



24. januar 2014/OS  
1-10-70-101-1-13

Transportministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

[ahvh@trm.dk](mailto:ahvh@trm.dk)

## **NT's endelige høringssvar vedr. ændring af lov om trafikelskaber**

Transportministeriet har i brev af 13. december 2013 anmodet om NT's bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikelskaber med svarfrist den 7. januar 2014.

NT fremsendte den 7. januar 2014 et administrativt høringssvar til ministeriet, idet høringsperiodens placering hen over julen, gjorde høringsfristen meget kort navnlig i betragtning af, at NT var nødsaget til at inddrage den afgående bestyrelse i høringsbesvarelsen.

Der er nu gennemført en skriftlig høring i NT's bestyrelse, og nedenstående er således NT's endelige høringssvar.

I forhold til det administrative høringssvar er det tilføjet et nyt afsnit vedr. § 6 b, nyt stk. 3 om regler om et sammenhængende takstsystem nederst side 3.

Herudover er teksten uændret.

NT's bemærkninger er som følger:

### **§ 1 nyt stk. 3 vedr. ø-kommuners medlem af trafikelskab**

NT støtter forslaget om, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af et trafikelskab, herunder at det forudsættes, at de opgaver, der efter lov om trafikelskaber påhviler trafikelskaberne, varetages af ø-kommunen.

Det er helt centralt for den kollektive trafikforsyning generelt, at øvrige kommuner på sigt ikke tilbydes samme mulighed.

### **§ 2 stk. 4 vedr. vedtægtsændringer**

NT hilser det meget velkommen, at processen for de statslige myndigheders godkendelse af vedtægtsændringer 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, og at trafikelskaberne kan forudsætte, at



vedtægtsændringer er godkendt, hvis der ikke er indkommet indsigelser senest 12 uger efter modtagelse i ministerierne.

Fristen kan forlænges ved en begrundet udtalelse fra transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren til trafikskabet.

### **Ny § 3a vedr. regionernes mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik**

NT støtter forslaget om, at regionerne får mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig service trafik, f.eks. projekter, der forbedrer fremkommelighed for regionalt finansierede busruter. Derved kan regionernes mulighed for at varetage sine opgaver så økonomisk ansvarligt som muligt blive forbedret, hvis de kan investere i tiltag, der gavner ruterens driftsøkonomi.

### **§ 5 nyt stk. 2 vedr. åben skolebuskørsel for alle passagerer**

NT støtter forslaget om, at kommunerne lader andre end skolebørn køre med skolebussen, når kommunen alligevel betaler for kørslen. Som udgangspunkt er NT enig i, at den konkurrence, der evt. kunne opstå til trafikskabets rutekørsel, ikke vil være af betydning, da kommunale skolebusruter ofte oprettes i områder, hvor kommunen ikke i forvejen via trafikskabet har indsat offentlig servicetrafik, der passer med tidspunkterne for befordring af skolebørn. Det er 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.

### **§ 5, nyt stk. 3 vedr. trafikskabernes ejerskab, medfinansiering eller drift af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik**

NT støtter forslaget om, at trafikskaberne efter aftale med regionen eller vejmyndighederne, 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 trafikskabet kan få indflydelse på stoppesteder mv., der af passagerne anses som en naturlig service i forbindelse med busdriften. Endvidere får 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.

NT støtter endvidere, at trafikskabernes bestyrelse kan 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.

Hvis NT skal kunne tilbyde denne ydelse på vilkår, der er økonomisk attraktive for kommunerne og regionen, vil det kræve, at NT får mulighed for at tilbyde ydelsen på samme momsmæssige vilkår, som gælder for vejbestyrelsernes egne indkøb.

#### **§ 5, nyt stk. 5 vedr. samarbejde mellem trafikselskaberne i hele landet om handicapkørsel**

NT hilser det meget velkommen, at trafikselskaberne får mulighed for at samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, der berører mere end to trafikselskabers områder. Desuden at trafikselskaberne kan samarbejde om opgaver, som trafikselskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikselskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

I den forbindelse vil NT endvidere foreslå, at ændringen får konsekvens i lovens § 19, stk. 2 omhandlende almindelig rutekørsel, således at pkt. 1 udvides til udover individuel handicapkørsel også at omfatte den kørsel, som trafikselskabet varetager for kommunen eller regionen i medfør af § 5. Hermed vil det, som det i mange år har været tilfældet med handicapkørslen, være fastslået, at al den kørsel, som NT varetager for kommuner og region, kan betegnes som almindelig rutekørsel, og dermed kan kørslen udføres af NT under de tilladelser, som trafikselskaberne generelt har til offentlig servicetrafik.

#### **§ 5, nyt stk. 10 vedr. Region Nordjyllands mulighed for at overtage statens trafikføberansvar vedr. regional togbetjening i Nordjylland**

NT hilser det meget velkommen, at der med forslaget bliver mulighed for, at transportministeren kan indgå en aftale med Region Nordjylland om overdragelse af bestilleransvaret for regional togtrafik i Nordjylland. Endvidere, at Region Nordjylland kan overdrage trafikføberansvaret til Nordjyllands Trafikselskab, så trafikselskabet vil skulle varetage de samme opgaver vedr. regional togbetjening, som trafikselskabet varetager i forhold til lokalbanerne i Nordjylland.

NT finder dog, at ændringen bør gøres mere generel og ikke alene omfatte en konkret strækning. Der bør overordnet set være mulighed for, at lignende aftaler kan indgås andre steder i landet, og konkret i Nordjylland bør der være mulighed for, at strækningen kan udvides f.eks. til Hobro.

Endvidere finder NT det centralt at præcisere, at regionerne og kommunerne har et trafikbestilleransvar, og at trafikselskaberne har et trafikføberansvar, hvilket er den gængse ansvarsfordeling i relation til trafikselskabernes virke.

#### **§ 6 b, nyt stk. 3 vedr. regler om et sammenhængende takstsystem**

Der foreslås indsat en ny bestemmelse om, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne. Forslaget er ikke kommenteret i bemærkningerne, og NT kan derfor ikke vurdere forslaget, men skal bemærke, at det er centralt for NT, at udmøntningen sker under iagttagelse af den takstkompetence, som ligger i NT's bestyrelse.

#### **§ 9 vedr. bedre planlægning af offentlig servicetrafik (trafikplaner)**

NT støtter forslaget om, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetover-

slag. Herunder er det centralt, at det strategiske grundlag 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.

Endvidere bifalder NT, at det med forslaget lægges op til, at de overordnede principper for rutenettet fastlægges ud fra en længere planlægningshorisont, end det er tilfældet med planlægningen af bustrafikken i dag, og 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.

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.

### **§ 20 nyt stk. 3 vedr. tilladelse til rutekørsel**

NT har forståelse for forslaget om, at der fastsættes en generel bemyndigelsesbestemmelse, hvor transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. NT er enig i, at det inden for en række kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede og ældre samt kørsel til kirke, læge, speciallæge, tandlæge mv. ikke virker formålstjenligt at opretholde tilladelseskravet i forhold til lov om trafikselskaber.

Det er centralt for NT, at der ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikselskaber, 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 fortsat være omfattet af kravet om tilladelse til rutekørsel, da sådan rutekørsel vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikselskaber. I den forbindelse bør der også skulle opnås tilladelse til at medtages andre passagerer end skolebørn på en eksisterende rute, som har ovennævnte tilladelse i forvejen jf. bemærkningerne til § 5.