

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 187
Offentlig

THINGGAARD EXPRESS APS.

**Folketingets trafikudvalg
att. udvalgets formand, Kaj Ikast
Christiansborg
1240 København K**

Aalborg, 17. december 2004

Kære Kaj Ikast

Som nævnt ønsker Thinggaard Express Aps. at få lejlighed til at kommentere det forslag til Lov om trafikelskaber, der p.t. er sendt til høring, ved snarest muligt at få foretræde for medlemmerne af Folketingets trafikudvalg.

Lov om trafikelskaber er en ændring af den buslov, som Thinggaard Express Aps. og de øvrige private ekspresbusselskaber er underlagt, og vi mener, at man med dette forslag vil komme til at indskrænke mulighederne for at drive national fjernbustrafik for private busselskaber.

Det skal pointeres, at den form for fjernbustrafik, som blandt andet Thinggaard Express Aps. udfører, gennem mere end 50 år har befordret millioner af mennesker på nemme, bekvemme og billige rejser mellem landsdelene – vel at mærke på privatøkonomiske vilkår (læs: uden at modtage en offentlig krone i tilskud). Tværtimod har denne form for kollektiv trafik været underlagt særdeles restriktive vilkår for at sikre de offentligt ejede trafikelskaber mod konkurrence.

Det er korrekt, at mulighederne for at drive national fjernbustrafik på privatøkonomiske vilkår er blevet lempet i løbet af de seneste år – uden at det har resulteret i flere ruter. Men det skyldes, at de forskellige "liberale forsøgsordninger" fortsat var på vilkår, der tog mere hensyn til DSB og andre offentlige trafikelskaber end til buspassagerernes ønsker og behov. Og de busselskaber, der alligevel forsøgte sig, måtte erkende, at det på disse vilkår var en umulig opgave.

Trods de dyrekøbte erfaringer gennem årene mener Thinggaard Express Aps. at der stadig er behov for fjernbustrafik i Danmark – både på de bestående ruter og på eventuelle nye ruter.

Blot er det nødvendigt, at man i den påtænkte ændring af busloven sørger for nogle rimelige betingelser for de private busselskaber.

Dette er – kort sagt – begrundelsen for, at Thinggaard Express Aps. ønsker at få foretræde for Folketingets trafikudvalg.

For god ordens skyld sender vi en kopi af denne anmodning om foretræde til udvalgets sekretær, Jesper Thinghuus.

Med venlig hilsen



Erik Boll

THINGGAARD EXPRESS APS.

Notat til Folketingets trafikudvalg

Aalborg, 11. januar 2005

Ang. forslag til Lov om trafikselskaber

I de seneste 55 år har private busselskaber kørt på fjernbusruter i Danmark. Tre af ruterne køres mellem København og tre byer i Jylland – og Thinggaard kører på en diagonalrute i Jylland; mellem Frederikshavn og Esbjerg.

På disse ruter er der blevet befordret millioner af mennesker på nemme, bekvemme og billige rejser mellem landsdelene – vel at mærke på privatøkonomiske vilkår (læs: uden at modtage en offentlig krone i tilskud). Tværtimod har denne form for kollektiv trafik været underlagt særdeles restriktive vilkår for at sikre de offentligt ejede trafikselskaber mod konkurrence.

Det er korrekt, at mulighederne for at drive national fjernbustrafik på privatøkonomiske vilkår er blevet lempet i løbet af de seneste år – uden at det har resulteret i flere ruter. Men det skyldes, at de forskellige "liberale forsøgsordninger" fortsat var på vilkår, der tog mere hensyn til DSB og andre offentlige trafikselskaber end til buspassagerernes ønsker og behov. Og de busselskaber, der alligevel forsøgte sig, måtte erkende, at det på disse vilkår var en umulig opgave.

Trods de dyrekøbte erfaringer gennem årene mener Thinggaard Express Aps. at der stadig er behov for fjernbustrafik i Danmark – både på de bestående ruter og på eventuelle nye ruter.

Blot er det nødvendigt, at man i den påtænkte ændring af busloven sørger for nogle rimelige betingelser for de private busselskaber.

I forbindelse med at Folketinget forbereder en ændring af den hidtidige buslov, så den nu kommer til at hedde "Lov om trafikselskaber", mener Thinggaard Express Aps., at man ifølge *intentionerne* i det lovforslag, der er sendt til høring, vil indskrænke mulighederne for at drive national fjernbustrafik for private busselskaber.

Thinggaard Express Aps. har følgende indsigelser til forslaget til "Lov om trafikselskaber":

1. De private busselskaber, der har egne koncessioner til fjernbuskørsel i Danmark og som kører på vilkår, der administreres af Færdselsstyrelsen, har hidtil været underlagt busloven.

Når busloven ændres til "Lov om trafikskaber" bør det pointeres, at disse busselskaber, der løser deres opgaver i den kollektive trafik for egen regning og risiko, formelt skal have status som selvstændige trafikskaber.

Dette udelukker *ikke*, at de offentlige og private trafikskaber samarbejder om at give passagererne de bedste tilbud om befordring – eksempelvis ved at koordinere køreplaner, anvendelse af billetter og kort samt trafikinformationer. Men vilkårene for dette samarbejde opnås gennem forhandlinger mellem to ligestillede parter – eventuelt efter en model, der fastsættes af Trafikministeriet/Færdselsstyrelsen.

De private busselskabers status som selvstændige trafikskaber bør gælde både de allerede eksisterende koncessionsindehavere og selskaber der opretter eventuelle fremtidige ruter.

2. Gennem mange år har Thinggaard Express Aps. og de øvrige private fjernbusselskaber plæderet for, at der fastsættes en mere hensigtsmæssig definition på begrebet "jernbuskørsel".

I den gældende buslov taler man om fjernbustrafik som "trafik gennem tre eller flere amter", idet man forudsætter, at trafik gennem et eller to amter er lokaltrafik. Det har nogle besynderlige konsekvenser – for eksempel vil en busrute mellem Skanderborg og Skagen på 237 kilometer være defineret som lokaltrafik, mens en bus flere steder i Vestjylland kun skal køre 50 kilometer, før den har passeret to amtsgrænser og altså udfører fjernbustrafik.

Denne inkonsekvens bliver endnu mere markant, når amterne i den nye lov erstattes af regioner – samtidig med at det bliver endnu sværere at etablere nye fjernbusruter, fordi regionerne er større end amterne...

Thinggaard Express Aps. foreslår derfor, at man i Danmark – i lighed med Sverige og andre europæiske lande – anvender en kilometergrænse ved definitionen på begrebet fjernbuskørsel. Og vi mener, at en grænse på 70 kilometer vil være passende til de geografiske forhold i Danmark.

Se i øvrigt kommentarerne til de enkelte paragraffer i forslaget til "Lov om trafikskaber".

THINGGAARD EXPRESS APS.

Aalborg, 11. januar 2005

Thinggaard Express Aps. har følgende kommentarer til de enkelte paragraffer i forslaget til "Lov om trafikkselskaber":

- § 1. At de private fjernbusselskaber skal have status som selvstændige trafikkselskaber bør nævnes i denne paragraf – eksempelvis som et nyt stk. 4:

Private busselskaber, der har eller får koncession til at udføre national fjernbuskørsel, skal sidestilles med offentligt ejede trafikkselskaber – dog således at selskabernes administration og økonomi ikke ændres i forhold til de hidtidige vilkår.

Kommentar: Hensigten er først og fremmest, at de private busselskaber får mulighed for at forhandle med de offentlige trafikkselskaber om, at samarbejde på en række områder, der først og fremmest er til gavn for passagererne, kan ske på lige vilkår.

- § 19. stk. 4 Den foreslåede definition på begrebet fjernbuskørsel kan *ikke* accepteres, da de urimelige vilkår i den gældende buslov gøres endnu mere grelle, når de nuværende amter erstattes af væsentligt større regioner. Det betyder, at der bliver markant ringere betingelser for de eksisterende fjernbusselskaber – samtidig med at det bliver stort set umuligt at oprette nye fjernbusruter.

Thinggaard Express Aps. foreslår, at fjernbuskørsel defineres som trafik på ruter over 70 kilometer.

- § 22. stk. 2 For at give passagererne de bedste muligheder for at benytte kollektiv trafik på længere rejser er der fornuft i, at de kan benytte busser (og tog) uanset om de drives af offentligt ejede eller private trafikkselskaber. Det forudsætter naturligvis, at der indgås overenskomst herom mellem de berørte trafikkselskaber.

Thinggaard Express Aps. foreslår, at Trafikministeriet/Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler for, hvordan disse overenskomster skal udformes – både med hensyn til koordinering af køreplaner, samarbejde om billetter og kort, trafikinformationer samt fordeling af omkostninger/indtægter.

I forbindelse med den økonomiske del af en overenskomst skal man være opmærksom på, at der kan opnås besparelser ved at to selskaber kører på visse strækninger og det bør komme begge selskaber til gode. Desuden skal man se bort fra amternes hidtidige påstand om, at de "ejer" visse passagerer i den kollektive trafik, hvorfor de skal have kompensation, hvis de gennem et samarbejde mister nogle af "deres" passagerer – ligesom amterne heller ikke får kompensation fra DSB, når togene befordrer passagerer mellem to byer indenfor et eller to amter.

§ 22. stk. 3 Thinggaard Express Aps. mener, at formuleringen i dette afsnit er meget uheldig. Uanset hensigten kan det læses som om tilladelse til fjernbuskørsel kun kan gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed, der er helt eller delvist ejet af en eller flere offentlige myndigheder – ganske vist på betingelse af, at ruten udbydes til private "buskørselsvirksomheder" og ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Thinggaard Express Aps. har i 30 år haft koncession til en ekspresbusrute diagonalt gennem Jylland – mellem Frederikshavn og Esbjerg. Og den er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget.

Denne rute drives i et samarbejde med de amter, som ruten gennemkører, men det er fortsat Thinggaard Express Aps. der er indehaver af koncessionen – og den ønsker vi at fortsætte...

Thinggaard Express Aps. foreslår derfor, at formuleringen i dette afsnit skrives om, så grundlaget for ekspresbusruten Frederikshavn-Esbjerg ikke ændres.



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 17. december 2004
J.nr. : 004-000025

MODTAGET

17 DEC. 2004
15.10
Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget
TRU alm. del – Svar på spm. 97
Offentlig

Trafikudvalget har i brev af 30. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 97, alm. del som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 97 :

"Minsteren bedes tilsende udvalget sit talepapir fra besvarelsen af samrådspørgsmål K (kommunale busselskaber og kommunalreformen)."

Svar:

./ Mit talepapir vedlægges, idet jeg skal erindre om, at det er det talte ord, der er gældende.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Talepapir til samråd den 30. november 2004 om kommunernes mulighed for efter strukturreformen at eje og drive egne busselskaber

Det følger af regeringens aftale med Dansk Folkeparti om strukturreformen, at der skal oprettes trafikselskaber, der får det samlede ansvar for den lokale og regionale busdrift.

Det er op til regionerne at vurdere, hvor mange trafikselskaber, der skal være, men alle kommuner skal deltage i et trafikselskab. På Sjælland betyder aftalen om strukturreformen, at der skal være ét samlet trafikselskab, som dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden, dog ikke Bornholm.

Trafikselskaberne vil blive finansieret af passagerindtægter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Kommunerne skal i den nye struktur betale for den lokale buskørsel internt i kommunerne samt den ikke-regionale bustrafik til nabokommunerne. Samtidig er det kommunerne der bestemmer serviceniveaet i den lokale trafik.

Konstruktionen indebærer, at kommunerne efter kommunalreformen ikke vil have mulighed for i kommunalt regi at varetage opgaver vedrørende offentlig service trafik. Kommunerne vil således heller ikke kunne varetage opgaver vedrørende kollektiv trafik i kommunale driftsselskaber.

Trafikselskaberne vil derimod have mulighed for inden for egne rammer at have egenproduktion af bustrafik.

EU's udbudsdirektiver og EU-forordningen fra 1969 forhindrer ikke, at den bustrafik, der i dag drives af Århus Sporveje, og den, der drives af Odense Bytrafik, kan drives af de nye trafikselskaber selv som egenproduktion, hvis der måtte være et politisk ønske herom.

Det er således op til de kommende trafikselskaber at afgøre, hvordan man vil organisere driften af bustrafikken – om man selv vil stå for driften eller om man vil udbyde den.

Såfremt trafikselskaberne indgår kontrakt med private vognmænd om, at de skal drive trafikken, følger det af EU's direktiver om offentlige myndigheders indkøb, at der skal foretages udbud, når kontrakternes værdi overstiger et minimumsbeløb. Fra 1. januar 2005 er dette minimumsbeløb 499.000 euro, hvilket svarer til ca. 3.750.000 kr.

Hvis kontraktens værdi er under ca. 3.750.000 kr., stiller EU's udbudsdirektiver ikke krav om udbud, men kontrakterne skal overholde bestemmelserne i en EU-forordning fra 1969.

Det er regeringens forventning, at de nye trafikskaber vil udlicitere hovedparten af bustrafikken.

Som nævnt har trafikskaberne imidlertid også mulighed for egenproduktion og jeg vil gerne understøtte, at det er op til de nye trafikskabers bestyrelse at træffe beslutningerne om organisering af busdriften.

Jeg kan oplyse, at i forbindelse med etableringen af de nye trafikskaber, vil de aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der udelukkende er knyttet til den trafikopgave, der fremover skal varetages af trafikskaberne, blive overført sammen med opgaven til trafikskaberne.

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

Den konkrete fastlæggelse af, hvilke ansatte der vil skulle overføres, vil som udgangspunkt skulle fastsættes ved aftale mellem den myndighed, hvorfra opgaven overføres, og de myndigheder, hvortil

opgaven overføres. Kan der ikke opnås enighed mellem myndighederne vil beslutningen blive truffet af delingsrådet.



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 14. januar 2005
J.nr. : 004-000062

MODTAGET

14 JAN. 2005

15¹⁰

Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget
TRU alm. del – svar på spm. 144
Offentlig

Trafikudvalget har i brev af 22. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 144 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 144:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 17. december 2004 fra Thinggaard Express Aps. vedrørende kommende lovforslag om trafikskaber, jf. alm. del – bilag 187."

Svar:

Thinggaard anfører i sit brev til Folketingets Trafikudvalg, at det forslag til lov om trafikskaber, der for nylig var udsendt i høring, vil komme til at indskrænke mulighederne for at drive national fjernbustrafik for private busselskaber.

Jeg skal hertil bemærke, at fjernbuskørsel i den gældende lovgivning er defineret som buskørsel, der forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Fjernbuskørsel er således i dag buskørsel, der ligger ud over den buskørsel, som offentlige myndigheder er forpligtet til at varetage.

Tilsvarende har det ved forslaget til lov om trafikskaber været naturligt at definere fjernbuskørsel som buskørsel, der forløber over mere end to trafikskabers områder eller over mere end området for Trafikskabet for Sjælland. Fjernbuskørsel vil dermed fortsat være buskørsel, der ligger ud over den buskørsel, som offentlige myndigheder er forpligtede til at varetage.

Den foreslåede definition af fjernbuskørsel indebærer, at udstrækningen af de trafikskaber, der oprettes i medfør af loven, vil få betydning for, hvilke busruter, der vil være fjernbusruter. Jo større udstrækning trafikskaberne får, desto længere skal busruterne være for at være fjernbusruter. Det betyder, at visse af de busruter, der i dag drives som fjernbusruter, formentlig ikke vil blive betragtet som fjernbusruter efter trafikskabernes opret-

telse. Konkret kan nævnes fjernbusruten mellem Nakskov og København, der forløber over Storstrøms Amt, Vestsjællands Amt og hovedstadsområdet, og som efter lovforslaget udelukkende vil forløbe inden for Trafikskabet for Sjællands område, og dermed blive en regional busrute.

Ved private busvirksomheders ansøgninger om tilladelse til regional buskørsel skal der efter lovforslaget foretages en såkaldt behovsvurdering, hvilket indebærer, at der kun udstedes tilladelse til busruter, hvor kørslen ikke er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af eksisterende offentlig servicetrafik.

For at sikre, at de ruter, der hidtil har været drevet som fjernbusruter, kan fortsætte, er det dog fastsat i bemærkningerne til lovforslaget, at der ved udstedelse af tilladelse til disse ruter vil være en formodning for, at behovet for kørslen ikke er dækket og ikke vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik. Der vil dermed fortsat kunne udstedes tilladelser til alle de eksisterende fjernbusruter.

Tilladelse til rutekørsel udstedes efter lovforslaget af trafikministeren. Kompetencen forventes delegeret til Færdselsstyrelsen.

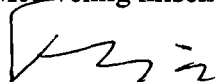
Jeg kan med andre ord afvise, at lovforslaget skulle indebære en indskrænkning i forhold til den eksisterende fjernbusstrafik.

Thinggaard mener angiveligt, at grunden til, at der ikke er kommet flere fjernbusruter i de senere år, er, at lempelserne af mulighederne for at drive fjernbuskørsel er sket på vilkår, der tager mere hensyn til DSB og andre offentlige trafikskaber, end til passagerernes ønsker og behov.

Jeg er noget forundret over den påstand, eftersom markedet for fjernbuskørsel har været fuldstændig åbent for private busvirksomheder siden 1. juli 2002.

De eneste krav, der stilles, er, at der udføres mindst én afgang 4 dage ugentlig på ruten i en periode af mindst 6 måneder, og at køreplaner og takster for ruterne skal være offentligt tilgængelige. Disse krav er fastsat af hensyn til passagererne og ikke af hensyn til DSB eller de offentlige trafikskaber.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

Folketingets Lovsekretariat
Christiansborg
1240 København K

Dato : 8. december 2004
J.nr. : 003-000038

Folketingsmedlem Keld Albrechtsen (EL) har den 23. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål nr. S 1030, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 80 eksemplarer.

Spørgsmål nr. S 1030:

"Vil de nye regioner, eller deres trafikskaber kunne eje og drive busselskaber, eller skal busdriften udliciteres via de regionale trafikskaber?"

Svar:

Det følger af regeringens aftale med Dansk Folkeparti om strukturreformen, at der skal oprettes trafikskaber, der får det samlede ansvar for den lokale og regionale busdrift.

De nye trafikskaber vil have mulighed for inden for egne rammer at have egenproduktion af bustrafik. 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 transporter med jernbane, af landeveje og sejlbare vandveje med senere ændringer er ikke til hinder for dette.

Det er således op til de nye trafikskaber selv at afgøre, hvordan de vil organisere driften af bustrafikken.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Lovsekretariat

Dato : 6. december 2004
J.nr. : 003-000031

Christiansborg

1240 København K

Folketingsmedlem Morten Homann (SF) har den 23. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål nr. S 1031, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 80 eksemplarer.

Spørgsmål nr. S 1031:

"Hvilke serviceforbedringer for borgerne forventer ministeren vil blive resultatet af at de velfungerende kommunale busselskaber - uanset om selve trafikproduktionen er offentlig eller privat - foreslås sammenlagt i regionerne i forbindelse med strukturreformen?"

Svar:

For en ordens skyld bemærkes, at der som led i kommunalreformen er aftalt etableret trafikselskaber, som får ansvaret for den kollektive bustrafik og eventuelt også for privatbaner i det område, som trafikselskaberne dækker. Regionerne får ansvaret for selve oprettelsen af selskaberne, men kommunerne får den afgørende indflydelse vedrørende den lokale bustrafik.

Jeg mener ikke at man nødvendigvis kan forvente at sammenlægning af kommunale busselskaber til større trafikselskaber vil give serviceforbedringer for borgerne. Men jeg har en forventning om at få større enheder giver mulighed for en mere effektiv drift end flere små. I hvilket omfang resultatet af sådanne effektiviseringer måtte blive omsat til serviceforbedringer, eller blive anvendt til andre formål, afgøres af de deltagende parter i de kommende trafikselskaber. Samtidig er det også min forventning at større trafikselskaber vil kunne tage hånd om den regionale bustrafik. Det har jo bl.a. været hensynet bag strukturaftalen fra juni 2004.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Lovsekretariat
Christiansborg

1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 6. december 2004
J.nr. : 003-000032

Folketingsmedlem Morten Homann (SF) har den 23. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål nr. S 1032, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 80 eksemplarer.

Spørgsmål nr. S 1032:

"Er ministeren enig i, at større byer som f.eks. Århus, Odense, Herning og Silkeborg har ganske andre behov for kollektiv trafikbetjening end mere tyndt befolkede områder, og er ministeren enig i, at man derfor med fordel kan have særskilte og målrettede trafikselskaber med det formål at levere god kollektiv trafikbetjening af disse områder?"

Svar:

Det følger af regeringens aftale med Dansk Folkeparti om strukturreformen, at der skal oprettes trafikselskaber, der får det samlede ansvar for den lokale og regionale busdrift.

Det er op til regionerne at vurdere, hvor mange trafikselskaber, der skal dannes, men alle kommuner skal deltage i et trafikselskab. På Sjælland fremgår det dog af aftalen om strukturreformen, at der skal være ét samlet trafikselskab.

Større byområder har ganske givet et større behov for kollektiv trafikbetjening og i den nye struktur lægges op til, at kommunerne selv kan bestemme serviceniveauet internt i kommunen mod selv at påtage sig finansieringsforpligtelsen.

Kommunernes mulighed for indflydelse i trafikselskaberne bliver derfor god og jeg forventer heller ikke, at de nye kommuner eller de nye regioner har interesse i, at der oprettes små trafikselskaber.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Lovsekretariat
Christiansborg

1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 6. december 2004
J.nr. : 003-000033

Folketingsmedlem Morten Homann (SF) har den 23. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål nr. S 1033, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 80 eksemplarer.

Spørgsmål nr. S 1033:

"Vil ministeren være indstillet på at drøfte en ordning, hvorved de kommunale busselskaber i de store byer efter strukturreformens ikrafttrædelse vil kunne fortsætte som kommunale selskaber i tæt samarbejde med de regionale trafikelskaber?"

Svar:

Nej. De nye trafikelskaber har derimod mulighed for at overtage de kommunale busselskabers drift.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Lovsekretariat
Christiansborg
1240 København K

Dato : 20. december 2004
J.nr. : 003-000045

Folketingsmedlem Poul Henrik Hedebo (SF) har den 2. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål nr. S 1180, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 80 eksemplarer.

Spørgsmål nr. S 1180:

"Vil ministeren redegøre for, hvem der efter forslag til lov om trafikskaber juridisk kommer til at hæfte for de godt 240 mio. kr., som det nuværende HUR (der nedlægges) har fået lov til at lånefinansiere driften med i 2005 og 2006?"

Svar:

Spørgsmål om overdragelse af aktiver og passiver i forbindelse med de opgaveflytninger, der sker som følge af kommunalreformen er reguleret i indenrigs- og sundhedsministerens forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen, som er sendt i høring den 1. december 2004.

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. Trafikskaberne overtager således de af kommunernes aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der udelukkende knytter sig til varetagelsen af offentlig service trafik.

Indholdet af det fremlagte lovforslag om trafikskaber indebærer, at opgaven vedrørende offentlig service trafik inden for det nuværende HUR-område overføres til trafikskabet på Sjælland.

Trafikskabet på Sjælland vil således skulle overtage de aktiver og passiver samt rettigheder og pligter fra HUR, der udelukkende knytter sig til varetagelsen af opgaven vedrørende offentlig service trafik.

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.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Lovsekretariat
Christiansborg
1240 København K

Dato : 10. januar 2005
J.nr. : 003-000076

Folketingsmedlem Line Barfod (EL) har den 21. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål nr. S 1638, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 80 eksemplarer.

Spørgsmål nr. S 1638:

"Vil ministeren – inden høringsperiodens udløb – udlevere de foretagne beregninger vedrørende den foreslåede finansieringsmodel for det sjællandske trafikskab, særligt i forhold til kommunernes mulighed for at opretholde den nuværende busdrift indenfor den eksisterende økonomiske ramme?"

Svar:

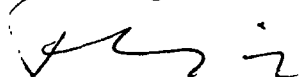
Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til finansieringsmodel for det kommende trafikskab for Sjælland udarbejdet en følsomhedsberegning af dens effekter på de eksisterende kommuner i HUR-området. Det er sket på grundlag af en konsekvensvurdering ud fra busnettet, regnskab, kommuneinddeling og skattegrundlag i 2003. Beregningerne har tjent til at give en omtrentlig vurdering af forslagets fordelingsmæssige virkninger i forhold til alternative finansieringsmodeller.

Jeg kan oplyse, at beregningerne har vist, at modellen generelt synes at give en rimelig god overensstemmelse mellem de udgifter, som de enkelte kommuner vil have til opretholdelse af den nuværende busbetjening og de udgifter man måtte forudse ved alternative modeller. Der er selvfølgelig afvigelser, men det skal hertil bemærkes, at man ikke uden videre kan overføre resultatet for de nuværende kommuner på den kommende struktur, ligesom der jo også løbende foretages tilpasninger af busnettet og serviceniveau.

Det bemærkes, at det er forudsat, at der først efterfølgende tages stilling til behovet for en økonomisk udligning mellem de enkelte kommuner.

Det er muligt for de interesserede parter selv at reproducere beregningerne. Der er således gjort rede for principperne i selve lovforslaget, og der er givet en omhyggelig gennemgang af principperne og de praktiske beregninger på møder i ministeriet samt med sagkyndig ekspertise i HUR .

Med venlig hilsen



Flemming Hansen