



Trafik- og Energiministeriet

Notat

Dato : 24. februar 2005
J.nr. : 550-000001

Høringsnotat vedr. forslag til lov om trafikskaber

I det følgende foretages en tværgående gennemgang af de politisk centrale forslag til ændringer af lovforslaget, som er fremkommet i høringssvarene. Gennemgangen er struktureret i henhold til opdelingen af forslaget til lov om trafikskaber.

Trafikskabernes organisering

Sammensætning af bestyrelsen

Amtsrådsforeningen og Viborg Amts Fælleskommunale Trafikskab anfører, at der er et demokratisk problem i sammensætningen af bestyrelsen, idet regionen kun får 2 pladser.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Den foreslåede sammensætning af bestyrelsen fastholdes, idet det vurderes at være rimeligt, at kommunerne har flertal i trafikskabets bestyrelse, da kommunerne ifølge lovforslaget vil komme til at finansiere hovedparten af den trafik, som trafikskabet står for.

KL anfører, at det er u hensigtsmæssigt at udpege de kommunale repræsentanter i bestyrelsen alene efter forholdstalsvalg. **KL** anfører endvidere, at de foreslåede regler for valg af bestyrelsesmedlemmer ikke sikrer en demografisk og geografisk balance i bestyrelsen.

Kommentar:

Forslaget har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

De foreslåede regler om sammensætning af bestyrelsen fastholdes. Det fremgår af lovforslaget, at valget sker efter forholdstalsvalg og af bemærkningerne fremgår det, at det vil være hensigtsmæssigt, at de kommunale

medlemmer repræsenterer forskellige geografiske egne inden for trafikskabets område.

Københavns Kommune anfører, at man finder det afgørende, at kommunens repræsentation i bestyrelsen afspejler, at godt halvdelen af buspassagerne i HUR-området kører inden for Københavns Kommunes grænser.

Århus Kommune finder det afgørende, at kommunen sikres en indflydelse i det kommende trafikskab, som modsvarer den andel af trafikskabets udgifter, som Århus kommune kommer til at dække

Kommentar:

Lovforslaget betyder, at kommunerne selv bestemmer serviceniveauet internt i kommunerne mod at påtage sig finansieringsansvaret for de lokale ruter. Trafikskabets bestyrelse vil således ikke have mulighed for at pålægge de enkelte kommuner udgifter. Alle kommuner har en plads i repræsentantskabet, men ingen kommuner er på forhånd sikret en plads i trafikskabets bestyrelse.

Foreningen af Offentlig Ansatte anfører, at indirekte valg til trafikskabets bestyrelse er uhensigtsmæssig, og at hvis et repræsentantskab fastholdes, bør brugerorganisationerne have plads i dette.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Det fastholdes, at bestyrelserne for trafikskaberne udpeges af henholdsvis regionsrådet og det kommunale repræsentantskab samt at bestyrelsesmedlemmerne skal være regionsrådsmedlemmer og kommunalbestyrelsesmedlemmer. Trafikskaber er selvstændige offentligretlige organer og er underlagt det almindelige kommunale tilsyn i det omfang lovforslaget ikke hjemler fravigelser.

Derimod vil det enkelte trafikskab fx i dets vedtægter kunne fastsætte regler om, at medarbejdere eller organisationer i forbindelse med drøftelse af relevante problemstillinger, vil have mulighed for at have en observatørrolle.

Trafikselskabet på Sjælland

HUR, de sjællandske amter, Frederiksberg og Københavns kommune, Amdsrådsforeningen, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Busvognmænd og Lollandsbanen kritiserer tanken om et sjællandsk trafikselskab på lovforslagets præmisser og anbefaler opdeling i to selskaber.

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Formålet med at etablere et samlet sjællandsk trafikselskab er at sikre en sammenhængende bustrafik på tværs af regionsgrænserne. Formålet er også at sikre en praktisk ramme for realisering af intentionen bag kommunalreformen, nemlig at beslutningerne skal rykke tættere på borgerne gennem en øget kommunal indflydelse (jf. kommunernes indflydelse og betalingsansvar i forhold til lokale ruter), samtidig med at der også sikres en koordination af bustrafikken på tværs af kommunerne.

Mange høringssvar finder, at trafikselskabet på Sjælland vil dække over et stort geografisk område med en meget forskellig trafikal struktur, og at det ville være at foretrække, at der i stedet etableres flere trafikselskaber - med mindre trafikselskabet også får ansvaret for togtrafikken på Sjælland.

Hertil bemærkes, at lovforslaget i høj grad tager hensyn til de trafikale forskelle inden for det kommende sjællandske trafikselskabs område.

Den i lovforslaget foreslåede beslutningsstruktur indeholder således en betydelig direkte kommunal indflydelse, som sikrer, at beslutninger om serviceniveau og rutestruktur træffes tæt på brugerne og dermed også af de instanser, der skal finansiere udgifterne.

Det er dermed ikke hensigten med lovforslaget, at trafikselskabet skal træffe de væsentlige dimensionerende beslutninger om serviceniveauet på busruterne på Sjælland. Trafikselskabet må først og fremmest ses som en koordinerende og samlende enhed, der muliggør, at kommunerne kan udnytte stordriftsfordelene ved at samle specialistfunktioner, der kan anvendes på tværs af busruterne, ét sted. Selskabet bør også rådgive beslutningstagerne og derved virke for den bedst mulige udnyttelse af de samlede ressourcer og for sammenhæng i bussystemet. De afgørende udgiftsmæssige dispositioner træffes dog af kommunerne, for så vidt angår det meste af bustrafikken. Det betyder, at lokale busruter i f. eks. Nakskov eller i København fastlægges af de respektive kommuner. Tilsvarende træffer regionerne beslutning om privatbaner og busruter af regional karakter. Lovforslaget lægger dermed op til en væsentlig højere grad af decentralisering end den, vi kender i dag.



Hvordan parterne i øvrigt vælger at tilrettelægge de administrative strukturer i trafikselskabet er op til parterne selv. Hvis nogle af kommunerne indenfor selskabets område måtte ønske at indgå mere forpligtende aftaler indbyrdes, står dette dem f.eks. frit for.

Ansvar for S-tog, regionaltog og Metro:

Mange parter, herunder **HUR, de sjællandske amter, Frederiksberg og Københavns kommune, Amtsrådsforeningen, Dansk Kollektiv Trafik og Danske Busvognmænd** mener, at der ville være fordele ved at samle ansvaret for bus og større eller mindre dele af togtrafikken i Trafikselskab Sjælland.

Kommentarer:

Forslagene har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Som et gennemgående tema anses det i mange svar som en potentiel vigtig begrundelse for trafikselskabet på Sjælland, såfremt det skulle have varetaget ansvaret for den lokale togtrafik og metrotrafikken i hovedstaden.

Regeringen er helt enig i, at det er vigtigt at sikre koordinationen mellem trafikformerne især i Hovedstadsområdet. Derfor indeholder lovforslaget bestemmelser, der styrker den langsigtede planlægning på trafikområdet og den løbende koordinering mellem trafikformerne.

Det vil derimod være begrænset, hvilke synergifordele der reelt ville være tale om ved at samle ansvaret for bus- og togtrafikken. Der er således ingen samdriftsfordele i produktion af bus- og togtrafik, da de personale- og materielmæssige ressourcer er vidt forskellige. Jernbanetraffikkens natur indebærer endvidere, at det generelt vil være bustrafikken, som skal tilpasse sig togdriften, uanset om ansvaret for de to trafikarter måtte være samlet eller delt mellem flere myndigheder/parter. Det skyldes dels jernbanetraffikkens rolle som hovedåre i det kollektive trafiksystem, dels kompleksiteten i at optimere udnyttelsen af kapaciteten på banestrækningerne.

Befolkningen vil ikke opleve fordele, da man med den nuværende model faktisk har opnået et velfungerende kollektivt trafiksystem selv om ansvaret for bus- og togtrafikken er adskilt, jf. HURs høringssvar.

Man vil endvidere ikke kunne undgå tab af samdriftsfordele ved at skulle splitte ansvaret for den statslige togtrafik op på flere enheder.

De største komplikationer ville være forbundet med at overlade det økonomiske ansvar for den regionale togtrafik på Sjælland til en lokal trafikfører. Regionaltogtrafikken er integreret i den landsdækkende togtrafik, da den i høj grad benytter de samme skinner mellem København og Ring-

sted, som landsdels- og godstrafikken også anvender, eller som i betjeningen af Sorø, Slagelse og Korsør direkte udgør en del af intercitytrafikken.

Hvis en sjællandsk regional myndighed skulle overtage det reelle beslutningsansvar for dimensionering og køreplaner for denne toggang, ville det i realiteten være den sjællandske myndighed, der kom til at normere en stor del af togtrafikken i hele landet.

Det vil derimod nok være en praktisk mulighed at lade en regional myndighed overtage ansvaret for S-togtrafikken, som drives på et isoleret banenet i forhold til det øvrige net. Overtagelse af S-togtrafikken vil alene være et spørgsmål om ekstra omkostninger på grund af tab af stordriftsfordele ved opsplitning af det nuværende entydige statslige ansvar.

En overtagelse af S-togtrafikken, forudsætter også en overtagelse af ejerskabet af DSB S-tog og ansvaret for infrastrukturen – dvs. skinner, ledninger, signaler mm. I modsat fald vil der ikke være sammenfald mellem økonomisk ansvar og beslutningskompetence, og ansvaret for S-togtrafikken vil være delt mellem flere offentlige forvaltningsled. Der er synergifordele ved at drive S-togtrafikken sammen med den øvrige statslige togtrafik. I dag er S-baneinfrastrukturen en opgave under Banedanmark, der varetager de pågældende opgaver for hele jernbaneinfrastrukturen i Danmark og en opsplitning på to instanser vil give tab af stordriftsfordele og dermed ekstra udgifter. Derudover vil de løbende udgifter til selve driften og store kapitaludgifter til materiel påføre det sjællandske trafikkselskab og primært Hovedstadsregionen en betydelig ekstra økonomisk byrde. Man har tidligere forsøgt at overlade ansvaret for S-togtrafikken til lokale myndigheder i det daværende Hovedstadsråd i 1980'erne, men erfaringerne var ikke tilfredsstillende, og ansvaret for S-togtrafikken blev derfor igen ført tilbage til staten.

Der kan stilles spørgsmål ved beslutningsdygtigheden om metroudbygning i en struktur, hvor metroselskabet er et rent regionalt/kommunalt ansvar, men der ville ellers ikke være praktiske komplikationer ved at overlade ansvaret for Metroen til trafikkselskabet - kun et fordelingsmæssigt spørgsmål om fordeling af økonomi og gæld samt ansvaret for investeringer i nye anlæg. Metroens fordele er således i særlig grad koncentreret om de centrale kommuner København og Frederiksberg, og derfor vil det i en sådan struktur være naturligt, at det i givet fald bliver disse kommuner, som skal finansiere den nuværende metro og en kommende udbygning. Endvidere vurderes der alene at være meget beskedne samordningsfordele mellem Metroen og Trafikkselskabets øvrige (bus)trafik, idet det bemærkes, at der i lovforslaget allerede lægges op til en styrket samarbejdsstruktur på Sjælland. De beskedne samordningsfordele vurderes således at være væsentlig mindre end ulempen ved ubalance og finansiel risiko ved at lade Metroen indgå i trafikkselskabet for Sjælland.

For trafikkselskabet ville ansvaret for overtagelse af metroen og S-togtrafikken desuden nødvendiggøre en mere centraliseret struktur og beslutningskraft, og ville i væsentlig grad øge det sjællandske trafikkselskabs fokus på Hovedstadsområdet. Udgifterne i selskabet ville blive fordoblet, og finansiering af det store udgiftsbehov ville forde en enhed med betydelig finansiell styrke.

Modellen ville fjerne sig fra intentionen i kommunalreformen, hvor det tilstræbes, at hovedstadsregionen så vidt muligt ikke skal adskille sig fra det øvrige land, og hvor der er lagt vægt på at sikre en øget koordination mellem de enkelte transportformer.

Ansvarsfordeling mellem regioner og kommuner:

HUR er forbeholden overfor opdelingen af busnettet i Hovedstadsområdet i regionale og lokale ruter

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

HUR mener ikke, at opdeling i regionale og lokale busruter i et sammenhængende bolig- og erhvervsområde som Hovedstadsområdet giver mening.

Det er rigtigt, at busruter inden for et sammenhængende byområde må anses som lokale ruter, der forbinder en bydel med en anden bydel eller station. De fleste busruter inden for det nuværende HUR område forventes da netop også derfor at blive lokale og dermed et kommunalt ansvar, mens omfanget af regionale ruter forventes at blive begrænset.

Det vurderes imidlertid hensigtsmæssigt, at der for disse få ruter, hvori de enkelte kommuners interesse kan være begrænset, sikres et tværgående ansvar.

HUR finder kommunernes indflydelse problematisk, idet kommunernes indflydelse forventes at skulle udgøre et problem for sammenhængen i trafiksystemet og for køreplanlægningen.

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

HUR fremdrager et eksempel, hvor det i forbindelse med tilpasning af buskøreplanerne til en ny togkøreplan på Kystbanen, skulle indebære et problem, da køreplanerne for ca. 75 busruter vil skulle afstemmes med mange berørte kommuner.

Det vurderes imidlertid at være en misforståelse, at kommunerne selv skal forestå detailspørgsmål om køreplanlægningen. Formålet med at trafikken skal tilrettelægges i ét trafikselskab er netop at samle sagkyndig ekspertise ét sted og lade denne varetage alle de praktiske opgaver inden for kommunernes og regionernes overordnede beslutninger.

Lovforslaget om trafikselskaber har ikke præciseret den eksakte opgavefordeling og ansvaret mellem kommuner, regioner og trafikselskaberne indbyrdes. Det overlades dermed til de deltagende parter selv at fastlægge præcise vedtægter for trafikselskaberne og deres aktiviteter.

På Sjælland - hvor lovforslaget er mest præcis vedrørende opgavefordelingen - er tankegangen bag lovforslaget dog den, at kommunerne bestemmer de væsentlige dimensionerende krav for ruterne, såsom linieføring internt i kommunen og i samarbejde med nabokommunerne også linieføringen for busruter over kommunegrænserne. Der er lagt op til at kommunerne fastlægger det overordnede serviceniveau på busruterne i form af ønsket frekvens på forskellige tidsrum af dagen samt generelle betingelser.

Den eksakte køreplan - dvs. hvilke minuttal som busserne skal køre efter - forudsættes derimod opstillet af trafikselskabet inden for de af kommunerne afstukne rammer. Trafikselskabet vil også få ansvaret for afstemningen af de samlede køreplaner mellem alle ruter indbyrdes, og alle parter i samarbejdet forventes at have en egen interesse i, at det kommer til at fungere så godt som muligt.

For så vidt angår de regionale busruter, er det tilsvarende regionerne, som har ansvaret for fastlæggelse af serviceniveau og trafikselskabet for udarbejdelsen af den specifikke køreplan.

HUR er bekymret over for opdeling mellem regional og kommunal trafik.

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

HUR fremdrager et eksempel med en pendulbus mellem Lyngby station og DTU, og mener ikke at det er muligt at finde én eller flere kommuner der vil være interesse i at drive sådanne ruter.

Det må hertil bemærkes, at det er vanskeligt at tiltro kommuner med en stor virksomhed eller institution en manglende interesse for at disse betjenes ordentligt med kollektiv trafik. Tværtimod vil kommunen have en interesse i at komme til at fremstå attraktiv for institutioner og erhvervsliv, hvilket kommunen gennem påvirkning af bustilbuddet får indflydelse på. Som regel vil der også være et større eller mindre lokalt transportbehov som tilgodeses ved tilbringerruter til og fra en station.

Hvis der i særlige tilfælde måtte være behov for at understøtte en busrute ud fra helhedens interesse, er der ikke med lovforslaget noget til hinder for at man i trafikselskabet aftaler en særlig model for sådanne tilfælde. Der er heller intet til hinder for at grupper af kommuner, som foreslået af HUR kan gå sammen – hvis de ønsker det – om at finansiere ruter inden for et afgrænset geografisk område, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.3.

HUR nævner som et eksempel på, at kommunerne ikke vil føle ansvar for at drive busruterne, at A-busserne i København anvendes af mange andre passagerer end fra de kommuner, som busserne kører igennem. Det vurderes dog ikke at være et problem, da de ekstra passagerer jo netop bidrager med en ekstra billetindtægt og dermed også nedsætter udgifterne til at opretholde et højt serviceniveau for den pågældende kommunes indbyggere. Netop A-busserne i København har på grund af store passagerindtægter bl.a. i kraft af passagerer fra andre kommuner en forholdsvis god økonomi sammenlignet med andre busruter uden for København.

HUR nævner, at der ikke er materiale til rådighed, som sikrer en objektiv byrdefordeling på kommuneniveau. Hertil bemærkes, at den eksisterende pendlingsstatistik netop danner grundlag for en sådan objektiv fordelingsnøgle for udgifterne mellem de kommuner, som betjenes af en fælles busrute. Det vurderes at afregningen mellem kommunerne vil kunne foretages uden store administrative omkostninger.

HUR og ARF stiller spørgsmål ved afregning efter den enkelte borgers forbrug af trafik.

Kommentarer:

Bemærkningerne har givet anledning til ændringer af lovforslagets bemærkninger.

Muligheden for at identificere den enkelte borgers faktiske forbrug af kollektiv trafik, og at lægge dette til grund for kommunernes andel af tilskuddet, var i udkastet til lovforslaget alene medtaget som en perspektivering af mulighederne for at udvikle fordelingen af tilskud på længere sigt.

Da temaet vurderes at give anledning til uklarhed omkring lovforslagets formål, samtidig med at det ikke har betydning for den fordelingsmodel, der foreslås, er bemærkningerne til lovforslaget tilrettet på dette punkt.

HUR er bekymret ved at overlade for stor indflydelse til kommunerne.

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Selv om HUR mener, at en model med inddragelse af kommunerne uden for Hovedstadsområdet giver en god ”sammenhæng mellem den enkelte kommunes betalingsvillighed, indsats i forhold til fremkommelighed, anlæg mm og den busbetjening, denne enkelte kommune oplever” frygter HUR, at de enkelte kommuner i Hovedstadsområdet kan obstruere helheden og mener, at dette bør forhindres ved bestemmelser i lovgivningen.

Den grundlæggende tankegang i forslaget er, at koordination og sammenhæng i systemet er vigtige og en forventning om, at det også er i alle aktørers interesse. Forslaget baserer sig imidlertid også på en respekt for den kommunale indflydelse og på en forudsætning om, at trafikbetjening ikke blot skal ske med henvisning til en skønnet helhedsinteresse, men på at der også er en konkret betalingsvilje for den pågældende betjening.

For en ordens skyld bemærkes i tilknytning til HURs bemærkning om, at der ”lægges op til at hovedansvaret for bus- og lokalb nettrafikken lægges i de enkelte kommuner”, at hovedansvaret for privatbanerne forudsættes at ligge hos regionerne.

Dannelse af trafikelskaber

Århus Kommune anfører, at det er vigtigt, at fastlæggelsen af antallet og grænserne for trafikelskaberne sker på baggrund af en vurdering af trafik- og pendlerstrømme m.v. Bl.a. til brug for denne opgave foreslår Århus Kommune, at der nedsættes et landsdækkende kollektiv trafikråd.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Det fastholdes således, at Forberedelsesudvalgene for regionerne bestemmer trafikelskabernes geografiske udbredelse på baggrund af høring af sammenlægningsudvalgene for de kommuner, der sammenlægges den 1. januar 2007 og kommunalbestyrelserne for de kommuner, der ikke sammenlægges. Det er således ikke relevant at oprette yderligere en instans til at varetage denne opgave.

Trafikselskabernes finansiering

Dansk Industri noterer sig med tilfredshed den foreslåede finansieringsmodel for Trafikselskab Sjælland.

Frederiksberg og Københavns Kommune stiller spørgsmål til finansieringsmodellen.

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Frederiksberg kommune efterlyser en ordning, hvorefter de kommunale udgifter fordeles mellem de kommuner, hvis borgere benytter busserne. Dette ligger i forslaget til lov om trafikselskaber, idet der lægges op til at anvende pendlingsstatistikken som praktisk indikator for delingen af udgifterne mellem de enkelte kommuner. At der herudover vil være brugere - typisk i København og Frederiksberg fra andre kommuner, som den pågældende busrute ikke kører igennem må anses som en fordel, da de bidrager positivt til forbedring af ruterne økonomi, jf. ovenfor.

Amtsrådsforeningen mener at de administrative udgifter bør fordeles ens over hele landet.

Kommentarer:

Forslaget har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Lovforslaget er mere specifikt i angivelserne af fordeling af udgifterne i trafikselskabet på Sjælland mellem de deltagende parter end for de øvrige trafikselskaber, hvor det er op til parterne at træffe bestemmelse om fordeling af tilskudsbehovet mellem sig efter, hvad man finder bedst.

Hvis man i nogle af trafikselskaberne vest for Storebælt måtte ønske at følge den sjællandske model, er der ikke noget til hinder for det, men hvilket formål det i sig selv skulle tjene at følge en helt ensartet model på landsplan, er vanskeligt at se.

Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab har en bekymring om, at kommunerne vil være tilbageholdende med at lade lokalkørsel være åben for alle, fordi man derved bliver pålagt en andel af de administrative udgifter i trafikselskabet. Det er som nævnt frivilligt, hvordan trafikselskaberne vest for Storebælt indrettes. Men kørsel med lokale busser skal være en del af det samlede offentlige servicetrafiktilbud, således at dette fremstår som et samlet tilbud til hele befolkningen, og trafikselskabet skal varetage administrationen for alle ruterne. Kommunen skal betale en forholdsmæssig andel af disse udgifter, hvilket må antages at være billigere, end hvis kom-

munen selv skulle varetage de fulde administrationsudgifter for de pågældende lokale ruter.

Amtsrådsforeningen mener, at regionerne ikke får mulighed for at få indflydelse på det regionale serviceniveau på grund af manglende egenfinansieringsmulighed.

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Regionerne får i forbindelse med opgørelsen af DUT forhandlingerne tilstillet midler, der sikrer, at de kan varetage ansvaret for de regionale ruter i et omfang, som baserer sig på en opgørelse af det faktiske udgiftsniveau i 2003 foretaget af Amtsrådsforeningen.

Ønsker regionen et højere serviceniveau, kan regionen efter drøftelse i kontaktudvalget mellem regionen og kommunerne - og såfremt to tredjedele af kommunerne i udvalget ikke modsætter sig - opkræve et højere udviklingsbidrag fra kommunerne til finansiering af ekstra trafik, jf. § 7 i forslag til lov om regionernes finansiering.

Kommunernes Landsforening (KL) ønsker en præcisering af bemærkning om finansiering.

Kommentarer:

Ønsket har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

KL ønsker bemærkningen til § 3 om, at "det forventes at trafikkselskaber vil vælge en tilskudsordning hvor regionerne bliver ansvarlig for et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycenter uden banebetjening, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter" ændret til "Regionerne finansierer eventuelle privatbanestrækninger og det overordnede regionale busnet i regionen."

Der lægges med lovforslaget op til, at Regionerne har ansvaret for de regionale ruter. Men formuleringen i lovforslaget tilkendegiver også, at det ikke er meningen af regionerne skal understøtte længere busruter, der kører parallelt med en banestrækning med henblik på at konkurrere med denne, da de forskellige dele af det offentlige servicetrafiktilbud i stedet skal understøtte hinanden. Busruter parallelt med jernbanelinier må derfor forudsættes at være en lokal trafikopgave.

Københavns kommune tilslutter sig principielt finansieringsmodellen, men finder den med de foreliggende oplysninger mangelfuld og uklar, og

at det derfor er umuligt at gennemskue om der er råd til den samme busbetjening af københavnernes som hidtil.

Kommentarer:

De følsomhedsberegninger, som Trafik- og Energiministeriet har gennemført i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget viser, at de centrale kommuner i Hovedstadsområdet ikke bliver stillet ringere i forhold til en alternativ model for Hovedstadsregionen, hvori kommunerne gennem skatten skulle bidrage til en regional finansiering af alle ruter. Men det er naturligvis klart, at der ved en omlægning altid vil forekomme såvel positive som negative udsving blandt kommunerne på Sjælland i forhold til en sådan model. Hertil kommer, at det også må forventes, at der kommer beslutninger om serviceændringer, når kommunerne får direkte indflydelse på serviceniveauet, hvilket kommunerne i HUR-området jo ikke hidtil har haft mulighed for.

Kommunalreformen tager udgangspunkt i, at der vil være de samme penge til rådighed før og efter opgaveflytningen til udførelse af de pågældende opgaver. Som led i kommunalreformen gennemføres en reform af det kommunale tilskuds- og udligningssystem. Udligningsreformen skal medvirke til at udjævne de afledte ændringer i byrdefordelingen af opgaveomlægninger mest muligt. I disse opgaveomlægninger indgår også opgaveændringer i den kollektive trafik.

Håndtering af HURs driftslån

Københavns Kommune spørger til håndteringen af den del af HUR's gæld, som er opstået ved optagelse af lån i 2004 til imødekommelse af takststigninger i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Kommentar:

Den fremtidige placering af HUR's gæld reguleres efter indenrigs- og sundhedsministerens forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen.

Der er med dette lovforslag fastsat regler om, at den myndighed, som en opgave overføres til, overtager de af den afgivende myndigheds aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der udelukkende knytter sig til den opgave, der overføres.

For så vidt angår de aktiver og passiver samt rettigheder og pligter i HUR, der *ikke udelukkende* knytter sig til en bestemt opgave, men knytter sig til varetagelsen af eksempelvis generelle funktioner, følger det af forslaget til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen, at de pågældende aktiver og passiver samt rettigheder og pligter

den 1. januar 2007 overføres til de myndigheder, hvortil der overføres opgaver fra HUR, herunder til trafikskabet på Sjælland.

Trafikskabernes opgaver

Trafik ud over grænserne for det sjællandske trafikskab:

HUR foreslår, at det præciseres, at trafikskabet for Østdanmark har samme muligheder for grænseoverskridende kørsel som region Syddanmark.

Kommentar:

Forslaget har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Det er lagt til grund, at bustrafik der krydser Storebælt, Kattegat eller Øresund bør udføres som kommerciel fjernbuskørsel. Såfremt der åbnes mulighed for trafikskabet for Sjælland til at udføre offentlig service bustrafik i disse relationer ville det medføre en skævvridning af konkurrencesituationen. Ud over konkurrencen til kommercielle fjernbusoperatører vil en eventuel offentlig service bustrafik over Storebælt og Øresund udført af trafikskabet konkurrere med den statslige togtrafik. Det er vurderingen, at skatteborgernes penge – der delvist vil finansiere såvel togtrafikken som trafikskabets bustrafik – ikke skal bruges til indbyrdes konkurrence mellem to former for offentlig servicetrafik. Den af HUR foreslåede ændring er derfor ikke sket. Det må endvidere bemærkes, at der i dag ikke findes offentlig service busruter mellem Sjælland og Sverige, men loven om kollektiv trafik i hovedstadsområdet hjemler dog denne mulighed. Det er således vurderingen, at muligheden for at drive offentlig service busruter over sundet er blevet overflødiggjort i forbindelse med åbningen af Øresundsbron

Vestsjællands Trafikskab foreslår, at sidste punktum i § 5, stk. 2 slettes, idet der fortsat skal være mulighed for at udføre offentlig servicetrafik over Langelandsbæltet.

Kommentar:

Bemærkningen har givet anledning til følgende præcisering:

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 22, at ruten mellem Odense og Nakskov via Langelandsbæltet vil kunne opretholdes som en offentlig rute, såfremt den udbydes. Der er dog sket en præcisering af bemærkningerne til § 5 stk. 2, således det heraf fremgår, at nævnte rute vil

kunne opretholdes som en fjernbusrute, såfremt trafikskabet udbyder denne.

Det Centrale Handicapråd foreslår, at trafikskabet for Sjælland får mulighed for at udføre individuel handicapkørsel over Storebælt.

Kommentar:

Bemærkningerne har givet anledning til at ændre lovforslaget således, at trafikskaberne skal samarbejde om individuel handicapkørsel, der krydser Storebælt.

Havnebusdrift og anden færgedrift

Vestsjællands Trafikskab foreslår, at trafikskaberne gives mulighed for at udføre offentlig servicetrafik til vands (dvs. færgedrift).

Kommentarer:

Forslaget har givet anledning til at ændre lovforslaget, således at et trafikskab efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne.



Takster, takstkompetence og takststigningsloft:

I flere høringssvar, herunder fra **HUR** vurderes det at være fornuftigt at afdæmpe takststigningstakten. Der advares dog mod, at et takststigningsloft, der ikke tager hensyn til de underliggende omkostninger, kan medføre servicereduktioner. **HTS og Danske Busvognmænd** støtter sidstnævnte synspunkt.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

I forbindelse med den konkrete udmøntning af takststigningsloftet – jf. lovforslagets § 6 stk. 4 – indgår, at takststigningsloftet skal følge pris- og lønudvikling, og at det skal konstrueres således, der kan tages hensyn til de underliggende omkostningsstrukturer, jf. bemærkningerne til bestemmelsen, hvor det fremgår, at der forbindelse med fastsættelsen af et sådant loft bl.a. kan tages højde for omkostningsstrukturene i den offentlige servicetrafik. Sigtet hermed er at sikre en afvejning mellem borgernes interesse i en begrænset takststigningstakt og samtidig give trafikskaberne mulighed for at håndtere eksternt givne omkostningsstigninger f.eks. som følge af stigende benzin- og oliepriser.

Vestsjællands Trafikselskab finder det uhensigtsmæssigt at taksterne i tilfælde af uenighed mellem parterne i takstsamarbejdet automatisk opskrives med pris- og lønudviklingen.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Opmærksomheden henledes på, at en fremskrivning af taksterne med pris- og lønudviklingen vil betyde, at taksterne ikke stiger i reale termer. Det er vurderingen, at dette er en hensigtsmæssig håndtering af eventuelle uoverensstemmelser mellem parterne, idet man herved varetager såvel hensynet til brugerne som hensynet til trafikselskabernes og togoperatørernes økonomi, ligesom det giver et incitament til, at parterne opnår enighed.

Ribe Amt foreslår, at der fastsættes en forpligtelse for private færgeelskaber til at indgå i et takst- og billetteringssamarbejde med trafikselskaber.

Kommentar:

Ribe Amts forslag har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget. Regeringen mener således ikke, at private trafikoperatører, der driver forretning på markedøkonomiske vilkår, skal pålægges særlige forpligtelser vedrørende takst- og billetteringssamarbejder.

Nordjyllands Amt, Kommunernes Landsforening og Århus Kommune finder det uhensigtsmæssigt at begrænse trafikselskabernes handlemuligheder ved indførelsen af et takststigningsloft. Førstnævnte anfører endvidere, at takststigningstakten bør beregnes med udgangspunkt i Amtsrådsforeningens indeks for buskørsel.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Det bemærkes, at regeringen med indførelsen af et loft for takststigningstakten ønsker at varetage hensynet til brugerne af den lokale og regionale kollektivtrafik. Det er vurderingen, at det takststigningsloft, der hidtil har været gældende i Trafik- og Energiministeriets kontrakter vedr. den statslige togtrafik, har fungeret hensigtsmæssigt. Samtidig vurderes det at være mest hensigtsmæssigt for udviklingen af den kollektive trafik og hensynet til den kollektive trafiks brugere, at der indføres et loft for samtlige takster i den kollektive trafik. Det er således vurderingen, at der kan ligge hensigtsmæssige incitamenter for trafikselskaberne, når indtjeningen ikke umiddelbart kan øges ved blot at sætte taksterne op, men at en merindtjening fordrer, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik.

Århus Kommune foreslår, at det set i lyset af etableringen af et elektronisk rejsekort, bestemmes i lovforslaget, at de takstsystemer, som trafikskaberne eventuelt måtte beslutte at indføre indtil implementeringen af et rejsekort, ikke må vanskeliggøre implementeringen af rejsekortet.

Kommentar:

Forslaget har ikke givet anledning til ændring af lovforslaget. Såfremt der måtte være parter i den kollektive trafik, der ikke ønsker at tilslutte sig et elektronisk rejsekort, vil dette betyde, at muligheden for at købe billetter til både busser og tog begrænses, men ikke udelukkes. Det er vurderingen, at der i et sådant tilfælde vil skulle være muligt at købe ”standard” kontantbilletter til rejser med busser og tog, hvorimod der næppe ville kunne opnås særlige rabatter (f.eks. 10-tursrabat) på billetter til sådanne kombinerede rejser.

Københavns Kommune fremfører, at en takststigningsbegrænsning svarende til pris- og lønudviklingen fordrer merfinansiering, såfremt service-niveauet skal holdes konstant, ligesom det vurderes at være ulogisk at lade trafikskaberne selv fastsætte takster samtidig med det skal sikres, at billetter kan anvendes på tværs af transportformerne.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Det bemærkes, at udgangspunktet for takstfastsættelsen vil være, at trafikskaberne har takstkompetencen for trafikken, der hører under selskaberne, og togoperatørerne inden for rammerne af trafikkontrakterne har ansvaret for takstfastsættelsen for alle rejser, der sker med tog. Det gælder dog også, at det nuværende takstsamarbejde mellem busser og tog skal fortsætte efter kommunalreformen, hvorfor togoperatørerne og trafikskaberne forpligtes til at indgå aftaler om takstsamarbejde. I disse aftaler fastsættes det, hvilke takster og tarifysystemer, der gælder i det pågældende trafikskabs område. Den aftalebaserede model, der i dag anvendes uden for hovedstadsområdet, kommer hermed til at gælde i hele landet efter kommunalreformen, herunder også i hovedstadsområdet. Det er endvidere vurderingen, at Københavns Kommunes opfattelse af, at et takststigningsloft fordrer en merfinansiering er en misforståelse, der dels tager udgangspunkt i dagens situation og ikke i forholdene efter kommunalreformen, dels ikke tager højde for konstruktionen af takststigningsloftet, jf. kommentarerne til Nordjyllands Amts, Kommunernes Landsforenings og Århus Kommunes høringssvar ovenfor.

Dansk Kollektiv Trafik understreger, at nye takstbestemmelser kan have konsekvenser for økonomien i den udbudte kontrakt mellem Trafik- og Energiministeriet og ARRIVA.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Jævnfør bemærkningerne til lovforslagets § 6 vil der blive nedsat et udvalg med deltagelse fra Trafik- og Energiministeriet, Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet, samt repræsentanter for Bus & Tog-samarbejdet (samarbejdet mellem de nuværende trafikselskaber, DSB og ARRIVA), Kommunernes Landsforening, DSB og Ørestadsselskabet. Dette udvalg vil tage udgangspunkt i, at det i forlængelse af kommunalreformen vil være naturligt før eller siden af indføre et eller flere nye takstsystemer, og vil undersøge hvorledes dette hensigtsmæssigt kan ske. I den forbindelse inddrages både hensynet til borgerne og hensynet til trafikselskabernes og togoperatøernes økonomi, herunder hvorledes det kan undgås, at udbudet af busruter formindskes. Udvalgsarbejdet forventes igangsat ved fremsættelsen af lovforslaget i Folketinget.

Ørestadsselskabet fremfører i sit høringssvar, at det er uklart, hvorledes der kan sikres en fælles billet i hovedstadsområdet, når hvert enkelt selskab har kompetencen over egne takster. Endvidere bemærkes det, at det er uklart, hvorledes der både kan gives selskabet en egen takstkompetence og samtidig lægges et loft over takststigningerne.

Kommentarer:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Den kompetence over egne takster, der i princippet er givet de enkelte aktører i den kollektive trafik, er alene et udgangspunkt for fastsættelsen af fælles takster. I henhold til lovforslaget vil der således skulle aftales fælles takster mellem de enkelte parter, som dels i videst mulig udstrækning tilgodeser hensynet til alle parter økonomi, dels muliggør at billetter kan anvendes på tværs af de enkelte transportformer. Hermed sikres det, at passagererne ikke oplever forringelse. Eksempelvis i hovedstadsområdet vil der fortsat skulle benyttes én billet til tog, metro og busser. Den aftalebase-rede model har hidtil med succes været anvendt i Bus&Tog samarbejdet uden for hovedstadsområdet.

Et sådant takstregimente kan udmærket kombineres med et takststigningsloft. Modellen vil således være parallel til den, der i dag anvendes for taksterne i statens togtrafik, hvor det er en myndighedsopgave at sætte rammerne for takststigningstakten, men hvor operatørerne selv konkret udfylder disse rammer i forbindelse med den årlige takstfastsættelse. Det må endvidere bemærkes, at det umiddelbart er vurderingen, at samarbejdet lettere vil kunne fungere, når alle parter – i modsætning til i dag – er underlagt samme takststigningsregimente.

HK Trafik & Jernbane finder det positivt og publikumsvenligt, at der indføres et takststigningsloft og at der sikres generel anvendelighed af billetter på tværs af transportmidler.

DSB peger i sit høringssvar på, at det foreslåede aftalebaserede takstsamarbejde i hovedstadsområdet vil bidrage til at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne.

Indtægtsdeling i hovedstadsområdet

Ørestadsselskabet I/S og DSB har gjort opmærksom på, at de forudsætter, at fordelingen af billetindtægter mellem trafikselskaberne i hovedstadsområdet, som ministeren med lovforslaget bemyndiges til at fastsætte, ikke medfører ændringer, der påvirker selskabernes økonomi. **Ørestadsselskabet** påpeger endvidere i sit høringssvar, at det siden vedtagelsen af Ørestadsselskabsloven har været en forudsætning, at Metroen aflønnes som en bane på linie med DSB's togtrafik i hovedstadsområdet. **HUR** bemærker, at de nuværende kriterier for fordeling er klart defineret og at systemet i dag er velfungerende.

Kommentar:

Baggrunden for, at indtægtsdelingen foreslås fastlagt i en bekendtgørelse er, at det ikke har været muligt at opnå enighed mellem HUR, DSB og Ørestadsselskabet om Metroens aflønning fra det fælles takstsystem i hovedstadsområdet. Sagen blev derfor i foråret 2004 indbragt for trafik- og energiministeren af Ørestadsselskabet. Det er Trafik- og energiministeriets opfattelse, jf. Akt 198 af 2. september 2004, at lovbestemmelserne om indtægtsdeling i kollektiv trafiklovgivningen ikke er entydige, og at Folketinget således ikke eksplicit har taget stilling til spørgsmålet om fordelingsnøglen mellem DSB, HUR og Ørestadsselskabet.

Trafik- og Energiministeriet har lagt op til, at sagen vil skulle løses i sammenhæng med fastlæggelsen af de nye rammer for Metroen; jf. regeringens forslag i efteråret om anlæggelse af en metrocityring og de heraf afledte organisatoriske ændringer for Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S.

Det er hensigten med den kommende bekendtgørelse, at hvert selskab vil blive aflønnet hver for sig som selvstændige selskaber for at sikre gode incitamentsstrukturer. Bekendtgørelsen vil blive forelagt Folketinget i udkast samtidig med fremlæggelsen af lovforslaget om organisatoriske ændringer for Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S.

Egenproduktion og kommunale driftsselskaber

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Danske Busvognmænd, KL, HTS, Dansk Industri, AKT Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik påpeger, at de finder det uheldigt, at trafikskaberne får mulighed for egen produktion.

Dansk Industri påpeger, at det vil være ønskeligt, at der i bemærkningerne også blev gentaget den politisk betragtning fra aftalen om at ”al bustrafik forudsættes som i dag primært udført på kontrakt med private busvognmænd”

Derudover har **Forbundet af Offentligt Ansatte** anført, at de forventer, at Odense og Århus kan fastholde deres egne kommunale trafikskaber.

KL har derudover anført, at de forudsætter, at lov om visse proceduremæssige spørgsmål vil finde anvendelse i forbindelse med overdragelse af kommunale driftsenheder til trafikskaberne.

Århus Kommune anfører, at det er helt afgørende for kommunen, at hele Århus Sporveje overføres til det fremtidige trafikskab inkl. passiver og aktiver samt rettigheder og pligter. Endvidere anfører Århus Kommune, at dette bør fremgå af lovforslaget om trafikskaber.

Kommentarer:

Forslagene har givet anledning til ændringer af lovforslaget, således at det fremgår af bemærkningerne, at det forventes, at den alt overvejende del af den trafik, som trafikskaberne skal varetage vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.

Det fastholdes således, at det er op trafikskaberne, der får det samlede ansvar for den lokale og regionale busdrift, selv at afgøre, hvordan de vil organisere driften. Det indebærer, at kommunerne ikke som i dag får mulighed for i kommunalt regi, herunder i et kommunalt busselskab at varetage opgaver vedrørende offentlig service trafik. Den enkelte kommune sikres imidlertid mulighed for selv at bestemme serviceniveauet internt i kommunen mod selv at påtage sig finansieringsforpligtelsen.

EU's udbudsdirektiver og Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transport med jernbane, af landeveje og sejlbare vandveje med senere ændringer er ikke til hinder for trafikskabernes egenproduktion af bustrafik.

Uagtet at muligheden for egenproduktion fortsat vil være til stede, er det forventningen, at det meste af bustrafikken i Danmark også fremover vil

blive udført efter udbud. På baggrund af de modtagne bemærkninger er det blevet indføjet i bemærkningerne til lovforslaget, at det forventes, at den alt overvejende del af den trafik, som trafikskaberne skal varetage, vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd, jf. aftalen om strukturreformen.

Af forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen fremgår det, at den myndighed, som en opgave overføres til, overtager de af den afgivende myndigheds aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der udelukkende knytter sig til den opgave, der overføres. Det indebærer f.eks., at det trafikskab, som den 1. januar 2007 overtager ansvaret for varetagelsen af den offentlige service trafik i blandt andet Århus Kommune, den 1. januar 2007 overtager de af Århus Kommunes aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der udelukkende knytter sig til varetagelsen af offentlig service trafik. Det fremgår endvidere af procedurelovforslaget, at en forholdsmæssig del af de af Århus Kommunes aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der ikke udelukkende knytter sig til en bestemt opgave, men knytter sig til varetagelsen af eksempelvis generelle funktioner, den 1. januar 2007 overføres til det pågældende trafikskab. Ved opgørelsen af den forholdsmæssige del vil der skulle tages højde for, at der skal være et samlet set rimeligt forhold mellem på den ene side de aktiver og rettigheder og på den anden side de passiver og pligter, der overføres til det pågældende trafikskab fra Århus Kommune.

De ansatte, der udelukkende eller overvejende er beskæftiget med den trafikopgave, der fremover skal varetages af trafikskaberne, vil skulle overgå til ansættelse i trafikskaberne.

Som nævnt er spørgsmålet om overdragelse af Århus Kommunes aktiver og passiver samt rettigheder og pligter reguleret via forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen og derfor ikke omtalt i lovforslaget om trafikskaber.

Trafikskabernes opgaver ift. kommunerne

Amtsrådsforeningen påpeger, at der ud over muligheden for, at trafikskaber kan varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik for kommunerne i henhold til kørsel, som kommunerne skal varetage i henhold til anden lovgivning, bør skabes adgang for regionerne i henhold til kørsel, som de er forpligtet til at varetage.

Kommentar:

Lovforslaget ændres på dette punkt således, at der også skabes mulighed for, at en region kan indgå aftale med trafikskabet, at de er trafik købere for trafik, som regionen er forpligtet til at varetage i henhold til anden lovgivning, fx patientbefordring ift. sundhedsloven.

Metroens 3. etape

Københavns Amt påpeger, at der bør tages stilling til, hvem der skal have ansvaret for metroens 3. etape.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Der er ikke taget stilling til dette spørgsmål i kommunalreformen. Det skyldes, at regeringen har lagt op til, at spørgsmålet om en Metrocityring forhandles sammen med spørgsmålet om en ny organisering af Ørestadsselskabets opgaver. I den forbindelse vil der naturligvis også blive taget stilling til spørgsmålet om den fremtidige varetagelse af Østamagerbaneselskabets opgaver og i forlængelse heraf fordeling af selskabets aktiver og passiver.

Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.

Høring af kommuner og brancheorganisationer ved udarbejdelse af statens og trafikskabernes trafikplan

Kommunernes Landsforening har foreslået, at ikke blot trafikskaberne, men også kommunerne høres i forbindelse med udarbejdelsen af statens trafikplan. Samtidig foreslås det, at det skal fremgå af loven, at trafikskabernes plan skal udarbejdes i tæt samarbejde med den enkelte kommune.

Kommentar:

KL's bemærkninger har givet anledning til mindre ændringer i bemærkningerne til lovforslaget.

Lovforslagets bemærkninger om høring af statens trafikplan ændres, således det fremgår, at også kommunerne høres direkte om statens trafikplan. Dermed bringes høringsproceduren i overensstemmelse med de nuværende retningslinjer for jernbaneoperatørerne, som via deres kontrakt med Trafik- og Energiministeriet er forpligtet til at høre kommunerne i forbindelse med væsentlige ændringer i trafikydelsen.

For så vidt angår forslaget om trafikskabets pligt til at høre kommunerne om trafikskabets trafikplan, er det forventningen, at trafikskabet indgår i dialog med kommunerne om udarbejdelse af trafikplanen. Kommunerne kan desuden som majoritetspart i trafikskabets bestyrelse sikre, at kommunerne høres ved at forpligte trafikskabet hertil i vedtægterne for trafikskabet.

Danske Busvognmænd og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik har foreslået, at lovforslaget sikrer inddragelse af relevante organisationer og brancheaktører i trafiksekskabernes trafikplan.

Kommentar:

Forslaget har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Der er i lovforslaget ikke stillet formkrav, og herunder pligt til høring af diverse organisationer, til trafiksekskabernes trafikplan, da det vil variere fra trafiksekskab til trafiksekskab, hvilke organisationer og trafikoperatører, det vil være relevant at inddrage i det enkelte trafiksekskabs planlægning. Lovforslaget forhindrer dog ikke trafiksekskaberne i at inddrage organisationer og trafikoperatører, som trafiksekskabet finder relevante for en god planproces.

Øget statslig indflydelse

Amtsrådsforeningen bemærker, at lovforslaget betyder øget statslig indflydelse.

Kommentar:

Overordnet medfører lovforslaget en større grad af decentralisering som følge af kommunernes større indflydelse på eget serviceniveau i bustrafikken.

På fire mindre områder øges det statslige opgaveansvar: For det første gælder det, at Trafik- og Energiministeriet skal udarbejde en standardvedtægt for trafiksekskaberne, hvoraf nogle af bestemmelserne vil være ufravigelige. Udarbejdelsen af en standardvedtægt er en service for trafiksekskaberne, som samtidig sikrer, at organiseringen af trafiksekskaberne er i overensstemmelse med de principper, som indgår i den politiske aftale om kommunalreformen. For det andet skal trafiksekskaberne indberette data til Trafik- og Energiministeriet, som derefter gør disse data offentligt tilgængelige. Dette skal medvirke til at skabe grundlag for koordination og sammenhæng i den samlede offentlig service trafik betjening. Oplysningerne vil også være nyttige i trafiksekskabernes planlægning og samarbejde, mens indsamlingen naturligt placeres på det nationale niveau.

For det tredje bemyndiges trafik- og energiministeren til at fastsætte kriterier for indtægtsdelingen mellem sekskaberne i hovedstadsområdet jf. ovenstående. Dette er nødvendigt, da det ikke har været muligt at opnå enighed parterne imellem, og da den nuværende lovgivning ikke er entydig. Som nævnt i afsnittet om indtægtsdeling tidligere i dette notat agter trafik- og energiministeren at forelægge udkast til bekendtgørelse for Folketinget i

forbindelse med fremlæggelse af lovforslag om organisatoriske ændringer for Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S.

For det fjerde fremgår det af lovforslaget, at staten hvert 4. år skal udarbejde en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig service- trafik på kontrakt med staten. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget følger det allerede af den nuværende lovgivning, at trafik- og energiministeren skal udarbejde en beskrivelse af det overordnede, landsdækkende trafiksystem, der skal tjene til afviklingen af den kollektive personbefordring mellem landsdelene (fjerntrafikken), en såkaldt landstrafikplan. Denne landstrafikplan skal ifølge loven fungere som grundlag for amtskommunernes planer for den lokale og regionale kollektive persontrafik inden for amtskommunerne. Bestemmelsen om udarbejdelse af landstrafikplanen og de amtskommunale trafikplaner har ikke i praksis fundet nogen reel anvendelse. Med lovforslaget sikres det, at trafiksekskabernes trafikplaner udarbejdes under hensyntagen til den statslige trafikplan, så der dermed kan sikres bedre koordinering af landstrafikken og den regionale og lokale offentlige service trafik.

Det er regeringens vurdering, at statens forøgede ansvar på disse områder er velbegrunder, og ændringerne sigter ikke mod en forskydning af indflydelsen på den kollektive trafik i retning af det statslige niveau. Regeringen finder således, at kommunalreformen også f.s.v.a. den kollektive trafik samlet set udgør en decentralisering.

Koordinering af det kollektive trafiksystem på Sjælland

Københavns Kommune finder ikke, at lovforslaget sikrer den fornødne koordinering mellem trafikarterne, dvs. bus, tog og Metro. HUR bemærker, at der igennem en mangeårig udvikling er sikret et velfungerende kollektiv trafiksystem i hovedstadsområdet. Ørestadsselskabet bemærker i sit høringssvar, at det finder forslaget om oprettelse af et lovpligtigt samarbejde i hovedstadsområdet væsentligt.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Med lovforslaget lægges der op til en styrkelse af det nuværende samarbejde mellem trafikformerne med særligt fokus på information, markedsføring og terminalsamarbejde. I dag koordineres hovedstadens kollektive trafikformer i et ikke lovpligtigt samarbejde mellem DSB, Ørestadsselskabet og HUR. Med lovforslaget gøres dette samarbejde lovpligtigt. Samarbejdet forpligtes til hvert år at udarbejde en rapport med status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer, og vil som noget nyt blive sekretariats betjent af Trafik- og Energiministeriet. Begge tiltag sikrer fortsat fokus på

arbejdet med det sammenhængende kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet.

HUR anfører, at der i planlægningen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet vil mangle en regional politisk debat om den overordnede prioritering af den kollektive trafik.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændring af lovforslaget.

Med lovforslaget sikres der sammenhæng mellem beslutningstagere og betalere. Kommunernes og statens prioriteringer i hhv. bustrafikken og togtrafikken sikres koordineret via høring af statens trafikplan i kommunerne og trafikselskaberne. Samtidig vurderes det, at regeringens investeringsplan fra 2003 har skabt et kvalificeret grundlag for debat om Hovedstadens trafik, dog uden at dette er en lovfæstet forpligtelse.

Kommunalfuldmagtsopgaver

Amtsrådsforeningen anfører, at de forudsætter at de nye trafikselskaber får samme mulighed for at have tværgående samarbejder, som de nuværende trafikselskaber.

Kommentar:

Det fremgår af lovforslaget, at trafikselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse. Trafikselskaber kan betragtes som en art "specialkommune" hvis kompetence i modsætning til de almindelige kommuner er begrænset til løsning af de opgaver, som trafikselskaberne omfatter i medfør af lovforslaget. De ny trafikselskaber vil således have samme mulighed som de nuværende trafikselskaber for at have tværgående samarbejde om forhold, der relaterer sig til løsning af trafikselskabernes opgaver, fx samarbejde om IT. Eftersom der efter lovforslaget skal oprettes trafikselskaber i hele landet, vurderes der at ville være et større potentiale for at samarbejde.

Anlægsinvesteringer

HUR bemærker, at det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at større anlægsinvesteringer skal finansieres forholdsmæssigt af de kommuner, hvis borgere forventes at bruge forbedringen. HUR finder, at denne model er problematisk, idet få kommuner vil kunne blokere for et større anlægsarbejde.

KL påpeger, at det ikke er korrekt, når det fremgår, af bemærkningerne til lovforslagets § 3, at trafikskaberne vil have mulighed for at få indtægter fra bl.a. salg af reklamepladser ved stoppesteder.

Kommentarer:

Bemærkningen fra HUR har givet anledning til en justering af lovforslagets bemærkninger. Passusen om anlægsinvesteringer er nu slettet fra lovforslaget, idet bemærkningen ikke kommenterede indholdet i lovtæksten. Bemærkningen fra KL har givet anledning til at slette passusen fra lovforslagets bemærkninger om trafikskaberne mulighed for indtægter fra salg af reklamepladser ved stoppesteder, idet busstoppesteder ikke bliver et aktiv for trafikskabet.


Individuel handicapørsel for svært bevægelseshæmmede

Det centrale Handicapråd og De Samvirkende Invalideorganisationer anfører, at der kan opstå et problem for de svært bevægelseshæmmede hvis der oprettes flere trafikskaber inden for en region, idet trafikskaberne alene er forpligtet til at samarbejde om trafik der krydser grænsen mellem to trafikskabers område og ikke trafik på tværs af regionsgrænserne.

Det Centrale Handicapråd og De Samvirkende Invalideorganisationer anfører, at der er en forringelse i lovforslaget, idet handicapørslen som anden offentlig servicetrafik, der udføres af trafikskaberne ikke må krydse Storebælt.

Kommentarer:

Med lovforslaget forpligtes trafikskaberne til at samarbejde om offentlig service trafik, der krydser grænsen mellem to trafikskabers område. Dette gælder også trafik mellem to trafikskaber, der krydser en regionsgrænse. De samme bestemmelser gør sig gældende for den individuelle handicapørsel.

De nye regioner bliver meget større end de nuværende amter. Det er op til regionerne  at bestemme den geografiske udstrækning af de nye trafikskaber. Det er regeringens forventning, at der vest for Storebælt oprettes et mindre antal trafikskaber end antallet af de nuværende amter. Det er derfor forventningen, at den enkelte bruger af individuel handicapørsel ikke vil opleve nogen forringelse i forbindelse med lovforslaget.

Lovforslaget ændres, jf. kommentarerne på side 14, således at der gøres en konkret undtagelse for individuel handicapørsel m.h.t. til samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen til Trafikskabet på Sjælland.

Trafikselskaberne får som en undtagelse pligt til at samarbejde om individuel handicapkørsel, der krydser grænsen til trafikselskabet på Sjælland. På den måde opretholdes den retstilstand, der er i dag fsva forpligtelsen til at samarbejde om individuel handicapkørsel på tværs af Storebælt.

Privatbaner

A/S Lollandsbanen foreslår, at lovforslaget giver mulighed for at regionerne (ikke trafikselskaberne) ejer privatbanerne. Lollandsbanen gør endvidere opmærksom på, at der i forbindelse med den endelige lovgivning på privatbaneområdet bør sikres, at trafikselskabet/regionen gives mulighed for at drive godstransport på rimelige vilkår, uanset om trafikselskabet/regionen har bestemmende indflydelse.

Amtsrådsforeningen foreslår, at trafikkøbet på en række af statens sidebaner overføres til trafikselskaberne.

Kommentarer:

Forslaget har ikke givet anledning til ændring af lovforslaget.

Der er i den politiske aftale om kommunalreformen ikke lagt op til at overføre ansvaret for jernbanetrafik og jernbaneinfrastruktur på de nuværende statsbaner til trafikselskaberne. Det er generelt vurderingen, at dette vil medføre tab af stordriftsfordele for staten, særligt for så vidt angår Bandedanmarks vedligeholdelse og drift af infrastrukturen. Endvidere bemærkes det, at et delt ansvar mellem statslige sidebaner og privatbaner, der hører under trafikselskaberne, ikke er til hinder for, at der kan gennemføres samdrift mellem de to baner, såfremt der vurderes at være trafikale fordele herved.

Godstransport på jernbane i Danmark er liberaliseret. På privatbanerne forudsættes godstransporten i offentligt ejede selskaber afviklet senest med udgangen af 2005, hvor banernes godsaktiviteter skal være henlagt til særskilte selskaber uden offentlig bestemmende indflydelse. Der er dog med lovforslaget om privatbanernes godskørsel, der blev vedtaget af Folketinget den 16. december 2004, givet privatbanerne mulighed for at udleje materiel og mandskab til godstransport i privat regi. Denne ændring skal ses i lyset af de af Lollandsbanen beskrevne manglende muligheder for at tiltrække private investorer på området. Forslaget til lov om trafikselskaber lægger ikke op til ændringer på dette område.

Jernbanernes Arbejdsgiverforening anfører, at såvel Amtsrådsforeningen som Jernbanernes Arbejdsgiverforening har indgået kollektive overenskomster på privatbaneområdet, og at der i lyset af eventuelle fremtidige

muligheder for ændring af privatbanernes organisering bør ske en ensretning af området, så trafikskaberne ikke indgår overenskomster.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Der er ikke med forslaget lagt op til ændringer i ansættelsesforholdene for de ansatte ved privatbanerne. Tilrettelæggelsen af overenskomster på området anses i øvrigt ikke for at være et lovgivningsanliggende.

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) erklærer i sit høringssvar, at HUR ønsker opretholdt HUR's kompetence vedrørende bestemmende indflydelse i privatbaneselskaberne.

Kommentar:

Med lovforslaget videreføres de bestemmelser og kompetencer som amtskommunerne og HUR har i dag på privatbaneområdet. Lovforslaget lægger op til, at trafikskabet på Sjælland vil have de samme kompetencer, som HUR har i dag.

HK Trafik & Jernbane forudsætter i sit høringssvar, at aftale- og forhandlingsvilkår og –kompetence videreføres for såvel de tjenestemandslignende ansatte som de overenskomstmæssige ansatte ved privatbanerne.

Kommentar:

Der er med lovforslaget ikke lagt op til ændringer af gældende regler for ansættelsesforhold og ansættelsesbetingelser eller kompetencer for de ansatte ved privatbanerne.

Tilladelser til rutekørsel

Fjernbustrafik:

Danske Busvognmænd foreslår, at fjernbusruter defineres i forhold til en kilometergrænse for optagning og afsætning af passagerer, f.eks. på 100 kilometer.

Kommentarer:

Forslaget har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at definere fjernbusruter ud fra en fast kilometergrænse, idet en sådan definition ville indebære, at der i visse tilfælde skulle gives tilladelse til private busruter, der forløber inden for én eller to trafiksekskabers områder, og dermed ville være i direkte konkurrence med den – i forvejen oftest underskudsgivende - bustrafik, som trafiksekskaberne er forpligtede til at finansiere. Fjernbustrafikken ville dermed være i direkte konkurrence med den bustrafik, som trafiksekskaberne er forpligtet til at finansiere. Da private busvirksomheder formentlig udelukkende ville drive de overskudsgivende busruter ville denne form for ”creamskimming” indebære, at trafiksekskabernes udgifter til bustrafikken ville stige.

En kilometergrænse ville samtidig indebære, at der i visse tilfælde ikke ville kunne gives tilladelse til busruter, der ellers ville have forløbet over mere end to trafiksekskabers områder eller over mere end trafiksekskabet på Sjællands område.

Det vurderes derfor fortsat mest hensigtsmæssigt, at fjernbuskørsel defineres som den trafik, som trafiksekskaberne ikke er forpligtet til at udføre.

Tilladelse til rutekørsel

Amtsrådsforeningen forudsætter, at definitionen af offentlig servicetrafik ikke ændrer ved det forhold, at trafiksekskaberne fortsat skal have eneret til almindelig rutekørsel inden for regionen og mellem naboregioner.

Kommentarer:

Forslaget har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget

Definitionen af offentlig servicetrafik har ikke betydning for, om trafiksekskaberne har eneret til rutekørsel inden for trafiksekskabernes egne områder eller mellem nabo-trafiksekskaber.

Det skal imidlertid for god ordens skyld bemærkes, at trafiksekskaberne hverken efter gældende lovgivning eller efter lovforslaget formelt har eneret til almindelig rutekørsel inden for trafiksekskabernes egne områder eller mellem nabo-trafiksekskaber.

Efter den gældende lov om buskørsel skal der imidlertid ved afgørelsen af, hvorvidt der kan gives tilladelse til privat rutekørsel bortset fra fjernbuskørsel foretages en såkaldt behovsprøvelse, idet der skal tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående kollektive trafikforbindelser.

Denne behovsprøvelse er fastholdt i lovforslaget.

Amtsrådsforeningen forudsætter, at trafikskaberne ikke skal have tilladelse til almindelig rutekørsel, bortset fra hvis trafikskabet vælger at udføre egenproduktion.

Kommentarer:

Efter lovforslaget kræver alle former for rutekørsel tilladelse, dvs. både rutekørsel, der udbydes af trafikskaberne til private vognmænd, og rutekørsel, der udføres af trafikskaberne som egenproduktion. Det følger dog af lovforslaget, at trafik- og energiministeren vil fastsætte regler om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering i forbindelse med trafikskabers ansøgninger om tilladelse til rutekørsel.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik anfører, at bestemmelsen i forslaget § 21, stk. 2, hvorefter trafik- og energiministeren fastsætter regler om trafikskabernes rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering, kan give anledning til konkurrenceforvridning mellem bus og anden offentlig servicetrafik (tog).

Kommentarer:

Det anførte har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Der foretages således ikke efter den gældende lov om buskørsel nogen behovsvurdering af trafikskabernes rutekørsel. Det vil derfor heller ikke indebære nogen konkurrenceforvridning i forhold til den nuværende situation, såfremt trafik- og energiministeren fastsætter, at der heller ikke skal foretages nogen behovsprøvelse i fremtiden.

Danske Busvognmænd foreslår, at trafikskaberne bevarer bemyndigelsen til at udstede tilladelser til rutekørsel.

Kommentarer:

Forslaget har ikke givet anledning til ændringer af lovforslaget.

Ved at fastsætte, at tilladelse til rutekørsel udstedes af trafik- og energiministeren sikres en adskillelse mellem på den ene side busdriften og på den anden side myndighedsudøvelsen i forbindelse med busdriften. En sådan adskillelse vurderes at være udtryk for et grundlæggende sundt princip om, at myndighedsudøvelse og drift holdes adskilt, således, at trafikskaberne ikke skal tage stilling til ansøgninger om rutetilladelser fra de potentielt konkurrerende private busvirksomheder. En adskillelse er i øvrigt i god overensstemmelse med EU's konkurrenceregler.

Rejsekort og rejseplan

Rejsekort og den eventuelle indførelse af et landsdækkende takstsystem

Kommunernes Landsforening bemærker, at lovforslagets bemærkninger om rejsekortet har medført, at KL har udbedt sig et DUT-notat om de økonomiske konsekvenser af indførelsen af rejsekortet. **Århus Kommune** foreslår, at formuleringerne om rejsekortet i bemærkningerne ændres, således at det fremgår, at rejsekortet *kan* (og ikke *skal*) udgøre en landsdækkende elektronisk rejsehjemmel.

Amtsrådsforeningen bemærker det uhensigtsmæssige i, at regionerne øst for Storebælt forventes at finansiere Rejsekortet, mens det er kommunerne, der får fordel heraf via øgede billet indtægter.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke givet anledning til ændring af lovforslaget.

Lovforslaget giver mulighed for, at det lokalt kan besluttes, hvorledes driftsudgifterne forbundet med implementeringen af rejsekortet skal fordeles mellem regionerne og kommunerne, jf. lovforslagets bemærkninger om, at de variable omkostninger forbundet med buskørslen indgår som en del af kommunernes finansieringsandel. Driftsudgifterne forbundet med det elektroniske rejsekort kan efter aftale mellem deltagerne i det enkelte trafikelskab således indgå som en del af de variable omkostninger.

Amtsrådsforeningen bemærker tillige, at et evt. kommende landsdækkende takstsystem vil fordrer en økonomisk udligning mellem trafikelskaberne.

Kommentar:

Overvejelserne omkring håndteringen af de økonomiske konsekvenser for bl.a. trafikelskaberne ved indførelsen af et eller flere nye takstsystemer, vil blive håndteret i forbindelse med udvalgsarbejde omkring takster.

Danske Busvognmænd og **Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik** finder, at det lovgivningsmæssigt må sikres, at andre aktører kan indgå i samarbejdet om rejsekortet. Bemærkninger forstås som en kommentar om, at *private* skal kunne indtræde i selskabet.

Kommentar:

Der henvises til aktionæroverenskomsten for Rejsekort A/S, som indebærer, at efter udløbet af selskabets 5. regnskabsår efter første kommercielle driftsstart skal enhver bruger af kortet kunne blive aktionær i selskabet.

Kontrolafgifter og straffebestemmelser**Kontrolafgift**

KL, HUR, Århus Kommune og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik påpeger, at de ønsker at trafikselskaberne, ud over muligheden for at inddrive afgifter og gebyrer ved udpantning, også gives mulighed for lønindeholdelse.

Kommentar:

Bemærkningerne har ikke i sig selv givet anledning til ændringer af lovforslaget, men lovforslaget er alligevel blevet ændret, således at anmodningen er imødekommet. Dette skyldes skatteministerens forslag til lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer og forslag til lov om ændring af forskellige love bl.a. vedrørende inddrivelse, hvorefter der i en række love indsættes hjemmel til lønindeholdelse, hvor der i dag kun er hjemmel til udpantning. Trafikselskaberne får herefter mulighed for at inddrive kontrolafgift og ekspeditionsgebyr ved udpantning og lønindeholdelse.



Jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig servicetrafik, har ud over at inddrive ubetalte kontrolafgifter ved udpantning også ret til lønindeholdelse, jf. § 23 i lov om jernbane. DSB S-tog vil således fortsat have mulighed for at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyrer og have mulighed for såvel udpantning og lønindeholdelse, uagtet at lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik ophæves.