

Lovforslag nr. L 26. Fremsat den 8. oktober 2008 af transportministeren (Lars Barfoed)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om trafikkselskaber og lov om jernbane

(Takstkompetence og regler om kundgørelse m.v.)

### § 1

I lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikkselskaber, som ændret ved § 3 i lov nr. 1422 af 21. december 2005 og § 31 i lov nr. 551 af 6. juni 2007, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 3, 5. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. Den indbyrdes pendling bruges til at dele udgifterne for den del af trafikomfanget, som er lige stort i de berørte kommuner. Den resterende del af trafikomfanget betales af den kommune, hvor trafikken udføres.«

2. § 4, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden bortset fra Bornholms Regionskommune samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn Kommuner.«

3. § 6 affattes således:

»§ 6. Trafikkselskabet skal indgå aftaler om inddeling af trafikkselskabets område i et eller flere takstområder med de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Aftaler efter stk. 1 skal senest være indgået den 31. december 2009. Ved uenighed, eller hvis der ikke senest den 31. december 2009 er indgået en aftale, kan transportministeren fastsætte inddelingen af trafikkselskabets område.

Stk. 3. Hovedstadsområdet, jf. § 4, stk. 2, udgør ét selvstændigt takstområde i trafikkselskabet på Sjælland.

Stk. 4. Trafikkselskabet og jernbanevirksomhederne foretager over en periode en gradvis tilpasning af taksterne til de aftalte takstområder efter stk. 1. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om periodens varighed, og hvornår de aftalte takstområder skal anvendes ved takstfastsættelsen.«

4. Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. Trafikkselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne, jf. § 6, stk. 1, der sikrer, at passagererne kan foretage en rejse, som foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Aftalen skal ligeledes sikre, at der inden for trafikkselskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5.

Stk. 2. Trafikkselskabet har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1. Jernbanevirksomhederne har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser, der overskrider de takstområder, der er fastsat efter § 6, stk. 1.

Stk. 3. I tilfælde af uenighed om fastsættelse af taksterne fastsætter trafikkselskabet taksterne for de rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1, og jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

Stk. 4. Trafikkselskabet fastsætter takster for rejser, der udføres for trafikkselskabet, og som ikke er omfattet af stk. 1.

*Stk. 5.* Trafikskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten i hovedstadsområdet, skal sikre, at der er én fælles rejsehjemmeltype for rejser med bus, metro og tog inden for hovedstadsområdet. I tilfælde af uenighed mellem parterne om takstfastsættelsen af denne rejsehjemmeltype kan transportministeren regulere taksten med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

*Stk. 6.* Taksterne, som trafikskabet fastsætter eller indgår aftaler med jernbanevirksomhederne om, må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

*Stk. 7.* I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver Trafikstyrelsen de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne efter stk. 1-3, 5 og 6.

**§ 6 b.** Trafikskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne.

*Stk. 2.* Trafikskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikskabet.«

## § 2

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 8, *stk. 4*, ændres »svarende« til: »op«.

2. § 12, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Jernbanevirksomhederne kan inden for rammerne af lov om trafikskaber og regler fastsat af transportministeren frit fastsætte takster for befordring af passagerer. Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i hovedstadsområdet, er desuden underlagt de bestemmelser om takstfastsættelse i hovedstadsområdet, der gælder for rejser med bus, metro og tog inden for hovedstadsområdet. I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver Trafikstyrelsen de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne.«

3. Efter § 21 *u* indsættes før kapitel 9:

»Kapitel 8 d

*Kundgørelse*

**§ 21 v.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at forskrifter og tekniske specifikationer fastsat i medfør af § 8 a og § 21 h, stk. 1, 1. pkt., ikke indføres i Lovtidende. Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer m.v., der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås. «

## § 3

*Stk. 1.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

*Stk. 2.* § 2, nr. 3, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets baggrund og indhold

Med lovforslaget foreslås enkelte ændringer af lov om trafikkselskaber og af lov om jernbane. Lovforslaget udmønter den politiske aftale om rammer for fremtidens takstsystemer.

For så vidt angår lov om trafikkselskaber, foreslås ændringer omhandlende finansieringen af lokale ruter, der betjener mere end en kommune i trafikkselskabet på Sjælland, fastlæggelsen af hovedstadsområdet, samt bestemmelser vedrørende takster og billetteringssystemer for den offentlige servicetrafik.

For så vidt angår lov om jernbane foreslås en tilpasning af bestemmelsen om takstfastsættelse i hovedstadsregionen. Endvidere foretages visse mindre ændringer af lov om jernbane, herunder om kundgørelse af regler.

#### 1.1. Ændring af loven om trafikkselskaber

##### 1.1.1. Gældende ordning vedrørende takster og billetteringssystemer

I § 6 i den gældende lov om trafikkselskaber har trafikkselskaberne takstkompetencen for den trafik, der varetages af trafikkselskabet. Trafikkselskaberne forpligtes endvidere i loven til at indgå aftaler om billet-samarbejde med jernbanevirksomheder (Bus & Tog aftaler). Disse aftaler skal sikre, at passagererne kan købe én rejsehjemmel til rejser, der både foregår med busser og tog. Aftalerne skal ligeledes sikre, at der inden for trafikkselskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængig af om passagerne benytter busser eller tog.

I hovedstadsområdet skal trafikkselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, sikre, at der er én fælles rejsehjemmeltype til alle rejser med bus, tog og metro.

Endvidere må taksterne i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen.

##### 1.1.2. Takstudvalg om analyse af fremtidens takstsystemer

I forbindelse med kommunalreformen og oprettelsen af de nye trafikkselskaber nedsatte Transport- og Energiministeriet (nu Transportministeriet) et takstudvalg til at belyse ændringen af de nuværende takstsystemer. Takstudvalget var sammensat af medlemmer fra Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet samt repræsentanter for Bus & Tog-samarbejdet, Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), DSB og Ørestadsselskabet.

Takstudvalget fik bl.a. til opgave at afdække og sammenligne konsekvenserne ved mulige modeller for nye takstsystemer. Udvalget skulle herunder sammenligne modeller for implementeringen af nye takstsystemer. Takstudvalgets arbejde er i marts 2007 mundet ud i rapporten »Analyse af fremtidens takstsystemer«.

Takstudvalget har bl.a. kortlagt trafikkselskabernes indtægtsdannelse i forhold til rejse længde og sammenlignet med togoperatørerne. Trafikkselskaberne får 90 pct. af deres billetindtægter fra rejser kortere end 38 km. DSB derimod får eksempelvis kun 21 pct. af deres samlede indtægter fra rejser kortere end 35 km. Trafikkselskaberne har således den største økonomiske interesse i de korte rejser og togoperatørerne i de lange.

Takstudvalgets arbejde har dannet baggrund for regeringens politiske drøftelser om rammerne for fremtidens takstsystemer med Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre, der vedtog loven om trafikkselskaber.

I maj 2007 blev regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti) enige med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om følgende aftale vedr. takstkompetence:

»Parterne er enige om, at takstkompetencen præciseres, således at DSB og Arriva skal indgå aftaler med trafikkselskaberne om fordeling af takstkompetencen. Aftalerne indebærer, at togoperatørerne tildeles takst-

kompetencen for længere rejser ud over et lokalområde – typisk 35-40 km. Den præcise afgrænsning fastsættes i aftalerne mellem togoperatørerne og trafikskelskaberne inden for en ramme, der fastlægges ved ændring i lov om trafikskelskaber.

Parterne finder, at denne fordeling af takstkompetencen bedst varetager hensynet til de respektive aktørers provenudannelse. Således henter trafikskelskaberne 90 pct. af billetindtægterne fra rejser kortere end 38 km. DSB derimod henter eksempelvis kun 21 pct. af deres samlede indtægter på rejser kortere end 35 km. Trafikskelskaberne har således den største interesse i de korte rejser og togoperatørerne i de lange.«

Aftaleteksten indeholder desuden følgende om sigtelinjer for udviklingen af fremtidens takstsystemer:

»Parterne noterer sig, at flere trafikskelskaber har valgt at indføre rejsekortet og i den forbindelse arbejder med nye prisberegningsprincipper. Parterne lægger vægt på, at en overgang til nye prisberegningsprincipper sker glidende, således at store prisstigninger på visse rejserelationer undgås, og trafikskelskabernes provenu sikres.

Parterne ser gerne, at udviklingen bevæger sig i retning af mere ensartethed med f.eks. ens passagertype-definitioner og rabatter, hvilket vil gøre taksterne mere overskuelige og forståelige for passagererne.

Endelig noterer parterne sig, at trafikskelskaberne har planer om en gradvis og forsigtig introduktion af rejsekortet i Østdanmark, hvor f.eks. takstzoner og periodekort i første omgang opretholdes.«

Det bemærkes, at tilslutning til rejsekortet er frivilligt for trafikskelskaberne.

Lovforslaget udmønter den politiske aftale om fremtidens takstsystemer.

## 1.2. Lovforslagets indhold

### 1.2.1. Ændring af lov om trafikskelskaber

Forslaget til ophævelse af § 3, stk. 3, 5. pkt., i lov om trafikskelskaber og forslag til ny affattelse præciserer finansieringsmodellen for trafikskelskabet på Sjælland for så vidt angår finansiering af lokale ruter, der betjener mere end en kommune. Der er ikke tale om en ændring af finansieringsmodellen for lokale ruter, der forløber over mere end en kommune, men alene om en præcisering af lovteksten, således at finansieringsmodellen fremgår direkte af lovteksten.

Forslaget til justering af § 4, stk. 2, præciserer definitionen af hovedstadsområdet i lov om trafikskelskaber efter kommunalreformen.

Forslaget til justering af § 6 i lov om trafikskelskaber pålægger trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne at indgå aftale om at inddele trafikskelskabets geogra-

fiske område i et antal områder, de såkaldte takstområder, inden udgangen af 2009. Det er hensigten, at aftalerne om takstområder kan anvendes ved fastsættelse af taksterne fra og med 2011. Det kan i den forbindelse aftales, at hele trafikskelskabets område udgør et takstområde.

Ved inddelingen af trafikskelskabets område i takstområder skal der tages hensyn til såvel at etablere en for passagererne hensigtsmæssig inddeling samt til trafikskelskabet og jernbanevirksomhedernes provenudannelse.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a indebærer, at trafikskelskaberne og jernbanevirksomhederne i fællesskab aftaler taksterne for både rejser inden for et takstområde og rejser, der overskrider et takstområde. Trafikskelskabet har initiativpligten i forhold til indgåelse af aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for takstområderne, mens jernbanevirksomhederne får den tilsvarende initiativpligt for rejser, der overskrider takstområderne.

Det trafikskelskab eller den jernbanevirksomhed, der har initiativpligten, har udspilsretten for indgåelse af aftaler om takster.

I tilfælde af uenighed om fastsættelsen af taksterne i disse aftaler fastsætter trafikskelskabet taksterne for rejser inden for takstområderne, mens jernbanevirksomhederne fastsætter takster for rejser, der overskrider takstområderne. Parterne skal dog tilstræbe at aftale taksterne i fællesskab.

Såfremt rejser mellem to punkter beliggende i hvert sit takstområde udelukkende eller i overvejende grad foretages med trafik, der udføres for trafikskelskaberne, skal der i aftalerne mellem trafikskelskaberne og jernbanevirksomhederne om takstfastsættelsen tages afgørende hensyn til trafikskelskabernes synspunkter.

Aftalerne skal sikre, at passagererne kan købe én rejsehjemmel til rejser, der foregår med både bus og tog. Aftalerne skal omfatte rejsehjemler til de rejser, der udstedes på rejsehjemmeludstedelsessystemer, som er fælles for trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne. Herudover skal aftalerne som minimum omfatte enkeltbilletter. Aftalerne skal ligeledes sikre, at der inden for trafikskelskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passagererne rejser med tog eller bus. Taksten for en rejse inden for trafikskelskabets område skal være uafhængig af, om rejsen er foretaget med tog, med bus eller en kombination af tog eller bus. Aftalerne skal omfatte rejsehjemler til de rejser, der udstedes på rejsehjemmeludstedelsessystemer, som er fælles for trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne. Herudover skal aftalerne som minimum omfatte enkeltbilletter.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 6 a, stk. 4, at trafiksselskabet selv fastsætter takster for rejser, der udføres af trafiksselskabet, og som ikke er omfattet af stk. 1. Bestemmelsen omfatter således de tilfælde, hvor rejsen kun foregår med trafik, der varetages af trafiksselskabet.

I hovedstadsområdet videreføres den nuværende ordning, hvor trafiksselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlige service på kontrakt med staten, skal sikre, at der er én fælles rejsehjemmeltype til alle rejser med bus, tog og metro. Det vil sige, at alle kort- og billettyper skal være gældende til alle rejser med bus, tog og metro.

Aftalerne om takstfastsættelsen udelukker ikke, at trafiksselskaberne og jernbanevirksomhederne udover den fælles rejsehjemmeltype fortsat kan tilbyde særlige produkter med begrænset gyldighed.

I § 6 a, stk. 7, foreslås for så vidt angår tilfælde, hvor kontrakter om udførelse af offentlig service trafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, at Trafikstyrelsen tilsvarende udøver de kompetencer, der fremgår af stk. 1-3 og 5-6 for så vidt angår jernbanevirksomhederne. Som eksempel kan nævnes, at man ved det seneste udbud af Kystbanen opererer med, at indtægterne skal tilfalde staten.

Lovforslaget indeholder sigtelinjer for udviklingen af fremtidens takstsystemer, jf. forslaget til bestemmelsen i § 6 b. Det fremgår, at trafiksselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne. Trafiksselskaberne og jernbanevirksomhederne bør i den forbindelse sigte mod en ensartet takstfastsættelse for rejser mellem trafiksselskaber, samt at mængderabatter og passagertyperabatterne defineres ens for rejser mellem trafiksselskaber.

Trafiksselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafiksselskabet.

### 1.2.2. Ændring af lov om jernbane

Jernbanelovens § 12, stk. 4, foreslås tilpasset, så det nu fremgår, at det er lov om trafiksselskaber, der regulerer takstforholdene, idet den tidligere gældende lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er ophevet. Endvidere foreslås, at Trafikstyrelsen i det omfang kontrakter om udførelse af offentlig service trafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udover Trafikstyrelsen de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne.

Endvidere foretages en mindre justering vedr. udleje af rullende materiel.

Herudover foreslås en ændring af jernbaneloven som følge af ændringer af Lovtidendeloven, som nævnt nedenfor.

Ved lov nr. 305 af 19. april 2006 om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form) er der skabt adgang til, at Lovtidende etableres i elektronisk form, og at Lovtidende i elektronisk form kommer til at udgøre den autoritative kundgørelsesordning for forskrifter, der er omfattet af lovtidendelovens kundgørelsesordning. Den autoritative elektroniske kundgørelsesordning indebærer, at retsvirkningerne af kundgørelsen af de pågældende retsforskrifter knytter sig til den elektroniske kundgørelse.

Ændringslovens § 1, nr. 2, indebærer, at lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, ophæves. Lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, indeholder hjemmel til, at det ved kongelig anordning kan bestemmes, at visse grupper af ministerielle bekendtgørelser (anordninger) ikke indføres i Lovtidende, men at der i stedet kundgøres i overensstemmelse med de forskrifter, som meddeles af vedkommende minister.

Baggrunden for ophævelsen af undtagelsesbestemmelsen i lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, er, at det ressourcemæssige hensyn til begrænsning af stoffet i Lovtidende, som må anses for at være bærende for undtagelsesbestemmelsen, ikke længere vil gøre sig gældende, hvis der indføres en elektronisk kundgørelsesordning.

Det har i den forbindelse været et udgangspunkt for vurderingen af, om undtagelsesbestemmelsen i lovtidendelovens § 2, stk. 2, 2. led, skulle ophæves, at Lovtidende efter lovtidendelovens § 3 er den bindende bekendtgørelsesform for de retsforskrifter, der er omfattet af lovtidendelovens kundgørelsesordning. Fravigelser fra den almindelige kundgørelsesordning må derfor kræve, at der er tungtvejende hensyn, der begrundes en sådan fravigelse. Hvis ikke sådanne tungtvejende hensyn gør sig gældende, bør kundgørelse af retssikkerheds- og ordensmæssige grunde ske efter den almindelige ordning, dvs. kundgørelse i Lovtidende.

Der kan imidlertid efter omstændighederne gøre sig særlige hensyn gældende, som betyder, at der for visse retsforskrifter er behov for at fastsætte en anden kundgørelsesordning end den, der følger af lovtidendeloven. Sådanne særlige hensyn kunne f.eks. være hensyn til en særlig effektiv eller hurtig kundgørelse eller kundgørelse rettet mod en meget snæver gruppe af berørte personer m.v.

I overensstemmelse hermed har Justitsministeriet tilkendegivet, at det i givet fald må overvejes, om der for visse retsfor skrifter kan være særlige hensyn, der begrundes, at der fastsættes en alternativ kundgørelsesordning, og at det i så fald bør ske ved lovgivning på vedkommende ressortområde.

Der henvises til punkt 3.3. i de almindelige bemærkninger til lovforslag nr. L 106 i folketingsåret 2005-2006 om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form).

Efter Transportministeriets opfattelse gør der sig sådanne særlige hensyn gældende, der kan begrunde en fravigelse af lovtidendelovens normale kundgørelsesordning. Som anført er lovforslaget for forskrifters og de tekniske specifikations vedkommende en videreførelse af den hidtidige ordning, hvor det ved kongelig anordning (nr. 777 af 4. juli 2006) var bestemt, at regler udstedt i medfør af jernbanelovens § 21 h, stk. 1, 1. pkt., og § 8 a var undtaget fra indførelse i Lovtidende. Endvidere var det ved kongelig anordning (919 af 16. december 1998) bestemt, at Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende.

Baggrunden for ikke at indføre de forskrifter, der er omfattet af lovforslaget, i Lovtidende, findes i de samme hensyn, som har dannet grundlag for udstedelsen af den dagældende kongelige anordning.

Det drejer sig om forskrifter vedrørende bl.a. tekniske specifikationer for interoperabilitet, ofte i form af Kommisionsbeslutninger, der gennemføres i dansk ret ved udstedelse af bestemmelser for jernbane (de såkaldte BJ'er). Herudover er der tale om regler om sikkerhed, der udstedes i medfør af lov om jernbane. Endvidere har Reglement for international jernbanetransport af farligt gods på jernbane (RID) ikke været indført i Lovtidende.

Således indeholder de forskrifter, der efter lovforslaget vil blive undtaget for offentliggørelse i Lovtidende, hovedsageligt tekniske, detaljerede anvisninger om krav til f.eks. virksomheder, anlæg og indretninger m.v., og de retter sig næsten udelukkende mod en snæver kreds af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt.

Herudover er der behov for en effektiv og hurtig kundgørelse især på jernbanesikkerhedsområdet, der udgør en stor del af forskrifterne.

Der er derfor et behov for, at der etableres en hjemmel til at undtage disse forskrifter fra optagelse i Lovtidende.

Hvor de pågældende forskrifter og tekniske specifikationer ikke indføres i Lovtidende, foreslås det, i overensstemmelse med Justitsministeriets bemærkninger i forarbejderne til ændringen af lovtidendeloven, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, hvorledes oplysningen om indholdet af disse forskrifter i stedet kan fås.

Bemyndigelsen forventes anvendt i alle tilfælde, hvor en forskrift er undtaget fra indførelse i Lovtidende, således at oplysning om indholdet vil blive gjort tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside.

## *2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

## *3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## *4. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

## *5. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

## *6. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

## *7. Høring*

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Kommunernes Landsforening, Nordjyllands Trafikskaber, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Movia, DSB, DSB S-tog A/S, DSB First, Arriva, A/S Lollandbanen, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane, Lokalbanen A/S, Lemvigbanen, Nordjyske Jernbaner A/S, Vestsjællands Lokalbaner A/S, Vestbanen A/S ved Arriva, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Erhverv, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, HTS Handel, Transport og Service, Dansk Kollektiv Trafik, Metroselskabet I/S.

## 8. Sammenfattende skema

## Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

Til nr. 1 (trafikskabslovens § 3, stk. 3, 5. pkt.)

Der foreslås en præcisering af bestemmelsen om finansiering af lokale ruter, der betjener mere end én kommune i trafikskabet på Sjælland.

Finansieringen af lokale ruter, der betjener mere end én kommune, skal fordeles således, at den del af trafikomfanget, der er lige stort i de berørte kommuner, betales af kommunerne i et forhold, der svarer til den indbyrdes pendling mellem kommunerne. Det overskydende trafikomfang betales af den pågældende kommune, hvori det ekstra trafikomfang ligger. Ved tre eller flere kommuner finder fordelingsnøglen tilsvarende anvendelse, idet de kommuner, der har større trafikomfang end de øvrige kommuner, betaler det overskydende trafikomfang og fordeler dette mellem sig i forhold til den indbyrdes pendling.

Udgiftsfordelingen beregnes efter følgende princip:

For en busrute, som krydser en eller flere kommunegrænser, betaler den enkelte kommune, som ruten passerer – bortset fra kommunen med det største kørselsomfang - udgifterne til det dobbelte af kørslen i kommunen multipliceret med kommunens andel af den samlede pendling mellem de af ruten betjente kommuner under et. Kommunen med det største kørselsomfang betaler for alle rutens udgifter minus bidragene fra de øvrige kommuner.

Metoden kan anvendes til fordeling af udgifterne på et vilkårligt antal kommuner, men er i nedenstående tabel eksemplificeret med fordeling af udgifterne for en rute, som kører gennem 3 kommuner A, B og C.

Den tænkte rute har et kørselsomfang på 100 (som f. eks. kan være 100.000 bustimer eller omsat til netoudgiftsbehovet 100.000 kr.)

Kørselsomfanget er fordelt på 50 i kommune A, 40 i kommune B og 10 i kommune C.

Fordelingsgrundlaget er pendlerstatistikken. Der rejser i eksemplet 450 passagerer mellem de tre kommuner, Pendlingen mellem kommune B og C er kommune A uvedkommende, idet kommune B og C betragtes som et samlet »udland«. Fra kommune A rejser i alt 150 passagerer ud (100 til B og 50 til C). I modsat retning rejser i alt 275 til kommunen (200 fra B og 75 fra C). Ud af de i alt 425 pendlere i busserne til og fra A er de 33 pct. således hjemmehørende i A. Tilsvarende beregnes »pendlerbrøken« for kommune B i forhold til pendlingen til og fra A+C (66 pct.), samt pendlerbrøken for C i forhold til A+B (57 pct.)

Det største trafikomfang har kommune A.

Kommune Bs betalingsansvar fordeles derfor efter det dobbelte trafikomfang i kommunen, som multipliceres med pendlerbrøken for B dvs.  $2 \times 40 \times 0,66 = 52,9$  og tilsvarende for kommune C  $2 \times 10 \times 0,57 = 11,3$ .

Kommunen med det største trafikomfang betaler residualen:  $100 - 52,9 - 11,3 = 35,8$

## F. t. l. vedr. trafikskelskaber og lov om jernbane

Tabel x: Stileret eksempel med tre kommuner A, B og C

Pendlerstatistik					
til:		A	B	C	i alt
	Fra: A	0	100	50	150
	B	200	0	15	215
	C	75	10	0	85
	I alt	275	110	65	450
		A	B	C	
Fra kommunen		150	215	85	
Til og fra kommunen		425	325	150	
Pendlerbrøk		$150/425=$	$215/325=$	$85/150=$	
		0,35	0,66	0,57	

Rutens regnskab	A	B	C	sum
Rutens trafikomfang i kommunerne	50	40	10	100
Trafikomfang i største kommune	50			
Trafikomfang i de øvrige kommuner		40	10	
Fordeling:				
Kommunens pendlerbrøk		0,66	0,57	
Dobbelte trafikomfang		80	20	
Fordeling af udgift		$0,66 \times 80 =$	$0,57 \times 20 =$	
Minoritetskommuner betaler:		52,9	11,3	64,2
Største kommune betaler resten:	$100 - 64,2 =$	35,8		35,8
Samlet fordeling af nettoudgift	35,8	52,9	11,3	100

Til at opgøre pendlingen bruges et objektivt kriterium, der fastlægger pendlernes kommunale tilhørsforhold eller - hvis et sådant ikke findes - Danmarks Statistiks opgørelser over erhvervspendlingen. Fordelingen af rutens økonomi på de enkelte kommuner tager udgangspunkt i en fordeling af de samlede indtægter og udgifter for ruten som helhed.

Ideelt set ville fordelingen af udgifter skulle ske i forhold til kommunernes faktiske forbrug af ydelserne på de enkelte ruter, således at den enkelte kommunes andel af nettoudgiften til den samlede rute svarer til andelen af det samlede transportarbejde på ruten, som er udført af kommunens indbyggere. En sådan opgørelsesmetode er endnu ikke praktisk mulig, men afventer indførelsen af det elektroniske rejsekort. Når rejsekortet er fuldt implementeret i hele trafikskelskab-

bet på Sjællands område, vil de deltagende kommuner og regioner i medfør af bestemmelsen i § 3, stk. 4, kunne beslutte at tilpasse finansieringsmodellen, i det der i givet fald vil være særlige forhold, der taler for at afvige principperne i stk. 3.

Trafikomfanget kan enten beregnes som bustimer eller antallet af buskilometre.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1.2.1. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 2 (trafikskelskabslovens § 4, stk. 2)

I den gældende bestemmelse blev hovedstadsområdet fastlagt, inden kommunalreformen blev endeligt tilendebragt. Forslaget til denne bestemmelse angiver de kommuner, der indgår i hovedstadsområdet, efter at kommunalreformen er gennemført.



Til nr. 3 (trafikskelskabslovens § 6)

Det foreslås i § 6, stk. 1, at der indgås aftaler mellem trafikskelskaberne og jernbanevirksomhederne om inddeling af trafikskelskaberne i takstområder. Der fastsættes mindst ét takstområde for trafikskelskabet. Det forudsættes, at takstområderne i øvrigt fastsættes således, at rejser længere end 35-40 km typisk vil passere en takstområdegrænse. Særlige lokale eller geografiske forhold kan dog tale for en anden inddeling. Aftalerne skal indgås inden den 31. december 2009. Såfremt der opstår uenighed, kan ministeren fastsætte inddelingen af takstområderne.

Det foreslås i stk. 2, at hovedstadsområdet fastsættes som ét takstområde, der således ikke kan opdeles i flere takstområder. Dette foreslås ud fra hensynet til at opnå et enkelt, ensartet og sammenhængende billetsystem for hovedstadsområdet.

Som det fremgår af forslag til bestemmelsen i stk. 3, skal trafikskelskabet i samarbejde med jernbanevirksomhederne harmonisere eksisterende takster hen imod de takster, der efter aftale skal gælde inden for og uden for takstområderne, jf. stk. 1. Det forventes, at disse takstområder skal bringes i anvendelse for takstfastsættelsen fra og med 2011. Ministeren kan dog fastsætte et andet tidspunkt for overgangen til anvendelsen af de aftalte takstområder.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1.2.1. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 4 (trafikskelskabslovens §§ 6 a og 6 b)

#### *Trafikskelskabslovens § 6 a*

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 1, skal sikre et takstsamarbejde mellem trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne, hvor passagererne kan foretage en rejse, der foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Samarbejdet skal ligeledes sikre, at passagererne inden for trafikskelskabets område har mulighed for at anvende samme rejsehjemmel uafhængigt af, om der benyttes bus eller tog.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 2, fastsætter fordelingen af initiativpligten i trafikskelskabets og jernbanevirksomhedernes samarbejde om fastsættelse af fælles takster. Trafikskelskabet har initiativpligten for så vidt angår indgåelse af aftaler med jernbanevirksomhederne om fastsættelse af taksterne for de rejser, der er omfattet af samarbejdet, og som foregår inden for de takstområder, der fastlægges, jf. § 6, stk. 1, og tilsvarende har jernbanevirksomhederne initiativpligten for så vidt angår indgåelse af aftaler om taksten for de rejser, der overskrider takstområderne.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 3, fastlægger kompetencen til at fastsætte de fælles takster i tilfæl-

de, hvor der ikke opnås enighed mellem parterne om fastsættelse af taksterne, jf. stk. 1. Det fastsættes således i bestemmelsen, at det ved uenighed er trafikskelskabet, som fastsætter taksterne for rejser inden for takstområderne, jf. § 6, stk. 1, mens det er jernbanevirksomhederne, som fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 4, giver trafikskelskabet mulighed for inden for trafikskelskabets område at fastsætte takster for de rejser, der ikke er omfattet af bestemmelserne i stk. 1 eller anden form for takstafale.

Trafikskelskabet har hermed mulighed for at fastsætte takster for rejser inden for trafikskelskabets område, som gennemføres med trafik, der varetages af trafikskelskabet, og som ikke gennemføres på rejsehjemler, der, jf. stk. 1, som minimum skal være fælles for trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 5, skal sikre, at der i hovedstaden fortsat er én fælles rejsehjemmeltype til alle rejser med bus, tog og metro. Der lægges dermed op til en fortsættelse af det system, der hidtil har været et aftalebaseret takstsamarbejde for hovedstadsområdet, der indførtes med vedtagelsen af lov om trafikskelskaber. Bestemmelsen bemyndiger endvidere transportministeren til at forhøje taksterne med pris- og lønudviklingen i tilfælde af, at parterne ikke kan nå til enighed om fastsættelse af taksterne for det kommende år.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 6, viderefører bestemmelsen i loven, om at transportministeren kan fastsætte regler for en begrænsning i taksstigningstakten, således at taksterne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. I forbindelse med fastsættelsen af et sådant loft vil der blive taget højde for omkostningsstrukturen i den offentlige servicetrafik.

Efter forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 7, udøver Trafikstyrelsen i det omfang kontrakter om udførelse af offentlig service trafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, tilsvarende de kompetencer, der fremgår af stk. 1-3 og 5-6 for så vidt angår jernbanevirksomhederne. Som eksempel kan nævnes, at man ved det seneste udbud af Kystbanen opererer med, at indtægterne skal tilfalde staten.

#### *Trafikskelskabslovens § 6 b*

Forslaget til bestemmelsen i § 6 b, stk. 1, indeholder sigtelinjer for takstsystemernes udvikling. Sigtelinjerne udtrykker, at regeringen og aftalepartierne (Dansk Folkeparti samt Radikale Venstre) gerne ser, at takst-

systemerne udvikler sig i retning af mere ensartede systemer.

Efter forslaget til bestemmelsen i § 6 b, stk. 2, skal trafiksselskabet tilstræbe ens takster for samtlige takstområder inden for trafiksselskabet. Trafiksselskabet kan tage hensyn til, at harmonisering af takster sker glidende, således at store prisstigninger på visse rejserelationer undgås, og trafiksselskabets provenu sikres.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1.2.1. i de almindelige bemærkninger.

### *Til § 2*

#### Til nr. 1

Det foreslås, at det bliver muligt, at det rullende materiel kan stilles til rådighed også i en del af kontraktperiodens længde og ikke nødvendigvis for hele kontraktperioden. Der kan være behov for kun at udleje materiellet i en kortere periode, for eksempel hvis materiellet ikke vurderes som egnet til drift i hele kontraktperioden.

#### Til nr. 2

Der foretages en konsekvensrettelse af § 12, stk. 4, som følge af lovforslagets ændringer af lov om trafiksselskaber, og således at Hovedstadens Udviklingsråd erstattes med trafiksselskabet på Sjælland, og loven om hovedstadsområdets kollektive persontrafik erstattes med lov om trafiksselskaber, der har erstattet loven om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Endvidere foreslås, at Trafikstyrelsen, i det omfang kontrakter om udførelse af offentlig service trafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, tilsvarende udøver de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne. Som eksempel kan nævnes, at man ved det seneste udbud af Kystbanen opererer med, at indtægterne skal tilfalde staten.

#### Til nr. 3

Med forslaget til § 21 v bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om, at forskrifter og tekniske specifikationer udstedt i medfør af § 8 a og § 21 h, stk. 1, 1. pkt., ikke indføres ikke i Lovtidende, og at transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, kan fås.

Forslaget skal ses på baggrund af en ændring af lovtidendeloven, jf. pkt. 1.2.2. i de almindelige bemærkninger. Efter forslaget til § 21 v vil der (fortsat) være mulighed for, at visse tekniske forskrifter, som typisk alene henvender sig til en meget begrænset, professionel brugerreds, ikke skal kundgøres i Lovtidende. I en bekendtgørelse vil transportministeren fastsætte regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, kan fås. Som nævnt i de almindelige bemærkninger, vil indholdet af de pågældende forskrifter og tekniske specifikationer svarende til den hidtidige ordning blive gjort tilgængelige via Trafikstyrelsens hjemmeside.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1.2.2. i de almindelige bemærkninger.

### *Til § 3*

Det foreslås, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, herunder at ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Det foreslås dog, at lovforslagets § 2, nr. 3, sættes i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende. Baggrunden herfor er hensyn til ønsket om en snarest mulig fortsættelse af den tidligere gældende ordning, der ophørte med virkning fra den 31. december 2007.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende love

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

I lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikkselskaber, som ændret ved § 3 i lov nr. 1422 af 21. december 2005 og § 31 i lov nr. 551 af 6. juni 2007, foretages følgende ændringer:

## § 3.

*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.

## § 4.

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

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

1. § 3, *stk. 3, 5. pkt.*, ophæves, og i stedet indsættes:

»Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. Den indbyrdes pendling bruges til at fordele udgifterne for den del af trafikomfanget, som er lige stort i de berørte kommuner. Den resterende del af trafikomfanget betales af den kommune, hvor trafikken udføres.«

2. § 4, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden bortset fra Bornholms Regionskommune samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn Kommuner.«

3. § 6 affattes således:

»§ 6. Trafikkselskabet skal indgå aftaler om inddeling af trafikkselskabets område i et eller flere takstområder med de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, jf. dog stk. 2.

*Gældende formulering*

*Stk. 2.* Trafikkselskabet forpligtes til med virkning senest fra den 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, uafhængigt af om passagererne benytter busser eller tog, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Herudover skal trafikkselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S 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. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler herom, herunder at i tilfælde af uenighed om takstfastsættelsen mellem de i stk. 2 og 3 nævnte parter vil taksterne blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

*Lovforslaget*

*Stk. 2.* Aftaler efter stk. 1. skal senest være indgået den 31. december 2009. Ved uenighed, eller hvis der ikke senest den 31. december 2009 er indgået en aftale, kan transportministeren fastsætte inddelingen af trafikkselskabets område.

*Stk. 3.* Hovedstadsområdet, jf. § 4, stk. 2, udgør ét selvstændigt takstområde i trafikkselskabet på Sjælland.

*Stk. 4.* Trafikkselskabet og jernbanevirksomhederne foretager over en periode en gradvis tilpasning af taksterne til de aftalte takstområder efter stk. 1. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om periodens varighed, og hvornår de aftalte takstområder skal anvendes ved takstfastsættelsen.«

**4. Efter § 6 indsættes:**

»§ 6 a. Trafikkselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne, jf. § 6, stk. 1, der sikrer, at passagererne kan foretage en rejse, der foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Aftalen skal ligeledes sikre, at der inden for trafikkselskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5.

*Stk. 2.* Trafikkselskabet har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1. Jernbanevirksomhederne har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser, der overskrider de takstområder, der er fastsat efter i § 6, stk. 1.

*Stk. 3.* I tilfælde af uenighed om fastsættelse af taksterne fastsætter trafikkselskabet taksterne for de rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1, og jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

## Gældende formulering

## Lovforslaget

*Stk. 4.* Trafikkselskabet fastsætter takster for rejser, der udføres for trafikkselskabet, og som ikke er omfattet af stk. 1.

*Stk. 5.* Trafikkselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten i hovedstadsområdet, skal sikre, at der er én fælles rejsehjemmeltype for rejser med bus, metro og tog inden for hovedstadsområdet. I tilfælde af uenighed mellem parterne om takstfastsættelsen af denne rejsehjemmeltype kan transportministeren regulere taksten med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

*Stk. 6.* Taksterne, som trafikkselskabet fastsætter eller indgår aftaler med jernbanevirksomhederne om, må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

*Stk. 7.* I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver Trafikstyrelsen de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne efter stk. 1-3, 5 og 6.

**§ 6 b.** Trafikkselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne.

*Stk. 2.* Trafikkselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikkselskabet.«

## § 2.

I lov om jernbane jf. lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008, foretages følgende ændringer:

## § 8.

*Stk. 4.* DSB er efter transportministerens beslutning forpligtet til at stille rullende materiel til rådighed for trafik udført som offentlig service, der bringes i udbud. Materiellet stilles til rådighed på lejevilkår og for en periode svarende til kontraktens længde. Transportministeren fastlægger nærmere vilkår for DSB's forpligtelse.

1. I § 8, *stk. 4*, ændres »svarende« til: »op«.

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 12.**

*Stk. 4.* Jernbanevirksomhederne kan inden for rammer fastsat af transportministeren frit fastsætte takster for befordring af passagerer. Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i hovedstadsområdet, er dog underlagt Hovedstadens Udviklingsråds takstkompetence for disse befordringsydelse, jf. lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

**2. § 12, stk. 4, affattes således:**

»*Stk. 4.* Jernbanevirksomhederne kan inden for rammerne af lov om trafikskaber og regler fastsat af transportministeren frit fastsætte takster for befordring af passagerer. Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i hovedstadsområdet, er desuden underlagt de bestemmelser om takstfastsættelse i hovedstadsområdet, der gælder for rejser med bus, metro og tog inden for hovedstadsområdet. I det omfang kontrakter om udførelse af offentlig servicetrafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, udøver Trafikstyrelsen de kompetencer, der er tillagt jernbanevirksomhederne.«

**3. Efter § 21 u indsættes før kapitel 9:**

»Kapitel 8 d

*Kundgørelse*

**§ 21 v.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at forskrifter og tekniske specifikationer fastsat i medfør af § 8 a og § 21 h, stk. 1, 1. pkt., ikke indføres i Lovtidende. Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer m.v., der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås. «

**§ 3**

*Stk. 1.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

*Stk. 2.* § 2, nr. 3, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Til lovforslag nr. L 26. Skriftlig fremsættelse (8. oktober 2008)

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om jernbane (Takstkompetence og regler om kundgørelse m.v.)*

(Lovforslag nr. L 26).

Lovforslaget indebærer en præcisering af fordelingen af takstkompetence mellem trafikskabet og jernbanevirksomhederne, der bygger på en opdeling af trafikskabets område i takstområder. Udgangspunktet for ændringen af lov om trafikskaber er den politiske aftale af 30. maj 2007 mellem regeringen (V og K) og DF og RV om rammer for fremtidens takstsystemer.

Baggrunden for en præcisering af fordelingen af takstkompetence er, at der med kommunalreformen er oprettet nye trafikskaber, der i de fleste tilfælde dækker større geografiske områder end de gamle trafikskaber.

Som hovedregel fungerer billetsamarbejdet mellem trafikskaberne og jernbanevirksomhederne i dag således, at trafikskaberne fastsætter takster for alle rejser inden for de gamle amtsgrænser, mens jernbanevirksomhederne fastsætter takster for rejser med tog, der overskrider de gamle amtsgrænser.

Lovforslaget understøtter og styrker aftalesystemet ved at lægge op til, at trafikskabet og

jernbanevirksomheder i fællesskab skal aftale taksterne i trafikskabets område. Trafikskabet får initiativpligten i forhold til indgåelse af aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for takstområderne, mens jernbanevirksomhederne får den tilsvarende initiativpligt for rejser, der overskrider takstområderne.

Der foreslås endvidere i lovforslaget at pålægge trafikskaberne at arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne.

Lovforslaget indeholder desuden en sproglig præcisering af bestemmelsen i lov om trafikskaber om finansiering af lokale ruter, der betjener mere end en kommune i trafikskabet på Sjælland.

De foreslåede ændringer af lov om jernbane er af teknisk karakter, herunder vedrørende kundgørelse af forskrifter.

Det foreslås, at ministeren kan fastsætte nærmere regler for, hvornår de aftalte takstområder skal anvendes ved takstfastsættelsen, således at introduktionen af nye takstsystemer kan koordineres med eventuelt øvrige større takstomlægninger.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Det Høje Tings velvillige behandling.