

Til lovforslag nr. L 83. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 2. juni 2005

Betænkning

over

Forslag til lov om trafikskaber

[af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 24 ændringsforslag til lovforslaget. Transport- og energiministeren har stillet ændringsforslag nr. 3, 4, 14-20 og 22-24. Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1, 2, 5-13 og 21.

2. Udvalgsarbejdet

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

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 7 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og trafikministeren sendte den 8. december 2004 dette udkast til udvalget, jf. (2004-05, 1. samling) alm. del - bilag 143. Den 24. februar 2005 sendte trafik- og energiministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Kai Brorson, Ringsted
KL (Kommunernes Landsforening),
Vestsjællands og Storstrøms Trafikskaber,
Viborg Amts Fælleskommunale Trafikskaber
og
Århus Kommune

Transport- og energiministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

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

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

Spørgsmål

Udvalget har stillet 42 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af SF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag. Flertallet stemmer imod de af Socialistisk Folkeparti stillede ændringsforslag.

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

Aftalen har følgende ordlyd:

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

- Partierne stemmer for de af regeringen fremsatte lovforslag L 82 (kystbeskyttelse), L 83 (trafiksselskaber og L 84 (vej- og ekspropriationsområdet).
- Med sigte på at sikre en optimal udnyttelse af de ressourcer, som anvendes på trafikområdet, og under hensyntagen til trafikpolitiske målsætninger som fremkommelighed, trafikikkerhed og miljø, er der behov for en identifikation, analyse og afstemning af de virkemidler, som på længere sigt øver direkte og indirekte indflydelse på trafikens omfang og kvalitet, og herunder ikke mindst på pendlertrafikken. Grundlaget for et hensigtsmæssigt samspil mellem statslige, regionale og kommunale virkemidler skal tilvejebringes gennem en gensidig information om lokalisering af befolkning og andre trafikgenererende aktiviteter, planer for udbygning af kapacitet og serviceniveau på veje og jernbaner samt generelle servicestandarder for indkøb af kollektiv trafik. Med udgangspunkt i statslige investeringsplaner og retningslinjer for indkøb af offentlig servicetrafik skal Transport- og Energiministeriet med jævne mellemrum redegøre for planer for kapacitet og service med henblik på den regionale planlægning. Redegørelsen udarbejdes med inddragelse af lokale og regionale aktører, første gang i 2007.
- Vedrørende L 83 (trafiksselskaber), fremsættes et ændringsforslag, som sikrer, at den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafiksselskabets finansiering, får en plads i trafiksselskabets bestyrelse.
- Vedrørende L 84 (vej- og ekspropriationsområdet) fremsættes et ændringsforslag, som medtager følgende vejstrækninger som statsveje:
 - Rute 16, Frederiksværk – Hundested (længde 12 km.)
 - Rute 313, Nr. Aaby – Assens (længde 25,7 km.)
 - Rute 513, Struer – Lemvig og Rute 181, Lemvig – Thyborøn (længde 42,1 km.)
 - Rute 469, E 20 (Lunderskov) – Grindsted (længde 47,6 km.)
 - Rute 28, Fredericia – Vejle (længde 10,6 km.)«

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

Det første spørgsmål drejede sig om pendlerkort til studerende. Dette spørgsmål har ikke direkte relation til lovforslaget om trafiksselskaber, idet rabatordninger for studerende administreres af Undervisningsministeriet og som følge deraf er reguleret i den lovgivning, som Undervisningsministeriet administrerer. Transport- og Energiministeriet har imidlertid forhørt sig hos SU-styrelsen om administrationen. SU-styrelsen har oplyst, at for så vidt angår modtagere af SU, er der tale om en rabatordning; dvs. den studerende har ret til at købe et månedskort, hvor rabatten er fratrukket. For så vidt angår unge i ungdomsuddannelser, er der tale om en godtgørelsesordning, som i dag administreres af amterne, men som fremover skal administreres af staten efter de regler, som vil blive fastsat efter en vedtagelse af det af undervisningsministerens fremsatte forslag til lov om ændring af lov om institutioner for uddannelsen til studentereksamen, lov om institutioner for uddannelsen til højere forberedelseseksamen, lov om grundlæggende social- og sundhedsuddannelser, lov om almen voksenuddannelse og om voksenuddannelsescentre og forskellige andre love (L 106).

Såfremt der ønskes en uddybning af ovenstående, henviser Transport- og Energiministeriet til Undervisningsministeriet, idet lovforslaget om trafiksselskaber ikke berører dette emne.

Det andet spørgsmål angik varigheden af tilladelser til rutekørsel, som ifølge lovforslaget udstedes med en gyldighed på indtil 5 år. Spørgsmålet er, om denne tidsgrænse er hensigtsmæssig, når kontrakter om buskørsel ofte indgås med en varighed på 6-8 år. For at en buskørselsvirksomhed kan udføre rutekørsel, kræves en tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring (en grundtilladelse, som også udstedes for indtil 5 år ad gangen). For at virksomheden kan udføre rutekørsel, kræves derudover en kontrakt om rutekørsel, hvis kørslen udføres for et trafiksselskab, eller en tilladelse til rutekørsel. Efter lovforslaget kræver alle former for rutekørsel tilladelse og således også den rutekørsel, som trafiksselskaber indgår kontrakt med private buskørselsvirksomheder om udførelse af. Det følger dog af lovforslaget, at transport- og energiministeren vil

fastsætte regler om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering i forbindelse med trafikskabers ansøgninger om tilladelse til rutekørsel. Lovforslaget vil kunne ændres, således at tilladelser til rutekørsel, som udstedes til trafikskaberne eller Bornholms Regionskommune, udstedes med gyldighed indtil videre. Dette vil kræve et ændringsforslag, hvor § 20, stk. 2, ændres. Transport- og energiministeren har på den baggrund stillet et teknisk ændringsforslag, der retter op på dette.

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

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

dannelsesområdet, idet en nedprioritering vil medføre stor utilfredshed blandt borgerne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de under nr. 1-13 og 15-24 stillede ændringsforslag. Såfremt det under nr. 13 stillede ændringsforslag ikke vedtages, stemmer mindretallet for det under nr. 14 stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkeparti kan ikke stemme for dette lovforslag, som er en del af kommunalreformen. Der henvises i den forbindelse til SF's generelle bemærkninger til reformen, som er afgivet til L 65, Forslag til lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusefællesskab.

SF kan godt støtte den intention, der er i dette lovforslag med at skabe mere trafikkoordinering, men forslaget omhandler stort set kun busstrafik og ikke skinnetrafikken, som er det vigtigste element i overordnet trafikstyring. På den baggrund har SF stillet ændringsforslag om, at der skal være to trafikkselskaber på Sjælland frem for lovforslagets ene. Dette, sammen med uafklarede gældsposter i det nuværende HUR, unødvendig begrænsning af lokale initiativer m.m. gør, at SF ikke kan støtte lovforslaget.

Enhedslistens medlem af udvalget noterer sig, at der er indgået en aftale mellem kommunalreformens arkitekter – regeringen og Dansk Folkeparti – sammen med Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne om at støtte de fremsatte lovforslag på trafikområdet, stort set uændrede.

Det har vakt dyb undren hos Enhedslisten, at Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet har accepteret den struktur for organiseringen af den lokale kollektive trafik, som lov om trafikkselskaber medfører.

For det første er det overordnet set et kæmpe problem, at de kommende trafikkselskaber hører til i nogle regioner, der ikke er planmyndighed på trafikområdet. På den måde vil regionerne ikke have de rigtige værktøjer til at kunne binde trafikken sammen og til at investere efter en sammenhængende plan. Reelt taber borgerne indflydelse i et niveau tættere på, for hvordan skal borgere i en kommune øve indflydelse på nabokommunen for at få dem med i en fælles investering i trafikkanlæg eller lignende? Og på højere plan står regionerne svagt i forhold til at tiltrække statslige investeringer, når de ikke er planmyndighed.

For det andet er dannelsen af de kommende trafikkselskaber betinget af, at velfungerende kommunalt ejede og drevne trafikkselskaber som f.eks. Århus Sporveje overdrages til det regionale trafikkselskab med stor risiko for, at Århus Sporveje reelt bliver privatiseret. Mången en regionspolitiker vil finde det mærkeligt, at det regionale trafikkselskab, der skal udbyde en lang række ruter, fordi så stor en del af den danske busstrafik er blevet privatiseret, aktivt skal drive busstrafik i visse dele af regionen. Her falder alle pæne ord om mere kommunalt selvstyre fra hinanden. Her betyder kommunalreformen ekspropriation af kommunernes ret til selv at bestemme, hvordan den lokale trafik skal organiseres. Det er fuldbyrdelsen af en udvikling, der længe har fundet sted, og som har betydet, at en række store private selskaber har overtaget markedet med den konsekvens, at prisen for en bustime er steget mere end prisniveauet, samtidig med at chaufførernes arbejdsforhold er blevet forringet og den øgede pris heller ikke afspejler sig i, at passagererne oplever højere kvalitet.

For det tredje betyder reformen en u hensigtsmæssig struktur for de kommende trafikkselskaber, ikke mindst på Sjælland, der er pålagt at danne ét trafikkselskab fælles for de to regioner. Det sjællandske trafikkselskab skal som alle andre stå for den regionale busstrafik og for at drive en række lokalbaner. Det er i dag en meget lille del af den regionale transport, der krydser grænsen mellem de to regioner, som foregår med

Bet. o. lovf. vedr. trafiksselskaber

bus, nemlig kun 2 pct. DSB står for togtransporten og de 98 pct. af transporten, der går på tværs af de kommende regioner. Og hverken regionaltoget, S-toget eller metro er lagt ind under det regionale trafiksselskab. Det vil være langt mere relevant for befolkningen i det nuværende HUR-område at koordinere trafik, ligesom Lolland-Falster formentlig heller ikke har de store koordineringsbehov med Odsherred. Også styringen af de kommende trafiksselskaber varsler store konflikter. Et trafiksselskab skal, når reformen træder i kraft, styres af en bestyrelse på 9 personer, hvoraf to er medlemmer af regionsrådet, resten er kommunale medlemmer, som vælges ud af et repræsentantskab, hvor hver kommune har én stemme. På Sjælland, hvor ministeren har fastlagt, at der kun skal være ét trafiksselskab, vil regionerne kun få en repræsentant hver. Det giver nogle åbenlyse problemer, at hovedstadsregionen med over 25 pct. af landets befolkning får én repræsentant i trafiksselskabets bestyrelse. Med aftalen har Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre nu sikret, at de største kunder hos trafiksselskabet får en plads i bestyrelsen, men i mange regioner er der flere store byer og en række kommuner uden store byer, der ikke vil blive repræsenteret i bestyrelsen.

For det fjerde er der i lovforslaget indbygget økonomiske problemer fra start med de nye trafiksselskaber. Ud over HUR's lån fra staten – som er forårsaget af, at aftalepartierne med undtagelse af Socialdemokratiet fjernede taksttilskuddet, og som et kommende trafiksselskab hæfter for – er der risiko for alvorlige problemer med den økonomi, der er forudsat i lovforslaget. Udligningsmodellen er endnu ikke klar, og derfor er det ikke muligt at kende konsekvenserne til bunds. Taksterne skal holdes i ro – et forhold som Enhedslisten naturligvis bifalder. Men hvordan regeringen og aftale-partierne har tænkt sig at gennemføre et takststop, og hvilke redskaber kommuner og trafiksselskaber har til at overholde et takstniveau, når nu udlicitering har vist sig ikke at holde priserne nede, det står helt hen i det uvisse. Det mest indlysende svar er serviceforringelser – men ministeren har måske også tænkt sig at indføre et serviceforringelsesstop?

Den bustrafik, der overskrider regionsgrænser, vil være i en særlig usikker situation, og dermed vil kommuner i udkanten af en region også være svagere stillet fremover.

Sidst men ikke mindst vil denne reform ikke gavne miljøet. Der er ikke elementer, der sigter på at forbedre den kollektive trafik i forhold til i dag – og dermed ikke incitamentet til befolkningen for i højere grad at bruge de kollektive løsninger – som er mere miljøvenlige, og som skal være en del af Danmarks forpligtelse til at ned sætte CO₂-udledning.

Lovforslaget er en del af kommunalreformen, som Enhedslisten er uenig i. Enhedslisten henviser i denne sammenhæng til det generelle betækningsbidrag om kommunalreformen afgivet til L 65, Forslag til lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab.

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

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

Til § 1

1) *Stk. 2* affattes således:

»*Stk. 2.* Der etableres et trafiksselskab i Region Sjælland og et trafiksselskab i Region Hovedstaden, der hver især dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager de opgaver, der efter denne lov påhviler trafiksselskaberne.«

[Etablering af et trafiksselskab i hver af regionerne Sjælland og Hovedstaden]

Til § 2

2) *Stk. 2, 2. pkt.*, udgår.

[Konsekvensændring]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

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

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

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

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

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

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 3]

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

Til § 3

5) I *stk. 3* udgår 1. og 2. pkt. og i stedet indsættes:

»Tilskuddet til trafikkselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Sjælland. Tilskuddet til trafikkselskabet i hovedstadsområdet dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning samt udgifter til administration og drift af selskabet.«

[Konsekvensændring]

6) I *stk. 4* ændres »trafikkselskabet« til: »trafikkselskaberne«.

[Konsekvensændring]

Til § 4

7) I *stk. 1* ændres »på Sjælland« til: »i hovedstadsområdet«.

[Konsekvensændring]

Til § 5

8) *Stk. 2, 2. pkt.*, udgår.

[Konsekvensændring]

Til § 6

9) I *stk. 3* ændres »på Sjælland« til: »i hovedstadsområdet«.

[Konsekvensændring]

Til § 7

10) *Stk. 3* affattes således:

»*Stk. 3.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikkselskabet i hovedstadsområdet, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for det område, trafikkselskabet i hovedstadsområdet dækker.«

[Konsekvensændring]

Til § 12

11) I *stk. 2* ændres »Trafikkselskabet på Sjælland« til: »Trafikkselskaberne på Sjælland og i hovedstadsområdet«.

[Konsekvensændring]

Til § 18

12) I *stk. 1* ændres »på Sjælland« til: »i hovedstadsområdet«.

[Konsekvensændring]

Til § 19

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

»Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikkselskabers områder eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.«

[Konsekvensændring]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af SF og EL):

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

»Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikkselskabers områder, over mere end området for trafikkselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.«

[Teknisk korrektion]

Af transport- og energiministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 20

15) I stk. 2 indsættes som 2. pkt.:

»Tilladelser til trafikskelskaber og Bornholms Regionskommune udstedes dog med gyldighed indtil videre.«

[Gyldighed af tilladelser til rutekørsel]

Til § 21

16) Stk. 2 affattes således:

»Stk. 2. Transport- og energiministeren fastsætter regler om trafikskelskabernes og Bornholms Regionskommunes rutekørsel, herunder om at der ikke skal foretages nogen behovsprøvelse som nævnt i stk. 1.«

[Teknisk korrektion]

Til § 22

17) Stk. 2 affattes således:

»Stk. 2. Transport- og energiministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskelskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes område eller mellem to trafikskelskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.«

[Teknisk korrektion]

Til § 23

18) I nr. 3 ændres »han« til: »den pågældende«.

[Kønsneutral betegnelse]

Til § 29

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

»Stk. 4. Restanceinndrivelsesmyndigheden kan eftergive beløb efter stk. 1 efter reglerne i opkrævningsloven.«

[Præcisering]

20) Som stk. 5-8 indsættes:

»Stk. 5. Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for restanceinndrivelsesmyndigheden om kravets berettigelse, om berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i over-

skydende skat. Begæringen fremsættes over for restanceinndrivelsesmyndigheden, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

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

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

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

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

Af et mindretal (SF), tiltrådt af et mindretal (EL):

Til § 34

21) 2. pkt. udgår.

[Konsekvensændring]

Af transport- og energiministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 36

22) Paragraffen affattes således:

§ »§ 36. Bekendtgørelser fastsat i medfør af lov om buskørsel og i medfør af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov eller lov om buskørsel.«

[Gældende bekendtgørelser gyldighed]

Til § 37

23) Nr. 5 affattes således:

»5. § 2 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager og fungerer samtidig som sekretariat for Vejtransportrådet. Færdselsstyrelsen

kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.««

[Færdselsstyrelsens kompetence]

24) Nr. 6 affattes således:

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

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

[Færdselsstyrelsens kompetence]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Det foreslås, at der i stedet for kun ét trafikskab dækkende såvel Region Sjælland som Region Hovedstaden etableres et trafikskab i hver af de 2 regioner.

Til nr. 2, 5-13 og 21

Der er tale om konsekvensændringer som følge af ændringsforslag nr. 1.

Til nr. 3 og 4

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

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

Til nr. 14

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

Til nr. 15

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

Til nr. 16 og 17

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

Til nr. 18

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

Til nr. 19

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

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

Til nr. 20

Ved en fejl blev der ikke i det fremsatte lovforslag foreslået en tilsvarende adgang til modregning og adgang til prøvelse af fogedretten, som i dag findes i lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik § 6 a, stk. 5-8. Det foreslås derfor, at skyldige beløb kan inddrives ved modregning i overskydende skat, og at fogedretten efter begæring træffer afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for restanceinddrivelsesmyndigheden om kravets berettigelse, om

berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for restanceinddrivelsesmyndigheden, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

Til nr. 22

Den foreslåede ændring sikrer, at samtlige bekendtgørelser forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov eller lov om buskørsel. Ændringen er begrundet i, at bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel, der er nævnt i lovforslaget, er ophævet ved bekendtgørelse nr. 11 af 5. janu-

ar 2005 og endvidere begrundet i, at en bekendtgørelse udstedt i medfør af lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik ikke var medtaget i lovforslaget.

Til nr. 23 og 24

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

Kim Andersen (V) Gitte Lillelund Bech (V) Jacob Jensen (V) Flemming Damgaard Larsen (V)
fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF) Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF)
nfmnd. Allan Niebuhr (KF) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S) Klaus Hækkerup (S)
Magnus Heunicke (S) Poul Andersen (S) Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF)
Rune Lund (EL)

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

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

Oversigt over bilag vedrørende L 83

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

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 83

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelse af 18/2-05 fra Vestsjællands og Storstrøms Trafikkselskaber, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til henvendelse af 15. marts 2005 fra KL (Kommunernes Landsforening), til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om trafikkselskabernes bestyrelser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvorfor administrationen vest for Storebælt deles mellem det kommunale og regionale niveau, mens det øst for Storebælt udelukkende pålægges det regionale niveau, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvilke konsekvenser det vil få for det sjællandske trafikkselskab, at den ene del bringer en stor gæld med sig, mens den anden del medbringer en opsparret formue, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm., om ikke trafikkselskabernes bestyrelser bør sikres en ligelig politisk repræsentation frem for, at de udvikler sig til at blive sammensat af borgmestre fra de store partier, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om ikke det vil være rimeligt, hvis på den ene side de befolkningsmæssigt største byer og på den anden side yderområderne var sikre på at være repræsenterede i trafikkselskabernes bestyrelser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

Spm.nr.	Titel
8	Spm., om en konsekvens af lovforslaget ikke vil blive forringet busbetjening af gymnasier og andre uddannelsesinstitutioner i udkantsområderne, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
9	Spm., om lovforslaget medfører, at det kan blive vanskeligere for borgerne at placere et ansvar i en situation, hvor den kollektive busstrafik forringes, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
10	Spm. om kommentar til henvendelse af 18/3-05 fra Århus Kommune, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
11	Spm., om de store busselskaber vil sætte sig på markedet, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
12	Spm. om, hvorfor Århus Kommune ikke kan få lov til at fortsætte med at eje og drive Århus Sporveje, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
13	Spm. om skævvridning af trafikbetjeningen på Sjælland, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
14	Spm. om beregninger af aktivitetsniveauet i København, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
15	Spm., om ikke trafikkselskaberne kan føle sig fristet til at sætte taksterne meget i vejret, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
16	Spm. om miljømæssige konsekvenser, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
17	Spm. om kommentar til henvendelse af 21/3-05 fra Kai Brorson, Ringsted, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
18	Spm. om pendling til og fra København, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
19	Spm. om busstrafik i Region Hovedstaden og Region Sjælland, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
20	Spm. om koordinering af køreplaner, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
21	Spm. om de økonomiske konsekvenser ved lovforslaget, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
22	Spm. om fordelingen af takstindtægterne i hovedstadsområdet, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
23	Spm. om, hvordan takstloftet skal forstås, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
24	Spm. om loft for brugerandel og brugerbetaling, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
25	Spm., om man kan overføre aktiver og passiver fra Århus Kommune (Århus Sporveje) til et nyt regionalt trafikkselskab, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
26	Spm. om, hvordan den indre værdi i Århus Sporveje og Odense Bytrafik skal gøres op, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
27	Spm. om beslutningsprocessen for tværkommunale busruter i hovedstadsområdet, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
28	Spm. om proceduren for valg af medlemmer til trafikkselskabernes bestyrelser, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
29	Spm. om, hvordan det sikres, at kommunerne får tilført de nødvendige økonomiske ressourcer, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
30	Spm. om, hvorfor det fastholdes, at der skal være ét trafikkselskab på Sjælland, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå

Spm.nr.	Titel
31	Spm. om, hvorfor trafikskaberne i øst og vest har forskellige opgaver, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
32	Spm. om, hvorfor det regionale niveau skal være så svagt repræsenteret i trafikskaberne, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
33	Spm. om finansieringen af HUR's gæld, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
34	Spm. om hjemmel til at rokere midler mellem metroen, trafikskaberne og DSB, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
35	Spm., om kommunerne sikres indflydelse i trafikskaberne i forhold til deres andel af den kollektive trafik, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
36	Spm. om kommentar til henvendelse af 30. marts 2005 fra Viborg Amts Fælleskommunale Trafikskaber, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
37	Spm. om reglerne for takststigninger, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
38	Spm. om forskellen mellem privatbaner i hovedstadsområdet og resten af landet, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
39	Spm. om kommentar til dokumentet, som VAFT udleverede ved foretræde den 26. april 2005, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
40	Spm. om uddybning af besvarelsen af spm. 22, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
41	Spm. om, hvordan DSB Wildcard-rabatordninger vil fungere, når amtsgrænserne nedlægges, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
42	Spm. om, hvilke konsekvenser loven får for kommunernes muligheder for køb af transport hos taxavognmænd, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
43	Spm. tilbagetaget