

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 0. maj 2005

2. udkast

## **Betænkning**

over

### Forslag til lov om trafikskaber [af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen)]

#### **1. Ændringsforslag**

Der er stillet 12 ændringsforslag af transport- og energiministeren til lovforslaget.

#### **2. Udvalgsarbejdet**

Lovforslaget blev fremsat den 24. februar 2005 og var til 1. behandling den 17. marts 2005. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

#### *Møder*

Udvalget har behandlet lovforslaget i 7 møder.

#### *Høring*

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og trafikministeren sendte den 8. december 2004 dette udkast til udvalget, jf. alm. del - bilag 143. Den 24. februar 2005 sendte trafik- og energiministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

#### *Skriftlige henvendelser*

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Kai Brorson, Ringsted  
Kommunernes Landsforening,  
Vestsjællands Trafikskaber,  
Viborg Amts Fælleskommunale Trafikskaber og  
Århus Kommune

#### *Deputationer*

Endvidere har følgende mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget:

Københavns Kommune,  
Vestsjællands og Storstrøms Trafikskaber,  
Viborg Amts Fælleskommunale Trafikskaber og  
Århus Kommune

#### *Spørgsmål*

Udvalget har stillet 43 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Venstres, Socialdemokratiets, Dansk Folkepartis, Det Konservative Folkepartis og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget bemærker, at der den 27. maj 2005 er indgået en stemmeaftale om lovforslag på trafikområdet, som udmønter kommunalreformen.

Aftalen har følgende ordlyd:

»Dansk Folkeparti, Venstre og Det Konservative Folkeparti er med Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre nået til enighed vedr. nedenstående stemmeaftale på trafikområdet:

- Partierne stemmer for de af regeringen fremsatte lovforslag L 82 (kystbeskyttelse), L 83 (trafik-selskaber og L 84 (vej- og ekspropriationsområdet)
- Med sigte på at sikre en optimal udnyttelse af de ressourcer, som anvendes på trafikområdet, og under hensyntagen til trafikpolitiske målsætninger som fremkommelighed, trafiksikkerhed og miljø, er der behov for en identifikation, analyse og afstemning af de virkemidler, som på længere sigt øver direkte og indirekte indflydelse på trafikens omfang og kvalitet, og herunder ikke mindst på pendlertrafikken.

Grundlaget for et hensigtsmæssigt samspil mellem statslige, regionale og kommunale virkemidler, skal tilvejebringes gennem en gensidig information om lokalisering af befolkning og andre trafikgenererende aktiviteter, planer for udbygning af kapacitet og serviceniveau på veje og jernbaner samt generelle servicestandarder for indkøb af kollektiv trafik.

Med udgangspunkt i statslige investeringsplaner og retningslinier for indkøb af offentlig servicetrafik skal Transport- og Energiministeriet med jævne mellemrum redegøre for planer for kapacitet og service med henblik på den regionale planlægning. Redegørelsen udarbejdes med inddragelse af lokale og regionale aktører, første gang i 2007.

- Vedrørende L 83 (trafik-selskaber), fremsættes et ændringsforslag, som sikrer, at den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafik-selskabets finansiering, får en plads i trafik-selskabets bestyrelse.
- Vedrørende L 84 (vej- og ekspropriationsområdet) fremsættes et ændringsforslag, som medtager følgende vejstrækninger som statsveje:
  - Rute 16, Frederiksværk – Hundested (længde 12 km.)
  - Rute 313, Nr. Aaby – Assens (længde 25,7 km.)
  - Rute 513, Struer-Lemvig og Rute 181, Lemvig – Thyborøn (længde 42,1 km.)
  - Rute 469, E 20 (Lunderskov) – Grindsted (længde 47,6 km.)
  - Rute 28, Fredericia – Vejle (længde 10,6 km.)«

V, S, DF, KF og RV bemærker endvidere, at der i forbindelse med indgåelse af stemmeaftalen er blevet stillet to konkrete spørgsmål til lovforslaget.

Det første spørgsmål drejede sig om pendlerkort til studerende. Dette spørgsmål har ikke direkte relation til lovforslaget om trafik-selskaber, idet rabatordninger for studerende administreres af Undervisningsministeriet og som følge deraf er reguleret i den lovgivning, som Undervisningsministeriet administrerer. Transport- og Energiministeriet har imidlertid forhørt sig hos SU-styrelsen om administrationen. SU-styrelsen har oplyst, at fsva. modtagere af SU er der tale om en rabatordning; dvs. den studerende har ret til at købe et månedskort, hvor rabatten er fratrukket. Fsva. unge i ungdomsuddannelser er der tale om en godtgørelsesordning, som i dag administreres af amterne, men som fremover skal administreres af staten efter de regler, som vil blive fastsat efter en vedtagelse af undervisningsministerens lovforslag nr. L 106.

Såfremt der ønskes en uddybning af ovenstående, må Transport- og Energiministeriet henvise til Undervisningsministeriet, idet lovforslaget om trafik-selskaber ikke berører dette emne.

Det andet spørgsmål angik varigheden af tilladelser til rutekørsel, som ifølge lovforslaget udstedes med en gyldighed på indtil 5 år. Spørgsmålet er, om denne tidsgrænse er hensigtsmæssig, når kontrakter om buskørsel ofte indgås med en varighed på 6-8 år. For at en buskørselsvirksomhed kan udføre rutekørsel, kræves en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring (en grundtilladelse, som også udstedes for indtil 5 år ad gangen). For at virksomheden kan udføre rutekørsel, kræves derudover en kontrakt om rutekørsel, hvis kørslen udføres for et trafikselskab, eller en tilladelse til rutekørsel. Efter lovforslaget kræver alle former for rutekørsel tilladelse, således også den rutekørsel som trafikselskaber indgår kontrakt med private buskørselsvirksomheder om udførelse af. Det følger dog af lovforslaget, at transport- og energiministeren vil fastsætte regler om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering i forbindelse med trafikselskabers ansøgninger om tilladelse til rutekørsel. Lovforslaget vil kunne ændres, således at tilladelser til rutekørsel, som udstedes til trafikselskaberne eller Bornholms Regionskommune udstedes med gyldighed indtil videre. Dette vil kræve et ændringsforslag, hvor § 20, stk. 2 ændres. Transport- og energiministeren fremsætter på den baggrund et teknisk ændringsforslag, der retter op på dette.

V, S, DF, KF og RV bemærker derudover, at der er blevet stillet spørgsmålstegn ved, hvorvidt den nye opgavefordeling på trafik- og uddannelsesområdet vil mindske incitamentet til at tilgodese transport til uddannelsesinstitutionerne.

Dertil har transport- og energiministeren svaret, at trafikselskabsloven ikke er en servicelov – ligesom i den nuværende kollektive trafiklovgivning er der ikke mindstekrav til service (undtagen fsva. individuel handicapkørsel). Fastsættelse af servicekrav ville være i direkte modstrid med lovforslagets intention om, at fastlæggelse af serviceniveauet flyttes tættere på borgerne. Desuden ville et sådant krav udløse krav om DUT-kompensation. I dag trafikbetjenes uddannelsesinstitutionerne af de fælleskommunale trafikselskaber uanset, om der er tale om amtslige gymnasier eller selvejende institutioner, som f.eks. tekniske skoler. Transport- og Energiministeriet er ikke bekendt med, at trafikselskaber i deres planlægning af den kollektive trafik skulle skelne mellem uddannelsesinstitutionernes tilhørsforhold. Uanset at f.eks. gymnasierne efter kommunalreformen bliver selvejende institutioner vurderes det, at kommunerne vil have gode incitamenter til at trafikbetjene disse. Det er en naturlig og selvfølgelig opgave, at kommunerne som en del af den offentlige service sørger for transportmulighed til de uddannelsesinstitutioner, som er beliggende i kommunen. En god trafikbetjening af uddannelsesinstitutionerne vil være med til at skabe tilfredshed hos borgerne og evt. tiltrække flere elever og dermed flere arbejdspladser til den pågældende kommunes område. Med lovforslaget om trafikselskaber flyttes ansvaret for serviceniveauet i den offentlige servicetrafik tættere på borgerne, idet det er kommunerne, der bestemmer omfanget og serviceniveauet i den lokale trafik. Det er således svært at forestille sig, at kommunerne ikke vil vælge at prioritere trafikbetjening af uddannelsesområdet, idet en nedprioritering vil medføre stor utilfredshed blandt borgerne.

V, S, DF, KF og RV bemærker, at der endvidere er blevet stillet spørgsmål ved, hvordan spørgsmålet om indtægtsdeling vil blive håndteret, jf. bemyndigelsen i lovforslagets § 4.

Til dette har transport- og energiministeren svaret, at en ændring i principperne for indtægtsdeling mellem busser, tog og metro i hovedstadsområdet ikke vil have negativ betydning for aflønningen af bustrafikken. Eventuelle reduktioner i serviceniveauet i bustrafikken vil således ikke kunne skyldes en ændret indtægtsdeling.

For så vidt angår den offentlige servicetrafik med fjern-, regional-, og S-tog i hovedstadsområdet er der i medfør af trafikaftalen mellem regeringen, Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne fra 5. november 2003 specificeret nøjagtigt, hvor mange tog der skal køre på de enkelte strækninger. Der lægges ikke op til at ændre i dette serviceniveau – heller ikke ved en eventuel ændring i indtægtsdelingen. Det bemærkes endvidere, at ændringer i trafikomfanget under alle omstændigheder vil blive forelagt forligspartierne bag trafikaftalen til godkendelse.

På samme måde skal opmærksomheden henledes på, at i forbindelse med det planlagte udbud af togtrafikken på Kystbanen og over Øresund, vil der – som det blev drøftet på møder med forligspartierne i efteråret 2004 - også skulle ske en politisk godkendelse af hvilket trafikomfang, der udbydes. Udbudet ændrer således ikke ved principperne om et nøjagtigt defineret serviceniveau, der gælder allerede i dag, jf. ovenfor.

Det forhold, at der med lovforslaget om trafikkselskaber gives transport- og energiministeren bemyndigelse til at fastsætte de nærmere regler for indtægtsdeling, hvorefter hvert selskab vil blive aflønnet hver for sig som selvstændige selskaber, vil således ikke i sig selv kunne hævdes at have nogen indflydelse på serviceniveauet i den offentlige servicetrafik.

Transport- og energiministeren har desuden lovet, at bekendtgørelsen om indtægtsdeling vil blive forelagt Folketinget i udkast samtidig med fremlæggelsen af lovforslaget om organisatoriske ændringer for Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S. Det forudsættes således, at den endelige udformning af bekendtgørelsen vil have tilslutning fra et flertal i Folketinget.

V, S, DF, KF og RV bemærker endelig, at der tillige er blevet stillet spørgsmål om, hvorvidt kommunerne ikke fortsat må have lov til at tilbyde gratis kørsel i kommunerne – sådan som man f.eks. gør i Ikast i dag.

Til dette har transport- og energiministeren svaret, at der i bestemmelserne i lovforslaget om trafikkselskaber ikke er noget til hinder for, at kommunerne kan udstede frikort til borgere eller grupper af borgere. Kommunerne skal naturligvis selv betale, ligesom man i sådanne tilfælde gør det i dag. Det vil være trafikkselskaberne der skal fastlægge reglerne for hvordan kommunerne kan indkøbe den gratis kørsel.

Med baggrund i ovennævnte har transport- og energiministeren stillet ændringsforslag til lovforslaget, som V, S, DF, KF og RV tilslutter sig.

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af <>:

##### Til § 2

1) I *stk. 3* indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

Den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikkselskabets finansiering, har ret til en plads i trafikkselskabets bestyrelse.

[Sikring af at den kommune, der yder det største tilskud har ret til en plads i bestyrelsen]

2) *Stk. 3, 2. pkt.*, der bliver 3. pkt., affattes således:

De resterende medlemmer af repræsentantskabet udpeger de øvrige kommunale medlemmer af trafikelskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter reglen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

#### Til § 19

**3) Stk. 4, 1. pkt.**, affattes således:

Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikelskabers områder, over mere end området for trafikelskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

[Teknisk korrektion]

#### Til § 20

**4) Stk. 2** affattes således:

Tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Tilladelser til trafikelskaber og Bornholms Regionskommune udstedes dog med gyldighed indtil videre.

[Gyldighed af tilladelser til rutekørsel]

#### Til § 21

**5) Stk. 2** affattes således:

Transport- og energiministeren fastsætter regler om trafikelskabernes og Bornholms Regionskommunes rutekørsel, herunder om at der ikke skal foretages nogen behovsprøvelse som nævnt i stk. 1.

[Teknisk korrektion]

#### Til § 22

**6) Stk. 2** affattes således:

Transport- og energiministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikelskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes område eller mellem to trafikelskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

[Teknisk korrektion]

#### Til § 23

**7) I nr. 3** ændres »han« til »den pågældende«.

[Kønsneutral betegnelse]

## Til § 29

**8) Stk. 4** udgår og *stk. 5*, der bliver *stk. 4*, affattes således:

*Stk. 4.* Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive beløb efter *stk. 1* efter reglerne i opkrævningsloven.

[Præcisering]

**9)** Efter *stk. 5*, der bliver *stk. 4*, indsættes som nye stykker:

*Stk. 5.* Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for restanceinddrivelsesmyndigheden om kravets berettigelse, om berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for restanceinddrivelsesmyndigheden, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

*Stk. 6.* Afgørelse efter *stk. 5* træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

*Stk. 7.* Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter *stk. 5* er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

*Stk. 8.* Overskrides den i *stk. 7* nævnte frist, afviser fogedretten sagen. Justitsministeren kan dog undtagelsesvis indtil 1 år efter meddelelsen om lønindeholdelse eller modregning tillade, at en indsigelse behandles. Begæring herom skal i så fald indleveres til fogedretten inden 4 uger efter tilladelsens meddelelse. Fogedrettens afgørelse om indsigelser kan kæres til landsretten efter reglerne i retsplejelovens kapitel 53.

[Mulighed for modregning i overskydende skat og særlig klageadgang til fogedretten]

## Til § 36

**10)** Paragraffen affattes således:

**§ 36.** Bekendtgørelser fastsat i medfør af lov om buskørsel og i medfør af lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov eller lov om buskørsel.

[Ældre bekendtgørelsens gyldighed]

## Til § 37

**11) Nr. 5** affattes således:

**5.** § 2 a, *stk. 2*, affattes således:

Færdselsstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager og fungerer samtidig som sekretariat for Vejtransportrådet. Færdselsstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.

[Færdselsstyrelsens kompetence]

**12) Nr. 6** affattes således:

»**6.** § 2 a, *stk. 3*, 2. pkt., affattes således:

Dog fastsætter Færdselsstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, *stk. 2*, nr. 1.«

[Færdselsstyrelsens kompetence]

## B e m æ r k n i n g e r

### Til nr. 1 og 2

Ændringen er begrundet i et ønske om at sikre, at den kommune, der yder det største tilskud til trafikselskabets finansiering efter bestemmelserne i lovforslagets § 3 på forhånd er sikret en plads i trafikselskabets bestyrelse. Ved den første udpegning af bestyrelsen efter dannelse af trafikselskaberne vil det være kommunernes budgetter, der skal ligge til grund for afgørelsen af, hvilken kommune, der yder det største tilskud. Ved efterfølgende nyvalg til bestyrelsen, vil det være det forudgående års tilskud, der vil være afgørende.

De resterende medlemmer af repræsentantskabet udpeger de øvrige kommunale medlemmer af trafikselskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter reglen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse.

### Til nr. 3

Ændringen foreslås som en konsekvens af, at Bornholms Regionskommune er ansvarlig for de opgaver, der i det øvrige land varetages af trafikselskaberne.

### Til nr. 4

Det foreslås, at tilladelser til rutekørsel til trafikselskaber og Bornholms Regionskommune udstedes med gyldighed indtil videre. En tidsgrænse på 5 år vil i disse tilfælde ikke være hensigtsmæssig, da kontrakter om rutekørsel ofte indgås med en varighed på 6-8 år. Rutekørsel, der udføres af eller for den tilladelsesudstedende myndighed, er i dag undtaget fra tilladelseskravet, jf. buslovens § 1, stk. 4, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

### Til nr. 5 og 6

Ændringerne foreslås som en konsekvens af, at Bornholms Regionskommune er ansvarlig for de opgaver, der i det øvrige land varetages af trafikselskaberne.

### Til nr. 7

Ændringen er begrundet i et ønske om at anvende en kønsneutral betegnelse.

### Til nr. 8

Det foreslås, at § 29, stk. 4, udgår, da skatteministeren allerede i medfør af reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven er bemyndiget til at fastsætte de nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse.

Det foreslås, at restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr i henhold til stk. 1, som inddrives i medfør af stk. 3, efter reglerne i opkrævningsloven. Restanceinddrivelsesmyndigheden vil endvidere kunne tillade henstand med betalingen efter reglerne i lov om opkrævning og inddrivelse, jf. Lovforslag nr. L 112 fremsat den 24. februar 2005 af skatteministeren.

## Til nr. 9

Ved en fejl blev der ikke i det fremsatte lovforslag foreslået en tilsvarende adgang til modregning og adgang til prøvelse af fogedretten, som i dag findes i lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik § 6 a, stk. 5-8. Det foreslås derfor, at skyldige beløb kan inddrives ved modregning i overskydende skat, og at fogedretten efter begæring træffer afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for restanceinddrivelsesmyndigheden om kravets berettigelse, om berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for restanceinddrivelsesmyndigheden, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

## Til nr. 10

Den foreslåede ændring sikrer, at samtlige bekendtgørelser forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov eller lov om buskørsel. Ændringen er begrundet i, at bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel, der er nævnt i lovforslaget, er ophævet ved bekendtgørelse nr. 11 af 5. januar 2005 og endvidere begrundet i, at en bekendtgørelse udstedt i medfør af lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik ikke var medtaget i lovforslaget.

## Til nr. 11 og 12

Ændringerne foreslås som en konsekvens af, at tilladelser til at udføre rutekørsel i Danmark efter lovforslaget gives af transport- og energiministeren. Kompetencen til at udstede tilladelse til international rutekørsel i grænseregionen mellem Danmark og henholdsvis Sverige og Tyskland foreslås på samme måde overført fra de regionale myndigheder til transport- og energiministeren.

*Kim Andersen (V) Gitte Lillelund Bech (V) Jacob Jensen (V)*

*Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)*

*Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Allan Niebuhr (KF) Jens Christian Lund (S)*

*Jytte Wittrock (S) Klaus Hækkerup (S) Magnus Heunicke (S) Poul Andersen (S)*

*Martin Lidegaard (RV) Morten Homann (SF) Rune Lund (EL)*

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurinn hövdu ekki meðlimmer í udvalget.



---

**Folketingets sammensætning**

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

### Oversigt over bilag vedrørende L 83

#### Bilagsnr. Titel

- |    |   |
|----|---|
| 1  | Henvendelse af 18/2-05 fra Vestsjællands Trafikselskab  |
| 2  | Høringssvar og høringsnotat, fra transport- og energiministeren   |
| 3  | Dokumenter vedr. lovforslaget fra 2004-05, 1. samling.  |
| 4  | Forslag til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget   |
| 5  | Henvendelse af 15/3-05 fra Århus Kommune  |
| 6  | Henvendelse af 15/3-05 fra Kommunernes Landsforening  |
| 7  | Henvendelse af 18/3-05 fra Århus Kommune  |
| 8  | Henvendelse af 21/3-05 fra Kai Brorson, Ringsted  |
| 9  | Henvendelse af 30/3-05 fra Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab  |
| 10 | Notat udleveret i forbindelse med foretræde fra Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab den 26. april 2005.     |
| 11 | 1. udkast til betænkning  |
| 12 | Pressemeddelelse af 27/5-05 fra Transport- og Energiministeriet:<br>»Aftale om kommunalreformen på trafikområdet« |
| 13 | Ændringsforslag, fra transport- og energiministeren   |

### Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 83

#### Spm.nr. Titel

- |   |  |
|---|--|
| 1 | Spm. om kommentar til henvendelse af 18/2-05 fra Vestsjællands Trafikselskab, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå  |
| 2 | Spm. om kommentar til henvendelse af 15. marts 2005 fra Kommunernes Landsforening, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå   |
| 3 | Spm. om trafikelskabernes bestyrelser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå   |
| 4 | Spm. om, hvorfor administrationen vest for Storebælt deles mellem det kommunale og regionale niveau, mens det øst for Storebælt udelukkende pålægges det regionale niveau, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 5 | Spm. om, hvilke konsekvenser det vil få for det sjællandske trafikelskab, at den ene del bringer en stor gæld med sig, mens den anden del medbringer en opsparet formue, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå   |
| 6 | Spm. om ikke trafikelskabernes bestyrelser bør sikres en ligelig poli-   |

---

tisk repræsentation frem for, at de udvikler sig til at blive sammensat af borgmestre fra de store partier, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

- 7 Spm. om ikke det vil være rimeligt, hvis på denne ene side de befolkningsmæssigt største byer og på den anden side yderområderne var sikre på at være repræsenterede i trafikselskabernes bestyrelser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om en konsekvens af lovforslaget ikke vil blive forringet busbetjening af gymnasier og andre uddannelsesinstitutioner i udkantsområderne, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om lovforslaget medfører, at det kan blive vanskeligere for borgerne at placere et ansvar i en situation, hvor den kollektive bustrafik forringes, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om kommentar til henvendelse af 18/3-05 fra Århus Kommune, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om de store busselskaber vil sætte sig på markedet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, hvorfor Århus Kommune ikke kan få lov til at fortsætte med at eje og drive Århus Sporveje, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om skævvridning af trafikbetjeningen på Sjælland, til transport og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om beregninger af aktivitetsniveauet i København, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om ikke trafikselskaberne kan føle sig fristet til at sætte taksterne meget i vejret, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om miljømæssige konsekvenser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om kommentar til henvendelse af 21/3-05 fra Kai Brorson, Ringsted, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om pendling til og fra København, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om bustrafik i Region Hovedstaden og Region Sjælland, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om koordinering af køreplaner, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om de økonomiske konsekvenser ved lovforslaget, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om fordelingen af takstindtægterne i hovedstadsområdet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

- 
- 23 Spm. om, hvordan takstloftet skal forstås, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om loft for brugerandel og brugerbetaling, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om kan overføre aktiver og passiver fra Århus Kommune (Århus Sporveje) til et nyt regionalt trafikselskab, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om, hvordan den indre værdi i Århus Sporveje og Odense Bytrafik skal gøres op, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om beslutningsprocessen for tværkommunale busruter i hovedstadsområdet, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om proceduren for valg af medlemmer til trafikselskabernes bestyrelser, til transport og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om, hvordan det sikres, at kommunerne får tilført de nødvendige økonomiske ressourcer, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om, hvorfor det fastholdes, at der skal være ét trafikselskab på Sjælland, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om, hvorfor trafikselskaberne i Øst og Vest har forskellige opgaver, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 32 Spm. om, hvorfor det regionale niveau skal være så svagt repræsenteret i trafikselskaberne, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om finansieringen af HUR's gæld, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om hjemmel til at rokere midler mellem Metroen, trafikselskaberne og DSB, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om kommunerne sikres indflydelse i trafikselskaberne i forhold til deres andel af den kollektive trafik, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 36 Spm. om kommentar til henvendelse af 30. marts 2005 fra Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om reglerne for takststigninger, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om forskellen mellem privatbaner i hovedstadsområdet og resten af landet, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
- 39 Spm. om kommentar til dokumentet, som VAFT udleverede ved foretræde den 26. april 2005, til transport- og energiministerens, og mini-

sterens svar herpå

- 40 Spm. om uddybning af besvarelsen af spm. 22, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm. om, hvordan vil DSB Wildcard rabatordninger vil fungere, når amtsgrænserne nedlægges, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm. om, hvilke konsekvenser loven får for kommunernes muligheder for køb af transport hos taxa vognmænd, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm. tilbagetaget