

Lovforslag nr. L 83. Fremsat den 24. februar 2005 af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om trafiksselskaber

Kapitel 1

Trafiksselskabers etablering, organisering og finansiering

Trafiksselskabers etablering

§ 1. Hvert regionsråd etablerer et eller flere trafiksselskaber, jf. dog stk. 2. Hver kommune deltager i ét trafiksselskab. Et trafiksselskab kan omfatte kommuner i to regioner, hvis regionerne grænser op til hinanden. Trafiksselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Stk. 2. I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres kun ét samlet trafiksselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager de opgaver, der efter denne lov påhviler trafiksselskaberne.

Stk. 3. Efter fælles anmodning fra de berørte regionsråd samt berørte trafiksselskabers bestyrelser og repræsentantskaber kan trafik- og energiministeren efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren godkende forslag om at ændre et trafiksselskabs geografiske område eller forslag om at oprette et nyt trafiksselskab.

Trafiksselskabers organisering

§ 2. Et trafiksselskab ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer. Medlemmerne udpeges af henholdsvis regionsrådet, jf. stk. 2, og kommunalbestyrelserne, jf. stk. 3, inden for trafiksselskabets område. Trafik- og energiministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelses-

medlemmer overstiger ni, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal.

Stk. 2. Regionsrådet udpeger blandt rådets medlemmer to medlemmer til bestyrelsen. For trafiksselskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hvert ét medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. For trafiksselskaber, der omfatter kommuner i to regioner, udpeger de to regionsråd hver et medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. Trafik- og energiministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af regionsrådsmedlemmer i trafiksselskabernes bestyrelse overstiger to. Regionsrådsmedlemmerne må dog ikke udgøre et flertal i bestyrelsen.

Stk. 3. Kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafiksselskabet, der består af ét medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. Repræsentantskabet udpeger de kommunale medlemmer af trafiksselskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter reglen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse.

Stk. 4. Trafiksselskabet fastsætter selskabets vedtægter, som skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

Stk. 5. Trafik- og energiministeren fastsætter efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren regler om trafiksselskabernes organisering m.v. (standardvedtægt), herunder at standardvedtægten eller dele heraf ikke kan fraviges.

Trafikkselskabers finansiering

§ 3. Trafikkselskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Stk. 2. For så vidt angår trafikkselskaber vest for Storebælt beslutter trafikkselskabet fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Tilskudsfordelingen skal godkendes af de berørte regionsråd og repræsentantskabet. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Tilskuddet til trafikkselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter samt udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner.

Stk. 4. De deltagende kommuner i trafikkselskabet på Sjælland og Region Hovedstaden og Region Sjælland kan, såfremt særlige forhold taler herfor, aftale at fravige principperne i stk. 3.

§ 4. Trafik- og energiministeren kan fastsætte regler for hovedstadsområdet om deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik mellem trafikkselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten.

Stk. 2. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (ekskl. Bornholms Regionskommune) og Bramsnæs, Greve, Gundsø, Hvalsø, Køge, Lejre, Ramsø, Roskilde, Skovbo og Solrød og Vallø Kommuner.

Kapitel 2

*Trafikkselskabers opgaver**Offentlig servicetrafik m.v.*

§ 5. Et trafikkselskab varetager følgende opgaver inden for trafikkselskabets geografiske område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

Stk. 2. Trafikkselskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikkselskabers område. Dette gælder dog ikke for offentlig servicetrafik efter stk. 1, nr. 1, der krydser grænsen til trafikkselskabet på Sjælland.

Stk. 3. Trafikkselskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

Stk. 4. Trafikkselskabet kan endvidere efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne.

Stk. 5. I Region Syddanmark kan trafikkselskabet eller trafikkselskaberne med henblik på betjening af grænseregionen varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel over landets grænse.

Takster og billetteringssystemer

§ 6. Trafikkselskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikkselskabet, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Trafikkselskabet forpligtes til med virkning senest fra 1. januar 2007 at indgå aftaler med jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, som sikrer, at passagererne kan købe én billet til rejser, der foregår med både busser og tog. Aftalerne skal ligeledes sikre, at der inden for trafikkselskabets område er mulighed for at anvende samme billet, uafhængig af om passagererne benytter busser eller tog, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Herudover skal trafikskelskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, sikre, at der er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro i hovedstadsområdet.

Stk. 4. Taksterne må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen. Trafik- og energiministeren kan fastsætte regler herom, herunder at i tilfælde af uenighed om takstfastsættelsen mellem de i stk. 2 og stk. 3 nævnte parter vil taksterne blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.

§ 7. Trafikskelskaberne skal samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafikskelskabers og statens offentlige servicetrafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner.

Stk. 2. Med henblik på at sikre sammenhæng og koordinering mellem trafikskelskabernes offentlige servicetrafik indbyrdes og med den statslige offentlige servicetrafik kan trafik- og energiministeren fastsætte regler for samarbejdet.

Stk. 3. Trafik- og energiministeren kan fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikskelskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikskelskabet på Sjællands område. Samarbejdet skal mindst omfatte hovedstadsområdet.

Stk. 4. De i stk. 3 nævnte parter udarbejder i samarbejde én gang årligt en rapport, der gør status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer.

§ 8. Trafik- og energiministeren udarbejder mindst hvert 4. år efter høring af trafikskelskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.

§ 9. Trafikskelskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert 4. år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikskelskabet, jf. § 5.

§ 10. Trafikskelskabet skal årligt levere oplysninger til Trafik- og Energiministeriet om nøgletal til brug for etablering af en landsdækkende database for offentlig servicetrafik. Trafik- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvilke oplysninger trafikskelskabet skal levere.

Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede

§ 11. Trafikskelskabet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Stk. 2. Individuel handicapkørsel skal:

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt og
- 2) foregå i et egnet køretøj.

Stk. 3. Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

Stk. 4. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikskelskabet.

Stk. 5. Trafikskelskaberne skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.

Privatbaner

§ 12. Et trafikskelskab kan på privatbanestrækninger

- 1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service,
- 2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbane og
- 3) deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

Stk. 2. Trafikskelskabet på Sjælland kan deltage med bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed bortset fra udførelse af godstrans-

port eller i selskaber, der udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

Stk. 3. I privatbaneselskaber, der alene udøver virksomhed som nævnt i § 13, stk. 1, eller anden jernbanetraffic udført som offentlig service, kan et trafiksselskab udøve bestemmende indflydelse. Et trafiksselskab kan ligeledes udøve bestemmende indflydelse i et selskab, der inden for trafiksselskabets område eller mellem et forretningssted i trafiksselskabets område og nærmeste afleverings- eller afhentningssted udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Såfremt et trafiksselskab opnår bestemmende indflydelse i et selskab, der ikke udelukkende udfører den i 1. og 2. pkt. nævnte virksomhed, skal aktiviteterne i selskabet og i andre selskaber, som det pågældende selskab kontrollerer, eller trafiksselskabets deltagelse heri inden for rimelig tid efter den erhvervelse, der giver bestemmende indflydelse, tilpasses således, at trafiksselskabets fremtidige deltagelse er i overensstemmelse med 1. og 2. pkt.

Stk. 4. Trafik- og energiministeren kan fastsætte regler om udøvelsen af trafiksselskabets beføjelser efter stk. 1-3.

§ 13. Et trafiksselskab kan yde aktieselskaber, som udfører jernbanedrift i henhold til koncession, eller som har været drevet i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane (privatbane), støtte til anlæg og drift omfattet af koncessionen. Regionen betaler udgifter til pension i de nævnte aktieselskaber.

Stk. 2. Trafiksselskabet fører tilsyn med økonomien og administrationen i aktieselskaber som nævnt i stk. 1. Disse aktieselskaber er forpligtet til at meddele trafiksselskabet enhver oplysning om selskabets forhold, som trafiksselskabet måtte forlange. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafiksselskabet. Hvis flere trafiksselskaber måtte være kompetente efter 1. og 2. pkt., afgør trafik- og energiministeren kompetencespørgsmålet.

Stk. 3. Trafik- og energiministeren kan tillade, at et aktieselskab, som nævnt i stk. 1, driver jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil aktieselskabet har koncession.

Stk. 4. Et aktieselskab, som nævnt i stk. 1, kan beslutte at overdrage sin jernbaneinfrastruktur til trafiksselskabet eller til tredjemand.

§ 14. Kommunalbestyrelser, som ved lovens ikrafttræden deltager i privatbaneselskaber, kan tillige deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

§ 15. Adgangen for koncessionshavere til at drive jernbanevirksomhed berøres ikke af, at de hidtidige koncessioner udløber, forudsat at lovgivningens øvrige betingelser for at drive virksomheden er opfyldt.

Stk. 2. Ved udløb af koncessioner forbliver bestemmelser om ret for staten til at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur i kraft så længe, der drives regelmæssig passagertrafic på den pågældende strækning og indtil et år efter meddelelse til trafik- og energiministeren om ophør af sådan drift.

§ 16. Ved anvendelse af bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbaners infrastruktur skal tilskud ydet af det offentlige til de pågældende privatbaners drift eller anlæg efter den 1. januar 2001 ikke medregnes som indtægt for de pågældende privatbaner ved opgørelse af anlæggenes nettoudbytte eller ved beregning af værdien af aktierne i selskaberne. Tilsvarende skal der bortses fra et eventuelt tilskudselement i betaling ydet af det offentlige i henhold til kontrakt om udførelse af trafik som offentlig service.

Stk. 2. Bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbanernes infrastruktur har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Bestemmelser for ikke koncessionerede banestrækninger

§ 17. § 12 og § 13, stk. 1, 2 og 4, finder tilsvarende anvendelse for de ikke-koncessionerede banestrækninger Høng-Slagelse og Hillerød-Snekkersten.

Stk. 2. § 12, stk. 1, nr. 1, finder tilsvarende anvendelse for banestrækningen Snekkersten-Helsingør.

§ 18. Trafiksselskabet på Sjælland kan på grundlag af denne lov uden betaling af afgifter og gebyrer få tinglyst sine rettigheder og adkomstforhold vedrørende banestrækningen Hillerød-Snekkersten.

Stk. 2. Hvis regelmæssig passagertrafik ophører på banestrækningen Hillerød-Snekkersten, har staten ret til vederlagsfrit at overtage jernbaneinfrastrukturen med tilhørende arealer, stationsbygninger m.v.

Stk. 3. Statens ret til overtagelse af jernbaneinfrastruktur efter stk. 2 har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Kapitel 3

Tilladelser til rutekørsel

§ 19. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, hvis kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse.

Stk. 2. Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som "almindelig rutekørsel". Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere:

- 1) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende, jf. § 11, og
- 2) kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Stk. 3. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikskelskabers områder eller mere end området for Trafikskelskabet for Sjælland. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentlig på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

§ 20. Der kræves tilladelse til udførelse af almindelig rutekørsel. Til speciel rutekørsel kræves tilladelse, hvis kørslen udføres med motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, inkl. føreren.

Stk. 2. Tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år.

§ 21. Tilladelse til udførelse af rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, gives af trafik- og energi-

ministeren. Ved afgørelsen skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik.

Stk. 2. Trafik- og energiministeren fastsætter regler om trafikskelskabernes rutekørsel, herunder om at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering som nævnt i stk. 1.

§ 22. Tilladelse til fjernbuskørsel gives af trafik- og energiministeren.

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

Stk. 3. Tilladelse til fjernbuskørsel kan kun gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvis ejet af en eller flere offentlige myndigheder, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

§ 23. Trafik- og energiministeren kan fastsætte regler om:

- 1) afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor han lovligt kan ophøre med kørslen samt
- 4) øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

§ 24. En tilladelse til rutekørsel kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller hvis en fører eller en anden, der optræder i busvirksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Stk. 2. Tilbagekaldelse af en tilladelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om indbringelsesmuligheden efter stk. 3 og fristen herfor.

Stk. 3. En afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen, fremsættes over for den myndighed, der har givet tilladelsen. Myndigheden anlægger sag mod

den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

§ 25. En tilladelse til rutekørsel bortfalder, hvis indehaveren ikke længere har tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til busloven.

§ 26. En tilladelse, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, jf. §§ 24 og 25, skal straks afleveres til den myndighed, der har givet tilladelsen.

Kapitel 4

Rejsekort og rejseplan

§ 27. Trafiksselskaberne, Bornholms Regionskommune, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

§ 28. Trafiksselskaberne, Bornholms Regionskommune, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

Kapitel 5

Kontrolafgift og straffebestemmelser

§ 29. Et trafiksselskab kan fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet eller kort).

Stk. 2. Et trafiksselskab kan forlange, at en passager, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel (billet eller kort), skal forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

Stk. 3. Beløb efter stk. 1 kan inddrives ved udpantning og indeholdelse i løn m.v. efter reglerne for inddrivelse af personlige skatter i kilde-skatteloven.

Stk. 4. Trafik- og energiministeren kan i samråd med skatteministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse efter stk. 3, herunder om straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

Stk. 5. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan bevilge henstand med betaling af krav efter stk. 3 og eftergive skyldige beløb efter reglerne i lov om opkrævning af skatter og afgifter m.v.

§ 30. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører rutekørsel uden tilladelse eller overtræder vilkårene i en sådan tilladelse.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 6

Bemyndigelser, ikrafttræden og overgangsbestemmelser m.v.

§ 31. Trafik- og energiministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger, Færdselsstyrelsen eller andre statslige myndigheder under Trafik- og Energiministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Stk. 2. Trafik- og energiministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser efter denne lov, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages til trafik- og energiministeren.

§ 32. Trafik- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 33. Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, og lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, ophæves. Trafik- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ophævelsen af de to love. Ministeren kan fastsætte, at de to loves enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Stk. 2. Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne ophæves. Trafik- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ophævelse af lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. Trafik- og energiministeren bemyndiges til at ophæve bestemmelser i koncessioner (privatbaneeneretsbevillinger), som er i modstrid med Danmarks internationale forpligtelser, eller som ikke er tidssvarende.

§ 34. I en overgangsperiode forud for etablering af trafikskelskaberne, jf. § 1, stk. 1, får forberedelsesudvalgene for regionerne til opgave at forberede oprettelsen af trafikskelskaberne. Forberedelsesudvalgene for Region Sjælland og Region Hovedstaden får i fællesskab til opgave at forberede oprettelsen af trafikskelskabet på Sjælland.

§ 35. Tilladelser udstedt i henhold til § 3, stk. 1, i lov om buskørsel er gyldige i overensstemmelse med tilladelsens indhold. Bestemmelserne om rutekørsel i denne lov gælder også for disse tilladelser.

§ 36. Bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel forbliver i kraft, indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

§ 37. I lov om buskørsel, jf. lovekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003, som ændret ved § 1 i lov nr. 474 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2 og 5, ophæves. Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.

2. § 1 c, 1. pkt., affattes således:

»Tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring eller udlejning af motorkøretøjer udstedes med gyldighed i indtil 5 år.«

3. Kapitel 2 ophæves.

4. I § 2 a, stk. 1, ændres »7« til: »6«.

5. I § 2 a, stk. 2, ændres »bortset fra sager om rutekørsel, jf. § 1, stk. 2, og« til: «, jf. dog«.

6. I § 2 a, stk. 3, ændres »stk. 3« til: »stk. 2«.

7. §§ 3-7 ophæves.

8. § 14, stk. 5, ophæves.

Stk. 6-8 bliver herefter stk. 5-7.

9. I § 14, stk. 6, der bliver stk. 5, ændres »stk. 3« til: »stk. 2«.

10. I § 14, stk. 8, der bliver stk. 7, ændres »stk. 1, 2 og 3« til: »stk. 1 og 2«.

11. I § 15 ændres to steder »§ 14, stk. 4-6,« til: »§ 14, stk. 4 og 5,« og fire steder ændres »§ 14, stk. 7,« til: »§ 14, stk. 6,«.

12. I § 15, stk. 5, ændres »stk. 3« til: »stk. 2«.

13. I § 16, stk. 3, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2«.

14. I § 18, stk. 1, nr. 8 ændres », samt« til: ».«.

15. § 18, stk. 1, nr. 9, ophæves.

16 § 18 a og § 19 ophæves.

17. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 1-3,« til: »§ 1, stk. 1 og 2,«.

§ 38. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrund og hovedindhold

Lovforslaget er en del af den samlede lovgivningsmæssige gennemførelse af en ny kommunalreform.

Forslaget er således et led i udmøntningen af regeringens aftale fra juni 2004 med Dansk Folkeparti om en strukturreform og den efterfølgende aftalte udmøntningsplan fra september 2004.

Aftalen indebærer, at der gennemføres en kommunalreform, som grundlæggende ændrer rammerne for varetagelsen af de offentlige opgaver og den offentlige service i Danmark.

Reformen tegner en ny offentlig sektor, hvor kommuner, regioner og stat har hver sin opgavemæssige identitet. Staten fastlægger de overordnede rammer. Kommunerne varetager de direkte borgerrettede opgaver og bliver dermed for borgere og virksomheder hovedindgangen til den offentlige sektor. Fem nye regioner får ansvaret for sundhedsvæsenet samt regionale udviklingsopgaver og får ansvaret for at løse visse driftsopgaver for kommunerne.

Reformen indebærer, at amtskommunerne, Hovedstadens Sygehusfællesskab og Hovedstadens Udviklingsråd nedlægges, at der sker en ny fordeling af de opgaver, der løses i den offentlige sektor, mellem kommuner, regioner og statslige myndigheder, og at antallet af skatteudskrivende niveauer reduceres fra tre til to.

Det foreliggende lovforslag udmønter den del af aftalen, der vedrører kollektiv trafik, jf. kapitel 11 i aftalen. Af aftalen fremgår følgende:

»Forligspartierne ønsker at gøre det nemt og enkelt for brugerne at anvende den kollektive trafik. Derfor skabes en klar ansvarsfordeling mellem togtrafik og bustrafik. Opgaverne forankres sådan, at de ansvarlige myndigheder får redskaber og tilskyndelse til at skabe de bedst mulige trafikale løsninger for borgerne:

- Regionerne står for at oprette trafikskelskaber i hele Danmark. Trafikskelskaberne får det samlede ansvar, herunder takstkompetencen, for den loka-

le og regionale busdrift samt de amtsbaner, der ikke overgår til statsligt niveau.

- Trafikskelskaberne kan etableres i samarbejde mellem flere regioner, eller der kan etableres flere trafikskelskaber inden for én region. Trafikskelskaberne samarbejder om ruter, der krydser grænserne mellem de områder, de dækker.
- Sammenhængen mellem tog og busser sikres og udbygges generelt via dialog om køreplanskoordinering og langsigtede planer mellem staten og trafikskelskaberne.
- Der oprettes et samlet trafikskelskab, der dækker Hovedstadsregionen (ekskl. Bornholm) og Region Sjælland. For kommunernes bidrag til det sjællandske trafikskelskab fastsættes særlige regler, hvor kommunernes bidrag skal afspejle objektive fordelingskriterier. I hovedstadsområdet etableres en samarbejdsstruktur, der skal sikre sammenhængen mellem de forskellige kollektive trafikformer.
- Trafikskelskabernes bestyrelser består af repræsentanter fra region(er) og kommuner og har kommunalt flertal. Det sikres, at regionerne ikke kan majoriseres i spørgsmål, der har konsekvens for regionernes økonomi. Den enkelte kommune sikres mulighed for at påvirke udbuddet af busruter inden for egne grænser mod at påtage sig en betydelig del af finansieringsansvaret herfor.
- Såvel kommuner som regioner bidrager til finansieringen af trafikskelskaberne. Der tages højde for, at lokale forhold kan begrunde forskellige finansieringsmodeller.
- Regionernes opgaver finansieres gennem en kombination af et udviklingsbidrag fra kommunerne og et bloktilskud fra staten.
- Amtsbanerne uden for hovedstadsområdet overdrages til enten staten eller trafikskelskaberne efter en konkret vurdering og drøftelse med det pågældende regionsråd. Det trafikskelskab, der dækker hovedstadsområdet, overtager ansvaret for amtsbanerne inden for hovedstadsregionen.

- Staten står for langt størstedelen af togtrafikken og banenettet og fastsætter taksterne i togtrafikken (undtaget de amtsbaner som ikke overgår til statsligt niveau).
- Al bus trafik forudsættes som i dag primært udført på kontrakt med private busvognmænd. Det eksisterende billetsamarbejde mellem bus og tog fortsættes i den nye struktur baseret på den aftalemødel, der i dag anvendes uden for hovedstadsområdet. Herigennem sikres, at der ved takstfastsættelsen opnås en rimelig balance i dækningsbidraget for henholdsvis bus- og togtrafikken.
- På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort.
- Takstudviklingen underlægges en begrænsning, således at taksterne fremover ikke i gennemsnit må stige mere end pris- og lønudviklingen.
- I lovgivningen om trafikkselskaber fastsættes, hvornår takststrukturen skal være fastlagt og taksterne underlagt den nævnte begrænsning.«

Lovforslaget indebærer, at den nuværende lovgivning om kollektiv trafik, som består af to love, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, erstattes med én ny lov om trafikkselskaber, som skal gælde for hele landet.

Samtidig ophæves lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, idet bestemmelserne overføres i tilpasset form til dette lovforslag. Endvidere overføres bestemmelserne om rutekørsel fra lov om buskørsel, således at bestemmelserne om rutekørsel samles i én lov. Busloven vil herefter alene regulere adgangen til erhvervet.

2. Den gældende lovgivning om kollektiv trafik

Som nævnt i afsnit 1 er den kollektive trafik reguleret af to love, lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995 med senere ændringer, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995 med senere ændringer. Disse to love foreslås ophevet i forbindelse med lovforslaget.

Hovedstadsområdets kollektive persontrafik med bus og privatbaner varetages i dag af Hovedstadens Udviklingsråd. Hovedstadens Udviklingsråd har siden 1. juli 2002 været forpligtet til at foretage udbud

af buskørslen (dvs. almindelig rutekørsel, vandbusdrift og individuel handicapkørsel). Hovedstadens Udviklingsråd har takstkompetencen for alle rejser med bus og tog inden for hovedstadsområdet, herunder også for togrejser med DSB og DSB S-tog og for metrorejser med Ørestadsselskabet. Billetindtægterne skal deles mellem Hovedstadens Udviklingsråd, DSB og DSB S-tog og Ørestadsselskabet. I forbindelse med Ørestadsselskabets driftsstart har det vist sig vanskeligt at foretage denne deling af billetindtægterne, idet lovgrundlaget ikke entydigt redegør for, hvordan metroen skal indplacere i dette system.

Uden for hovedstadsområdet har det været op til amtskommunerne og mindst en tredjedel af kommunerne inden for amtet at beslutte, om der skulle oprettes et fælleskommunalt trafikkselskab. I dag er der oprettet trafikkselskaber i Nordjyllands Amt, Viborg Amt, Vejle Amt, Ribe Amt, Sønderjyllands Amt, Vestsjællands Amt og Storstrøms Amt. I Ringkøbing, Fyn og Århus Amter har amtskommunerne ansvaret for den regionale kollektive bustrafik, mens kommunerne har ansvaret for den lokale trafik.

Langt størstedelen af den kollektive bustrafik er i dag drevet af busvognmænd på udbudte entreprenørkontrakter. Uden for hovedstadsområdet har der dog ikke i lovgivningen været krav om, at busdriften skal sendes i udbud, og der har derfor været mulighed for egenproduktion, som fx i Århus Kommune ved Århus Sporveje.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Oprettelse af trafikkselskaber

Lovforslaget gør det obligatorisk for regionerne at oprette trafikkselskaber. Alle kommuner skal deltage i et trafikkselskab, og ingen kommune kan deltage i mere end ét trafikkselskab.

Forberedelsesudvalgene for regionerne er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 i hver region oprettes mindst ét trafikkselskab. Forberedelsesudvalgene for regionerne bestemmer således trafikkselskabernes 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. Desuden iværksætter forberedelsesudvalgene for regionerne en procedure omkring udpegning af en bestyrelse for trafikkselskaberne.

Trafikkselskaberne kan imidlertid også etableres på tværs af to regioner, hvis de to berørte regionsråd er enige om en sådan konstruktion. I første omgang vil

det være forberedelsesudvalgene i de to regioner, som bestemmer en sådan konstruktion.

Trafikkselskaberne oprettes af regionerne med henblik på, at de kan varetage lokal og regional offentlig servicetrafik. Det forventes, at der samlet set oprettes et mindre antal trafikkselskaber i de tre regioner vest for Storebælt, som vil have større geografisk udstrækning end de nuværende fælleskommunale trafikkselskaber. Der vurderes at være visse stordriftsfordele ved store trafikkselskaber, fx i forbindelse med udbud og køreplanskoordinering. De nye større kommuner vil have god mulighed for indflydelse i de enkelte trafikkselskaber og forventes således at have interesse i, at der ikke oprettes små trafikkselskaber.

I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres et samlet trafikkselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

For så vidt angår Bornholm foreslås, at det er Bornholms Regionskommune, der varetager de opgaver vedrørende offentlig servicetrafik, som i det øvrige land varetages af trafikkselskaberne. Bornholms Regionskommune kan vælge at oprette et trafikkselskab i henhold til de almindelige regler om kommuners mulighed for at henlægge opgaver til kommunale selskaber eller selv at varetage opgaven.

Eventuelle senere ændringer af trafikkselskabernes geografiske område, fx etablering af flere eller færre trafikkselskaber, sker efter fælles forslag fra de berørte regionsråd samt berørte trafikkselskabers bestyrelser og repræsentantskaber og efter godkendelse af trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

3.2. *Trafikkselskabernes organisering*

Trafikkselskabernes bestyrelse udpeges af henholdsvis regionsrådet og kommunalbestyrelserne inden for trafikkselskabets område. De kommunale repræsentanter udpeges af selskabets kommunale repræsentantskab, hvor alle de deltagende kommuner hver har en repræsentant. Dette gælder også, hvis trafikkselskabet omfatter to regioner, hvor de deltagende kommuner på tværs af regionsgrænsen hver har en repræsentant i repræsentantskabet.

Udgangspunktet er, at trafikkselskabet ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer, hvoraf de syv medlemmer vælges af repræsentantskabet og to vælges af regionsrådet. Hvis trafikkselskabet omfatter to regioner, vælger hver regionsråd et medlem til bestyrelsen. Antallet af regionale medlemmer kan dog i særlige tilfælde overstige to, men må ikke udgøre et flertal i bestyrelsen.

I trafikkselskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hvert ét medlem til bestyrelsen.

Trafikkselskabets repræsentantskab udpeger de kommunale medlemmer til bestyrelsen. Hver kommunalbestyrelse vælger et medlem til trafikkselskabets repræsentantskab. Repræsentantskabet skal godkende trafikkselskabets vedtægter. Endvidere skal repræsentantskabet godkende trafikkselskabets finansieringsform, dvs. den måde, hvorefter de deltagende parter yder tilskud til trafikkselskabets drift. Det enkelte trafikkselskab kan derudover vælge at fastsætte bestemmelser i vedtægterne om, at repræsentantskabet skal have yderligere opgaver.

Sammensætningen af trafikkselskabets repræsentantskab og dets opgaver adskiller sig fra de repræsentantskaber, der i dag eksisterer i nogle af de fælleskommunale trafikkselskaber. Repræsentantskabets rolle i de eksisterende fælleskommunale trafikkselskaber er meget forskellige. I nogle tilfælde er repræsentantskabet rådgivende for bestyrelsen, mens det i andre tilfælde godkender regnskab, budget og takster.

Regionsrådet udpeger de regionale medlemmer til bestyrelsen. Regionsrådet skal ligesom repræsentantskabet godkende trafikkselskabets vedtægter. Endvidere skal regionsrådet ligesom repræsentantskabet godkende trafikkselskabets finansieringsform, dvs. den måde, hvorefter de deltagende parter skal yde tilskud til trafikkselskabets drift.

Det fremgår af bestemmelserne om finansiering, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, samt at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til at sikre trafikbetjening af regional betydning.

Trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren vil i standardvedtægten fastsætte bindende regler for kommunernes og regionernes vetoret i forbindelse med finansieringsproblemer.

3.3. *Trafikkselskabernes finansiering*

Den primære indtægtskilde for trafikkselskaberne er indtægter fra passagererne. Passagerindtægterne vil dog ikke kunne dække alle trafikkselskabernes udgifter, og det er derfor nødvendigt med et tilskud fra de deltagende kommuner og regionen eller regionerne i trafikkselskabet.

Som udgangspunkt sigtes mod, at tilskuddet fordeles mellem de enkelte parter i forhold til deres fordele af trafikkselskabets ydelser, hvilket giver en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafikkselskabets drift.

Kommunernes fordele af trafikkselskabets ydelser kan defineres på flere måder. Det mest hensigtsmæssige skønnes at ville være kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske brug af trafikkselskabets transport. En sådan opgørelsesmetode skønnes dog ikke praktisk mulig med de nuværende systemer.

Det foreslås, at trafikkselskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne. Det forventes, at trafikkselskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

På grund af en meget uens kommunal og trafikalk struktur i trafikkselskabet for Sjælland foreslås tilskuddet fordelt efter en metode, der relaterer trafikproduktionen til de enkelte kommuner og regioner i samarbejdet. Der anvendes følgende objektive fordelingsnøgler, jf. § 3, stk. 3:

- Regionerne har det økonomiske ansvar for privatbanerne.
- Regionerne har det økonomiske ansvar for et regionalt busnet, som forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening.
- Regionerne finansierer alle de fælles udgifter i trafikkselskabet, som ikke kan henføres til de enkelte busruter, som fx køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre m.v.
- Kommunerne har det økonomiske ansvar for alle ruter, som kun forløber internt i en kommune.
- Kommunerne samarbejder om de øvrige busruter, som berører to eller flere kommuner, idet udgifterne deles af kommunerne i forhold til deres gensidige pendlingsomfang, dog således at det kørselsomfang i en kommune, som overstiger kørselsomfanget i den anden kommune, betales af den kommune med det største kørselsomfang.
- Kommunerne har det økonomiske ansvar for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Kommunerne og regionerne kan i konkrete tilfælde aftale at fravige ovennævnte fordelingsprincipper, såfremt særlige forhold taler herfor, og alle parter er enige herom, fx hvor en rute internt i en kommune har speciel interesse for andre kommuner, jf. § 3, stk. 4

3.4. Trafikkselskabernes opgaver

Efter forslaget vil det være trafikkselskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i

form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikkselskabs område.

Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår, jf. pkt. 3.6.

Ved almindelig rutekørsel forstås kørsel, der er åben for alle. Kørslen skal udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse, jf. § 19. Typisk vil kørslen foregå i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan. Bestemmelserne om almindelig rutekørsel gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse i modsætning til bestemmelserne om speciel rutekørsel, som kun gælder, for så vidt kørslen udføres med busser, jf. lovforslagets § 20, stk. 1. Den almindelig rutekørsel, som trafikkselskaberne fremover skal varetage, vil dog typisk foregå med bus, men som nævnt er det ikke et krav. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

I forlængelse af varetagelse af opgaven vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel varetager trafikkselskaberne også andre opgaver i tilknytning til den offentlige servicetrafik. Det drejer sig om fastlæggelse af takster og billetteringssystemer og koordinering og planlægning. Derudover er det trafikkselskabernes opgave at varetage individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Endvidere kan trafikkselskaberne på privatbaneområdet virke som trafik købere og infrastrukturforvaltere samt deltage i de selskaber, der udfører jernbanevirksomhed. Omfanget af opgaven på privatbaneområdet afhænger af, hvilke privatbaner der overføres til trafikkselskaberne, idet det alene fremgår af aftalen om strukturreformen, at privatbanerne i hovedstadsområdet overdrages til trafikkselskabet på Sjælland, mens det beror på en konkret vurdering og drøftelse med regionsrådene, om privatbanerne i det øvrige land skal overdrages til trafikkselskaberne.

Det vil efter lovforslaget ikke længere være muligt for kommunerne selv at varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik – bortset fra Bornholms Regionskommune. Ansvar for indkøb af offentlig servicetrafik er efter lovforslaget samlet i trafikkselskaberne.

Trafikkselskaberne vil endvidere have mulighed for egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer, jf. at myndighedens egenproduktion er undtaget fra såvel forsyningsvirksomhedsdirektivets og forordning 1191/69's regler, jf. afsnit 7.

Det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafikkselskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.

Trafikskaberne har herudover ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner med henblik på en lokal og regional busbetjening inden for trafikskabets område. Oprettelse og fastlæggelse af lokale ruter i kommunerne vil ske efter ønske fra den enkelte kommune, idet kommunerne selv finansierer de lokale ruter. Oprettelse af og fastlæggelse af regionale ruter vil ske efter ønske fra den enkelte region, idet regionerne selv finansierer de regionale ruter.

Trafikskaberne skal i samarbejde med de tilstødende trafikskaber sørge for trafik, der krydser grænsen mellem to trafikskaber. Dette gælder dog ikke for trafikskabet på Sjælland, som hverken har pligt til eller mulighed for at samarbejde med de andre trafikskaber om trafik, der krydser trafikskabets grænse, dog undtaget individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Bornholms Regionskommune har ansvaret for de opgaver, som trafikskaberne har i det øvrige Danmark.

3.5. Fastsættelse af takster og billetteringssystemer

Det følger af forslaget, at trafikskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikskabet.

Kompetencen til at fastsætte takster omfatter dels kompetencen til at fastsætte priser og rabatter for rejser inden for trafikskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikskabets grænser. Samlet set omfatter takstkompetencen pris- og zonestrukturen.

Den nuværende gode sammenhæng i den offentlige servicetrafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og styrkes. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskaberne og jernbanevirksomheder, som udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng. Lovforslaget sikrer, at det nuværende frivillige billetsamarbejde mellem busser og tog (Bus&Tog aftaler), hvor passagererne kan købe én billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, opretholdes efter kommunalreformen.

I hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takst-samarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik i dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne sikres, at trafikskabet, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik udført som offentlig service, forpligtes til at oprethol-

de det nuværende billetsamarbejde med henblik på, at borgerne ikke oplever serviceforringelser.

Trafikskaberne forventes i geografisk udstrækning at komme til at dække over flere af de nuværende 25 takstsystemer eller dele heraf. Dette forhold vil gøre det naturligt, at trafikskaberne før eller siden vil etablere nye takstsystemer for at opnå en ensartet-
hed i hele selskabets område. Der igangsættes et udvalgsarbejde med henblik på at anvise modeller for en så glidende overgang til nye takstsystemer som muligt. Udvalgsarbejdet skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemer bedst kan ske, herunder om det kan ske i forbindelse med implementering af et landsdækkende takstsystem. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

3.6. Persontrafik udført som offentlig service

Lovforslaget definerer et trafikskabs ansvarsområde til bl.a. at være opgaver vedrørende offentlig servicetrafik inden for trafikskabets område.

Med offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Definitionen på offentlig servicetrafik er i overensstemmelse med EU-retten, hvor "forpligtelser til offentlig service" i 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, ad landeveje og sejlbare vandveje med senere ændringer er defineret som "forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser". Der er med andre ord tale om trafik, der - samlet set - ikke kan drives kommercielt.

Herved adskiller begrebet offentlig servicetrafik sig fra begrebet »kollektiv trafik«, der dækker alle former for samtrafik, dels de former, der planlægges eller drives af offentlige myndigheder, og som modtager offentlig støtte, dels de former, som ikke hører under offentlige myndigheders kompetence, og som ikke modtager offentlig støtte.

3.7. Koordinering

Det er en forudsætning for en velfungerende offentlig servicetrafik, at de enkelte dele af trafikken er koordineret og fremstår som et sammenhængende hele for brugerne, selv om ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter.

Med det formål skal der sikres en udveksling af trafikskelskabernes og statens planer for ændringer i trafikbetjeningen med henholdsvis bus, tog og metro. Udvekslingen af informationer skal være dækkende og ske i tilstrækkelig god tid til, at parterne kan koordinere hinandens planer i det omfang, der er behov for det. Informationerne skal omfatte såvel planer, der har betydning for dimensionering og tilrettelæggelse af trafikken på længere sigt, samt de kortsigtede køreplaner, der har betydning for justering af minuttal.

I hovedstadsområdet er der behov for en særlig tæt koordination og et tæt samarbejde vedrørende tog, S-tog, privatbaner, metro og bustrafikken. Samarbejdet skal udover den køreplanskoordination, der gælder for hele landet, i hvert fald omfatte information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik. Samarbejdet skal formaliseres på en hensigtsmæssigt måde, der kan udvikle sig i takt med skiftende behov og fokuspunkter. Trafik- og energiministeren opstiller efter høring af de relevante parter en plan for samarbejdets organisering og indhold.

3.8. Planlægning

Lovforslaget lægger op til, at de nuværende bestemmelser om udarbejdelse af trafikplaner i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet videreføres i tilpasset form, således at der fremover vil skulle udarbejdes trafikplaner i hele landet.

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet er det fastsat, 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), landstrafikplanen. Denne landstrafikplan skulle 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.

Kravene til planlægning i hovedstadsområdet i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er anderledes end i resten af landet. Hovedstadens Udviklingsråd er således i medfør af lov nr. 354 af 2. juni 1999 om Hovedstadens Udviklingsråd pålagt at medvirke til en samlet trafikplanlægning i hovedstadsområdet. Inden for hovedstadsområdet er der derfor løbende blevet udarbejdet kollektive trafikplaner.

Det foreslås, at planlægningsinstrumentet videreføres i lovforslaget, således, at staten fortsat forpligtes til at udarbejde en trafikplan for den statslige offentlige servicetrafiks omfang og serviceniveau, og trafikskelskaberne forpligtes til at udarbejde langsigtede planer for den offentlige servicetrafik, som trafikskelskaberne er ansvarlige for inden for rammerne af statens planlægning. Formålet med den langsigtede planlægning er at udmønte politisk/økonomiske servicemålsætninger for den offentlige servicetrafik på længere sigt samt at afdække de fysiske- og kapacitetsmæssige rammeforudsætninger for togtrafikken og dens samspil med den regionale- og lokale offentlige servicetrafik. På grundlag af planen tilvejebringes rammerne for et fremtidigt sammenhængende offentligt kollektivt trafiksystem. Den statslige plan skal beskrive fremtidige projekter vedrørende infrastrukturen, herunder fx terminaler. Planen skal redegøre for de strategiske overvejelser og synliggøre statens prioriteringer. Trafikskelskaberne skal forpligtes til i deres langsigtede planlægning at forholde sig til den statslige planlægning. Planerne udarbejdes hvert 4. år, men kan ajourføres oftere, hvis der er behov for dette, fx i forbindelse med beslutninger i staten om udbud af kontrakter om togtrafik som offentlig service.

3.9. Database for offentlig servicetrafik

Med lovforslaget ønskes at sikre offentligt tilgængelige data om udviklingen inden for bussektoren. Til brug herfor skal trafikskelskaberne indrapportere data til Trafik- og Energiministeriet. På baggrund af data fra trafikskelskaberne udarbejdes offentligt tilgængelige oversigter over bl.a. passagertal, vogntimer og vogntimepris, fordelingen på lokal og regional rute- trafik, udgifter og takster. Til brug for en oversigt over graden af konkurrence på markedet skal trafikskelskaberne tillige indsende oplysninger om køreplanstimer pr. operatør, kontraktbetaling pr. operatør og antal busser pr. operatør. Databasen vil være offentlig tilgængelig og hermed være et nyttigt værktøj for trafikskelskaberne til bl.a. at sammenligne forhold vedrørende økonomi og service og sikre god udnyttelse af midlerne i trafikskelskaberne til gavn for passagererne i den offentlige servicetrafik.

3.10. Individuel handicapkørsel

Med lovforslaget foreslås de gældende regler om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som blev indført i 1992 i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, videreført.

F. t. l. om trafikskaber

Desuden videreføres de præciseringer af bestemmelsen, som forventes indført ved Folketingets vedtagelse af lovforslag om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), som forventes fremsat i foråret 2005 (genfremstilling af L. 105, Folketingstidende 2004-2005 tillæg A, side 2991).

3.11. Privatbanerne

Den 1. januar 2001 overtog amtskommunerne statens ejerandele i privatbanerne. I den forbindelse overtog amtskommunerne det økonomiske og administrative tilsyn med privatbanerne.

Trafikskaberne vil med lovforslaget overtage amtskommunernes funktioner i forhold til privatbanerne såvel økonomisk som administrativt. Det vil stadigvæk være staten, der har det jernbanesikkerhedsmæssige tilsyn. Regionerne overtager retten til de nuværende pensions-, drifts- og investeringstilskud, som udbetales fra staten til amtskommunerne, samt amtskommunernes nuværende låneadgang uden for de almindelig lånerammer til finansiering af investeringer. Lovforslaget indebærer, at der gives trafikskaberne ret til uanset reglerne om kommunal deltagelse i selskaber at erhverve og besidde aktiemajoriteten i privatbaneselskaber.

Det fremgår af regeringens aftale med Dansk Folkeparti om strukturreformen, at privatbaner uden for hovedstadsområdet overdrages til enten staten eller trafikskaberne efter en konkret vurdering og drøftelse med de pågældende regionsråd. Det trafikskab, der dækker hovedstadsområdet, overtager ansvaret for privatbanerne inden for hovedstadsregionen.

Det er Trafik- og Energiministeriets udgangspunkt, at samtlige nuværende privatbaner overføres til trafikskaberne. I den anledning forudsættes, at trafikskaberne videreførelse af privatbanerne sker på det foreliggende grundlag med lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne samt de juridisk forpligtende aftaler mellem amtskommunerne, HUR og trafik- og energiministeren om overtagelse og videreførelse af privatbanerne.

Det forudsættes endvidere, at trafikskaberne indtræder i amtskommunernes rettigheder og pligter, som er nedfældet i lovgivningen og i aftalerne. De retligt bindende aftaler mellem staten og de enkelte amtskommuner angiver vilkår for overdragelsen - herunder vilkår for fremtidige tilskud til drift, pensioner og investeringer, tilbagebetaling og omfordeling af til-

skud - i tilfælde af nedlæggelse af baner. Aftalerne fastsætter ligeledes statens krav på andel i proventet i tilfælde af videresalg af aktier eller salg af amtsbanernes aktiviteter.

I anlægslovene eller i eneretsbevillingerne for privatbanerne er der bestemmelser, hvorefter der forbeholdes staten ret til at overtage privatbanernes anlæg og arealer. I tilfælde, hvor det efter forhandling med forberedelsesudvalgene for regionerne måtte blive relevant for staten at overtage en privatbane, kan staten på grundlag af ovennævnte bestemmelser overtage de privatbaner, som trafikskaberne ikke overtager.

Overdragelsen af de amtslige ejerandele i privatbanerne (aktier) indebærer ikke, at gældende regler om ansættelsesforhold og ansættelsesbetingelser ændres. Der vil derfor ikke være tale om en virksomhedsoverdragelse, da lønmodtagerne forbliver ansat i samme selskab, og bestemmelserne i virksomhedsoverdragesloven finder dermed ikke anvendelse.

Der er i dag følgende privatbanestrækninger:

- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje,
- Hillerød-Gilleleje,
- Kagerup-Tisvildeleje,
- Hillerød-Frederiksværk-Hundested,
- Jægersborg-Nærum,
- Køge-Fakse Ladeplads,
- Hårlev-Rødvig,
- Holbæk-Nykøbing S,
- Tølløse-Høng,
- Nykøbing F.-Nakskov,
- Maribo-Bandholm,
- Frederikshavn-Skagen,
- Hjørring-Hirtshals,
- Århus-Odder,
- Vemb-Lemvig-Thyborøn og
- Varde-Nymindesgab.

3.12. Tilladelser til rutekørsel

Ved forslaget til kapitel 3 foreslås lov om buskørsels bestemmelser om rutekørsel indarbejdet i loven, således at busloven fremover - i lighed med godskørselsloven - alene regulerer adgangen til erhvervet.

Busloven opererer med to former for buskørsel: rutekørsel og anden form for buskørsel end rutekørsel. En tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring giver ret til at udføre anden form for buskørsel end rutekørsel og kan udstedes til ansøgere, der opfylder buslovgivningens krav til økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer og vandel. Tilladelsen til erhvervs-mæssig personbefordring udstedes af Trafik- og Energiministeriet med gyldighed i fem år, og i forbindelse med ansøgning om fornyelse af tilladelsen prøver Tra-

fik- og Energiministeriet, om buskørselsvirksomheden fortsat opfylder buslovgivningens kvalifikationskrav.

Den nuværende administrationen af reglerne for rutekørsel bygger på den opgavefordeling mellem stat, hovedstadsområdet, amtskommuner og kommuner, der generelt gælder for trafikområdet, og hvorefter fjerntrafik er et statsanliggende, og regionale og lokale trafikopgaver ligger hos de lokale og regionale myndigheder.

Der foretages behovsprøvelse ved ansøgninger om tilladelse til lokal og regional rutekørsel, og prøvelsen ligger på nuværende tidspunkt hos kommuner, amtskommuner, fælleskommunale trafikkselskaber og Hovedstadens Udviklingsråd, der i henhold til busbekendtgørelsen forinden udstedelse af rutekørselstilladelse skal sikre sig, at ansøgeren har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Ved en ændring af busloven i 2002 blev fjernbuskørslen, hvorved forstås rutekørsel over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune, liberaliseret. Alle private buskørselsvirksomheder, der har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, kan ansøge om og få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der foretages en vurdering af behovet for den ansøgte rute. Til gengæld ville offentlige myndigheder ikke kunne få forlænget deres tilladelser til fjernbuskørsel, når de udløb. Ordningen administreres i dag af Færdselsstyrelsen.

Ved en ændring af busloven i 2004 blev det fastsat, at offentlige myndigheder kan få tilladelse til at udføre fjernbuskørsel under forudsætning af, at de pågældende ruter bliver udbudt til private buskørselsvirksomheder, og at ruterne ikke krydser Storebælt, Kattegat eller Langelandsbæltet. Tilladelser til offentlige myndigheders fjernbusruter udstedes af Færdselsstyrelsen med udløb den 31. december 2006, idet trafik- og energiministeren inden udgangen af 2006 vil overveje offentlige myndigheders fortsatte mulighed for at drive fjernbusruter efter den 1. januar 2007.

Det foreslås, at tilladelser til rutekørsel gives af trafik- og energiministeren, der ved afgørelsen skal tage hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik. Endvidere foreslås, at trafik- og energiministeren kan fastsætte regler for trafikkselskaber, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering for trafikkselskabernes rutekørsel. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt trafikkselskabernes tilladelse skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for

trafikkselskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Der foretages herudover ikke ændringer i bestemmelserne om rutekørsel i forhold til de nugældende bestemmelser i busloven bortset fra de ændringer, der følger af aftalen om kommunalreformen. For så vidt angår de bestemmelser, hvor der ikke har fundet nogen materiel ændring sted, svarer bemærkningerne til de gældende bestemmelser i busloven.

Administrative afgørelser og fortolkninger baseret på buslovens bestemmelser om rutekørsel, som indholdsmæssigt er videreført uændret i lovforslaget, vil fortsat kunne danne grundlag for administrationen af bestemmelserne om rutekørsel.

3.13. Rejsekort og rejseplanen

Forslaget viderefører den hjemmel til, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan oppebære omsætningsafgift og udbetale udbytte til sine aktionærer, som forventes indført ved Folketingets vedtagelse af lovforslag om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), som forventes fremsat i foråret 2005 (genfremsættelse af L 105, Folketingstidende 2004-2005 tillæg A, side 2991).

Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark.

Rejsekort A/S planlægger at indføre rejsekort som elektronisk rejsehjemmel til kollektiv trafik med busser, metro og tog fra 2008, i første omgang i hovedstadsområdet, hvorefter rejsekortsystemet gradvist forventes at kunne indføres i resten af landet frem til udgangen af 2009.

Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003. Parterne i Rejsekort A/S er pr. januar 2005 DSB, HUR, Ørestadsselskabet, Vestsjællands Trafikkselskab, Storstrøms Trafikkselskab, Vejle Amts Trafikkselskab og Nordjyllands Trafikkselskab.

Rejseplanen er en landsdækkende elektronisk køreplan, hvor det er muligt ved elektronisk opslag at tilrettelægge en rejse fra en bestemt destination til en anden på et givent tidspunkt eventuelt ved brug af flere forskellige rejseformer. Rejseplanen bidrager således til at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig, idet

rejseplanen stiller en opdateret køreplansinformation til rådighed for passagererne på en overskuelig og let-tilgængelig måde.

Rejseplanen blev officielt lanceret den 1. oktober 1998 og er i dag med 2,8 mio. søgninger på rejser om måneden et af de mest benyttede websteder i Danmark.

Rejseplanen A/S blev stiftet pr 1. januar 2003. Selskabets aktionærer er de parter, der indtil stiftelsen har finansieret Rejseplanens udviklingsomkostninger.

3.14. Kontrolafgift

Forslaget viderefører de nuværende regler i henholdsvis lov om buskørsel og lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik om, at trafikkselskaberne kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr hos passagerer uden gyldig rejsehjemmel. Desuden videreføres de regler, der forventes indsat i forbindelse med skatteministerens forslag til lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer og forslag til lov om ændring af forskellige love bl.a. vedrørende inddrivelse. Trafikkselskaberne får således mulighed for at inddrive kontrolafgift og ekspeditionsgebyr ved udpantning og lønindeholdelse.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Med lovforslaget pålægges regionsrådene at oprette trafikkselskaber. Trafikkselskaberne finansieres delvist af billetindtægter, delvist af tilskud fra de deltagende regioner og kommuner. Fordelingen af tilskuddet afgøres af deltagerne i selskaberne, men for trafikkselskabet på Sjælland pålægges regionerne at finansiere et regionalt busnet, de privatbaner, som overtages af regionerne, samt udgifter til fælles administration, herunder tjenestemandspensioner og drift af selskabet. Alle øvrige opgaver, som varetages af trafikkselskaberne, herunder drift af lokale busruter og befordring af handicappede, forudsættes finansieret af kommunerne.

Forslaget indebærer, at den kommunale indflydelse på det faktiske serviceniveau øges væsentligt mange steder i landet. Der etableres en tættere kobling mellem de, som har gavn af trafikken, og de, som betaler. Dette gøres til et lovfæstet princip på Sjælland, og resten af landet forventes at følge samme grundprincip. Ved at flytte størstedelen af finansieringsansvaret for bustrafikken tættere på brugerne opnås en mere præcis dimensionering og målretning af serviceniveauet til de faktiske passagerbehov og dermed en mere effektiv udnyttelse af de midler, der stilles til rådighed for den lokale og regionale busbetjening.

Den nye organisering af ansvaret for den offentlige servicetrafik forventes samtidig overordnet set at indebære en effektivisering. Ansvar for indkøb af offentlig servicetrafik samles over hele landet i trafikkselskaberne frem for at være spredt på mange amter og kommuner. Sigtet er, at de praktiske fælles funktioner i form af indkøb af trafik, udvikling af fælles systemer, køreplaner m.v. samles på nogle færre og større enheder med stordriftsfordele til følge. En del af de overordnede koordinerende opgaver flyttes til det statslige plan. Det drejer sig om koordinering mellem tog og bustrafikken samt om dele af de koordinerende opgaver på kort og langt sigt i Hovedstadsområdet.

Indirekte kan relationerne mellem statskassens og kommunernes og regionernes økonomi påvirkes gennem takstfastsættelsen, som normerer en væsentlig del af indtægterne for trafikkselskaberne, DSB og andre togoperatører, der forestår togdrift på kontrakt om offentlig servicetrafik med staten.

Som det fremgår af aftalen om strukturreformen, vil ændringerne i opgavefordelingen i forbindelse med reformen blive gennemført ud fra princippet om, at reformen er udgiftsneutral, og pengene følger opgaverne.

Trafik- og Energiministeriet udsendte på den baggrund forslag til lov om trafikkselskaber i DUT-høring den 15. november 2004. Udgangspunktet for drøftelserne af de økonomiske konsekvenser har været udgiftsniveauerne i regnskaberne for 2003, som er det seneste afsluttede regnskabsår. Formålet med drøftelserne har været at kvalificere skønnene over de økonomiske konsekvenser, herunder især at nå en teknisk afklaring af de enkelte lovforslags udgiftsopgørelser på de kommunale og amtskommunale driftskonti, bortset fra administration (hovedkonto 6).

Der er enighed om, at der i forbindelse med lovforslaget overføres 1.551 mio. kr. fra den amtskommunale sektor. Heraf er det Trafik- og Energiministeriets vurdering, at der overføres 802 mio. kr. til primærkommunerne og 749 mio. kr. til regionerne. Heri er inkluderet 138 mio. kr. vedrørende statsligt tilskud til privatbanerne, som hidtil har været udbetalt over finansloven, men som fra 2005 overføres til bloktilskuddet. Derudover fortsætter det hidtidige statstilskud til privatbanerne vedrørende investeringer og pensioner. De anførte beløb er baseret på udgiftsopgørelserne på hovedkonto 2.30-2.35 i regnskab 2003 opregnet til 2005 pris- og lønniveau og 2007-opgaveniveau.

Hertil kommer korrektioner som følge af fordelingen af de amtskommunale administrationsudgifter (hovedkonto 6) og anlægsudgifter på sektorer.

Der er enighed om, at en væsentlig del af den amtskommunale udgift, der direkte kan henføres til opgaveområdet, er konteret på hovedkonto 6. De direkte henførbare udgifter på hovedkonto 6 vurderes af Trafik- og Energiministeriet at være i størrelsesordenen 300 mio. kr., men kan først endelig opgøres og fordeles, når der er tages stilling til den samlede fordeling af de amtskommunale administrationsudgifter på hovedkonto 6.

Regeringen vil søge tilslutning til den endelige regulering af amternes og kommunernes økonomi i forbindelse med den lovgivning, som fastlægger ændringerne i den kommunale finansiering, herunder tilskuds- og udligningssystemet. Denne lovgivning fremsættes i folketingssamlingen 2005/06.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget er derfor ikke forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Definitionen på offentlig servicetrafik er dermed i overensstemmelse med EF-retten, hvor "forpligtelser til offentlig service" i 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, ad landeveje, og sejlbare vandveje, som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 ("forordning 1191/69"), er defineret som "forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser". Der er med andre ord tale om trafik, der - samlet set - ikke kan drives kommercielt.

Forordning 1191/69 stiller bl.a. krav om, at når transportvirksomheder både præsterer tjenesteydelser, der er omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste, og udfører andre aktiviteter, skal der være en regn-

skabsmæssig adskillelse mellem aktiviteterne uden overførselsadgang fra eller til regnskaberne for offentlig service. Forordningen stiller derudover krav til fastsættelsen af myndighedernes ydelse af kompensation (betaling) for de udførte offentlige serviceforpligtelser samt en årlig efterregulering heraf, en klar definition af offentlig serviceforpligtelserne samt formelle krav til de indgåede kontrakter. Det fremgår af forordningen, at underretningsskiftet i statsstøttesager efter EF-traktatens artikel 88, stk. 3, ikke gælder med hensyn til kompensationsydelser efter forordningen.

Kontrakter om buskørsel er endvidere omfattet af udbudskravet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ("forsyningsvirksomhedsdirektivet"), der er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 936 af 16. september 2004 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester. Det betyder, at der skal foretages udbud i det omfang, offentlige myndigheder ønsker at indgå kontrakter om buskørsel med busvognmænd, hvor kontrakternes værdi overstiger en tærskelværdi på 499.000 EUR, svarende til ca. 3.750.000 kr. Den anslåede værdi af en kontrakt beregnes på grundlag af det samlede beløb, der efter ordregiverens skøn skal betales, eksklusiv moms.

Offentlige myndigheder kan endvidere vælge at udbyde kontrakter om offentlig servicetrafik med bus og tog, der falder uden for forsyningsvirksomhedsdirektivets udbudskrav.

Offentlige myndigheder skal ved indgåelsen af udbudte kontrakter ikke følge reglerne i forordning 1191/69's afdeling II, III og IV om myndighedernes ydelse af kompensation (betaling) for de udførte offentlige serviceforpligtelser samt en årlig efterregulering heraf. Forordningens øvrige bestemmelser, herunder bestemmelserne i afsnit V, er gældende også for udbudte kontrakter. For kontrakter indgået uden forudgående udbud gælder forordningens afdeling II, III og IV, herunder bestemmelserne om fastsættelsen af kompensationens størrelse. Det følger af forordning 1191/69, at medlemsstaterne kan undtage virksomheder, hvis aktiviteter udelukkende omfatter transportydelser i byer, forstæder eller regioner, fra forordningens anvendelsesområde. Det fremgår af EF-Domstolens dom af 24. juli 2004 i sag C-280/00, Altmark Trans, at medlemsstaternes eventuelle undtagelser fra forordningens anvendelsesområde skal være fastsat klart, jf. dommens præmisser 43-66 (navnlig præmis 57 og 58). Der er ikke i dansk ret gjort undtagelser for

den lokale og regionale trafik fra forordningens anvendelsesområde.

Undtaget fra såvel reglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet og forordning 1191/69 er myndigheders egenproduktion. Det vil sige, at der er tale om en ordning, der ikke skal anmeldes til kommissionen.

8. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner	Der er ingen konsekvenser for den offentlige sektor set under ét, jf. afsnit 4	Der er ingen konsekvenser for den offentlige sektor set under ét, jf. afsnit 4
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Der henvises til afsnit 7, hvor forsyningsvirksomhedsdirektivet og forordning nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje er nærmere omtalt.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at der i hver region skal oprettes et eller flere trafikkselskaber, og at alle kommuner, undtagen Bornholms Regionskommune, er forpligtet til at deltage i et trafikkselskab.

Der kan dog oprettes trafikkselskaber på tværs af regionsgrænserne, idet ingen kommune kan deltage i mere end ét trafikkselskab.

Det er forberedelsesudvalgene for regionerne, der er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 i hver region oprettes mindst ét trafikkselskab, jf. § 34.

Trafikkselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, hvilket bl.a. har den konsekvens, at de almindelige kommunale styrelsesregler gælder i det omfang, at dette lovforslag ikke giver hjemmel til fravigelse. Trafikkselskaberne er således selvstændige formueretssubjekter og er offentligretlige organer, som henregnes til den offentlige forvaltning bl.a. således, at forvaltningsretlige regler, herunder forvalt-

ningsloven og offentlighedsloven, finder direkte anvendelse på trafikkselskaberne og deres virksomhed.

Det foreslås i stk. 2, at der etableres ét trafikkselskab, der dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden, bortset fra Bornholm. Det er forberedelsesudvalgene for de to regioner, der er ansvarlige for at forberede oprettelsen af dette trafikkselskab.

På Bornholm er det Bornholms Regionskommune, der er ansvarlig for de opgaver, der i det øvrige land varetages af trafikkselskaberne.

I stk. 3 foreslås det, at ændring af et trafikkselskabs geografiske område - efter den første oprettelse af trafikkselskaber pr. 1. januar 2007 - vil kræve enighed blandt de trafikkselskaber, der berøres af en eventuel sammenlægning eller udskillelse, herunder også enighed fra de berørte trafikkselskabers repræsentantskaber og de berørte regionsråd. Endelig beslutning om oprettelse af nye trafikkselskaber eller sammenlægning af eksisterende trafikkselskaber sker ved, at de berørte selskabers bestyrelser, repræsentantskaber og regionsråd i fællesskab retter ønske herom til trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren, som herefter i fællesskab træffer den endelige beslutning. Der skal være tale om en fælles indstilling

fra de berørte trafiksselskabers bestyrelser, repræsentantskaber og regionsråd for, at trafik- og energiministerens og indenrigs- og sundhedsministeren kan behandle henvendelsen.

Til § 2

Det foreslås i stk. 1, at et trafiksselskabs bestyrelse som udgangspunkt højst kan have ni medlemmer. Trafik- og energiministeren kan dog dispensere herfra, hvis særlige forhold gør sig gældende. Det vil fx være tilfældet i den situation, hvor alle kommuner på nær to i et trafiksselskab vest for Storebælt vil kunne få en plads i bestyrelsen, hvis antallet af bestyrelsesposter udvides til elleve. I alle tilfælde skal antallet af bestyrelsesmedlemmer være et ulige antal.

Medlemmerne til trafiksselskabets bestyrelse vælges blandt de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og de deltagende regioners regionsråd.

Det foreslås i stk. 2, at der som udgangspunkt er to regionale repræsentanter i bestyrelsen. Trafik- og energiministeren kan dog i særlige tilfælde tillade, at antallet af regionale repræsentanter i bestyrelsen overstiger to. Det kan fx komme på tale i tilfælde, hvor trafiksselskabet omfatter kommuner fra to regioner, og hvor trafiksselskabet omfatter et væsentligt større geografisk område af en region end af en anden region. Dog må de regionale repræsentanter ikke udgøre et flertal i bestyrelsen i forhold til de kommunale repræsentanter. For så vidt angår trafiksselskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hver én repræsentant til bestyrelsen.

Det foreslås i stk. 3, at kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafiksselskabet, der består af ét medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. Repræsentantskabets opgaver er at udpege de kommunale medlemmer til bestyrelsen, godkende trafiksselskabets vedtægter og godkende trafiksselskabets finansieringsform, dvs. den model, hvorefter de deltagende parter skal yde tilskud til trafiksselskabets drift.

Det vil være hensigtsmæssigt, at de kommunalt udpegede medlemmer af bestyrelserne repræsenterer forskellige geografiske egne inden for trafiksselskabets område. Dette gælder i særlig grad trafiksselskabet på Sjælland, som ved sin oprettelse dækker et stort geografisk område, men kan også blive tilfældet for de øvrige trafiksselskaber alt afhængigt af, hvor mange trafiksselskaber der oprettes.

Det foreslås i stk. 4, at det enkelte trafiksselskab selv fastsætter sine vedtægter på baggrund af en standardvedtægt, der udarbejdes af Trafik- og Energiministeri-

et og Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Hermed sikres selskabet mulighed for at tilpasse selskabets anliggender til specifikke, lokale forhold, således at der kan skabes de bedst mulige trafikale løsninger for borgerne.

Trafiksselskabets vedtægter skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af trafik- og energiministerens og indenrigs- og sundhedsministeren, som bl.a. påser, at eventuelle ufravigelige bestemmelser i standardvedtægten er iagttaget.

Det foreslås i stk. 5, at den standardvedtægt, som trafik- og energiministerens og indenrigs- og sundhedsministeren udarbejder, vil kunne indeholde ufravigelige bestemmelser, fx stemmeregler i forbindelse med vedtagelse af budgettet.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 fastlægger trafiksselskabets finansiering til at være indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Trafiksselskabet vil således have mulighed for at få indtægter fra salg af køreplaner, salg af reklamepladser i busser og andre lignede ydelser med tilknytning til transportopgaven. Efter §§ 27 og 28 om rejsekort og rejseplan har trafiksselskaberne tillige mulighed for at oppebære indtægter på deres engagement i Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S i form af omsætningsafgift og udbetaling af udbytte.

Der sigtes mod, at tilskuddet fordeles mellem de enkelte parter i forhold til deres brug af trafiksselskabets ydelser, hvilket giver en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafiksselskabets drift.

Det foreslås i stk. 2, at trafiksselskaber vest for Storebælt selv bestemmer fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Fordelingen af tilskuddet skal tage hensyn til, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafiksselskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel. Fordelingen af tilskuddet skal ligeledes tage hensyn til, at regionerne ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og et busnet af regional betydning samt den hertil svarende andel af selskabets administrationsomkostninger.

Det foreslås i stk. 3, at tilskuddet til trafiksselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende regioner og kommuner. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne for busruter af regional betydning og privatbanerne samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne bidrager med udgifterne til de lokale busruter. Lokale busruter,

som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige busruter betales af de kommuner, som de pågældende ruter betjener. Udgifterne for den del af en busrutes trafikomfang, der er fælles for to kommuner, deles efter den indbyrdes erhvervs-pendling mellem de pågældende kommuner, mens resten betales af den kommune, hvori det overskydende trafikomfang foregår. Reglen finder tilsvarende anvendelse ved kørsel gennem tre eller flere kommuner. Kommunerne betaler endvidere for individuel handicapkørsel for egne borgere.

Det foreslås i stk. 4, at hvis alle er enige, kan de deltagende kommuner i trafiksselskabet på Sjælland og Region Hovedstaden og Region Sjælland aftale at fravige principperne i stk. 3, såfremt særlige forhold taler herfor. Det kan fx være tilfældet, hvis en rute internt i én kommune har speciel interesse for andre kommuner, og disse kommuner derfor har særskilt interesse i at medfinansiere ruten.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under afsnit 3.3. om trafiksselskabernes finansiering.

Til § 4

Bestemmelsen indebærer, at trafik- og energiministerens bemyndiges til at fastsætte regler om deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik mellem trafiksselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, således at indtægtsdelingen sker efter fastlagte principper, bl.a. således, at hvert enkelt selskab får sin egen andel af billetindtægterne. Det er hensigten, at de principper, der fastlægges for indtægtsdelingen, skal sikre gode incitamentsstrukturer til gavn for den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet.

Hovedstadsområdet omfatter i dag kommunerne i Region Hovedstaden (ekskl. Bornholms Regionskommune) og Bramsnæs, Greve, Gundsø, Hvalsø, Køge, Lejre, Ramsø, Roskilde, Skovbo, Solrød og Vallø Kommuner. I forlængelse af kommunalreformens gennemførelse vil der blive foretaget en justering af, hvilke kommuner der fremover vil være omfattet af hovedstadsområdet. Dette vil ske i forbindelse med udarbejdelsen af de administrative regler efter stk. 1.

Der er således tale om de kommuner, der i dag er omfattet af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om Hovedstadens Udviklingsråd.

Til § 5

Til stk. 1

Ifølge bestemmelsen skal trafiksselskaberne varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form

af almindelig rutekørsel, fastsættelse af takster og billetteringssystemer, koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbaner.

Det følger af bestemmelsen, at det er trafiksselskaberne, der skal varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik. Kommunerne (bortset fra Bornholms Regionskommune) vil således ikke længere selv kunne varetage disse opgaver.

Trafiksselskaberne har efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 1, ansvaret for al offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafiksselskabs område. Almindelig rutekørsel er defineret i lovforslagets § 19.

Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafiksselskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafiksselskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening. Trafiksselskaberne rådgiver kommuner og regioner med hensyn til optimal rutestruktur og serviceniveau, og trafiksselskaberne koordinerer ønsker mellem kommuner indbyrdes samt mellem regioner og kommuner. Trafiksselskaberne står for udbud af al offentlig servicetrafik og indkøb af privatbanetrafik, men har også mulighed for egenproduktion.

Det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafiksselskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.

Derudover står trafiksselskaberne for udformning og drift af takstsystemer, køreplanskoordinering, udbud, kontraktindgåelse, løbende kontraktovervågning, handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, information og generel passagerservice og opgørelse af de enkelte busruters økonomi og afregning af tilskud mellem de forskellige deltagere i trafiksselskabet m.v.

Trafiksselskabernes forpligtelse til at varetage almindelig rutekørsel indebærer ikke en forpligtelse til at udføre kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, som nævnt i § 19, stk. 2, nr. 2. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til stk. 2-5.

Til stk. 2

Ifølge bestemmelsen er trafiksselskaberne forpligtet til at samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafiksselskabers område. Dette gælder således for al offentlig servicetrafik, også individuel handicapkørsel. Dog gælder det ikke for offentlig servicetrafik, der krydser trafiksselskabet på Sjællands grænser. Trafiksselskabet på Sjælland og det eller de trafiksselskaber, der har grænse til dette, skal

dog samarbejde om individuel handicapkørsel, der krydser grænsen til trafikskelskabet på Sjælland. På den måde opretholdes den retstilstand, der er i dag, for så vidt angår forpligtelsen til at samarbejde om individuel handicapkørsel på tværs af Storebælt.

Trafikskelskaberne må ikke selv drive ruter, der berører tre eller flere trafikskelskabers område eller mere end trafikskelskabet på Sjællands område, jf. definitionen af fjernbuskørsel i § 19, stk. 4. Trafikskelskaberne kan dog søge om tilladelse til fjernbuskørsel, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 22, stk. 3.

Til stk. 3

Kommunernes forpligtelse til at tilbyde deres borgere trafik i henhold til anden lovgivning, fx folkeskoleloven, berøres ikke af forslaget, men bestemmelsen giver kommunerne mulighed for at vælge at aftale med trafikskelskabet, at trafikskelskabet på kommunernes vegne står som trafikskøber for sådan trafik. Bestemmelsen giver endvidere regionerne mulighed for at bruge trafikskelskaberne som trafikskøbere for trafik, som regionerne er forpligtet til i henhold til anden lovgivning, fx patientbefordring i henhold til sundhedsloven. Kommunerne eller regionerne har selv finansieringsansvaret for sådan trafik.

En sådan koordinering af trafikken vil kunne give visse stordriftsfordele, idet busserne på den måde både kan bruges til fx kørsel med folkeskoleelever og samtidig fungere som almindelig offentlig servicetrafik.

Til stk. 4

Det foreslås, at trafikskelskabet efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne.

Kommunens mulighed for selv at drive færgefart eller for at yde betaling til andre for færgedrift efter reglerne i lov om færgefart berøres ikke, men bestemmelsen giver kommunen mulighed for at vælge at aftale med trafikskelskabet, at trafikskelskabet på kommunens vegne står som trafikskøber for sådan trafik. Kommunen har selv finansieringsansvaret for sådan trafik.

Bestemmelsen indebærer, at færgedriften mere enkelt vil kunne koordineres med den øvrige offentlige servicetrafik inden for trafikskelskabets område, herunder vedrørende takster og billetsystemer.

Til stk. 5

Bestemmelsen er med de nødvendige konsekvensrettelser en videreførelse af § 1a i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Det vil være det eller de trafiksel-

skaber i Region Syddanmark, hvis område grænser op til den dansk/tyske grænse, der har mulighed for at benytte hjemlen til at varetage opgaven vedrørende rutekørsel over landets grænse.

Til § 6

Takstkompetencen defineres i lovforslaget som kompetencen til dels at fastsætte priser og rabatter for rejser (takstsystemer) inden for trafikskelskabet, dels kompetencen til at fastsætte antallet af zoner (zonestrukturen) inden for trafikskelskabets grænser. Trafikskelskabet har som udgangspunkt takstkompetencen for den bus- og togtrafik, som trafikskelskabet selv forestår, men forpligtes til at indgå aftaler om billet-samarbejde med operatørerne i statens togtrafik (Bus&Tog aftaler).

Den nuværende gode sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af transportmidlerne skal opretholdes og forbedres efter en kommunalreform. Det er derfor afgørende, at der indgås aftaler mellem trafikskelskaberne og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, der understøtter denne sammenhæng.

Bestemmelserne i stk. 2 skal sikre, at det nuværende frivillige samarbejde mellem busser og tog, hvor passagererne kan købe billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne måtte foregå med både busser og tog, skal opretholdes efter kommunalreformen. Derfor forpligtes trafikskelskaberne til fra 1. januar 2007 at have indgået aftaler med jernbanevirksomheder om billet-samarbejde, baseret på den aftalemodel i Bus&Tog samarbejdet, der i dag anvendes uden for hovedstadsområdet, således at billetten er gyldig, uanset om transporten foregår med bus eller tog. Trafik- og Energiministeriet vil i de nuværende kontrakter med DSB og andre jernbanevirksomheder aftale bestemmelser herom.

Bestemmelsen i stk. 3 sikrer, at der i hovedstadsområdet fortsat er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro. For så vidt angår hovedstadsområdet vil det aftalebaserede takstsamarbejde mellem busser, metro og tog være en nyskabelse, idet der i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik i dag er pligt til at anvende HUR's takster på tværs af transportmidlerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Igennem aftalerne skal det sikres, at trafikskelskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, forpligtes til at opretholde det nuværende billet-samarbejde. Samarbejdet skal fortsætte efter en kommunalreform i mindst

samme udstrækning, så passagererne vil opleve samme høje tilgængelighed på tværs af transportmidlerne.

Der igangsættes et udvalgsarbejde, der skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemer bedst kan ske, herunder om det kan ske i forbindelse med implementering af et landsdækkende takstsystem. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

Bestemmelsen i stk. 4 bemyndiger trafik- og energiministeren til at fastsætte regler for en begrænsning i takststigningstakten, således at taksterne i gennemsnit højest kan stige svarende til pris- og lønudviklingen. I forbindelse med fastsættelsen af et sådant loft kan der bl.a. tages højde for omkostningsstrukturen i den offentlige servicetrafik.

Bestemmelsen bemyndiger endvidere ministeren til i tilfælde af uenighed mellem trafiksselskaberne og de jernbaneverksamheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten - og i hovedstadsområdet tillige Ørestadsselskabet - at fastsætte generelle regler om, at taksterne opskrives med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

Til § 7

Det foreslås i stk. 1, at trafiksselskaberne forpligtes til samarbejde om, at der skabes sammenhæng i den offentlige servicetrafik, uanset at ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter. Trafiksselskaberne skal således samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafiksselskaber og statens offentlige servicetrafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner.

Med bestemmelsen i stk. 2 bemyndiges trafik- og energiministeren til at fastsætte regler for et samarbejde mellem trafiksselskaberne indbyrdes og mellem trafiksselskaberne og trafikøberne af statens offentlige servicetrafik, der skal sikre sammenhæng og koordinering af al offentlig servicetrafik i landet. Reglerne vil blive udarbejdet efter høring af de relevante parter.

Endvidere foreslås det i stk. 3, at trafik- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler for et samarbejde mellem trafiksselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet og de jernbaneverksamheder, der udfører trafik som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafiksselskabet på Sjællands område. Samarbejdet skal bl.a. omfatte fælles information, omstigningsforhold og markedsføring af den offentlige servicetrafik. Samarbejdet skal mindst omfatte hovedstadsområdet, idet der i hovedstadsområdet er behov for en særlig tæt koordination og et tæt samarbejde vedrørende tog, privatbane, S-tog, metro og bustrafikken.

Trafik- og Energiministeriet forestår sekretariatsbetjeningen af det samarbejde, der er omtalt i stk. 3.

Det foreslås i stk. 4, at de i stk. 3 nævnte parter forpligtes til én gang årligt at udarbejde en rapport, der giver en status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer. Rapporten skal sendes til trafik- og energiministeren.

Til § 8

Det foreslås, at trafik- og energiministeren mindst hvert 4. år efter høring af trafiksselskaberne og kommunerne skal udarbejde en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. Planen skal omfatte såvel forhandlet offentlig servicetrafik og udbudt offentlig servicetrafik. Formålet med planen er at udmønte politisk/økonomiske servicemålsætninger for den offentlige servicetrafik på længere sigt samt at afdække de fysiske og kapacitetsmæssige rammeforudsætninger for togtrafikken og dens samspil med den trafik, som trafiksselskaberne varetager.

Planen revideres hvert 4. år, men kan ajourføres oftere, hvis der findes behov for dette, fx i forbindelse med beslutninger i staten om udbud af kontrakter om togtrafik som offentlig service.

Planen udarbejdes efter høring af trafiksselskaberne for at sikre en dialog mellem staten og trafiksselskaberne. Herved kan trafiksselskaberne indrette deres trafik i forhold til den statslige offentlige servicetrafik, ligesom der bliver mulighed for, at lokale ønsker kan afspejles i det statslige udbud af jernbanetrafikken.

Kommunerne skal ligeledes høres om trafikplanen, idet kommunerne kan have særlige interesser i trafikplanen udover de synspunkter, der kommer frem i forbindelse med trafiksselskabets høringsvar.

Den første trafikplan forventes udarbejdet i 2007.

Samtidig giver det borgerne mulighed for at danne sig et overblik over den statslige jernbanetraffiks omfang og serviceniveau.

Planen skal udover at tjene som udgangspunkt for trafiksselskabernes planlægning også indgå i kommunernes udarbejdelse af kommuneplaner, jf. planloven.

Til § 9

Det foreslås, at trafiksselskaber med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert 4. år skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den trafik, som trafiksselskabet varetager. Planen skal beskrive bl.a. betjeningsomfang og således synliggøre, hvilke prioriteringer der er foretaget i den offentlige servicetrafik inden for trafiksselskabets område.

Trafikskelskabernes planlægning vil også skulle indgå i kommunernes udarbejdelse af kommuneplaner, jf. planloven. For at sikre, at kommunerne får tilstrækkelig tid til at behandle sammenhængen til trafikplanlægningen i den fysiske planlægning, bør trafikskelskabet udarbejde sine planer i forlængelse af statens trafikplan.

Trafikskelskabet skal sende deres trafikplan til Trafik- og Energinisteriet og skal samtidig offentliggøre denne.

Til § 10

Med bestemmelsen bemyndiges trafik- og energiministeren til at udarbejde regler om, hvilke oplysninger trafikskelskaberne skal levere.

Trafikskelskaberne vil fx skulle levere oplysninger om passagerantal, vogntimer og vogntimepris, fordelingen på lokal og regional rutetrafik, udgifter, takster, oplysninger om køreplanstimer pr. operatør, kontraktbetaling pr. operatør og antal busser pr. operatør.

Databasen vil være offentlig tilgængelig og hermed være et nyttigt værktøj for trafikskelskaberne til bl.a. at sammenligne forhold vedrørende økonomi og service og sikre god udnyttelse af midlerne i trafikskelskaberne til gavn for passagererne i den offentlige servicetrafik.

Til § 11

Til stk. 1

Der er tale om en videreførelse af de nuværende regler om handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede med de præciseringer af minimumskravene, som forventes indført ved Folketingets vedtagelse af lovforslag om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), som forventes fremsat i foråret 2005 (genfremsættelse af L 105, Folketingstidende 2004-2005 tillæg A, side 2991).

Ordningen er en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og som følge deraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjulpe midler som krykkestokke og gangbukke og lignende. Svært bevægelseshæmmede, der har behov for, men - fx på grund af et synshandicap - ikke anvender et ganghjulpe middel, er også omfattet af ordningen. Personer, der har

invalidevogn, er ikke udelukket fra transportordningen. Det samme gælder plejehjemsboere.

Andre grupper af handicappede end svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover er ikke omfattet af ordningen, men bestemmelsen udelukker ikke, at trafikskelskaberne kan tilbyde andre grupper af handicappede at deltage i ordningen.

Bestemmelsen omfatter kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål (spontankørsel), idet kørsel til behandling, terapi og lignende er omfattet af anden lovgivning. Spontankørsel skal ses i modsætning til, at kørsel til behandling, terapi og lignende typisk er en tilbagevendende kørsel. Der er således ikke tale om krav på "her og nu kørsel", jf. bemærkningerne nedenfor til stk. 3, om at kørslen skal bestilles i rimelig tid, inden den skal finde sted.

Til stk. 2

Der fastlægges minimumskrav til kørslen, som kan stilles fra brugerens side til den individuelle handicapkørsel. Der er tale om en præcisering af det gældende lovgrundlag.

Handicapkørselsordningen indgår som en del af trafikskelskabernes almindelige forpligtelse til at udføre offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Principperne for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede skal således i tilpasset form svare til principperne bag de offentlige kollektive ordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Den tidsmæssige placering af kørslen skal derfor være inden for normal køreplan-tid.

104 enkeltture årligt

Der skal som minimum tilbydes 104 enkeltture årligt til den enkelte svært bevægelseshæmmede. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at de enkelte trafikskelskaber tilbyder flere ture eller giver mulighed for tilkøb af flere ture.

En opdeling af de 104 ture i kortere intervaller hen over året (fx en opdeling, hvor der tilbydes 26 enkeltture pr. kvartal, hvor ikke-benyttede ture bortfalder ved kvartalets slutning) har i visse tilfælde givet en negativ virkning for brugerne, som på den måde er blevet frataget muligheden for selv at tilrettelægge kørslen. Som et eksempel kan nævnes kørsel til fritidsaktiviteter, som kun kan dyrkes om sommeren. Der vil derfor ikke kunne stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler sine ture jævnt hen over året. Brug af ordningen sker alene efter ønske fra brugeren, som kan bestille kørsel på de tidspunkter, der passer brugeren.

Kørsel til gadedøren

Kørslen skal foregå så tæt til gadedøren som muligt. Hermed menes, at da der er tale om en individuel kørselsordning, vil transporten ske til og fra en bestemt adresse i modsætning til almindelig kollektiv transport, som sker til og fra stoppesteder, stationer m.v.

Kørslen omfatter hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpe midlet og eventuel bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover er der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren kan forvente i forbindelse med kørslen.

Ordningen har således ikke til formål at sikre, at enhver uanset færlighed kan benytte ordningen. Bl.a. har det ikke været intentionen, at der i forbindelse med den individuelle handicapkørsel skulle tilbydes bistand i samme udstrækning, som den ydes af ambulancetjeneste, dvs. bistand inde i boligen, nedbæring eller liggende befording.

Egnede køretøjer

Kørslen skal foregå i biler eller busser, der er egnede til transport af svært bevægeshæmmede, som er brugere af kørestol eller et ganghjælpe midlet. Kørslen vil typisk foregå i specialindrettede handicapbusser.

Til stk. 3

Brugerne skal bestille kørsel i rimelig tid, således at trafikkselskaberne har mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen. Der vil typisk være tale om flere timer før kørslen, men der kan også i visse særlige situationer være tale om flere dage før kørslen. Fx i forbindelse med højtider og kørsel over længere afstande kan det være nødvendigt af hensyn til trafikkselskabernes tilrettelæggelse og planlægning af kørslen, at kørslen bestilles længere tid i forvejen.

Til stk. 4

Det var forudsat i forbindelse med det oprindelige lovforslag, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må ligge væsentligt højere end prisen for øvrig kollektiv persontransport inden for trafikkselskabets område.

Til stk. 5

Forslaget indebærer, at handicaporganisationerne løbende skal inddrages i forbindelse med trafikkselskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne. På den måde sikres, at de svært bevægeshæmmedes erfaringer med tilrettelæggelse af ordningerne indgår i forbindelse med løbende tilpasninger af ordningerne.

Til § 12

Der er tale om en videreførelse af bestemmelserne i § 6 a i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og § 4 a i lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik. Disse bestemmelser vil fremover gælde for trafikkselskaberne.

Trafikkselskaberne får med lovforslaget en funktion som *trafikkøber* i forhold til privatbanerne på linje med og ved siden af Trafik- og Energiministeriets rolle som *trafikkøber* efter lov om jernbane. Endvidere bliver trafikkselskaberne infrastrukturforvaltere i forhold til jernbaneinfrastruktur, som trafikkselskaberne enten selv ejer eller efter aftale med ejeren forvalter. Endelig kan et trafikkselskab *deltage i selskaber, der udfører jernbanevirksomhed m.v.*

Bestemmelsen fastlægger i stk. 1 de tre funktioner i forhold til jernbanedrift, som trafikkselskaberne kan vælge at udøve på privatbanestrækninger.

Efter nr. 1 kan trafikkselskabet indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service, jf. lov om jernbane, herunder tildeling af kanaler til den ønskede trafik fra vedkommende infrastrukturforvalter, hvis denne ikke er trafikkselskabet selv. Det skal bemærkes, at bestemmelsen i nr. 1 alene vedrører egentlige købsaftaler, hvor en operatør mod betaling stiller en vis mængde jernbanetrafik til rådighed. Der er således ikke efter denne bestemmelse mulighed for, at trafikkselskabet kan engagere sig på anden måde i forhold til operatøren end ved betaling for den pågældende transportydelse. Der kan således ikke fra trafikkselskabets side ydes drifts- eller anlægsstøtte, hverken i form af tilskud, garantistillelse eller lignende. Sådant støtte kan alene meddeles inden for rammerne af den foreslåede § 13, stk. 1.

I henhold til den foreslåede nr. 2 kan trafikkselskabet derfor fungere som infrastrukturforvalter efter reglerne herom i lov om jernbane. Denne funktion omfatter først og fremmest ansvaret for infrastrukturen (skinner, signaler og broer m.v.), vedligeholdelse samt muligheden for mod betaling at tildele ledig infrastrukturkapacitet (kanaler) til jernbanevirksomheder. Opnåelse af status som infrastrukturforvaltere forudsætter, at det pågældende trafikkselskab erhverver ejendomsretten til jernbaneinfrastruktur fra et privatbaneselskab, jf. § 13, stk. 4, eller det på anden måde ved aftale skaffer sig adgang til at råde over infrastrukturen.

Endelig gives med nr. 3 trafikkselskabet en generel adgang til at deltage *uden bestemmende indflydelse* i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur eller driver jernbanevirksomhed, herunder virksomhed uden

for den pågældende region. Adgangen til deltagelse efter nr. 3 omfatter selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Ved udførelse af jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods m.v. på jernbane. Med anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift haves særligt den mulighed for øje, at trafikkselskabet for at medvirke til den fornødne finansiering ønsker at deltage i et materielselskab, der udlejer jernbanemateriel til jernbanevirksomheder. Bestemmelsen omfatter ikke selskaber, hvis virksomhed ikke er specifikt knyttet til jernbanedrift. Rengøring, catering o. lign. falder således udenfor.

Med stk. 2 videreføres den kompetence, som Hovedstadens Udvalgsråd (HUR) har i dag på privatbaneområdet til at udøve bestemmende indflydelse i selskaber, der udfører infrastrukturforvaltning, driver jernbanevirksomhed bortset fra godstransport eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Det er dog ikke hensigten, at trafikkselskabet på Sjælland skal kunne udøve bestemmende indflydelse i selskaber, der ud over virksomhed med tilknytning til jernbanedrift tillige udfører andre aktiviteter, fx busvirksomhed.

I henhold til stk. 3 kan privatbanerne med udgangspunkt i privatbanens forretningssted udleje materiel og personel til godstransport ud over trafikkselskabets område og til nærmeste afleverings- eller afhentningssted for større godsoperatører. De større jernbane-godsoperatører udfører ikke godstransport i lokalområderne, hvor privatbanerne har forretningssted. For at opnå forbindelse til de større nationale og internationale godslinjer skal godsvognene derfor fragtes til og fra godsterminaler. I den sammenhæng understøtter privatbanerne opretholdelsen af fødelinjer for de større godsvirksomheder, hvor godsvogne bringes frem og tilbage mellem godsterminalerne og slutkunderne. Hermed kan privatbanerne udleje materiel og mandskab til andre jernbanevirksomheders udførelse af denne tilbringertrafik, såfremt godsterminalen ikke ligger i trafikkselskabets område, hvor privatbanen har sit forretningssted.

Det foreslås i stk. 4, at der gives ministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om udøvelsen af trafikkselskabets beføjelser efter stk. 1 og 2. Det er hensigten, at der kan fastsættes forskrifter, der sikrer, at de generelle regler om funktionerne som trafikskøber og infrastrukturforvalter i lov om jernbane følges, men med den tilpasning, som indpasningen i trafikkselskabets styreform tilsigter.

Til § 13

Bestemmelsen er en videreførelse af § 6 b i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Bestemmelsen fastlægger i stk. 1 rammerne for de oprindelige privatbaneselskaber, dvs. privatbaneselskaber, der drives eller har været drevet i henhold til koncession udstedt i medfør af lov eller anlægslov for den pågældende bane. Der er således ikke mulighed for at bringe bestemmelsen i anvendelse i forhold til andre jernbanevirksomheder, jf. dog bestemmelsen i § 17.

Ifølge bestemmelserne kan koncessionshaverne drive den pågældende jernbanevirksomhed videre også efter koncessionens udløb. Det er imidlertid ikke hensigten, at jernbanedriften som sådan skal bringes til ophør, eller at de pågældende jernbanevirksomheder ikke længere skal være omfattet af lovgivningens regler om privatbaner, herunder trafikkselskabernes tilsyn efter stk. 2.

Den støtte, som kan ydes til anlæg og drift omfattet af koncessionen, skal tildeles under overholdelse af bestemmelserne i Rådets forordning nr. 1191/69, der er omtalt ovenfor i de almindelige bemærkninger afsnit 7, "Forholdet til EU-retten". Da de offentlige serviceforpligtelser i disse tilfælde leveres uden, at opgaverne har været genstand for et forudgående udbud, finder bestemmelsen i forordningens afdeling II, III og IV om myndighedernes ydelse af kompensation (betaling) for de udførte offentlige serviceforpligtelser samt en årlig efterregulering heraf anvendelse.

Trafikkselskabernes tilsyn med privatbaneselskaberne i stk. 2 omfatter alle selskabets forhold, bortset fra det jernbanesikkerhedsmæssige tilsyn. Dette gælder også for de ikke-koncessionerede strækninger.

Efter stk. 3 kan ministeren tillade, at privatbaner udfører jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil der er givet koncession. Det forudsættes, at sådan tilladelse gives på vilkår af, at det pågældende privatbaneselskab opgiver sin eneret til at drive jernbanevirksomhed på den strækning, hvortil selskabet har koncession. Dette kan ske enten ved at overdrage infrastrukturen til trafikkselskabet eller tredjemand, der så som infrastrukturforvalter kan tildele andre operatører infrastrukturkapacitet, eller det kan ske ved, at selskabet selv som infrastrukturforvalter giver andre operatører denne adgang.

Efter stk. 4 får privatbaneselskabernes besluttende organer adgang til at overdrage privatbaneselskabets jernbaneinfrastruktur til trafikkselskabet eller til tredjemand. Med bestemmelsen præciseres det, at der skal være en adgang for privatbaneselskaberne til at udskille infrastrukturen fra selve jernbanevirksomheden

uanset det forhold, at de i medfør af de oprindelige anlægslove udstedte koncessioner omfatter den samlede drift. Der kan være endog betydelige omkostninger forbundet med vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, og selv en vederlagsfri overdragelse vil dermed ikke nødvendigvis være udtryk for nogen begunstiggelse af modtageren. Det forudsættes, at en eventuel overdragelse til trafiksselskabet sker i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler om retshandler mellem et selskab og dets aktionærer.

Det skal dog bemærkes, at det ikke er hensigten med bestemmelsen at give mulighed for ved overdragelse af infrastrukturen at begrænse statens ret efter de oprindelige anlægslove til overtagelse af infrastrukturen.

Til § 14

Bestemmelsen omfatter de kommunalbestyrelser, der i dag deltager i et privatbaneselskab, fx som aktieejer. Bestemmelsen indebærer således, at disse kommunalbestyrelser tillige vil kunne deltage i privatbaneselskaber, som udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift, fx udlejning af materiel med lokomotivførere til godskørsel.

Til §§ 15 og 16

Bestemmelserne er en videreførelse af §§ 11 og 12 i lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

I henhold til § 15, stk. 1, kan koncessionshaverne drive den pågældende jernbanevirksomhed videre også efter koncessionens udløb. Så længe der i lovgivningen findes bestemmelser om privatbaner, skal disse finde anvendelse i forhold til de ved lovens ikrafttræden eksisterende privatbaner uden hensyn til koncessionernes senere udløb. Ved udløb af koncessioner forbliver ifølge stk. 2 bestemmelser om ret for staten til at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur i kraft så længe, der drives regelmæssig passagertrafik på den pågældende strækning og indtil et år efter meddelelse til trafik- og energiministeren om ophør af sådan drift.

Ifølge § 16, stk. 1, skal der ikke ved anvendelse af bestemmelser om statens ret til overtagelse ved beregningen af overskud ske indregning af tilskud fra det offentlige. Med henblik på tilfælde, hvor det offentlige udgift til privatbanen måtte være konverteret til betaling for trafik udført som offentlig service, vil det tilskudselement, der måtte være indeholdt heri, på til-

svarende måde skulle holdes uden for ved opgørelsen af det pågældende selskabs nettoudbytte eller værdi. Dette princip gennemføres uanset en eventuel opsplitning af aktiviteterne mellem flere selskaber.

Bestemmelsen i stk. 2 vedrører statens ret til at overtage infrastrukturen, herunder også, at statens rettigheder i så henseende har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Til § 17

Bestemmelsen i stk. 1 er en videreførelse af § 6 c i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der omhandler banestrækningen Høng-Slagelse, som er en tidligere DSB-strækning. Bestemmelsen indebærer, at for denne del af Høng-Tølløse Jernbanes virksomhed og ejerforhold m.v. gælder samme regler som for den koncessionerede strækning. Da de samme forhold gør sig gældende for banestrækningen Hillerød-Snekkersten, der tidligere var ejet af staten, vil bestemmelsen ligeledes finde anvendelse for denne banestrækning.

Trafiksselskabet kan i henhold til stk. 2 indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service på statsbanestrækningen Snekkersten-Helsingør. I dag betjenes strækningen Hillerød-Snekkersten således af tog, der videreføres til Helsingør. Bestemmelsen giver trafiksselskabet på Sjælland mulighed for at opretholde denne betjening.

Til § 18

Bestemmelsen, der vedrører banestrækningen Hillerød-Snekkersten, herunder tinglysningsmæssig registrering af trafiksselskabet på Sjællands rettigheder og adkomstforhold, er med mindre redaktionelle ændringer videreført fra § 2 i lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

Den 3. maj 2000 blev der indgået en aftale mellem den daværende regering og Hovedstadens Udviklingsråd om overdragelse af *toglinjen* Hillerød-Helsingør. Aftalen indebar, at Hovedstadens Udviklingsråd overtog ansvaret for tilrettelæggelse og indkøb af togtrafik på linjen Hillerød-Helsingør (Lille Nord) og i den forbindelse overtog ejendomsretten til banestrækningen Hillerød-Snekkersten. Overdragelsen omfattede spor anlæg, stationer m.v. på strækningen mellem Hillerød og Snekkersten. Stationerne i de to byer samt strækningen mellem Snekkersten og Helsingør forbliver DSB's og Banedanmarks ejendom.

Til § 19

Til stk. 1-3

De foreslåede bestemmelser i stk. 1-3 svarer til buslovens § 2, stk. 1, 2 og 4, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Afgørende for, om der foreligger rutekørsel, er, at kørslen udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. Regelmæssigt vil sige, at kørslen skal have en udstrækning af mindst 3 kørselsdage, og at kørslen skal udføres med en vis hyppighed, hvorved forstås kørsel mindst 1 gang om ugen.

Der kan således udføres rutekørsel over en periode, der alene strækker sig over 3 dage, fx i forbindelse med enkeltstående arrangementer som kræmmermarkeder, festivals og lignende, som ofte strækker sig over 3 dage.

Endvidere kan der udføres rutekørsel 1 gang om ugen i en 3 ugers periode eksempelvis i forbindelse med sæsonbetonede begivenheder som julemåneds-kørsel og højsæsonskørsel i sommerhusområder.

Kørslen skal endvidere udføres på en måde, der er egnet til hos dem, der ønsker at blive befordret til et bestemt geografisk mål, at fremkalde den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse til dette mål. Dette vil typisk være tilfældet, når kørslen udføres i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan.

Typisk vil kørslen foregå mellem 2 bestemte geografiske punkter ad samme strækning fra tur til tur. Det berøver imidlertid ikke kørslen dens karakter af rutekørsel, at kørselsstrækningen mellem de 2 punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem 2 fikserede punkter, når blot kørslen foregår inden for et bestemt geografisk afgrænset område med tilfældigt udgangs- og endepunkt inden for forud fastslagne udsnit af området. Eksempelvis vil kørslen kunne udføres fra et distrikt i en kommune til et bestemt punkt - det kommunale center, jernbane- eller rutebilstationen eller en arbejdsplads - og kørselsstrækningen for den enkelte rejse fastlægges efter forudgående bestilling fra distriktets beboere eller dem, der fra center, jernbane- eller rutebilstation m.v. skal befordres på tilbagevejen til distriktet. På samme måde kan det tænkes, at kørslen udføres fra et distrikt til et andet distrikt, således at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne.

Rutekørsel kan også udføres som telebuskørsel og servicebuskørsel. Der tilsigtes ingen ændringer heri i forhold til i dag. Telebuskørsel er behovsreguleret busbetjening, som normalt anvendes i tyndt befolkede områder eller til betjening af kunder i yderpunkter

med svagt passagergrundlag, medens servicebuskørsel er et særligt befordringstilbud for ældre og gangbesværede, hovedsageligt i byområder. Begge kørselsformer er åben for alle, og kørslen sker med almindelig rejsehjemmel.

Det er endvidere en forudsætning for, at der foreligger rutekørsel, at passagererne har mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået. Ofte vil der være mulighed for på- eller afstigning flere steder undervejs, men det forekommer også - typisk i tilfælde, hvor der er etableret hurtigforbindelser mellem 2 geografiske områder, fx 2 byer - at der kun er mulighed for afstigning et enkelt sted uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, nemlig ved rutens endepunkt.

Ofte vil det være således, at motorkøretøjet standser ved faste stoppesteder, men stoppestederne kan også variere fra tur til tur, idet der standses efter passagerernes bestilling, eller der kan foreligge en kombination af faste stoppesteder og stoppesteder efter bestilling.

Er der ikke mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, idet passagererne skal befordres på hele strækningen fra dette område og tilbage hertil, foreligger der anden for form for buskørsel end rutekørsel, der kan udføres på grundlag af en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Efter det foreslåede stk. 1, 2. pkt., der svarer til buslovens § 2, stk. 1, 2. pkt., er det et krav, hvis der i tilknytning til rutekørslen tilbydes en ekstraydelse bestående i, at der fx kan købes en billet, der både dækker buskørslen og adgangen til et arrangement, at rutekørslen er åben for alle, uanset om man ønsker at benytte sig af tilbudet eller ej. Kørslen skal udføres i en bestemt trafikforbindelse, hvilket betyder, at den eksisterende køreplan ikke må ændres med henblik på udførelse af denne kørsel. Tilbudet skal således indgå som en del af »normalkøreplanen« for en given rute, og der kan således ikke laves midlertidige køreplaner. Hvis det er nødvendigt for en hensigtsmæssig afvikling af kørslen, vil der kunne indsættes dubleringsbusser, som alene må udføre kørsel med en ruteføring, som den pågældende rute har ifølge normalkøreplanen. Det vil således ikke være muligt at kombinere ruteføringerne for flere busruter ved udførelsen af dubleringskørsel. Der kan både være tale om ordninger i forbindelse med enkeltstående arrangementer, fx sportsbegivenheder og koncerter, hvor der alene er tale om at indsætte dubleringsbusser på allerede eksisterende ruter, eller ordninger, hvor hele rutekørselsnettet for en fast pris kan anvendes i forbindelse med kørsel til forskellige seværdigheder, udstillinger m.v.

Den individuelle handicapkørsel for svært bevægelses-hæmmede, som trafikskelskaberne efter lovforslagets § 11 er forpligtet til at tilbyde, foreslås ligesom i busloven henført til at være almindelig rutekørsel.

Tilsvarende anses den befordring af passagerer med busser, som jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, lader udføre, som almindelig rutekørsel. Der kan fx være tale om befordring af passagerer mellem to lufthavne eller på en delstrækning med afbrudt togtrafik.

Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekørsel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel, alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, fx at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel), til arbejdsplads (arbejdstagerkørsel), til færge- eller lufthavn med henblik på videretransport herfra, til sygehus eller andet behandlingssted eller til kirke. Om passagererne skal befordres til en og samme skole, arbejdsplads m.v., er i denne henseende uden betydning, ligesom det også er ligegyldigt, om passagererne er de samme fra tur til tur.

I modsætning til bestemmelserne om den almindelige rutekørsel, der gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse, gælder bestemmelserne om speciel rutekørsel kun, for så vidt kørslen udføres med busser, jf. lovforslagets § 20, stk. 1.

Til stk. 4

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 svarer til buslovens § 2, stk. 3, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Efter den nuværende definition er fjernbuskørsel kørsel, der forløber over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Med den foreslåede bestemmelse i stk. 4 defineres fjernbuskørsel som kørsel, der forløber over mere end to trafikskelskabers områder eller over mere end trafikskelskabet på Sjællands område. Fjernbuskørsel vil således være den buskørsel, der ligger ud over den buskørsel, som trafikskelskaberne er forpligtet til at varetage.

De nuværende private fjernbusruter, som drives for tilladelsesindehavernes egen regning og risiko på følgende strækninger, vil efter forslaget fortsat være fjernbusruter: Fjerritslev - København, Aalborg - Københavns Lufthavn, Kastrup, Silkeborg - Københavns Lufthavn, Kastrup, Århus - Københavns Lufthavn,

Kastrup (alle via Ebeltoft - Odden eller Århus - Odden) og Frederikshavn - Esbjerg. Den nuværende private fjernbusrute Nakskov - København vil derimod ikke længere falde ind under definitionen. Den private fjernbusrute Odense - Billunds status afhænger af, hvilke geografiske grænser der sættes for de trafikskelskaber, der oprettes i medfør af loven. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 21 vedrørende eventuel fornyelse af tilladelserne til kørsel på disse to ruter.

Hvis trafikskelskabernes områder bliver sammenfaldende med de kommende regioners områder, vil de seks fjernbusruter, Esbjerg - Århus, Ålborg - Silkeborg, Randers - Herning, Thisted - Viborg - Vejle, Vejle - Grindsted - Skjern og Aalborg - Holstebro, som for øjeblikket drives af X-bus, der er et samarbejde mellem flere jyske amter og fælleskommunale trafikskelskaber, på nær busruten Thisted - Viborg - Vejle efter forslaget fremover være regionale ruter, da de i givet fald vil forløbe inden for to trafikskelskabers områder. Busruten Thisted - Viborg - Vejle vil i givet fald skulle drives som en fjernbusrute.

Ligesom det er tilfældet efter busloven, foreslås det, at der stilles krav om, at der ved udførelse af fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel) som minimum skal udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder. Dette krav er begrundet i et hensyn til offentligheden, der skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der vil blive opretholdt igennem en længere periode. Tilladelsesordningen vil fortsat blive administreret således, at det bliver fastsat som vilkår, at køreplaner og takster for ruterne skal være offentligt tilgængelige.

Perioden på 6 måneder kan under ganske særlige omstændigheder forkortes. Det vil navnlig være tilfældet, såfremt en vognmand kan dokumentere, at der klart ikke er behov for en konkret rute.

Kravet om, at kørslen skal have en udstrækning af mindst 6 måneder, skal ses i sammenhæng med den gældende regel i § 16 i bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel om et ophørsvarsel på 6 måneder. En indehaver af en tilladelse til fjernbuskørsel (almindelig rutekørsel) kan i tilladelsesperioden ikke uden tilslutning fra Trafik- og Energiministeriet ophøre med at drive den pågældende rute, før der er forløbet 6 måneder efter, at tilladelsesindehaveren har givet Færdselsstyrelsen begrundet meddelelse om ophør.

Det er fastsat som vilkår for tilladelserne til fjernbuskørsel, at køreplaner og takster skal være offentligt tilgængelige, jf. lovforslagets § 23, stk. 2.

Til § 20

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens § 1, stk. 2 og 5, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Da det for en rationel afvikling af rutetrafikken kan være hensigtsmæssigt at benytte mindre køretøjer end busser, og disse mindre køretøjer på den anden side ikke frit må kunne benyttes til at konkurrere med den egentlige busrutetrafik, har man anset det for nødvendigt, at reglerne om almindelig rutekørsel skal gælde for alle motorkøretøjer uanset størrelse.

I stk. 2 foreslås det, at en tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Bestemmelsen er en videreførelse af buslovens § 1 c.

Til § 21

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at tilladelse til udførelse af almindelig og speciel rutekørsel gives af trafik- og energiministeren. Kompetencen forventes delegeret til Færdselsstyrelsen. Ved afgørelsen skal Færdselsstyrelsen tage hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik. Et af formålene med dette lovforslag er koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, og udgangspunktet ved vurderingen af, om der bør gives tilladelse til speciel rutekørsel og den almindelige rutekørsel, er derfor, om behovet for kørslen kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik. Ansøgninger om tilladelser til kørsel på ruter, der allerede køres eller kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, kan således ikke forventes imødekommet.

I medfør af stk. 2 fastsætter trafik- og energiministeren regler om trafikskabernes rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering som nævnt i stk. 1. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt trafikskabernes tilladelse skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for trafikskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Som en konsekvens af kommunalreformen vil enkelte busruter, der hidtil har været drevet som fjernbusruter, falde ind under bestemmelsen, idet busruterne efter kommunalreformen vil forløbe inden for ét eller to trafikskabers områder. Hvor der hidtil har været drevet en sådan fjernbusroute, vil der ved vurderingen af, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik i forbindelse med ansøgninger om fornyelse af tilladelserne, være en formodning for, at behovet for kørslen ikke er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelsen af bestående offentlig servicetrafik.

Det betyder, at der normalt vil skulle udstedes fornyet tilladelse til den pågældende busroute.

Til § 22

Det følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 1, at tilladelse til fjernbuskørsel gives af trafik- og energiministeren. Trafik- og energiministerens beføjelse til at udstede tilladelser til fjernbuskørsel ventes delegeret til Færdselsstyrelsen, hvilket svarer til, hvad der hidtil har været gældende efter buslovens § 3, stk. 1, nr. 4, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 svarer til buslovens § 4 a, stk. 2, med de tilpasninger, der følger af trafikskabernes oprettelse. Bestemmelsen i buslovens § 4 a, stk. 2, foreslås ophævet i lovforslagets § 37. Den foreslåede bestemmelse giver trafik- og energiministeren mulighed for at give tilladelse til, at der på en fjernbusroute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område eller mellem to trafikskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte trafikskaber.

Trafik- og energiministeren eller et trafikskab vil ikke kunne pålægge en tilladelsesindehaver at udføre befordring af lokale eller regionale passagerer.

I tilfælde af, at en tilladelsesindehaver indgår overenskomst med et eller to trafikskaber om befordring af passagerer efter bestemmelsen, vil det i tilladelsen til fjernbuskørsel blive beskrevet, at det på ruten er tilladt at befordre sådanne passagerer.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 svarer med en enkelt ændring til bestemmelsen i buslovens § 4 a, stk. 3, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Bestemmelsen indebærer, at der kan udstedes tilladelse til fjernbuskørsel til offentlige myndigheder eller virksomheder helt eller delvist ejet af én eller flere offentlige myndigheder (offentlige fjernbusruter), hvis kontrakt om kørsel på ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Efter buslovens § 4 a, stk. 3, må ruterne heller ikke krydse Langelandsbæltet. Dette forbud foreslås dog ophævet, idet en ophævelse vil indebære, at den offentlige busroute mellem Odense og Nakskov vil kunne opretholdes som en offentlig fjernbusroute. Ophævelsen vil ikke påføre private fjernbusruter øget konkurrence, idet der ikke er etableret private fjernbusruter over Langelandsbæltet.

Det er ved udbud af kontrakter ikke noget krav, at de pågældende fjernbusruter giver økonomisk overskud.

En ansøgning fra en offentlig myndighed eller en virksomhed helt eller delvist ejet af én eller flere of-

F. t. 1. om trafiksselskaber

fentlige myndigheder om udstedelse eller fornyelse af tilladelse til fjernbuskørsel skal endvidere opfylde de krav, der i øvrigt er fastsat for at udføre fjernbuskørsel, som er åben for alle. Der skal således på ruten udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt i en periode på mindst 6 måneder.

Tilladelserne til offentlige fjernbusruter vil i overensstemmelse med forarbejderne til § 4 a, stk. 3, i busloven blive udstedt med udløb den 31. december 2006, idet trafik- og energiministeren inden udgangen af 2006 vil overveje offentlige myndigheders fortsatte mulighed for at drive fjernbusruter efter den 1. januar 2007.

Til § 23

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at trafik- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse, varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten, pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor han lovligt kan ophøre med kørslen, samt øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

Bestemmelsen svarer til buslovens § 5, stk. 1 og 2, der foreslås ophævet i lovforslagets § 36.

Bemyndigelsen i buslovens § 5, stk. 1, nr. 4, for trafik- og energiministeren til at fastsætte regler om ansvar for driftsforstyrrelser og lignende har aldrig været anvendt og er derfor ikke medtaget i lovforslagets bemyndigelsesbestemmelse. Bestemmelsen i buslovens § 5, stk. 1, nr. 4, foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Til § 24

Efter bestemmelsen i stk. 1 vil en tilladelse til rutekørsel kunne tilbagekaldes af den myndighed, der har udstedt den, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen. Bestemmelsen svarer til buslovens § 14, stk. 5, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Det fremgår af stk. 2, at tilbagekaldelse af en tilladelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om indbringelsesmuligheden efter stk. 3 og fristen herfor.

Indehaveren af en tilladelse kan forlange en afgørelse indbragt for domstolene, jf. stk. 3.

Det fremgår af stk. 4, at en anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse har opsættende virk-

ning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Reglerne svarer til de regler, der er i den gældende § 15 i busloven, og der tilsigtes ingen ændring af gældende praksis.

Til § 25

Det foreslås, at en tilladelse til rutekørsel uden videre bortfalder i det omfang, tilladelsesindehaverens tilladelse til erhvervmæssig personbefordring efter busloven tilbagekaldes, bortfalder eller nægtes fornyet.

Den foreslåede bestemmelse er overført fra buslovens § 16, stk. 3.

Til § 26

For at hindre misbrug foreslås det, at en tilladelse til rutekørsel, der er tilbagekaldt eller bortfaldet - i lighed med en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring efter busloven - straks skal afleveres til den myndighed, der har udstedt tilladelsen.

Den foreslåede bestemmelse er overført fra buslovens § 17.

Til § 27 og § 28

Bestemmelserne er en videreførelse af de bestemmelser, som forventes indført ved Folketingets vedtagelse af lovforslag om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), som forventes fremsat i foråret 2005 (genfremsættelse af L 105, Folketingstidende 2004-2005 tillæg A, side 2991). Bestemmelsen er alene konsekvensrettet således, at der i forslaget kun nævnes trafiksselskaber og Bornholms Regionskommune, idet alle andre kommuner skal være medlem af et trafiksselskab.

Bestemmelserne giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejsekortet og rejseplanen i tillæg til rejsekortets og rejseplanens primære anvendelse som henholdsvis elektronisk rejsehjemmel og elektronisk køreplan.

Som eksempel kan nævnes, at rejsekortet kan anvendes som "småpengekort" til kiosker m.v., og rejseplanen kan anvendes i integration med andre elektroniske systemer, fx mobiltelefoni.

Endvidere giver bestemmelsen mulighed for, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan udbetale udbytte til sine aktionærer. Udbyttebetaling forventes

især at blive aktuel i det tilfælde, at rejsekortets funktioner udvides til at omfatte andet end rejsehjemmel. På den måde vil de offentligt ejede virksomheder få mulighed for at få en del af den indskudte kapital forrentet.

Til § 29

Den foreslåede bestemmelse svarer til buslovens § 5, stk. 3 og 4, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37, og § 6, stk. 2 og 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, samt de ændringer der forventes indsat i de to love i forbindelse med skatteministerens forslag til lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer og forslag til lov om ændring af forskellige love bl.a. vedrørende inddrivelse. I den forbindelse samles restanceinddrivelsen i en ny inddrivelsesmyndighed under Skatteministeriet, og der indføres en mulighed for såvel udpantning som lønindeholdelse ved ubetalt kontrolafgift uanset transportform.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at trafiksselskaberne får mulighed for at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyrer for passagerer, der ikke har gyldig rejsehjemmel. Desuden gives der mulighed for, at ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr kan inddrives ved udpantning og indeholdelse i løn mv. efter reglerne for inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven.

Derudover foreslås i stk. 2, at trafiksselskaberne får mulighed for at forlange, at passagererne skal forevise legitimation. Der foreslås ikke strafansvar for passagerer, der ikke er i besiddelse af legitimation.

Det skal nævnes, at for så vidt angår jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig service- trafik, findes en lignende hjemmel i lov om jernbane § 23. Da DSB S-tog via kontrakt udfører trafik som offentlig service, vil selskabet med hjemmel i § 23 i jernbaneloven således fortsat have mulighed for at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyrer og have mulighed for såvel udpantning og lønindeholdelse, uagtet at lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik ophæves.

I stk. 3 foreslås det, at ubetalte krav efter stk. 1 kan inddrives ved udpantning og indeholdelse i løn mv. efter reglerne for inddrivelse af personlige skatter.

Efter stk. 4 kan trafik- og energiministeren i samråd med skatteministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelse.

Stk. 5 giver mulighed for, at restanceinddrivelsesmyndigheden kan bevilge henstand med betaling af krav efter stk. 3 og eftergive skyldige beløb efter reglerne i lov om opkrævning af skatter og afgifter m.v.

Til § 30

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at en virksomhed, der udfører rutekørsel uden at have tilladelse hertil eller overtræder vilkårene for en tilladelse til rutekørsel, kan pålægges bødestraf. Bestemmelsen er en videreførelse af buslovens § 22.

I stk. 2 foreslås det, at der kan pålægges selskaber (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Bestemmelsen er en videreførelse af buslovens § 22, stk. 3.

Til § 31

Trafik- og energiministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Trafik- og Energiministeriet til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov. Det forventes, at det primært vil blive Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger og Færdselsstyrelsen, som vil få henlagt opgaver i henhold til loven.

Det foreslås i stk. 2, at trafik- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser efter denne lov, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages til trafik- og energiministeren.

Bestemmelsen forventes anvendt bl.a. til at afskære klageadgangen for så vidt angår de afgørelser, som Færdselsstyrelsen forventes at træffe om almindelig og speciel rutekørsel.

Til § 32

Trafik- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Til § 33

Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, ophæves. Mini- sterens kan herunder fastsætte, at de to loves enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Det fremgår af stk. 2, at lov nr. 1317 af 20. decem- ber 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne foreslås ophævet, herunder at trafik- og energiministeren kan fastsætte, at de to loves enkelte bestemmelser ophæves på for- skellige tidspunkter.

I det foreslåede stk. 3 bemyndiges trafik- og energi- ministeren til at ophæve bestemmelser i koncessioner, som er uforenelige med Danmarks internationale for-

pligtelser, eller som ikke er tidssvarende. Bestemmelsen er en videreførelse af § 9, stk. 3, i loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

Til § 34

Det foreslås, at forberedelsesudvalgene for regionerne er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 i hver region oprettes mindst ét trafikskabskab. Forberedelsesudvalgene for regionerne bestemmer således trafikskabskabernes 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.

Forberedelsesudvalgene for regionerne står for procedurer omkring udpegning af medlemmer til trafikskabskabets bestyrelse, udarbejdelse af vedtægter osv.

Til § 35

Det foreslås, at tilladelser til rutekørsel udstedt i henhold til § 3, stk. 1, i lov om buskørsel forbliver i kraft efter deres indhold, indtil tilladelsernes gyldighedsperiode udløber. Der vil være tale om tilladelser dels udstedt af de lokale og regionale myndigheder, dels af Færdselsstyrelsen.

Til § 36

Bekendtgørelse nr. 519 af 14. juni 2004 om buskørsel forbliver i kraft, indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser i medfør af denne lov. Bekendtgørelsens bestemmelser om amtsråd vil blive ændret senest samtidig med kommunalreformens ikrafttræden den 1. januar 2007.

Til § 37

Til nr. 1-2

Den foreslåede ophævelse af buslovens § 1, stk. 2 og 5, og ændring af § 1 c, 1. pkt., er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber.

Til nr. 3

Den foreslåede ophævelse af buslovens kapitel 2 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber, hvor bestemmelsen foreslås indsat som § 15.

Til nr. 4-5

Den foreslåede ændring af buslovens § 2 a er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber.

Til nr. 6

Den foreslåede ændring af buslovens §§ 3-7 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber, hvor bestemmelserne indsættes som §§ 19-26 med de konsekvensændringer, som følger af aftalen om strukturreformen.

Til nr. 7-13

De foreslåede ændringer af buslovens §§ 14-16 og § 18 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber.

Til nr. 14

Buslovens § 18 a vurderes ikke længere at være aktuelt og foreslås derfor ophævet.

Buslovens § 19, der giver adgang til at indbringe uoverensstemmelser mellem en kommunalbestyrelse og et amtsråd og mellem en banevirksomhed og en tilladelsesudstedende myndighed for Vejtransportrådet, foreslås ophævet.

Til nr. 15

Den foreslåede ændring af buslovens § 22 er en konsekvens af, at buslovens bestemmelser om rutekørsel foreslås indsat i lov om trafikskaber.

Til § 38

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget

Kommunernes Landsforening	SID
Amtsrådsforeningen	Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK
Københavns Kommune	Dansk Jernbaneforbund
Frederiksberg Kommune	Kommunale tjenestemænd og overenskomstan- satte (KTO)
HUR	Landsforeningen af landsbysamfund
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	Landdistrikternes fællesråd
Dansk ErhvervsFremme (Tidl. Danske Er- hvervschefers fællesråd)	Ørestadsselskabet
Dansk Handel og Service (DHS)	DSB
Dansk Industri (DI)	Danske Busvognmænd
Dansk Transport og Logistik	Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik
Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS)	Rejsekort A/S
Jernbanernes Arbejdsgiverforening	Rejseplanen A/S
Akademikernes Centralorganisation (AC)	Danmarks Statistik
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fælles- råd (FTF)	Centralorganisationernes FællesUdvalg (CFU)
Landsorganisationen i Danmark (LO)	Håndværksrådet

Til lovforslag nr. L 83. Skriftlig fremsættelse (24. februar 2005)

Trafik- og energiministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om trafiksselskaber
(Lovforslag nr. L 83).

Lovforslaget er en del af den lovgivningsmæssige gennemførelse af kommunalreformen. Konkret udmønter lovforslaget om trafiksselskaber kommunalreformen som følger:

- Der oprettes trafiksselskaber i hele landet.
- I region Sjælland og region Hovedstaden (ekskl. Bornholm) oprettes ét samlet trafiksselskab.
- Trafiksselskaberne ledes af en bestyrelse med repræsentanter fra hhv. de deltagende kommuner og regionsrådet med et flertal af kommunale repræsentanter.
- For trafiksselskabet på Sjælland fastsættes der med lovforslaget principper for fordelingen af finansieringen mellem regionerne og kommunerne, og internt mellem kommunerne.
- I de jysk-fynske trafiksselskaber fastsætter trafiksselskaberne selv finansieringsprincipperne.
- Kommunerne kan selv bestemme serviciveauet internt i kommune mod at påtage sig finansieringsansvaret.
- Trafiksselskaberne får bl.a. ansvaret for offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, fastsættelse af takster og billetteringssystemer, køreplaner, koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede samt privatbanerne.

- Det fastlægges, at taksterne ikke må stige med mere end den almindelige pris- og lønudvikling.
- Der igangsættes et udvalgsarbejde med henblik på at anvise modeller for en så glidende overgang til nye takstsystemer som muligt. Udvalgsarbejdet skal klarlægge, hvordan omlægningen af de nuværende takstsystemer bedst kan ske, og sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.
- I hovedstadsområdet etableres et samarbejdsforum med deltagelse af trafiksselskabet på Sjælland, Ørestadsselskabet, jernbaneoperatørerne samt Trafik- og Energiministeriet, som skal sikre en sammenhængende kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Lovforslaget indebærer, at den nuværende lovgivning om kollektiv trafik, som består af to love - lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet - erstattes med én ny lov om trafiksselskaber, som skal gælde for hele landet.

Samtidig ophæves lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, idet bestemmelserne overføres i tilpasset form til dette lovforslag. Endvidere overføres bestemmelserne om rutekørsel fra lov om buskørsel, således at bestemmelserne om rutekørsel samles i én lov. Busloven vil herefter alene regulere adgangen til erhvervet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.