftergældende ret ikke kan benyttes landsdækkende.

### 2.6.2 Movias bemærkninger

Movia støtter forslaget, idet der henvises til Trafikskaberne i Danmarks svarbrev til Transportministeriets forespørgsel af 21. juni 2013, om foreningen fandt det muligt at finde en løsning for individuel handicapkørsel, så der bliver ret til lokal transport i andre trafikskaber end det, vedkommende er tilknyttet.

Trafikskaberne tilkendegav en positiv indstilling til at finde en løsning og pegede i den forbindelse på tre forudsætninger:

### *Præcisering af lovhjemmel*

Hvis trafikselskaberne skal have mulighed for at udføre opgaver for andre end trafikselskabets egne regioner og kommuner som den foreslåede, forudsætter det, at der tilvejebringes en udtrykkelig lovhjemmel. Det kan ske i forbindelse med den igangværende revision af lov om trafikselskaber ved præcisering af bestemmelserne om individuel handicapkørsel i loven.

### *Økonomisk dækning*

Der vil blive en forøget anvendelse af handicapkørselsordningen i andre trafikselskabers områder, fordi mulighederne for at bruge systemet udvides

En lovgivning på området vil samtidigt være grundlaget for beregning af de økonomiske konsekvenser med deraf følge kompensation (DUT).

### *Det administrative grundlag*

Derudover vil der være behov at sikre, at det er entydigt, under hvilke betingelser de enkelte transporter foregår. Det gælder f.eks. tidsfrister, serviceniveau og regler for betaling.

Movia skal endelig bemærke, at det er positivt, at lovforslaget etablerer hjemmel til, at trafikselskaberne kan udføre opgaver for andre end trafikselskabets egne kommuner og regioner.

## *2.7 Trafikselskabet i Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikøberansvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn.*

### *2.7.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold*

Regeringen har i det konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012 meldt ud, at regeringen vil gennemføre forsøg med at lade andre operatører end DSB overtage driften på lokale banestrækninger. Initiativet forventes i første omgang gennemført på forsøgsbasis i Nordjylland.

DSB kører normalt ca. 1,1 mio. km om året med lokale tog internt i region Nordjylland. Det er denne trafik, som planlægges overdraget til lokalt ansvar, mens DSB fortsat skal betjene landsdelsforbindelserne til og fra Aalborg efter en forhandlet kontrakt med staten.

Med den foreslåede hjemmel bliver der mulighed for, at transportministeren kan indgå en aftale med Region Nordjylland om overdragelse af trafikøberansvaret for lokal togtrafik på strækningen Skørping og Frederikshavn til region Nordjylland. Såfremt en sådan aftale indgås, vil ansvaret for den lokale togbetjening på strækningen Skørping og Frederikshavn således påhvile Region Nordjylland, idet regionen vil blive kompenseret af staten for at overtage opgaven i form af et årligt tilskud.

Det foreslås, at Regionen kan overdrage trafikøberansvaret til Nordjyllands Trafikselskab. Med den foreslåede bestemmelse får Nordjyllands Trafikselskab i givet fald

mulighed for at indkøbe togtrafikken fra Nordjyske Jernbaner eller fra en anden jernbanevirksomhed. Nordjyllands Trafikselskab vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skørping og Frederikshavn, som trafik-selskabet varetager i forhold til privatbanerne i Region Nordjylland.

### 2.7.2 Movias bemærkninger

Movia bemærker, at det bør præciseres, at kommuner og regioner er trafik*bestillere*, mens trafik-selskaberne 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.

## 2.8 Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik på Sjælland

### 2.8.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Der er behov for at den offentlige servicetrafik på Sjælland bliver mere sammenhængende, end den er i dag.

Med tre forskellige selskaber (herefter benævnt selskaberne), der varetager trafikken på Sjælland, oplever kunderne, at der trods et allerede eksisterende samarbejde mellem selskaberne, ikke er optimal sammenhæng på rejser, hvor der anvendes flere transportmidler.

For at styrke sammenhængen i den offentlige servicetrafik og for at forbedre kundernes oplevelse heraf, skal selskabernes samarbejde have en mere forpligtende karakter, og samarbejdet skal omfatte flere områder, end det gør i dag.

For at sikre, at selskaberne har klar hjemmel til at varetage en række opgaver i fællesskab, foreslås den forøgede pligt til samarbejde mellem selskaberne fastsat direkte i loven i stedet for ved bekendtgørelse alene.

Det foreslås derfor, at trafik-selskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten på Sjællands område, i fællesskab etablerer et samarbejde for den offentlige servicetrafik på Sjælland. Selskaberne skal i samarbejde varetage kundevendte opgaver på selskabernes vegne, herunder billetsalg, kundeservice, hittegoodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. for trafik der udføres på Sjælland af selskaberne.

Der foreslås endvidere, at selskaberne også kan samarbejde om, at udføre opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking mv.

Det kollektive trafiksystem på Sjælland forventes herefter præsenteret ved ét navn, ét ansigt og ét brand.

## 2.8.2 Movias bemærkninger

Movia konstaterer, at det pligtmæssige samarbejde (paraplyen) er beskrevet overordnet. Movia skal i den forbindelse henvises til Movias brev af 30. august 2013 medfølgende det fælles oplæg til en paraplyorganisation fra Movia, DSB og Metroselskabet. Movia gjorde her rede for Movias væsentligste prioriteringer:

- Finansieringen af paraplyen som Movia foreslår løst efter den model, som kendes fra Rejseplanen A/S, Bus & Tog samarbejdet og Direktørsamarbejdet i hovedstadsområdet.
- At paraplyen etableres med egen ledelse og driftsorganisation og overtager kompetencer fra selskaberne efter behov og i øvrigt efter fælles beslutning herom i selskabernes kompetente ledelsesorganer, hvilket for Movia vil sige Movias bestyrelse.
- At den geografiske udstrækning er hele Sjælland med øer, hvilket Movia med tilfredshed konstaterer lægges til grund i Transportministeriets udkast til lovforslag.

Movia finder, at paraplyorganiseringen er en så vidtrækkende ændring af organiseringen af den kollektive trafik i Østdanmark, at der i lovforslaget bør formuleres en bestemmelse om evaluering efter eksempelvis 3 år med henblik på eventuelle hensigtsmæssige justeringer.

Endelig bemærkes som en detalje, at der i lovudkastet skelnes mellem *skal*-opgaver og *kan*-opgaver for det pligtmæssige samarbejde. Det foreslås overvejet, om det er hensigtsmæssigt at formulere *kan*-opgaverne som en tilsyneladende udtømt liste i lovteksten. Movia finder under alle omstændigheder, at opgaven med koordinering af køreplanlægning ikke bør formuleres som en udtrykkelig *kan*-opgave, men at det snarere fremstår som en selvfølge, at parterne koordinerer køreplanerne.

## 2.9 Bedre planlægning af den offentlige servicetrafik.

### 2.9.1. Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

For at skabe et mere stabilt rutenet indenfor trafikselskabets geografiske område, hvor ansvaret mellem kommuner og regioner sættes i mere forudsigelige og stabile rammer, foreslås det, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetoverslag.

Der skal med det strategiske grundlag fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.

Det strategiske grundlag skal ses som en form for aftale mellem kommuner og regioner i trafikselskabet, hvor de overfor hinanden har lagt sig fast på dette grundlæggende rutenet, som kommuner og regioner efterfølgende vil kunne arbejde ud fra i forbindelse med planlægningen af øvrige ruter.

Med forslaget fastlægges de overordnede principper for rutenettet, ud fra en længere planlægningshorisont end det er tilfældet med planlægningen af bustrafikken i dag. For at understøtte denne planlægning, findes det hensigtsmæssigt, at der i samspil med disse overordnede principper for rutenettet udarbejdes et flerårigt budgetoverslag. På den måde er det muligt for de enkelte kommuner og regioner at tilrettelægge egen trafik og midlerne hertil bedre.

Hensigten med det strategiske grundlag og flerårige budgetoverslag er at eliminere noget af den usikkerhed, der opstår ved, at der årligt lægges nye budgetter, der betyder, at busruter kan besluttes nedlagt med kort varsel.

Kommunernes og regionernes 1-årige budgetplanlægning er naturligvis fortsat det bærende element i økonomien, og det strategiske grundlag er ikke til hinder for, at en kommune eller regions økonomi nødvendiggør, at der med kort frist ændres eller nedlægges en busrute, der indgår i det strategiske grundlag. Det er således fortsat op til parterne selv at fastlægge serviceniveauet, selvom der udarbejdes et strategisk grundlag.

Det strategiske grundlag er særlig relevant i forhold til busomlægninger som følge af større projekter såsom den kommende letbane i ring 3, åbningen af metrocity-ringen eller ved beslutningen om, hvilke kommunale ruter der vil være hensigtsmæssige at overflytte til regionen i forbindelse med den nye finansieringsmodel som behandlet i punkt. 2.3.

Det er bestyrelsen, der ifølge standardvedtægten i sidste ende træffer beslutning om trafikplanen, men de enkelte kommuner og regioner skal inddrages i arbejdet, da det som nævnt er kommuner og regioner, der fastlægger eget serviceniveau.

Jo tættere et område er trafikeret, jo mere relevant er det, at trafikselskabet og dennes bestyrelse arbejder for, at der skabes en fælles forståelse for det formålstjenlige i, at der nås til enighed om tilpasningen af busruter og fastlæggelsen af et grundlæggende rutenet.

## 2.9.2 Movias bemærkninger

Movia har i sit høringssvar til Transportministeriets evaluering af lov om trafikkselskaber peget på, at der bør ske en bedre koordinering af det kollektive trafiknet uanset ejerforhold. Movia har i sit høringssvar desuden peget på, at der i forhold til planlægning var såvel et strategisk langsigtet som et operationelt kortsigtet perspektiv. De to hensyn tilgodeses i forslaget, og Movia kan ligeledes støtte, at trafikplanen indeholder økonomiske overslag for planperioden.

## 2.10 Tilladelse til rutekørsel

### 2.10.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Trafikstyrelsen behandler årligt ca. 1500 ansøgninger om tilladelse til rutekørsel og giver meget sjældent en ansøger afslag på tilladelse til rutekørsel.

Det har inden for en række kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede og ældre samt kørsel til kirke, læge, speciallæge, tandlæge mv. vist sig, at tilladelseskravet ikke tjener noget formål i forhold til lov om trafikkselskaber, da disse kør-

selstyper ikke vurderes til at være i konkurrence med de regionale trafiksselskaber, hvorfor en prøvelse af behovet ikke er nødvendig.

Ansøgning om og udstedelse af tilladelser udgør således en unødigt administrativ byrde for både Trafikstyrelsen og busoperatørerne.

Det foreslås derfor, at der fastsættes en generel bemyndigelsesbestemmelse, hvor transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse.

De undtagne kørselstyper skal fastsættes i bekendtgørelse nr. 1736 af 22. december 2006 om rutekørsel.

Der skal ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafiksselskaber, og om en behovsvurdering derfor fortsat vurderes nødvendig.

Visse kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af almindelig busdrift med en fast køreplan, bør f.eks. fortsat omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da sådan rutekørsel vil blive udført i konkurrence med de regionale trafiksselskaber, hvorfor en behovsvurdering fortsat vurderes nødvendig.

Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil indebære en ikke uvæsentlig reduktion i antallet af ansøgninger til behandling i Trafikstyrelsen og vil samtidig lette erhvervet, da det forventes, at antallet af ansøgninger om lokal- og regional rutekørsel vil blive væsentligt reduceret.

Tilladelserne anvendes i dag også som dokumentation i forhold til politiets håndhævelse af reglerne helt generelt, gældende skatte- og afgiftsforhold (moms og vægtafgift) og for håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne.

Det vurderes dog, at tilladelserne i forhold til disse formål vil kunne erstattes af en skriftlig kørselskontrakt, hvis denne indeholder oplysninger, som før kunne findes i tilladelsen. Det bemærkes, at vægtafgiftsloven foreslås ændret som følge heraf.

Det foreslås derfor, at transportministeren for kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan fastsætte nærmere regler om krav til oprettelsen af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten mv.

I henhold Europa Parlamentets og Rådets forordning nr. 1073 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, kan EU-cabotagekørsel, når der er tale om speciel rutekørsel, dokumenteres overfor kontrolmyndighederne ved aftalen mellem transportvirksomheden og transportarrangøren (altså kørselskontrakten), jf. artikel 17, nr. 4. Dette taler således for, at en kørselskontrakt/aftale vil kunne anvendes som dokumentation for, at der er tale om rutekørsel.

## 2.10.2 Movias bemærkninger

I hørings svaret vedr. evalueringsrapporten gjorde Movia opmærksom på, at det skal sikres via tilladelsessystemet i forhold til almindelig rutekørsel, at der ikke udføres kørsel som er i konkurrence med den offentlige servicetrafik. Movias konklusion var, at "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".

Det fremgår af bemærkningerne, at tilladelseskravet opretholdes i disse situationer.

Vedrørende speciel rutekørsel bemærkede Movia, at ophør af behandling af sager om spe-



ciel rutekørsel ikke vil svække den offentlige trafik til ugunst for kommunerne og kunderne. Det fremgår af bemærkningerne, at tilladelseskravet ikke opretholdes i disse situationer.

Den nye § 20, stk. 3 tilgodeser således Movias bemærkninger til evalueringsrapporten, og Movia har ikke yderligere bemærkninger.

## 2.11 Passagerrettigheder og EU-forhold generelt

### 2.11.1 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

For at sikre passagerrettighedsforordningens krav om effektiv klageadgang og håndhævelse, foreslås der med lovforslaget indsat supplerende bestemmelser til passagerrettighedsforordningen vedrørende klageadgang, håndhævelse og sanktion.

Der foreslås endvidere indsat en bemyndigelsesbestemmelse, der giver transportministeren hjemmel til administrativt at fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage, hvis dette vurderes nødvendigt.

Når det, trods fastsættelse af klage- og tilsynsorgan ved lov, samtidig foreslås, at de nærmere regler for opfyldelse og anvendelse kan fastsættes administrativt, er det for at sikre, at reglerne kan tilpasses en eventuel udvikling på området.

I forhold til udpegning af klageorganer, foreslås det, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Trafikstyrelsen behandler klagesagerne.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er et uafhængigt ankenævn, som er godkendt af erhvervs- og vækstministeren i medfør af forbrugerklage-loven.

Ankenævnet for bus, Tog og Metro er også udpeget som klageorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Det findes derfor hensigtsmæssigt, at bus- og jernbanepassagerer i forhold til de EU-retlige passagerrettigheder kan klage samme sted.

Endvidere behandler nævnet også andre klager over rejser med bus, der ikke relaterer sig til forordningen, hvorfor det af hensyn til forbrugeren bør være samme klageorgan, der behandler størstedelen af klager over busrejser.

Det har dog været nødvendigt at udpege to klageorganer til håndhævelse af forordningen, da Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene har kompetence til at behandle civile tvister angående rejser med kollektiv trafik mellem forbrugere og udbyderen af bus, tog og metro. En klage kan dog angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne.

Trafikstyrelsen skal derfor varetage de klager, som nævnet ikke har kompetence til at behandle.

De klager, som Trafikstyrelsen forventes, at varetage vil være eventuelle ikke-forbrugerrelaterede klager, klager over lejlighedsvis kørsel, jf. forordningens artikel 3 (b) i relation til artikel 8 om rimelig assistance i tilfælde af ulykker med hensyn til passagerenes praktiske behov og artikel 17, stk. 3, om fremskaffelse af midlertidige erstatningshjælpemidler samt klager over personskadeerstatning i henhold til artikel 7. Størstedelen af de klager, der kan forventes at indkomme på forordningens område, forventes dog at vedrøre aspekter, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har kompetence til at behandle.

Med udpegningen af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro foreslås den i forordningen nævnte mulighed for, at passageren forinden skal have klaget til transportøren, før de udpegede klageorganer kan behandle klagen, anvendt. Det forventes også, at der for klager rettet til Trafikstyrelsen, skal være klaget til transportøren forinden. For at sikre effektiv håndhævelse af forordningen, foreslås Trafikstyrelsen udpeget som tilsynsorgan og der foreslås indført mulighed for bødestraf ved overtrædelse af forordningen. Endvidere foreslås det, at der fastsættes en generel hjemmel til at gennemføre EU-direktiver og fastsætte supplerende regler vedr. EU-forordninger på bus- og privatbaneområdet.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes regler, der indeholder en generel bemyndigelse, således at der ikke skal foretages ændringer af lov om trafikskaber på baggrund af direktiver og forordninger, hvis disse holder sig indenfor lovens formål.

### 2.11.2 Movias bemærkninger

Movia har følgende bemærkninger til udpegelsen af Trafikstyrelsen og Ankenævnet for bus, tog og metro, som klageorganer:

Af bemærkningerne til kap. 4a (s. 26-27) fremgår det, at ankenævnet har kompetence til at behandle *størstedelen* af de sager, der forventes at komme i henhold til forordningen. Det vurderer Movia ikke er korrekt for så vidt angår trafikskaberne. Det er tværtimod vanskeligt at se, hvilke civile sager vedrørende trafikskaber, ankenævnet skal behandle i henhold til forordningen. Først og fremmest fordi det p.t. er ganske få ruter i trafikskabernes regi, der er over 250 km., og dermed er det kun få af forordningens bestemmelser, der gælder for de fleste af trafikskabernes ruter. De ruter, nævnet kan tænkes at behandle klager over, er derimod busruter, der ikke køres i trafikskabernes regi, men langturs-ruterne. Hertil kommer, at ankenævnet ikke har kompetence til at behandle klager over personskader i bus, hvorfor disse sager også forudsættes at ligge i Trafikstyrelsen.

I den forbindelse står det ikke ganske klart, på hvilken måde Trafikstyrelsen skal træffe afgørelse i civile sager, særligt sager om personskader, jf. s. 47 øverst. Movia forudsætter, at der skal tages nærmere stilling til dette, eventuelt i bekendtgørelse.

Overordnet set er det Movias vurdering, at trafikskabsloven ikke er det rette sted at gennemføre forordningens bestemmelser om håndhævelse, men at disse rettelig hører hjemme i lov om buskørsel. Buspassagerrettighedsforordningen vedrører således ikke kun trafikskaber. Der er tværtimod tale om, at forordningen i højere grad finder anvendelse på almindelige busselskaber, der udfører kollektiv trafik, jf. ovenfor. Af den grund vil det være naturligt, at reglerne indføres i lov om buskørsel som en generel lov, der vedrører busbranchen. Det ville samtidig være i tråd med den model, der er valgt på jernbaneområdet, hvor jernbepassagerrettighedsforordningens bestemmelser er gennemført i lov om jernbane.

Movia skal endelig bemærke, at det bør overvejes, om det er hensigtsmæssigt at benævne ankenævnet ved navn i lovtæksten, jf. forslaget til ny § 28 a.

## 2.12 Movias øvrige bemærkninger

### 2.12.1 Vedrørende lovforslagets punkt 11

Det foreslås, at lovens § 5, stk. 3 ændres således, at trafikselskabet efter aftale med en kommune eller en region kan varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning. Ændringen består i, at ordene "indkøb af" udgår.

Movia er enig i denne ændring, men skal i den forbindelse foreslå, at ændringen får konsekvens i § 19, stk. 2 omhandlende almindelig rutekørsel, således at pkt. 1 udvides til udover individuel handicapkørsel at omfatte den kørsel, som trafikselskabet varetager for kommunen eller regionen i medfør af § 5, stk. 3. Hermed ville det – som det i mange år har været tilfældet med den individuelle handicapbefordring – være fastslået, at al den kørsel som trafikselskaberne varetager for kommuner og regioner – uanset type - vil kunne betegnes som almindelig rutekørsel og dermed kunne udføres af trafikselskaberne under de tilladelser som trafikselskaberne har til offentlig servicetrafik.

### 2.12.2 Vedrørende lovforslagets pkt. 14.

Der foreslås indsat en ny bestemmelse om, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.

Forslaget ses ikke udmøntet eller på anden måde kommenteret i bemærkningerne, og Movia kan derfor ikke vurdere forslaget, men skal bemærke, at det er centralt for Movia, at udmøntningen sker under iagttagelse af Movias bestyrelses takstkompetence.

I det omfang der med forslaget tænkes på det igangværende arbejde med en takstharmonisering på Sjælland, skal det bemærkes, at Movia er enig i behovet for en takstharmonisering på Sjælland, idet der skal ske økonomisk kompensation i de områder, som på grund af nuværende takstniveau må forudses at blive ramt i økonomisk ulemåde af en takstharmonisering. Det gælder ikke mindst kommunerne i det sydsjællandske område og Region Sjælland.

### 2.12.3 Trafikselskabets muligheder for at indgå aftaler med private virksomheder, jernbanevirksomheder og statslige myndigheder.

Movia havde nedenstående bemærkning til evalueringsrapporten:

Transportministeriet kommer ikke i evalueringen ind på trafikselskabets muligheder for at indgå økonomiske aftaler med private virksomheder om f.eks. supplerende

bustrafik 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.

Movia finder, at trafikselskaber bør have mulighed for at indgå aftaler med private og statslige virksomheder, så der for eksempel kan indgås aftale direkte med Trafikstyrelsen om tilbringertrafik til statslige færges. Der bør i den henseende være lige vilkår for parterne i den kollektive trafik.

Det vil endvidere være hensigtsmæssigt, at trafikselskabet 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.

#### 2.12.4 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).

Af trafikselskabslovens § 29, stk. 3 fremgår, at ”skyldige beløb kan inddrives ved modregning i overskydende skat”. Kontrolafgifter kan imidlertid inddrives såvel ved udpantning som ved lønindeholdelse, og formuleringen i § 29, stk. 3 er derfor ikke dækkende. Movia foreslår, at trafikselskabsloven opdateres, eksempelvis således, at der blot henvises til gældsinddrivelsesloven, jf. denne lovs § 10, stk. 1, jf. lovens bilag 1, nr. 15.

Det bemærkes, at på jernbaneanrådet findes en tilsvarende bestemmelse i bkg. 1132 af 28/09/2010, § 4, stk. 3, der lyder; ”Stk. 3. Kontrolafgift og ekspeditionsgebyr fastsættes i jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat”.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen