



Fremsat den 19. februar 2014 af transportministeren (Magnus Heunicke)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

(Ændring af finansieringsmodellen for trafikskabet på Sjælland, organiseringen af den offentlige servicetrafik i Østdanmark, buspassagerrettighedsforordningen m.v.)

### § 1

I lov om trafikskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, som ændret ved § 26 i lov nr. 432 af 16. maj 2012, foretages følgende ændringer:

1. I *overskriften* til kapitel 1 og i *overskriften* før § 3 indsættes efter »finansiering«: »m.v.«.

2. I § 1 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Kommuner, som udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner, kan med transportministerens tilladelse undlade at deltage i et trafikskab. Transportministeren kan i forbindelse med tilladelsen fastsætte nærmere vilkår for ø-kommunens udtræden af trafikskabet. Deltager en ø-kommune ikke i et trafikskab, varetager ø-kommunen de opgaver, der efter denne lov påhviler trafikskaberne.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

3. I § 2, *stk. 4*, udgår »og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren«.

4. I § 2, *stk. 4*, indsættes som 2. og 3. *pkt.*:

»Trafikskabets vedtægter sendes herefter til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Har trafikskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser, anses vedtægterne for godkendt. Fristen kan af transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren forlænges med en begrundet udtalelse for forlængelsen.«

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

»Stk. 3. Tilskuddet til trafikskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner, Region Hovedstaden og Regi-

on Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter, jf. stk. 4, og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Stk. 4. Lokale busruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område betales af trafikskabet på Sjællands deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

6. I § 3, *stk. 4*, der bliver stk. 5, indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

7. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. Regionerne kan finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.«

8. I § 5 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»Stk. 2. Den enkelte kommune kan for ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, be-

slutte, at der kan medtages andre passagerer. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passagererne for brug af ruten.

*Stk. 3.* Trafikselskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Endvidere kan trafikselskabet medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikselskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikselskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

**9.** I § 5 indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 4, som nyt stykke:

»*Stk. 5.* Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder. Trafikselskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. stk. 6, som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 6-9.

**10.** I § 5, *stk. 3*, der bliver stk. 6, udgår »indkøb af«.

**11.** I § 5 indsættes som *stk. 10*:

»*Stk. 10.* Region Nordjylland kan efter aftale med transportministeren overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikselskabet.«

**12.** I § 6 a, *stk. 7*, ændres »Trafikstyrelsen« til »transportministeren«.

**13.** I § 6 b indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.«

**14.** § 7, *stk. 3*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område skal i fællesskab etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik, der udføres inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område. Selskabernes samarbejde efter 1. pkt. skal omfatte kunde-vendte aktiviteter, herunder billetsalg, kundeservice, hitte-godsadministration, rejse regler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation m.v. for trafik, der udføres inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område. Selskaberne kan ikke varetage disse aktiviteter egenhændigt uden for samarbejdet. Endvidere kan selskabernes samarbejde efter 1. pkt. også omfatte opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking m.v.«

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for samarbejdet nævnt i stk. 3, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift og opgavevaretagelse og om afrapportering m.v. som nævnt i stk. 5.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

**15.** I § 9 indsættes som 2. *pkt.*:

»Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.«

**16.** I § 20, *stk. 2*, 2. *pkt.*, ændres »og Bornholms Region-skommune« til », Bornholms Regionskommune og udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3,«.

**17.** I § 20 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse, jf. stk. 1. For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte regler om oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten m.v.«

**18.** § 21, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om trafikselskabernes, Bornholms Regionskommunes og udmeldte ø-kommuners, jf. § 1, stk. 3, rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages prøvelse af behovet for kørslen efter stk. 1.«

**19.** I § 22, *stk. 2*, ændres »Bornholms Regionskommunes område« til »Bornholms Regionskommunes og udmeldte ø-kommuners, jf. § 1, stk. 3, områder«.

**20.** I §§ 27, 1. *pkt.* og 28, 1. *pkt.*, indsættes efter »Bornholms Regionskommune,«: » udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3,« og »Ørestadsselskabet« ændres til »Metroselskabet I/S«.

**21.** Efter Kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

*Passagerrettigheder og internationale konventioner*

**§ 28 a.** Trafikstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen behandler klager i forhold til forordningen nævnt i stk. 1, der ikke kan behandles af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

**§ 28 b.** Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, der er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om klageadgang, gebyrer, meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.«

**22.** § 29, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive

skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat«

**23.** § 30, stk. 1, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 1. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der følger heraf.

Stk. 2. Med bøde straffes den, der overtræder artikel 4, 6, stk. 1, 7, stk. 1, 8, 9, 10, stk. 2-5, 11, 13, 14, stk. 1 og stk. 2-5, 15, 16, stk. 1, 17, 19-21, 24, 25, stk. 1, 26 eller 27 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder.

Stk. 3. I regler, der er udstedt i medfør af denne lov, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

**24.** I § 31, stk. 1, udgår », Færdselsstyrelsen«.

## § 2

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 414 af 11. april 2013, som ændret ved

§ 16 i lov nr. 513 af 7. juni 2006 og § 9 i lov nr. 1637 af 26. december 2013, foretages følgende ændringer:

**1.** § 15, stk. 1, nr. 6 affattes således:

»6) Personkøretøjer, der med kontrakt om udførelse af rutekørsel, jf. § 20, stk. 3 i lov om trafikkselskaber eller med tilladelse efter lov om trafikkselskaber anvendes til rutekørsel, og herudover alene anvendes til kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, skal udføres efter de takstbestemmelser, der normalt er gældende for det pågældende område og i henhold til en forud offentliggjort køreplan.«

## § 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. august 2014, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 5 og 6, træder først i kraft 1. januar 2016.

Stk. 3. § 1, nr. 14, træder først i kraft 1. januar 2015.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Tilladelse til at melde sig ud af trafikskabet for ø-kommuner uden bro eller landfast forbindelse
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.2. Godkendelse af trafikskabets vedtægter
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.3. Finansiering af trafikskabet på Sjælland
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.4. Mulighed for åben skolebuskørsel for alle passagerer
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.5. Regionernes mulighed for finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, og trafikskabernes mulighed for overtagelse af ejerskab eller varetagelse af drift, opsætning m.v. samt medfinansiering af sådanne anlæg
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
      - 2.5.2.1. Regionernes mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik
      - 2.5.2.2. Trafikskabernes mulighed for overtagelse af ejerskab eller varetagelse af drift, opsætning m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik
      - 2.5.2.3. Trafikskabernes mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik
  - 2.6. Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikskaberne i hele landet
    - 2.6.1. Gældende ret
    - 2.6.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.7. Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikføreransvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn
    - 2.7.1. Gældende ret
    - 2.7.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.8. Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område
    - 2.8.1. Gældende ret
    - 2.8.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.9. Bedre planlægning af den offentlige servicetrafik
    - 2.9.1. Gældende ret
    - 2.9.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.10. Tilladelse til rutekørsel
    - 2.10.1. Gældende ret
    - 2.10.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
  - 2.11. Passagerrettigheder og internationale konventioner
    - 2.11.1. Gældende ret
    - 2.11.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Af regeringsgrundlaget fra oktober 2011 fremgår, at »Regeringen vil evaluere, om der i forlængelse af strukturreformen kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den kollektive transport i Danmark.« (s. 31).

Transportministeriet afgav på denne baggrund i marts 2013 *Evaluering af lov om trafikskaber*, hvori en række elementer i lov om trafikskaber har været undersøgt.

Evalueringen viste, at organiseringen af den kollektive trafik i store træk fungerer tilfredsstillende uden for hovedstadsområdet, mens den nuværende organisering i hovedstadsområdet indebærer en række u hensigtsmæssigheder.

Problemet i hovedstadsområdet er især, at de offentligt ejede selskaber – dvs. Movia, Metroselskabet I/S og DSB – konkurrerer om hinandens kunder, frem for at fokusere på at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik. Resultatet er bl.a. forskellige loyalitetsprogrammer, ukoordinerede tilbud, manglende fælles trafikinformation og markedsføring.

Med evalueringen foreslog Transportministeriet, at der oprettes en paraplyorganisation, hvor der skabes en fælles kundeplade. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét ansigt og ét brand.

Herudover konstateredes det i evalueringen, at ansvars- og finansieringsmodellen for busdriften på Sjælland - der bl.a. er afgørende for finansieringen af administrationsudgifter og busruter der krydser kommunegrænser – er ugennemsigtig og blokerer for, at der gennemføres hensigtsmæssige tilpasninger af bustrafikken.

Med evalueringen foreslås en ny ansvars- og finansieringsmodel, der blandt andet medfører at administrationsomkostninger for trafikskabet på Sjælland, som i dag afholdes af Region Hovedstaden og Region Sjælland, fordeles ud på både regioner og kommuner. Regionernes ansvar for busdrift styrkes, så de i større grad får ansvar for den del af bustrafikken, der har regional karakter. Modellen foreslås også ændret for de ruter, som fortsat kører på tværs af kommuner, således at modellen understøtter en hensigtsmæssig busplanlægning og forbedrer incitamentsstrukturen.

I evalueringen opstilles endvidere løsningsforslag på en række øvrige områder, herunder forbedret samarbejde uden for hovedstadsområdet, mulighed for at trafikskaber kan eje faste anlæg, mulighed for at åbne skolebuskørslen, mulighed for at melde sig ud af trafikskabet for fire ø-kommuner, lempelse af tilladelseskra v for visse typer af rutekørsel m.v.

Evaluering af lov om trafikskaber blev sendt i høring i marts 2013. På baggrund af evalueringen og de indkomne høringssvar er der fundet behov for at ændre en række bestemmelser i lov om trafikskaber.

Der foreslås på den baggrund ændringer omhandlende ø-kommuners mulighed for ikke at deltage i et trafikskab, smidiggørelse af godkendelsesproceduren for trafikskabets vedtægter, finansieringsmodellen for trafikskabet på Sjælland, åbning af skolebuskørsel udført af kommuner,

mulighed for trafikskabets medfinansiering, overtagelse af ejerskab eller varetagelse af opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, mulighed for at regioner finansierer sådanne anlæg, udvidede samarbejds muligheder imellem trafikskaberne i hele landet i relation til individuel handicapkørsel og trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, organiseringen af den offentlige servicetrafik inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, bedre planlægning af offentlig servicetrafik i hele landet samt afskaffelse af tilladelser til visse typer af rutekørsel.

Herudover har ikrafttræden af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder (buspassagerrettighedsforordningen) nødvendiggjort, at der foreslås indført bestemmelser omhandlende tilsyns- og klageorganer samt sanktioner for overtrædelse af forordningen. Der foreslås også indført en generel hjemmel til administrativ gennemførelse af EU-retsakter.

Endvidere har regeringens konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012, hvoraf fremgår, at regeringen vil gennemføre forsøg med at lade andre operatører end DSB overtage driften på lokale banestrækninger, nødvendiggjort etablering af en hjemmel hertil i loven. Initiativet forventes i første omgang gennemført på forsøgsbasis i Nordjylland.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Tilladelse til at melde sig ud af trafikskabet for ø-kommuner uden bro eller landfast forbindelse

#### 2.1.1. Gældende ret

Alle kommuner, undtagen Bornholms Regionskommune, skal deltage i et trafikskab, jf. § 1, stk. 1 i lov om trafikskaber.

Dette skyldes, at det efter kommunalreformen er trafikskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikskabs område.

Det er således ikke muligt for kommunerne selv at varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik, bortset fra Bornholms Regionskommune, da ansvaret for indkøb m.v. af offentlig servicetrafik er samlet og skal varetages i trafikskaberne.

Der findes ikke i den gældende lov dispensationsmulighed for kommunerne til ikke at deltage i et trafikskab.

#### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Enkelte kommuner har rettet henvendelse til Transportministeriet med henblik på at få tilladelse til at træde ud af trafikskabet og selv stå for den offentlige servicetrafik.

Da der ikke er hjemmel i lov om trafikskaber hertil, har de pågældende kommuner fået afslag på anmodningen.

Baggrunden herfor har været, at hvis nogle kommuner ikke er medlem af et trafikskab, ville det blive sværere at

sikre en sammenhængende trafik i trafiksselskabets område, da der ikke længere vil være incitament til at have ruter, der krydser kommunegrænsen. Endvidere vil de stordriftsfordele, der er ved at lade trafiksselskaberne udbyde og planlægge kørsel på vegne af alle kommuner, reduceres, hvis en række kommuner udbyder kørsel på egen hånd.

Dog findes der enkelte kommuner – de selvstændige kommuner, som udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner - hvor der ikke er sammenhæng med den øvrige offentlige servicetrafik pga. ø-kommunens geografiske placering og som derfor ikke har bustrafik over en kommunegrænse. Ovennævnte hensyn har således ikke samme vægt i forhold til disse ø-kommuner.

For disse ø-kommuner foreslås det derfor, at transportministeren efter ansøgning fra den enkelte ø-kommune kan give tilladelse til, at ø-kommunen ikke deltager i et trafiksselskab. Transportministeren kan i forbindelse med tilladelsen fastsætte nærmere vilkår for ø-kommunens udtræden af trafiksselskabet. Deltager en ø-kommune ikke i et trafiksselskab, varetager ø-kommunen de opgaver, der efter lov om trafiksselskaber påhviler trafiksselskaberne.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 2, 16 og 18-20.

## 2.2. Godkendelse af trafiksselskabets vedtægter

### 2.2.1. Gældende ret

Trafiksselskabet fastsætter selv selskabets vedtægter, som skal godkendes af repræsentantskabet for trafiksselskabet og de berørte regionsråd og derefter af transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, jf. § 2, stk. 4, i lov om trafiksselskaber.

Herved sikres trafiksselskabet mulighed for at tilpasse selskabets anliggender til specifikke, lokale forhold, så der kan skabes de bedst mulige trafikale løsninger for borgerne.

Trafiksselskaberne har fastsat deres vedtægter på baggrund af en standardvedtægt, der er fastsat af nu transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, jf. bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafiksselskaber (standardvedtægt). Standardvedtægten indeholder en lang række bestemmelser, som trafiksselskaberne ikke kan fravige.

Ønsker trafiksselskabet at ændre i sine vedtægter, skal også ændringen godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af transportministeren og indenrigs- og økonomiministeren, som bl.a. påser, at eventuelle ufravigelige bestemmelser i standardvedtægten er iagttaget og vurderer hensigtsmæssigheden af de regler, som er fastsat i vedtægten. Der skal herunder ske en prøvelse af, om eventuelle fravigelser af de almindelige styrelsesretlige regler, der som udgangspunkt gælder for kommunale fællesskaber, er hensigtsmæssige.

### 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Godkendelsesproceduren kan for vedtægtsændringer af mindre vigtig betydning virke usmidig og tung. Især når der

henses til, at en stor del af bestemmelserne i standardvedtægterne, som er fastsat af transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, ikke kan fraviges.

Det foreslås derfor, at processen for de statslige myndigheders godkendelse smidiggøres, så selskabets vedtægter efter godkendelse af repræsentantskabet og de berørte regionsråd sendes til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Har trafiksselskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser, anses vedtægterne for godkendt. Fristen kan af transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren forlænges med en begrundet udtalelse for forlængelsen.

Forlængelse af fristen vil f.eks. være relevant for vedtægtsændringer af vanskelig karakter, der er tidsmæssigt krævende at undersøge. Fristen forlænges således ved, at transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren afgiver en begrundet udtalelse til trafiksselskaberne om, hvorfor fristen ikke kan overholdes og forlængelse af fristen er nødvendig.

Har transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren afgivet en begrundet udtalelse om, at fristen på de 12 uger er forlænget, må trafiksselskaberne afvente ministeriernes stillingtagen til vedtægterne, før vedtægterne kan anses som godkendt.

Med bestemmelsen kan trafiksselskaberne forudsætte at vedtægterne er godkendt, hvis der ikke er indkommet indsigelser senest 12 uger efter, at transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren har modtaget forslaget til vedtægterne.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 3 og 4.

## 2.3. Finansiering af trafiksselskabet på Sjælland

### 2.3.1. Gældende ret

En væsentlig indtægtskilde for trafiksselskaberne er indtægter fra passagererne. Passagerindtægterne vil dog ikke kunne dække alle trafiksselskabernes udgifter og det er derfor nødvendigt med et tilskud fra de deltagende kommuner og regionen eller regionerne i trafiksselskabet, jf. § 3 i lov om trafiksselskaber.

I forhold til finansieringen af trafiksselskabet på Sjælland har Region Hovedstaden og Region Sjælland det økonomiske ansvar for privatbanerne og for et regionalt busnet, som forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening. De to regioner finansierer endvidere alle de fælles udgifter i trafiksselskabet, som ikke kan henføres til de enkelte busruter, som f.eks. køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre m.v.

Fordelingen af tilskuddet mellem de to regioner til administrationsudgifterne fremgår ikke af loven men besluttet af trafiksselskabet.

De deltagende kommuner i trafiksselskabet på Sjælland har det økonomiske ansvar for de lokale busruter samt ansvaret for udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

De enkelte kommuner har hver især det økonomiske ansvar for de ruter, som kun kører inden for kommunens geografiske område.

Kommunerne samarbejder om de øvrige ruter, der berører to eller flere kommuner. Udgifterne til sådanne ruter deles af de berørte kommuner 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. Det betyder, at den enkelte kommune, som ruten passerer – bortset fra kommunen med det største kørselsomfang – betaler udgifterne til det dobbelte af kørslen i kommunen, multipliceret med kommunens andel af den samlede pendling mellem de af ruten betjente kommuner. Kommunen med det største kørselsomfang betaler for alle rutens udgifter minus bidragene fra de øvrige kommuner.

### 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Den gældende finansieringsmodel for trafikskabet på Sjælland indeholder en række uhensigtsmæssigheder.

Et grundlæggende problem er at modellen er meget kompleks i forhold til busruter, som krydser én eller flere kommunegrænser.

Endvidere kan den nuværende model i praksis virke blokerende for ændringer af disse busruter, da modellen er konstrueret således, at ændringer i én kommune påvirker betalingen for de øvrige kommuner, som ruten kører igennem, selv om der ikke ændres på hverken rutføring eller frekvens i disse kommuner. Én kommune kan således komme til at betale mere for den samme busrute, fordi en anden kommune gør sin del af ruten kortere eller længere. Da modellen indebærer, at alle kommuner skal være enige, førend der kan foretages ændringer på ruten, kan den gældende finansieringsmodel bidrage til at hindre trafikalt hensigtsmæssige ændringer i bustrafikken. Hertil kommer, at en kommune ikke har noget incitament til at sikre en sammenhængende betjening, da kommunerne ikke opnår fordele ved at lade en busrute køre igennem kommunen, hvis dens egne borgere ikke har nytte af bussen.

Det forhold, at de to regioner betaler alle trafikskabets administrationsomkostninger betyder, at kommunernes incitament til at støtte initiativer, der medfører lavere administrationsomkostninger, er begrænset.

Bl.a. på baggrund af ovennævnte uhensigtsmæssigheder foreslås en ny model for finansiering af tværgående ruter samt af administrationsomkostningerne.

Det har for en række af de ruter, der går igennem flere kommuner, vist sig, at disse har mere karakter af at være regionale end lokale. Disse ruter bør derfor varetages af regionerne. Regionernes styrkede rolle i busdriften vil samtidig bidrage til at sikre en bedre sammenhæng i det samlede netværk af busruter.

På trafikskabet på Sjællands geografiske område er ruter af regional karakter som udgangspunkt ruter, der går igennem 3 eller flere kommuner. Det beror dog på en konkret vurdering, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at lade en rute

finansiere regionalt. F.eks. vil det for en rute, der går igennem 3 eller flere kommuner, være relevant at vurdere hvorvidt den skal finansieres kommunalt eller regionalt, hvis ruten betjener små og tætliggende kommuner, eller hvor en eller flere kommuner, blandt de 3 eller flere kommuner ruten betjener, kun i meget lille grad bliver berørt af ruten. Endvidere vil også ruter, der berører under 3 kommuner, kunne vurderes at være regionale, hvis de f.eks. betjener meget store kommuner, eller hvis rutens karakter gør det hensigtsmæssigt at denne finansieres af regionen.

Det er ud fra ovennævnte kriterier for det nuværende rutenet på Sjælland vurderet, at ruter, der f.eks. betjenes af S-, R- og N-busser, anses for at være af regional karakter. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at overflytte finansieringen af disse ruter, der ikke i forvejen finansieres af regionerne, til regionerne.

Det er dog trafikskabet der efter forhandling med de to regioner og de deltagende kommuner beslutter, hvilke ruter der vil være hensigtsmæssige at lade finansiere regionalt. Det skal i den forbindelse bemærkes, at dette ikke ændrer på det princip, at det er op til regionerne og kommunerne selv at fastlægge deres serviceniveau.

Overflytning af en række ruter der går gennem flere kommuner, fra kommunerne til regionerne, vil samtidig gøre det muligt at kommunerne medfinansierer nogle af trafikskabets omkostninger til administration, således at også kommunerne får incitament til at begrænse initiativer, der medfører øgede administrationsomkostninger.

Herudover foreslås finansieringsmodellen for udgifterne til de lokale busruter, der fortsat deles af flere kommuner, ændret, så den i højere grad afspejler kommunernes reelle forbrug og samtidig afspejler, at busruterne skal ses som et samlet netværk, der også giver fordele for andre end kommunens egne borgere.

Det foreslås derfor, at finansieringsmodellen for busdriften på trafikskabets på Sjællands geografiske område fastlægges sådan, at de to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapørsel for kommunens egne borgere.

Trafikskabets omkostninger til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Lokale busruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område betales af de deltagende kommuner. Det foreslås, at 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommuner-

nes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Den foreslåede finansieringsmodel vil eliminere mange af den nuværende models uhensigtsmæssigheder. Samtidig indeholder modellen et solidarisk element i form af fordeling af udgifterne ud fra kommunernes befolkningstal, som – sammen med regionernes større ansvar for selve busdriften – understøtter busruterens karakter af at være del af et samlet net. Endelig får kommunerne også et incitament til ikke at øge trafikelskabets administrationsomkostninger.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 5 og 6.

#### 2.4. Mulighed for åben skolebuskørsel for alle passagerer

##### 2.4.1. Gældende ret

Al offentlig servicetrafik skal som nævnt i afsnit 2.1.1. varetages af et trafikelskab, hvorfor kommunerne ikke selv må udføre offentlig servicetrafik.

En kommune har derimod mulighed for selv at udbyde og indkøbe specialkørsel, dvs. trafik som har hjemmel i anden lovgivning eller er begrænset til bestemte grupper af passagerer som f.eks. befordring af skoleelever.

Når kommunen selv varetager skolebuskørslen, afskæres almindelige passagerer fra at benytte kørslen, da der ellers ville være tale om udførelse af offentlig servicetrafik.

Kommunerne har mulighed for at henlægge specialkørsel, herunder skolebuskørsel, til trafikelskabet, i stedet for at varetage denne selv, jf. lov om trafikelskaber § 5, stk. 3.

En kommune kan f.eks. indgå aftale med et trafikelskab om, at trafikelskabet skal varetage skolebuskørslen. Overdrages indkøbet af skolebuskørsel til trafikelskabet, kan buskørslen udføres som offentlig servicetrafik, og andre passagerer vil derfor også kunne benytte bussen.

##### 2.4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Flere kommuner har fremsat ønske om at kunne åbne for, at den skolebuskørsel, som kommunen selv varetager, også kan medtage almindelige passagerer. Dette begrundes med, at det både fra kommunens og andre passagerers synspunkt virker som unødigt spild af kapacitet, at en bus, der kører på en bestemt rute på faste tidspunkter, ikke må medtage andre passagerer.

Heroverfor står, at det i dag kun er trafikelskaberne, der må udføre offentlig servicetrafik. Hensynene bag dette er bl.a., at det er nemmere for passagererne at anvende den offentlige servicetrafik, når det alene er trafikelskaberne, der udfører denne, at sammenhængen i den kollektive trafik sikres og at der opnås stordriftsfordele ved at samle indkøb af bustrafik i trafikelskaberne.

At give kommunerne mulighed for en bedre kapacitetsudnyttelse af den skolebuskørsel de selv varetager, vurderes ikke at kollidere med hensynene bag reglen om, at kommunerne ikke selv må drive offentlig servicetrafik. Tværtimod gives der mulighed for at yde eventuelle passagerer på ruten en bedre service end i dag. Endvidere er kørslen en type kør-

sel, som kommunerne ikke skal, men alene kan, lade trafikelskaberne varetage, hvorfor stordriftstanken ikke har stor betydning.

Herudover vurderes den konkurrence, der evt. kunne opstå til trafikelskabets rutekørsel, ikke at være af betydning, da kommunale skolebusruter ofte oprettes i mindre befolkede områder, hvor kommunen ikke i forvejen via trafikelskabet har indsat offentlig servicetrafik, eller i hvert fald ikke offentlig servicetrafik, der passer med tidspunkterne for befordring af skolebørn. Herudover skal der opnås tilladelse til speciel rutekørsel med skolebørn, hvis kørslen udføres med busser, dvs. motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 9 personer inkl. føreren. Trafikstyrelsen vil således her have mulighed for at foretage en prøvelse af, hvorvidt behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, jf. lov om trafikelskabers § 20, stk. 1. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i afsnit 2.10. vedr. tilladelser.

På denne baggrund foreslås det, at den enkelte kommune for ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, kan beslutte, at der kan medtages andre passagerer. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten.

Kravene om, at ruten skal planlægges ud fra skoleformål og at der ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten, skal hindre, at kommunen omgår loven ved at oprette ruter med baggrund i bestemmelsen, der reelt ikke har til formål at befordre skoleelever, men har til formål at fungere som offentlig servicetrafik.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 8.

#### 2.5. Regionernes mulighed for finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, og trafikelskabernes mulighed for overtagelse af ejerskab eller varetagelse af drift, opsætning m.v. samt medfinansiering af sådanne anlæg

##### 2.5.1. Gældende ret

Ansvaret for faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik såsom stoppesteder, læskure m.v., er i dag placeret hos vejmyndigheden. Det betyder, at opsætning og vedligehold af faste anlæg på kommunale veje er kommunernes ansvar, og på statslige veje er statens ansvar.

Selvom både regioner og kommuner er ansvarlige for offentlig servicetrafik og finansierer henholdsvis regionale og kommunale ruter, omfatter regionernes ansvar ikke, som kommunernes, vejene og det hertil hørende ansvar for faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Regionerne har således på nuværende tidspunkt hverken pligt eller ret til at finansiere eller varetage opgaver i forbindelse med anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

For kommunale stoppesteder er der uens praksis i forhold til, hvem der opsætter og vedligeholder de faste anlæg. I nogle kommuner vedligeholdes anlægget af kommunen i andre af trafikelskabet.



Trafikskabernes nuværende kompetence til at varetage opsætning og drift af stoppesteder for kommunerne beror på, at det i de respektive trafikskabers bestyrelser er besluttet at anse dette som en tilknyttet accessorisk ydelse til opgaven at drive offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, jf. lov om trafikskaber § 5, stk. 1, nr. 1.

Det vurderes dog ikke muligt for trafikskaberne med hjemmel i den gældende lovgivning at varetage opsætning af større anlæg, ej heller til at eje faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Trafikskabernes eventuelle varetagelse af opsætning og vedligehold af faste anlæg finansieres direkte af den kommune, der bestiller ydelsen, eller alternativt ud fra de principper, som trafikskabet har fastlagt i forhold til mindre vedligehold af busstoppesteder.

Trafikskaberne har således ikke mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, f.eks. gennem en medfinansiering af reovering af en busterminal, der fungerer som knudepunkt for en del busruter, udskiftning af en række læskure på en strækning, der benyttes af et større antal busser til fordel for det samlede busnetværk m.v. Sådanne anlæg skal som nævnt betales fuldt ud af den kommune, hvor anlægget er beliggende.

## 2.5.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

### 2.5.2.1. Regionernes mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik

For regionalt finansierede ruter er ansvaret som vejmyndighed skilt fra ansvaret for busdriften, da regionerne har ansvaret for busdriften, og kommunerne og staten har ansvaret for henholdsvis de kommunale og statslige veje.

En konsekvens ved at ansvaret som vejmyndighed er adskilt fra ansvaret for busdriften kan være, at incitamentet hos vejmyndigheden til at investere i busfremkommelighed, med dertil følgende lavere driftsomkostninger ved busdriften, reduceres, da det ikke kommer vejmyndigheden til gode. Endvidere har regionen ikke mulighed for selv at investere i tiltag, der vil kunne gavne f.eks. busfremkommeligheden for deres ruter.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt at give regionerne mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, f.eks. projekter, der forbedrer fremkommelighed for regionernes buslinjer, da dette er tæt knyttet til regionernes opgaver vedrørende offentlig servicetrafik og regionernes mulighed for at varetage sine opgaver så økonomisk ansvarligt som muligt, hvis de kan investere i tiltag, der gavner rutens driftsøkonomi.

Det foreslås derfor med § 1, nr. 7, at regionerne kan finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Ud over at der gives regionen adgang til selv at finansiere faste anlæg, gives der i tilknytning hertil også mulighed for, at trafikskabet kan overtage ejerskab eller varetage drift, opsætning m.v. af sådanne faste anlæg, som regionen finansierer, jf. den foreslåede § 1, nr. 8.

Regionens finansiering eller medfinansiering af faste anlæg til offentlig servicetrafik forudsætter, at der er indgået aftale med den eller de berørte vejmyndigheder herom.

Det er vigtigt at bemærke, at bestemmelsen ikke gør regionerne til vejmyndighed eller forpligter regionerne til at finansiere eller vedligeholde faste anlæg, medmindre regionerne selv har finansieret anlægget, da vejene fortsat er kommunernes og statens ansvar. Har regionen finansieret faste anlæg, er det dog også regionens ansvar at finansiere drift og vedligehold heraf, medmindre andet er aftalt med kommunerne. Det vil i øvrigt være hensigtsmæssigt at adressere problemstillingen når regionen og den berørte kommune under alle omstændigheder drøfter anlæggets opførelse.

Bestemmelsen giver således alene mulighed for, at regionerne kan finansiere projekter i relation til faste anlæg, f.eks. vejfremkommelighed og fastsætter ikke en pligt hertil. Denne bestemmelse skal især ses i sammenhæng med den nye finansieringsmodel for trafikskabet på Sjælland, jf. bemærkningerne i afsnit 2.3, men også i forhold til resten af Danmark, hvor regionerne har et noget større trafikføberansvar end de to regioner på Sjælland.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7.

### 2.5.2.2. Trafikskabernes mulighed for overtagelse af ejerskab eller varetagelse af drift, opsætning m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik

Faste anlæg som stoppestandsstandere, læskure, terminaler m.v. er tæt knyttet til et trafikskabs kerneprodukt, da det er en naturlig service i forbindelse med busdriften, som passagerne forbinder med trafikskabet.

Da det er vejmyndigheden, der som nævnt har ansvaret for sådanne anlægs drift og opsætning, er der ofte ikke en ens standard for, hvordan f.eks. stoppestederne inden for trafikskabets område skal se ud. Det betyder, at der inden for et trafikskabs område kan være stor forskel på stoppestedernes udformning og tilstand, alt afhængig af den enkelte vejmyndigheds prioriteter. Den tætte tilknytning disse anlæg har til trafikskabet, gør det ønskeligt at tilvejebringe en mulighed for, at trafikskaberne kan få indflydelse herpå.

Det foreslås, at trafikskabet efter aftale med regionen, jf. den foreslåede udvidelse af regionens finansieringsmuligheder, eller vejmyndighederne, kan overtage ejerskab eller varetage opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Hvis vejmyndighederne eller regionen ønsker det, skabes der herved i højere grad en mulighed for, at trafikskabet kan få indflydelse på stoppesteder m.v., der, som nævnt, af passagerne anses som en naturlig service i forbindelse med busdriften.

Trafikskabets mulighed for at varetage opsætning og drift af faste anlæg er en kodificering af den praksis, der udøves i dag, men muligheden for at overtage ejerskab af faste anlæg er en nyskabelse i forhold til gældende praksis på området.

Det er med bestemmelsen hensigten, at kommunerne giver trafikskaberne mulighed for skabe et ensartet udtryk ved

især stoppestandsstanderne, der har en nær tilknytning til busdriften fra passagerernes synspunkt, i hele trafikskabets område, og at kommunerne bestræber sig på ikke at udarbejde forskellige retningslinjer for standere i hver enkelt kommune.

Hensyn som trafikikkerhed, vejplanlægning m.v. kan fortsat varetages af vejmyndigheden, da det med bestemmelsen bliver frivilligt for den enkelte kommune eller staten som vejmyndighed, om denne ønsker, at trafikskabet skal varetage opsætning eller drift, evt. begge dele, eller om trafikskabet helt skal overtage ejerskabet af anlæggene. Endvidere skal vejmyndigheden under alle omstændigheder inddrages af trafikskabet, når trafikskabet etablerer faste anlæg på vejmyndighedens område.

Hvis den enkelte kommune eller staten beslutter at lade trafikskabet overtage ejerskab eller varetage drift, opsætning m.v., kan der i aftalegrundlaget mellem parterne tages højde for finansiering, trafikikkerhed og vejplanlægning.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 8.

### 2.5.2.3. Trafikskabernes mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik

På nuværende tidspunkt finansieres trafikskabernes eventuelle varetagelse af opsætning og vedligehold af faste anlæg direkte af den kommune, der bestiller ydelsen eller alternativt ud fra de principper, som trafikskabet har fastlagt i forhold til mindre vedligehold af busstoppesteder.

Trafikskabet har således ikke mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, til fordel for det samlede busnetværk, f.eks. ved en medfinansiering af en forbedring af en busterminal der fungerer som knudepunkt for en del busruter, udskiftning af en række læskure på en strækning, der benyttes af et større antal busser m.v.

Da sådanne anlæg potentielt kan komme mange kommuners borgere til gode, vil det være hensigtsmæssigt, at fællesskabet, i kraft af trafikskabet, gives mulighed for at bidrage til sådanne forbedringer eller nyanlæg. En mulighed for medfinansiering supplerer endvidere forslaget om, at trafikskaberne i større grad kan gives ansvar for eller overtager ejerskabet af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Det foreslås derfor, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

Trafikskaberne får med bestemmelsen hjemmel til at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette beslutes i trafikskabets bestyrelse. Bestyrelsen har i den forbindelse mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansieringen.

For at regionerne ikke skal blokere for kommunernes ønske om en sådan medfinansiering, jf. standardvedtægtens ufravigelige bestemmelser om, at regionen har vetoret i forhold til beslutninger, der er taget i bestyrelsen vedrørende

retningslinjer for finansieringen af trafikskabet, kan trafikskabet beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har ansvar for medfinansieringen af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Beslutes det i bestyrelsen, at trafikskabet skal kunne medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, kan dette f.eks. realiseres ved, at trafikskabets deltagere bidrager med enten et fast tilskud eller engangstilskud, der vil danne grundlag for, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg.

En anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at kommunen selv finansierer dele af projektet, da kommunen også selv skal tage ansvar for forbedringer, nyopførsel m.v. af et i kommunen beliggende anlæg.

Trafikskabets medfinansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, forudsætter også, at der er indgået aftale med den/de berørte vejmyndigheder herom jf. vejmyndighedens ansvar for vejarealet.

Der henvises til den foreslåede § 1, nr. 8.

## 2.6. Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikskaberne i hele landet

### 2.6.1. Gældende ret

Trafikskaberne skal i samarbejde med de tilstødende trafikskaber sørge for offentlig servicetrafik, 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, da en sådan grænseoverskridende trafik defineres som fjernbuskørsel jf. lov om trafikskabers § 19, stk. 4, hvilken trafikskabet som udgangspunkt ikke må varetage. Trafikskabet på Sjælland har dog pligt at samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser trafikskabets grænse.

Samarbejde mellem trafikskaber, hvis områder ikke støder op til hinanden, er ikke muligt. Rutekørsel, der forløber over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område kan således ikke varetages af trafikskaberne, men skal i stedet udføres som kommerciel fjernbuskørsel, jf. lov om trafikskabers § 22. Herudover har trafikskaber, hvis områder grænser op til hinanden, ingen samarbejdsmuligheder vedrørende opgaver, som trafikskabet varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. § 5, stk. 3, som berører to eller flere trafikskabers områder.

### 2.6.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Der har inden for visse typer kørsel vist sig et behov for at trafikskaberne får mulighed for at samarbejde i forhold til kørsel, der krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikskabers områder.

Dette behov har bl.a. vist sig i forhold til samarbejde mellem trafikelskaberne om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikelskabers områder og de visiterede kørselsopgaver, trafikelskaberne varetager for kommuner og regioner, der krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikelskabers områder. Det har f.eks. ikke med gældende lov været muligt at tilbyde en bruger af individuel handicapkørsel, der har bopæl på Sjælland, og som er tilknyttet trafikelskabet på Sjælland i forhold til handicapkørslen, at anvende individuel handicapkørsel i Nordjyllands trafikelskab under et ophold i Nordjylland.

Da øgede samarbejdsmuligheder således hovedsagligt har vist sig nødvendige i forhold til individuel handicapkørsel samt for opgaver, som trafikelskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, bør muligheden for samarbejde mellem trafikelskaberne udvides for de nævnte typer af kørsel.

Der bør ikke åbnes for et videre samarbejde i forhold til resterende offentlig servicetrafik, da dette vil være uhenigtsmæssigt i forhold til den liberaliserede fjernbuskørsel. Det er således ikke hensigten at skabe konkurrence til fjernbuskørslen.

Det foreslås derfor, at trafikelskaberne får mulighed for at samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikelskabers områder. Det foreslås endvidere, at trafikelskaberne får mulighed for at samarbejde om opgaver, som trafikelskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. den gældende lovs § 5, stk. 3, som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikelskabers områder.

Alle trafikelskaberne vil med bestemmelsen således kunne samarbejde om opgaver, herunder købe ydelser af hinanden, der vedrører de nævnte typer kørsler.

Det vil i forhold til individuel handicapkørsel løse problemstillingen omkring, at ordningen efter gældende ret ikke kan benyttes landsdækkende.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 9.

## *2.7. Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikføberansvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn.*

### *2.7.1. Gældende ret*

I dag varetages den offentlige servicetrafik på statens jernbaner i Region Nordjylland af DSB i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014.

### *2.7.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget*

Regeringen har i det konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012 meldt ud, at regeringen vil gennemføre forsøg med

at lade andre operatører end DSB overtage driften på lokale banestrækninger. Initiativet forventes i første omgang gennemført på forsøgsbasis i Nordjylland.

DSB kører normalt ca. 1,1 mio. km om året med lokale tog internt i Region Nordjylland. Det er denne trafik, som planlægges overdraget til lokalt ansvar, mens DSB fortsat skal betjene landsdelsforbindelserne til og fra Aalborg efter en forhandlet kontrakt med staten.

Med den foreslåede hjemmel bliver der mulighed for, at transportministeren kan indgå en aftale med Region Nordjylland om overdragelse af trafikføberansvaret for lokal togtrafik på strækningen Skørping og Frederikshavn til Region Nordjylland. Såfremt en sådan aftale indgås, vil ansvaret for den lokale togbetjening på strækningen Skørping og Frederikshavn således påhvile Region Nordjylland, idet regionen vil blive kompenseret af staten for at overtage opgaven i form af et årligt tilskud.

Det foreslås, at regionen kan overdrage trafikføberansvaret til Nordjyllands Trafikelskab. Med den foreslåede bestemmelse får Nordjyllands Trafikelskab i givet fald mulighed for at indkøbe togtrafikken fra Nordjyske Jernbaner eller fra en anden jernbanevirksomhed. Nordjyllands Trafikelskab vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skørping og Frederikshavn, som trafikelskabet varetager i forhold til privatbanerne i Region Nordjylland.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 11.

## *2.8. Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område*

### *2.8.1. Gældende ret*

Med hjemmel i lov om trafikelskabers § 7, stk. 3 kan transportministeren fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikelskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikelskabet på Sjællands område.

Transportudbyderne i hovedstadsområdet er således ved bekendtgørelse nr. 1009 af 9. oktober 2006 om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v. forpligtet til at samarbejde i en samarbejdsorganisation om bl.a. kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold og køreplaner, for at skabe sammenhæng i den offentlige servicetrafik.

Samarbejdet finder i praksis sted i det såkaldte direktør-samarbejde, der sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen. I dette samarbejde deltager direktørerne fra de enkelte selskaber. Samarbejdet omfatter bl.a. fælles billetter, abonnementskort og priser (takster), herunder indtægtsdeling, kundeinformation og markedsføring, erhvervssalg, rejsekort, fælles mobilbilletter, rejseregler og koordinering af køreplaner.

Samarbejdet har ifølge bekendtgørelsen karakter af et fælles forum for udveksling af ideer og initiativer til udvikling af analyser og vurderinger af den offentlige servicetrafik.

Direktørsamarbejdet forudsætter enighed, før der kan træffes beslutninger. Der er således tale om en konsensusmodel uden en mekanisme til at løse konflikter. Der stilles endvidere ikke krav til, hvad parterne i samarbejdet skal opnå, hvilke områder der skal samarbejdes på og med hvilket ambitionsniveau.

### 2.8.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Der er behov for at den offentlige servicetrafik inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område bliver mere sammenhængende, end den er i dag.

Med tre forskellige selskaber (herefter benævnt selskaberne), der varetager trafikken inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, oplever kunderne, at der trods et allerede eksisterende samarbejde mellem selskaberne, ikke er optimal sammenhæng på rejser, hvor der anvendes flere transportmidler.

For at styrke sammenhængen i den offentlige servicetrafik og for at forbedre kundernes oplevelse heraf, skal selskabernes samarbejde have en mere forpligtende karakter, og samarbejdet skal omfatte flere områder, end det gør i dag.

For at sikre, at selskaberne har klar hjemmel til at varetage en række opgaver i fællesskab, foreslås den forøgede pligt til samarbejde mellem selskaberne fastsat direkte i loven i stedet for ved bekendtgørelse alene.

Det foreslås derfor, at trafikskabet på Sjælland, Metro-selskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område i fællesskab skal etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik, der udføres inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område. Selskabernes samarbejde skal omfatte kundevendte aktiviteter, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation m.v. for trafik, der udføres inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område. Selskaberne kan ikke varetage disse aktiviteter egenhændigt uden for samarbejdet. Endvidere kan selskabernes samarbejde også omfatte opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking m.v.

Det kollektive trafiksystem på trafikskabet på Sjællands geografiske område forventes herefter præsenteret ved ét navn, ét ansigt og ét brand.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 14.

## 2.9. Bedre planlægning af den offentlige servicetrafik.

### 2.9.1. Gældende ret

Trafikskaberne står for at planlægge den offentlige servicetrafik ud fra den bustrafik, som regioner og kommuner bestiller. Trafikskaberne har således ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner med henblik på en lokal og

regional busbetjening inden for trafikskabets område, jf. § 5, stk. 1.

Det er med lovgivningen ikke fastlagt på forhånd, hvilken bustrafik kommuner og regioner har ansvar for hver især. Forarbejderne til lov om trafikskaber foreskriver alene, at regionen er økonomisk ansvarlig for et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommuner finansierer lokale ruter. Den konkrete fordeling fastlægger parterne derfor selv ud fra deres ønskede serviceniveau.

Ud over den almindelige planlægning af bustrafikken, forpligtes trafikskaberne også til at udarbejde langsigtede planer for den offentlige servicetrafik, som trafikskaberne er ansvarlige for inden for rammerne af statens planlægning. En del af formålet med denne planlægning er at udmønte politiske/økonomiske servicemålsætninger for den offentlige servicetrafik på længere sigt.

Der er på nuværende tidspunkt ikke noget krav til, at trafikskabernes trafikplan for den offentlige servicetrafik skal indeholde nærmere overvejelser om ansvarsfordelingen mellem regioner og kommuner eller langsigtede planer for fastlæggelsen af et mere stabilt og fast rutenet. Busnettet er fuldt ud afhængigt af kommunernes og regionerne prioriteringer i de årlige budgetter.

Af forarbejderne til lov om trafikskaber fremgår alene, at trafikskabets plan bl.a. skal beskrive betjeningsomfang og således synliggøre, hvilke prioriteringer der er foretaget i den offentlige servicetrafik inden for trafikskabets område.

### 2.9.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

For at skabe et mere stabilt rutenet inden for trafikskabets geografiske område, hvor ansvaret mellem kommuner og regioner sættes i mere forudsigelige og stabile rammer, foreslås det, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetoverslag.

Der skal med det strategiske grundlag fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.

Det strategiske grundlag skal ses som en form for aftale mellem kommuner og regioner i trafikskabet, hvor de over for hinanden har lagt sig fast på dette grundlæggende rutenet, som kommuner og regioner efterfølgende vil kunne arbejde ud fra i forbindelse med planlægningen af øvrige ruter.

Med forslaget fastlægges de overordnede principper for rutenettet ud fra en længere planlægningshorisont end det er tilfældet med planlægningen af bustrafikken i dag.

For at understøtte denne planlægning, findes det hensigtsmæssigt, at der i samspil med disse overordnede principper for rutenettet udarbejdes et flerårigt budgetoverslag. På den måde er det muligt for de enkelte kommuner og regioner at tilrettelægge egen trafik og midlerne hertil bedre.

Hensigten med det strategiske grundlag og flerårige budgetoverslag er at eliminere noget af den usikkerhed, der opstår ved, at der årligt lægges nye budgetter, der betyder, at busruter kan besluttes nedlagt med kort varsel.

Kommunernes og regionernes 1-årige budgetplanlægning er fortsat det bærende element i økonomien, og det strategiske grundlag er ikke til hinder for, at en kommunes eller regions økonomi nødvendiggør, at der med kort frist ændres eller nedlægges en busrute, der indgår i det strategiske grundlag. Det er således fortsat op til parterne selv at fastlægge serviceniveauet, selvom der udarbejdes et strategisk grundlag.

Det strategiske grundlag er særlig relevant i forhold til busomlægninger som følge af større projekter såsom den kommende letbane i ring 3, åbningen af metrocityringen eller ved beslutningen om, hvilke kommunale ruter der vil være hensigtsmæssige at overflytte til regionen i forbindelse med den nye finansieringsmodel som behandlet i punkt. 2.3.

Det er bestyrelsen, der ifølge standardvedtægten i sidste ende træffer beslutning om trafikplanen, men de enkelte kommuner og regioner skal inddrages i arbejdet, da det som nævnt er kommuner og regioner, der fastlægger eget serviceniveau.

Jo tættere et område er trafikeret, desto mere relevant er det, at trafikskabet og dennes bestyrelse arbejder for at der skabes en fælles forståelse for det formålstjenlige i, at der nås til enighed om tilpasningen af busruter og fastlæggelsen af et grundlæggende rutenet.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 15.

## 2.10. Tilladelse til rutekørsel

### 2.10.1. Gældende ret

Private buskørselsvirksomheder (operatørerne) og de regionale trafikskaber der ønsker at udføre rutekørsel, skal have tilladelse hertil af transportministeren. Tilladelseskompetencen er delegeret til Trafikstyrelsen.

Med rutekørsel forstås en regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst en gang om ugen, og hvor på- og afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder. Typisk vil kørslen foregå i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan.

Er rutekørslen åben for alle, betegnes den ”almindelig rutekørsel”. Under denne betegnelse falder dog også individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes rutekørslen som ”speciel rutekørsel”.

Rutekørsel kan også udføres som fjernbuskørsel. Herved forstås en rute, der kører over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, er der krav om en vis frekvens.

Der kræves som udgangspunkt tilladelse til at udføre alle typer af rutekørsel. Tilladelseskravet for almindelig rutekørsel gælder for ethvert motorkøretøj, uanset størrelse. Krav om tilladelse til speciel rutekørsel, gælder dog kun for så vidt kørslen udføres med busser, dvs. motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 9 personer inkl. føreren.

Tilladelse til rutekørsel er betinget af, at ansøgeren har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring jf. § 1, stk. 1, i lov om buskørsel. Dette krav gælder dog ikke for trafikskaber eller Bornholms Regionskommune. En tilladelse til erhvervsmæssig 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.

Ved afgørelsen af om tilladelse til rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, skal gives, skal der desuden foretages en prøvelse af, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik.

Baggrunden for denne afvejning er et ønske om at koordinere og planlægge den offentlige servicetrafik. Dette skyldes, at det med tilblivelsen af lov om trafikskaber blev fastsat, at det er trafikskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikskabs 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.

Med tilladelseskravet sikres det, at der er en form for kontrol med, at private buskørselsvirksomheder ikke opretter konkurrerende ruter på særligt lukrative strækninger og med begrænsede køreplaner, som dermed trækker kunder bort fra den offentlige servicetrafik, således at trafikskabernes indtjening undergraves. Dette er med til at sikre, at der kan eksistere et veludbygget netværk af bustrafik, som betjener hele landet, også i de mindre befolkede egne, hvor det ikke vil kunne betale sig at drive en busrute.

Tilladelse til trafikskaber og Bornholms Regionskommune til at udføre rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, og til at lade sådan kørsel udføres af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt, udstedes dog uden prøvelse af behovet for ruten.

### 2.10.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Trafikstyrelsen behandler årligt ca. 1500 ansøgninger om tilladelse til rutekørsel og giver meget sjældent en ansøger afslag på tilladelse til rutekørsel.

Det har inden for en række kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede og ældre samt kørsel til kirke, læge, speciallæge, tandlæge m.v. vist sig, at tilladelseskravet ikke tjener noget formål i forhold til lov om trafikskaber, da disse kørselstyper ikke vurderes til at være i konkurrence med de regionale trafikskaber, hvorfor en prøvelse af behovet ikke er nødvendig.

Ansøgning om og udstedelse af tilladelser udgør således en unødigt administrativ byrde for både Trafikstyrelsen og operatørerne.

Det foreslås derfor, at der fastsættes en generel bemyndigelsesbestemmelse, hvor transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse, jf. lov om trafikskabers § 20 stk. 1 (som ikke ændres).

De undtagne kørselstyper skal fastsættes administrativt.

Der skal ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber, og om en behovsvurdering derfor fortsat vurderes nødvendig.

Visse kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af almindelig busdrift med en fast køreplan bør f.eks. fortsat omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da sådan rutekørsel vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber. En behovsvurdering er således fortsat nødvendig.

Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil indebære en ikke uvæsentlig reduktion i antallet af ansøgninger til behandling i Trafikstyrelsen og vil samtidig lette erhvervet, da det forventes, at antallet af ansøgninger om rutekørsel vil blive væsentligt reduceret.

Tilladelserne udgør i øvrigt dokumentation i forbindelse med politiets håndhævelse af reglerne om eksempelvis skatte- og afgiftsforhold (moms og vægtafgift) og køre- og hviletidsreglerne.

Det vurderes dog, at tilladelserne i forhold til disse formål vil kunne erstattes af en skriftlig kørselskontrakt, hvis kontrakten indeholder oplysninger, som før kunne findes i tilladelsen samt hvis der er krav om, at kontrakten skal medbringes under kørslen.

Det foreslås derfor, at transportministeren for kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan fastsætte regler om oprettelsen af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten m.v.

I henhold til artikel 5, stk. 2, i Europa Parlamentets og Rådets forordning nr. 1073 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel kræves der ikke tilladelse til international speciel rutekørsel, såfremt kørslen er omfattet af en aftale mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden. Dette taler således for, at en kørselskontrakt/aftale vil kunne anvendes som dokumentation for, at der er tale om rutekørsel.

Det bemærkes, at vægtafgiftsloven foreslås ændret som følge af den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 17.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 17 og § 2.

## 2.11. Passagerrettigheder og internationale konventioner

### 2.11.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder

(i det følgende benævnt buspassagerrettighedsforordningen) finder anvendelse fra den 1. marts 2013.

Buspassagerrettighedsforordningen, der har hjemmel i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde artikel 91, stk. 1, om fælles regler for transportområdet, finder direkte anvendelse i Danmark.

Formålet med buspassagerrettighedsforordningen er at fastsætte regler for bustransport af passagerer med hensyn til ikke-diskrimination, rettigheder i tilfælde af ulykker, aflysning eller forsinkelse, assistance til handicappede og bevægelseshæmmede, mindstekrav til oplysninger til passagererne, behandling af klager og generelle regler om håndhævelse.

Der findes på lignende vis passagerrettigheder inden for luftfart, jernbane og søfart.

Forordningen finder i sin helhed anvendelse på passagerer, der benytter almindelig rutekørsel med en rejseafstand på 250 km eller mere, mens det alene er nogle af de mere generelle bestemmelser, der finder anvendelse for almindelig rutekørsel med en rejseafstand, der er mindre end 250 km og for lejlighedsvis kørsel.

Der er i gældende lov ikke en generel hjemmel til, at der kan fastsættes regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af EU om forhold, der vedrører lov om trafikskaber.

### 2.11.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

For at sikre buspassagerrettighedsforordningens krav om effektiv klageadgang og håndhævelse, foreslås der med lovforslaget indsat supplerende bestemmelser til buspassagerrettighedsforordningen vedrørende klageadgang, håndhævelse og sanktion.

I forhold til udpegning af klageorganer, foreslås det, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Trafikstyrelsen behandler klagesagerne.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er et privat uafhængigt ankenævn, som er godkendt af erhvervs- og vækstministeren i medfør af forbrugerklagebogen.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er også udpeget som klageorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Det findes derfor hensigtsmæssigt, at bus- og jernbanepassagerer i forhold til de EU-retlige passagerrettigheder kan klage samme sted.

Endvidere behandler nævnet også andre klager over rejser med bus, der ikke relaterer sig til forordningen, hvorfor det af hensyn til forbrugeren bør være samme klageorgan, der behandler størstedelen af klager over busrejser.

Det har dog været nødvendigt at udpege to klageorganer til håndhævelse af forordningen, da Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene har kompetence til at behandle civile tvister angående rejser med kollektiv trafik mellem forbrugere og udbyderen af bus, tog og metro. En klage kan dog angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne.

Trafikstyrelsen skal derfor varetage de klager, som nævnet ikke har kompetence til at behandle.

De klager, som Trafikstyrelsen forventes at varetage, vil være eventuelle ikke-forbrugerrelaterede klager, klager over lejlighedsvis kørsel, jf. forordningens artikel 3 (b), klager over erstatning ved død eller tilskadekomst, jf. artikel 7 m.v.

Det vil være Ankenævnets kompetence, der afgør, hvilke klager Trafikstyrelsen skal varetage.

Størstedelen af de klager, der kan forventes at indkomme på forordningens område, forventes dog at vedrøre aspekter, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har kompetence til at behandle.

Med udpegningen af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro foreslås den i forordningen nævnte mulighed for, at passageren forinden skal have klaget til transportøren, før de udpegede klageorganer kan behandle klagen, anvendt. Det foreslås også, at der for klager rettet til Trafikstyrelsen skal være klaget til transportøren forinden.

For at sikre effektiv håndhævelse af forordningen, foreslås Trafikstyrelsen udpeget som tilsynsorgan, og der foreslås indført mulighed for bødestraf ved overtrædelse af en række af forordningens bestemmelser.

Endvidere foreslås det, at der fastsættes en generel hjemmel til at gennemføre EU-direktiver og fastsætte supplerende regler vedr. EU-forordninger på bus- og privatbaneområdet. Det er fundet hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes regler, der indeholder en generel bemyndigelse, således at der ikke skal foretages ændringer af lov om trafikskaber på baggrund af direktiver og forordninger, hvis disse holder sig inden for lovens formål. Sådanne direktiver og forordningen vil under alle omstændigheder skulle gennemføres eller gælde i Danmark.

Med bestemmelsen sikres der helt konkret hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af buspassagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage, hvis dette vurderes nødvendigt. Når det, trods fastsættelsen af regler om klage- og tilsynsorgan ved denne lov, samtidig foreslås, at de nærmere regler for opfyldelse og anvendelse kan fastsættes administrativt, er det for at sikre, at reglerne kan specificeres og tilpasses en eventuel udvikling på området.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 21 og 23.

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Finansieringsmodellen anses samlet set ikke at medføre ændrede økonomiske konsekvenser for hverken regioner eller kommuner på Sjælland. Den ændrede opgavefordeling i forhold til de administrative udgifter og regionernes varetæelse af flere tværkommunale ruter forventes at være DUT-neutral.

Med forventningen om, at det ved bekendtgørelse fastsættes, at tilladelseskravet afskaffes for en række nærmere fast-

satte typer af rutekørsel, vil det betyde administrative lettelser for Trafikstyrelsen, da de ikke længere skal vurdere samme antal ansøgninger som tidligere.

Som ordningen er opbygget nu, får trafikskaberne i dag en betydelig mængde ansøgninger om tilladelser i høring. I forhold til fjernelse af tilladelseskravet i forhold til visse kørselstyper vil den påtænkte lovændring betyde, at trafikskaberne vil skulle foretage færre behovsvurderinger.

Dog har trafikskaberne for en række af den type kørsler, der forventes undtaget tilladelseskravet, afgivet indsigelsesret, hvorfor det ikke forventes for trafikskaberne at skabe væsentligt administrative lettelser.

Da antallet af behovsvurderinger, der forventes at bortfalde, er rimelig få, vurderes det, at de administrative mindreomkostninger for trafikskaberne vil være under bagatelgrænsen i relation til DUT.

Trafikstyrelsens rolle som tilsyns- og klageorgan, herunder udarbejdelse af en rapport hvert 2. år, forventes alene at medføre minimalt administrativt merarbejde.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Med forventning om, at det ved bekendtgørelse fastsættes, at tilladelseskravet afskaffes for en række nærmere fastsatte typer af rutekørsel, vil det betyde administrative lettelser for buskørselsvirksomheder, idet det antages, at der allerede i dag indgås skriftlige kontrakter om rutekørsel mellem buskørselsvirksomheder og transportarrangører.

### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Ingen.

### 6. Miljømæssige konsekvenser

Ingen.

### 7. Forholdet til EU-retten

I henhold til artikel 28, 29 og 31 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder har medlemsstaterne pligt til at sikre, at forordningens bestemmelser om klageadgang og effektiv håndhævelse finder anvendelse i medlemsstaten.

Dette vil blive efterlevet ved fastsættelse af bestemmelser om klage- og tilsynsmyndigheder samt strafbestemmelser.

Endvidere indføres der en generel hjemmel til administrativt at fastsætte regler til opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af EU om forhold omfattet af loven.

### 8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 13. december 2013 til d. 7. januar 2014 været i høring hos følgende organisationer m.v.: Arriva, DSB, Øresund, DSB, Metroselskabet I/S, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Bus og Tog samarbejdet, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Danske Bus-

vognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Forbrugerrådet, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening – KL, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for

Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, BAT, Fynbus, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik, Nordjyske Jernbaner og Rigspolitiet.

### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige		
Administrative konsekvenser for det offentlige	Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil indebære en ikke uvæsentlig reduktion i antallet af ansøgninger til behandling i Trafikstyrelsen og derved en mindre administrativ byrde.	Trafikstyrelsens rolle som tilsyns- og klageorgan, herunder udarbejdelse af en rapport hvert 2. år, forventes kun at medføre minimalt administrativt merarbejde.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil lette erhvervet, da det forventes, at antallet af ansøgninger om rutekørsel vil blive væsentligt reduceret.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	I henhold til artikel 28, 29 og 31 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder har medlemsstaterne pligt til at sikre, at forordningens bestemmelser om klageadgang og effektiv håndhævelse finder anvendelse i medlemsstaten. Dette vil blive efterlevet ved fastsættelse af bestemmelser om klage- og tilsynsmyndigheder samt strafbestemmelser. Endvidere indføres der en generel hjemmel til administrativt at fastsætte regler til opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af EU om forhold omfattet af loven.	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det foreslås, at der i *overskriften* til kapitel 1 og i *overskriften* før § 3 efter »finansiering« indsættes »m.v.«.

Den foreslåede ændring af overskriften og deloverskriften i kapitel 1 er en konsekvensændring som følge af, at der indføres en ny § 3 a, hvor regionerne gives mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Kapitlet regulerer som følge af den foreslåede ændring ikke alene trafikelskabernes finansiering, men også regionernes finansieringsmuligheder, hvilket der ikke i dag er hjemmel til i anden lovgivning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5. samt til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 7.

##### Til nr. 2

Det foreslås i § 1, stk. 3, at kommuner, der udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre

kommuner, efter transportministerens tilladelse kan undlade at deltage i et trafikelskab. Transportministeren kan i forbindelse med tilladelsen fastsætte nærmere vilkår for ø-kommunens udtræden af trafikelskabet. Deltager en ø-kommune ikke i et trafikelskab, varetager ø-kommunen de opgaver, der efter lov om trafikelskaber påhviler trafikelskaberne.

Der er tale om et nyt stykke i bestemmelsen.

Ø-kommuner, der efter tilladelse ikke deltager i et trafikelskab, omtales i lovens øvrige bestemmelser som »udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3«.

Bestemmelsen er alene relevant for øer, der udgør en selvstændig kommune, og vil på nuværende tidspunkt helt konkret have betydning for ø-kommunerne Fanø, Læsø, Samsø og Ærø. Andre kommuner end ø-kommuner, som defineret i bestemmelsen, vil ikke have mulighed for at melde sig ud af trafikelskabet.

Den enkelte ø-kommune skal ansøge om at få tilladelse til ikke at deltage i et trafikelskab. Det er således alene, hvis ø-kommunen ønsker at melde sig ud af trafikelskabet, og denne ansøger herom og får tilladelse, at ø-kommunens nuværende deltagelse i et trafikelskab ophører. Ø-kommuner-



nes nuværende deltagelse i trafiksselskaberne ændres således kun ved, at de aktivt ansøger herom.

Medmindre der er tungtvejende hensyn imod, at en ø-kommune melder sig ud af trafiksselskabet, forventes tilladelse til ø-kommunens udmelding givet.

Transportministeren kan i forbindelse med tilladelsen fastsætte nærmere vilkår for ø-kommunens udtræden af trafiksselskabet. Fastsættes sådanne vilkår, forventes både trafiksselskabet og den konkrete ø-kommune inddraget i overvejelserne omkring hvilke vilkår, der er relevante at fastsætte for ø-kommunens udtræden af trafiksselskabet, herunder bl.a. vedr. tidspunktet for ø-kommunens udtræden af trafiksselskabet.

Det bemærkes dog, at det som udgangspunkt er op til den enkelte ø-kommune og trafiksselskabet at aftale, hvordan ø-kommunens udtræden foretages mest hensigtsmæssigt, og det forventes, at en ø-kommune, der ønsker at udtræde af et trafiksselskab, efter nærmere aftale med trafiksselskabet selv fastlægger tidspunktet for ø-kommunens udtræden samt de konsekvenser, der følger heraf.

Hvis en udmeldt ø-kommune ikke ønsker at bevare den trafik, som trafiksselskabet på bestilling af ø-kommunen har tegnet kontrakt på indtil kontraktens mulige ophør, er ø-kommunen økonomisk ansvarlig for de konsekvenser, der følger heraf.

Ø-kommunen har endvidere det økonomiske ansvar for andre eventuelle udeståender trafiksselskabet skulle stå tilbage med efter en ø-kommunes udtræden, der følger af ø-kommunens udtræden. Det er derfor særligt for ø-kommunen vigtigt at indgå en klar aftale med trafiksselskabet om, hvordan udtræden af selskabet skal forløbe i praksis og hvordan forholdet mellem de to parter afvikles.

Vilkår fastsat i forbindelse med tilladelsen til udtræden ændrer ikke på ø-kommunens ovennævnte ansvar overfor trafiksselskabet, medmindre der eksplicit er taget stilling her til i vilkårene.

Konsekvenserne af en ø-kommunes udtræden er, at kommunen overtager pligten til at varetage de opgaver, som påhviler trafiksselskabet efter loven. I en ø-kommune, der ikke deltager i et trafiksselskab, vil det derfor være den pågældende kommune, der er ansvarlig for de opgaver, der i det øvrige land varetages af trafiksselskaberne.

Er en ø-kommune udmeldt, kan kommunen i stedet drive egenproduktion eller udbyde kørslen selv.

En ø-kommunes udmelding af et trafiksselskab er dog ikke til hinder for, at trafiksselskabet fortsat har mulighed for at varetage opgaver for ø-kommunen, som et trafiksselskab har kompetence til at varetage efter lov om trafiksselskaber, uanset om det er en opgave som skal varetages af trafiksselskabet i forhold til ikke-udmeldte kommuner eller om det er en opgave der kan varetages af trafiksselskabet i forhold til de øvrige kommuner og regioner. Trafiksselskabet er dog ikke forpligtiget til at varetage opgaver for en ø-kommune, der er udmeldt af trafiksselskabet.

Når et trafiksselskab fortsat kan varetage opgaver for en udmeldt ø-kommune, skyldes det, at ø-kommunen fortsat anses for at ligge inden for trafiksselskabets geografiske område, selvom ø-kommunen er udmeldt af trafiksselskabet.

Ved en ø-kommunes udtræden af trafiksselskabet, bortfalder regionens forpligtelser i forhold til de opgaver, som trafiksselskabet skal varetage.

Da en udmeldt ø-kommune ikke deltager i trafiksselskabet, skal ø-kommunen ikke have et medlem i trafiksselskabets repræsentantskab og evt. trafiksselskabets bestyrelse, hvis en repræsentant skulle være valgt hertil.

En udmeldt ø-kommunes repræsentantskabsmedlem og eventuelle bestyrelsesmedlem vil skulle udtræde af henholdsvis repræsentantskabet og trafiksselskabets bestyrelse ved ø-kommunens udtræden af trafiksselskabet. Nærmere regler herom forventes fastsat i standardvedtægten, som fastsat ved bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafiksselskaber.

En udmeldt ø-kommune vil kunne genindtræde i trafiksselskabet med rimelig varsel.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

#### *Til nr. 3*

Det foreslås i § 2, stk. 4, 1. pkt., at transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren udgår af bestemmelsen.

Herved foreslås det, at disse, det vil i dag sige transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, som udgangspunkt ikke skal godkende vedtægter og ændringer heraf, men alene skal have vedtægterne eller vedtægtsændringerne tilsendt, med mulighed for at komme med indsigelser, hvilket fremgår af den foreslåede § 1, nr. 4.

Bestemmelsen ændres således som led i, at godkendelsesproceduren for trafiksselskabets vedtægter i forhold til de statslige myndigheder smidiggøres.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2. samt til bemærkningerne til § 1, nr. 4.

#### *Til nr. 4*

Det foreslås i § 2, stk. 4, at selskabets vedtægter herefter sendes til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Har trafiksselskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser, anses vedtægterne for godkendt. Fristen kan af transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren forlænges med en begrundet udtalelse for forlængelsen.

Med bestemmelsen smidiggøres godkendelsesproceduren for trafiksselskabets vedtægter i forhold til de statslige myndigheder.

Som følge af ovennævnte ændring i den foreslåede § 1, nr. 3, skal trafiksselskabet fastsætte selskabets vedtægter, der skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd.

Med bestemmelsen kan trafikskaberne således forudsætte, at vedtægterne er godkendt, hvis der ikke er indkommet indsigelser senest 12 uger efter, at transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren har modtaget forslag til vedtægterne.

Er fristen derimod forlænget, må trafikskaberne afvente ministeriernes stillingtagen til vedtægterne, før de kan anses som godkendt.

Ønsker transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren at forlænge fristen, bør det fremgå direkte af den begrundede udtalelse, at fristen på de 12 uger ikke overholdes, og at trafikskabet ikke kan anse vedtægterne for godkendt, før dette er tilkendegivet fra transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren. Dette skal hindre, at der opstår tvivl om, hvorvidt vedtægterne er godkendt eller ej.

Transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren vil uanset fristen altid kunne erklære bestemmelser i vedtægterne ugyldige, hvis de strider imod ufravigelige bestemmelser i standardvedtægterne. Dette følger i sagens natur af bestemmelsernes ufravigelighed.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

#### *Til nr. 5*

Det foreslås i § 3, stk. 3, at tilskuddet til trafikskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner, Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter, jf. lov om trafikskaber § 3, stk. 4, og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjællands område.

Med bestemmelsen fastholdes den nuværende ansvarsfordeling mellem regioner og kommuner, bortset fra ansvaret for finansieringen af trafikskabets administration og drift. Dog er der under de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3. en nærmere definition af, hvad der kan anses som regionale ruter. Dette skal ikke ses som en ændring af den i loven gældende generelle ansvarsfordeling i forhold til de lokale og regionale ruter, men blot som en præcisering af, at en række ruter, der i praksis nu er kommunale, bør flyttes over i regionalt regi og derved finansieres af regionerne, da de anses for at have regional karakter.

Med bestemmelsen fastsættes det, at det ikke blot er de to regioner men også de deltagende kommuner, der skal bidrage til trafikskabets administrations- og driftsudgifter. En andel af trafikskabets administrations- og driftsudgifter skal således fordeles ud på de enkelte busruter. Denne andel

udgør et beløb svarende til de overførte ruter fra kommunerne til regionerne.

Trafikskabets administration og drift er alle fælles udgifter i trafikskabet, som ikke kan henføres til de enkelte ruter, som f.eks. køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre m.v.

De to regioners og de deltagende kommuners tilskud til administrations- og driftsudgifterne fastsættes af trafikskabet. Det forudsættes med bestemmelsen, at de to regioner skal dække en del af disse udgifter på baggrund af et af trafikskabet fastsat grundbeløb fordelt på hver region. Endvidere skal den resterende del dækkes af både regioner og kommuner ved, at udgifterne fordeles ud på de konkrete buslinjer. Grundbeløbet, som de to regioner skal dække, fastsættes, når det er fastlagt hvilke og hvor mange ruter der overflyttes til regionalt regi.

Finansieringsmodellen forventes administreret således, at trafikskabets samlede administrations- og driftsudgifter først fordeles ud på de to regioners områder. På baggrund af denne fordeling fastsætter trafikskabet det grundbeløb, der skal finansieres af henholdsvis Regions Sjælland og Region Hovedstaden. Dette fastsættes ud fra, hvor mange ruter der er overgået til at skulle finansieres regionalt i hver region for sig.

Den del af det beløb, der er fordelt ud på Region Hovedstadens område, og som ikke dækkes af det grundbeløb Region Hovedstaden skal finansiere, skal Region Hovedstaden og de heri beliggende kommuner dække via en fordeling efter regionens og kommuners forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres i Region Hovedstadens område.

Ligeledes skal Region Sjælland og de heri beliggende kommuner dække den resterende del af det beløb, der er fordelt ud på Region Sjællands område, og som ikke dækkes af det grundbeløb Region Sjælland skal finansiere, via en fordeling efter regionens og kommuners forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer der udføres i Region Sjællands område.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under afsnit 2.3.

Det foreslås i § 3, stk. 4, at lokale busruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område betales af de deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Med bestemmelsen fastlægges principperne for finansieringen af de lokale ruter, der betales af kommunerne inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område.

Kører en busrute alene internt i en kommune, betales hele ruten af kommunen.

Kører en busrute i flere kommuner, fordeles udgifterne til busruten mellem de deltagende kommuner i trafikelskabet.

80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region kommunerne er beliggende i.

Modellen forudsættes administreret således, at kører en rute igennem flere kommuner beliggende i f.eks. Region Hovedstaden, skal 80 % af ruten finansieres af de af ruten berørte kommuner ud fra køreplanstimer, og de sidste 20 % af ruten skal finansieres af samtlige kommuner beliggende i Region Hovedstaden på baggrund af kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i Region Hovedstaden.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

#### *Til nr. 6*

Bestemmelsen er en konsekvensændring som følge af, at den gældende § 3, stk. 3, ændres og bliver til to stykker.

Med den foreslåede bestemmelse fastslås det, at kommunerne og regionerne fortsat i konkrete tilfælde kan aftale at fravige fordelingsprincipperne i § 3, stk. 3 og 4, såfremt særlige forhold taler herfor, og alle parter er enige herom. Det kan f.eks. 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 de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3. og til bemærkningerne til § 1, nr. 5.

#### *Til nr. 7*

Det foreslås i § 3 a, at regionerne kan finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, menes bl.a. terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informationsstandere, skraldespande, anlæg til optimering af vejfremkommelighed m.v.

Bestemmelsen giver alene regionerne mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Bestemmelsen foreskriver således ikke en pligt for regionerne til en sådan finansiering.

Bestemmelsen forventes hovedsagligt benyttet i forhold til anlæg, der f.eks. driftsoptimerer en regional rute, hvis vejmyndigheden ikke ønsker at finansiere et sådant anlæg.

Regionen kan finansiere anlægget helt eller delvist efter aftale med vejmyndigheden. Regionen kan således ikke gennemtvinge etableringen af et fast anlæg, selvom regionen finansierer det fuldt ud, hvis vejmyndigheden ikke finder det hensigtsmæssigt.

Med bestemmelsen ændres der ikke på, at det fortsat er kommunerne og staten der er vejmyndigheder, og har ansvaret for vejplanlægning og- sikkerhed samt for finansiering af veje og faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetra-

fik m.v. Se nærmere omkring afgrænsning til vejmyndighedens ansvar i bemærkningerne til § 1, nr. 8 nedenfor, der også gælder i forhold til regionernes finansiering af faste anlæg.

Bestemmelsen suppleres af den foreslåede bestemmelse om at trafikelskabet kan overtage ejerskab eller varetage drift, opsætning m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik for vejmyndigheden. Dette gøres også til en mulighed i forhold til trafikelskabets varetagelse af sådanne opgaver for regionen, hvis regionen beslutter at finansiere faste anlæg.

Regionerne kan dog selv stå for opsætning m.v. af faste anlæg, som regionerne finansierer, men dette skal ske efter aftale med vejmyndigheden, herunder ved vejmyndighedens tilladelse, jf. bemærkningerne i § 1, nr. 8.

Regionen kan også aftale med vejmyndigheden, at denne står for opsætning m.v. af faste anlæg regionen finansierer.

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger til afsnit 2.5.

#### *Til nr. 8*

Det foreslås i § 5, stk. 2, at den enkelte kommune for ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, kan beslutte, at der kan medtages andre passagerer. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passagererne for brug af ruten.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Kommunerne får med denne bestemmelse mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre passagerer på linje med det, som trafikelskaberne hele tiden har kunnet. Dette betyder i praksis, at der åbnes for, at kommunerne selv må drive offentlig servicetrafik, hvis dette sker som et led i skolebuskørslen.

Skolebørn, som ikke har krav på befordring, betragtes også som »andre passagerer«, og vil på linje med alle andre have mulighed for at benytte kørslen.

Kommunen kan med forslaget selv beslutte, om der må køre andre passagerer med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal dog være gratis for alle passagerer.

Endvidere skal ruten planlægges ud fra skoleformål. Ruten skal således have en skole som enten start- eller slutdestination, og må endvidere ikke planlægges at køre til destinationer som f.eks. et lægehus, hvis det ikke er begrundet i skolekørsel.

Det er ikke en forudsætning for anvendelsen af bestemmelsen, at kommunen åbner al kommunens skolebuskørsel, der varetages af kommunen selv, for andre passagerer. Kommunen kan vælge, at det kun er nogle af kommunens skolebusruter, der åbnes for andre passagerer.

Det er ikke hensigten med bestemmelsen, at en kommune skal kunne drive al offentlig servicetrafik i kommunen som »skolebuskørsel«, ved at oprette ruter med hjemmel i bestemmelsen. Hvis ruten reelt ikke har til formål at befordre skoleelever, vil der på den måde være tale om at omgå kravet om, at det alene er trafikelskaberne der må drive offentlig servicetrafik.

Kommunen skal fortsat overholde betingelserne i folkeskoleloven i forhold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger til afsnit 2.4.

Der foreslås i § 5, stk. 3, 1. pkt., at trafikskabet efter aftale med regionen eller vejmyndigheden kan overtage ejerskab eller varetage opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Med faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik menes bl.a. terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informationsstandere, skraldespande, anlæg til optimering af vejfremkommelighed m.v.

Med bestemmelsen gives der hjemmel til, at vejmyndigheden eller regionen kan beslutte, at de vil lade trafikskabet overtage ejerskabet eller varetage opsætning, drift m.v. af de i kommunen (eller på statsvejene) beliggende faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Bestemmelsen kan f.eks. anvendes således, at der ved trafikskabets overtagelse af ejerskab af faste anlæg, imellem trafikskabet og vejmyndigheden aftales en fast årlig kontraktbetaling for at trafikskabet overtager ejerskabet og for fremtiden varetager de pligter og rettigheder, der hører til ejerskabet af faste anlæg, herunder bl.a. vedligehold og drift af de eksisterende anlæg, beslutning om eksisterende anlægs udskiftning, ensretning af stoppesteders udtryk, beslutning om opførelse af nye faste anlæg m.v. Trafikskabet vil på den baggrund få frihed til selv at tilrettelægge drift, opsætning, udseende, udskiftning m.v. af de faste anlæg. Trafikskabet kan fastlægge niveauet for driften m.v. ud fra bl.a. den aftale, der er indgået i forbindelse med overtagelsen og det tilskud, der ydes trafikskabet for overtagelsen af ejerskabet.

Aftaler trafikskabet og vejmyndigheden at trafikskabet skal varetage drift, opsætning m.v. af faste anlæg, anses det som en løbende bestilling fra kommunen, hvor kommunen bestemmer hvor, hvordan og hvornår de faste anlæg f.eks. skal opsættes, vedligeholdes eller udskiftes.

Det er som det fremgår ovenfor op til vejmyndigheden og trafikskabet at aftale fremgangsmåde, nærmere vilkår, herunder om vejbestyrelsen kan påbyde, at trafikskabet skal vedligeholde de faste anlæg, finansiering m.v. for trafikskabets overtagelse af ejerskab eller opsætning, drift m.v. af faste anlæg.

Udnyttelsen af denne hjemmel skal ses i samme lys, som når kommunen bestiller trafik. Efter nærværende bestemmelse »bestiller« kommunen blot en ydelse, hvorefter trafikskabet enten helt overtager ejerskabet af de faste anlæg eller blot varetager opsætning, drift, vedligehold m.v. af faste anlæg, som kommunen, selv skal betale for.

Der gives ikke med bestemmelsens 1. pkt. hjemmel til, at trafikskabet selv kan finansiere faste anlæg. De faste anlæg trafikskabet overtager ejerskabet af eller varetager driften for efter 1. pkt., finansieres af staten eller den enkelte kommune, som aftalen er indgået med. Trafikskabers medfinansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig

servicetrafik, reguleres af den foreslåede § 5, stk. 3, 2. og 3. pkt., jf. nedenfor.

Det er ikke en forudsætning, at overflytningen af opgavevaretagelsen til trafikskabet skal omfatte alle faste anlæg på hele kommunens eller statens geografiske område. Det kan således aftales, at trafikskaberne alene overtager ansvaret for nogle af kommunens, statens eller regionens faste anlæg.

Ved trafikskabets overtagelse af ejerskab eller ansvaret for opsætning af faste anlæg, gælder vejlovens § 102 om, at det kræver kommunens tilladelse at anbringe materiel, materialer, løsørengstande og lignende på kommuneveje af hensyn til at sikre trafikikkerheden.

Trafikskaberne skal derfor have tilladelse til at ændre eksisterende anlæg eller opsætte nye faste anlæg på kommunale veje. Ligeledes vil trafikskabet skulle søge staten om rådighedstilladelser til de stoppesteder på statsvejene, hvor skabet ønsker at opsætte f.eks. skure og informationsstandere.

I forbindelse med en sådan tilladelse vil der kunne stilles vilkår, således at det sikres, at vejmyndigheden f.eks. kan foretage ændringer eller udvidelse af vejen, uden at den bliver mødt med krav fra den, der råder over vejarealet. Dette vil i sagens natur alene være aktuelt i de situationer hvor vejmyndigheden ikke er den samme som den, der råder over arealet.

Vejmyndigheden vil f.eks. kunne stille saglige vilkår om, at trafikskabet skal rykke installationen inden for en rimelig frist, hvis dette er nødvendigt af hensyn til vejens drift.

Der bør tages stilling til håndteringen af sådanne krav i aftalegrundlaget mellem trafikskabet og vejmyndigheden, der regulerer trafikskabets opgavevaretagelse af de faste anlæg.

Parterne bør også i aftalegrundlaget gøre ansvarsfordelingen klar i forhold til, om det også er trafikskabet, der skal stå for almindelig vedligeholdelse af f.eks. græs, fliserenholdelse, affaldstømning m.v., eller om vejmyndigheden fortsat varetager denne del selv. Der kan f.eks. indgås samarbejds- eller driftsaftaler mellem trafikskabet og den enkelte kommunes vejafdeling herom.

Det er således ikke hensigten med forslaget, at grundreglen om, at det er vejmyndigheden, der ejer og har den fulde råderet over vejarealet, skal fraviges. Aftales der mellem en kommune og et trafikskab overtagelse af ejerskab af faste anlæg, bliver trafikskabet som udgangspunkt ikke ejer af det stykke grund, som stoppestedet er placeret på, men alene af selve det faste anlæg, f.eks. stoppestedsinstitutionen.

Det foreslås i § 5, stk. 3, 2. pkt., at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

Hensigten med at trafikskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering, er at sikre,

at regionerne ikke blokerer for kommunernes ønske om en sådan medfinansiering, da regionerne ikke er vejmyndighed og derfor ikke er forpligtiget til at finansiere faste anlæg. Hvis ikke regionerne kunne fritages for at deltage i sådan en medfinansiering, ville standardvedtægtens ufravigelige bestemmelser om, at regionen har vetoret i forhold til beslutninger taget i bestyrelsen, der vedrører retningslinjer for finansieringen af trafikskabet, betyde, at regionen kunne blokere sådan en beslutning, selvom kommunerne ønskede at medfinansiering blev mulig.

Muligheden for, at regionerne ikke er medvirkende til at finansiere faste anlæg er alene givet i forhold til trafikskabers medfinansiering af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 2. og 3. pkt., og ikke i forhold til trafikskabers overtagelse af ejerskab eller varetagelse af opsætning, drift m.v. af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 1. pkt., da sidstnævnte ikke belaster regionerne økonomisk. Med § 5, stk. 3, 1. pkt., ”bestiller” kommunerne som nævnt en ydelse gående ud på, at trafikskabet skal overtage ejerskab eller skal stå for opsætning, drift, vedligehold m.v., som kommunen på samme vis som med bestilt trafik, selv skal betale for. Bestemmelsens 1. pkt. skaber således ikke hjemmel til, at trafikskabet på fællesskabets vegne kan finansiere faste anlæg. Dette er alene reguleret af bestemmelsens 2. og 3. pkt.

Bestyrelsen har mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansiering.

Det forudsættes fastsat i bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikskaber jf. bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006, at bestyrelsen træffer beslutning om medfinansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Besluttes det i bestyrelsen, at trafikskabet skal kunne medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, kan dette f.eks. realiseres ved, at trafikskabets deltagere bidrager med enten et fast tilskud eller engangstilskud, f.eks. fordelt forholdsmæssigt ud fra kommunernes størrelse, befolkningstal eller lignende. Disse tilskud vil danne grundlag for, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg.

En anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at kommunen selv finansierer dele af projektet, da det er vigtigt, at kommunen fortsat har incitamentet til og herunder også selv tager ansvar for forbedringer af et i kommunen beliggende anlæg.

Bestemmelsen antages ikke at være i strid med princippet om, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser, samt at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til at sikre trafikbetjening af regional betydning, da medfinansiering set ud fra et større perspektiv betyder, at alle kommuner/regioner drager fordel heraf ved at kommunens egne borgere i en anden kommune gør brug af anlægget eller ved at kommunen selv på et tidspunkt får medfinansieret et projekt på kommunens eget område. Så-

danne anlæg kan således være til fordel for det samlede busnetværk.

Dette skal dog ses i sammenhæng med, at regionerne som følge af ufravigelige bestemmelser i standardvedtægten, har vetoret i forhold til beslutninger taget i trafikskabets bestyrelse, der vedrører beslutninger om retningslinjer for finansieringen af selskabet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

#### *Til nr. 9*

Det foreslås i § 5, stk. 5, at trafikskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikskabers områder. Trafikskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver som trafikskabet varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. § 5, stk. 6, når kørslen krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikskabers områder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen udvides muligheden for samarbejde mellem trafikskaber i forhold til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, således at også trafikskaber, der ikke grænser op til hinanden, kan samarbejde, herunder ved f.eks. at købe kørsel af hinanden.

Der skabes således hjemmel til, at et trafikskab f.eks. kan tilbyde en bruger af individuel handicapkørsel, der har bopæl på Sjælland og derfor er tilknyttet trafikskabet på Sjælland i forhold til handicapkørslen, at anvende individuel handicapkørsel under et ophold i Nordjylland, hvor det således vil være trafikskabet i Nordjylland der varetager kørslen.

Med bestemmelsen åbnes der endvidere for, at alle trafikskaber, hvad enten de grænser op til hinanden eller ej, i forhold til opgaver, som trafikskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. nyt stk. 6, kan samarbejde, herunder ved f.eks. at købe kørsel af hinanden.

Opgaver, som trafikskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, kan f.eks. være befordring af skolebørn efter folkeskoleloven, kørsel til læge, genoptræning m.v. efter sundhedsloven samt en række kørselsordninger efter serviceloven, lov om aktiv socialpolitik, lov om aktiv beskæftigelsesindsats, lov om specialundervisning for voksne, lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov, integrationsloven, lov om godtgørelse og tilskud til befordring ved deltagelse i erhvervsrettet voksen- og efteruddannelse m.v.

Med denne udvidede samarbejds mulighed vil trafikskaberne kunne etablere bedre transportløsninger, der er særligt tilpasset f.eks. patienter, der sendes mellem landsdelene.

Det er med bestemmelsen ikke et krav, at selve kørslen som trafikelskaberne samarbejder om, rent fysisk krydser grænserne mellem trafikelskabernes geografiske områder.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.6.

#### *Til nr. 10*

Det foreslås i § 5, stk. 3, der bliver til stk. 6, at ”indkøb af” udgår af bestemmelsen for at præcisere, at det ikke alene er indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, som trafikelskabet får hjemmel til at varetage, men også alle andre opgaver i relation til varetagelsen af trafikken, såsom selve driften m.v.

Det er således alle opgaver der knytter sig til opgavevaretagelsen, herunder også indkøb, som trafikelskabet har kompetence til at varetage.

#### *Til nr. 11*

Det foreslås i § 5, stk. 10, at Region Nordjylland efter aftale med transportministeren kan overtage trafikøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikøberansvaret til trafikelskabet.

Såfremt denne bestemmelse udnyttes, vil Nordjyllands Trafikelskab skulle indkøbe togtrafikken fra Nordjyske Jernbaner eller fra en anden jernbanevirksomhed. Nordjyllands Trafikelskab vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skørping og Frederikshavn, som trafikelskabet varetager i forhold til privatbanerne i Region Nordjylland.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.7.

#### *Til nr. 12*

Det foreslås, at § 6 a, stk. 7, ændres således, at »Trafikstyrelsen« ændres til »transportministeren« for at sikre fleksibilitet i forhold til opgaveomorganiseringer.

Det er hensigten at delegere beføjelserne til Trafikstyrelsen.

#### *Til nr. 13*

Med den foreslåede bestemmelse i § 6 b, stk. 3, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.

Med bestemmelsen respekteres den nuværende takstkompetence der er tillagt trafikelskaberne og jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten. Disse regler ændres ikke som følge af denne bemyndigelsesbestemmelse.

Bestemmelsen forventes således alene anvendt, hvis det viser sig hensigtsmæssigt at fastsætte nærmere regler vedrørende takstharmonisering, som trafikelskaberne og jernbanevirksomhederne er nået til enighed om.

Der pågår på nuværende tidspunkt et fælles arbejde mellem bl.a. Transportministeriet, DSB, Movia og Metroselskabet I/S om at forenkle og harmonisere taksterne på Sjælland.

Med bestemmelsen gives der således mulighed for, at der i forbindelse med en eventuel forenkling og harmonisering af taksterne inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område, administrativt kan fastsættes nærmere detailregulering herfor.

#### *Til nr. 14*

Det foreslås i § 7, stk. 3, at trafikelskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område i fællesskab skal etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik, der udføres inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område. Selskabernes samarbejde efter bestemmelsens 1. pkt. skal omfatte kundevedtatte aktiviteter, herunder billet salg, kundeservice, hittegoodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation m.v. for trafik, der udføres inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område. Selskaberne kan ikke varetage disse aktiviteter egenhændigt uden for samarbejdet. Endvidere kan selskabernes samarbejde efter bestemmelsens 1. pkt. også omfatte opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking m.v.

Det er ikke hensigten, at der med bestemmelsen skal oprettes endnu en ny aktør i den kollektive trafik. Hensigten er tværtimod at samle det kollektive trafiksystem inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område, således at dette præsenteres ved ét navn, ét ansigt og ét brand.

Samarbejdet skal indrettes på en måde, som sikrer, at den kollektive trafik udvikles til gavn for kunderne og med kunden i centrum, således at kundetilfredsheden i den kollektive trafik øges. Samtidig forventes effektiviteten for de opgaver, som løses i fællesskab mellem selskaberne også at øges.

Transportministeriet og selskaberne vil i samarbejde fastlægge de nærmere retningslinjer for samarbejdet, herunder hvordan det skal opbygges, drives, finansieres, hvilke opgaver samarbejdet skal varetage m.v. Det er her især vigtigt, at samarbejdet skal kunne træffe beslutninger på en effektiv og smidig måde.

De deltagende selskaber ændrer ikke status for så vidt angår ejerskab og selskabsform, og selskaberne vil fortsat være ansvarlige for egne indtægter og udgifter.

Selskaberne er ifølge bestemmelsen forpligtigede til at varetage opgaver af kundevedtatte karakter i samarbejde, og selskaberne må således ikke hver især varetage disse opgaver uden for samarbejdet.

Hensigten med, at selskaberne i samarbejde skal varetage kundevedtatte opgaver på selskabernes vegne, er, at kunderne skal opleve den kollektive trafik på Sjælland som én sammenhængende enhed, uafhængigt af, hvem der leverer ydelserne.

Der gives samtidig mulighed for, at selskaberne i det etablerede samarbejde ud over de direkte kundevedtatte opgaver,

også kan samarbejde om at varetage andre opgaver, herunder f.eks. opgaver der er indirekte relaterede til kunderne såsom koordinering af køreplanlægning. Foreligger der som følge af andre bestemmelser i lov om trafikkselskaber eller den øvrigt lovgivningen en pligt for selskaberne til at samarbejde om opgaver, der ikke er nævnt i den foreslåede § 7, stk. 3 eller alene er nævnt i den foreslåede § 7, stk. 3, 4. pkt., er denne samarbejdspligt, der følger af andre bestemmelser fortsat gældende. Der er blot ikke en pligt til at varetage samarbejde om disse opgaver i det samarbejde der etableres som følge af den foreslåede § 7, stk. 3, 1. pkt.

Oplistingen af opgaver er ikke udtømmende og skal ikke anses som en pligt for selskaberne til at tilbyde kunderne de oplyste ydelser. Bestemmelsen betyder alene, at opgavevaretagelsen skal være i regi af samarbejdet mellem selskaberne, når selskaberne har valgt at have kundevedtede ydelser.

Hvorvidt selskaberne er forpligtede til at lade deres opgaver udføre i regi af samarbejdet mellem selskaberne beror på, om disse kan anses som kundevedtede. De oplyste ydelser i bestemmelsens 3. pkt. anses således som kundevedtede, men der kan også være andre opgaver, som pga. deres karakter af at være rettet mod kunderne, skal varetages i regi af samarbejdet.

At alle kundevedtede aktiviteter skal foretages i regi af samarbejdet mellem selskaberne betyder f.eks. at al kundevedt passagerinformation skal afsendes i samarbejdets navn, at kundevedt kommunikation f.eks. baserer sig på ét fælles logo, en fælles designlinje og fælles sprog og at der etableres én indgang til den kollektive trafik i samarbejdets område gennem én e-mailadresse, ét telefonnummer, ét kundecenter, én hjemmeside, én app, én facebook side, ét kundeprogram m.v.

Det betyder også, at selskaberne, inden for det geografiske område, som selskaberne samarbejder omkring, skal have en fælles strategi for bl.a. udvikling af salgsflader, fælles billetprodukter, tilbud, kampagner, fælles markedsføring af samarbejdets produkter og services, både for den samlede trafik og for de enkelte transportformer.

En forudsætning for at skabe en fælles kundeblade er, at selskabernes selskabsspecifikke kundeblade, der alene dækker inden for det geografiske område, som samarbejdet mellem selskaberne omfatter, vil blive afviklet, da samarbejdet mellem selskaberne udgør den fremtidige og fælles kundeblade.

Der vil naturligvis også kunne løses opgaver via de eksisterende interessenter og aktører, f.eks. Rejseplanen A/S, Rejsekortet A/S, Bus & Tog samarbejdet, Banedanmark samt andre relevante myndigheder.

Det vil for selskaber med landsdækkende trafik, være nødvendigt at have to platforme, da denne trafik og alt, hvad der relaterer sig hertil, indtil videre ikke skal varetages af samarbejdet. Det gøres derfor tydeligt i bestemmelsen, at forpligtelsen til at lade samarbejdet varetage de kundevedtede opgaver på selskabernes vegne alene vedrører trafik, der udføres på trafikkselskabet på Sjælland geografiske område.

Samarbejdet mellem selskaberne indskrænker selskabernes kompetence i forhold til opgaver, der er tillagt de enkelte selskaber at varetage som følge af lov om trafikkselskaber eller anden lovgivning, da selskaberne som følge af, at opgaven skal varetages i samarbejde, ikke længere egenhændigt kan træffe beslutninger, der vedrører de ved lov tillagte opgaver.

Samarbejdet forventes udrullet d. 1. januar 2015.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.8.

Med den foreslåede bestemmelse i § 7, stk. 4, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler for samarbejdet i stk. 3, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift og opgavevaretagelse og om afrapportering m.v. som nævnt i stk. § 7, stk. 5.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Transportministeren kan således fastsætte nærmere regler for samarbejdet mellem selskaberne, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift, opgavevaretagelse, afrapportering m.v., hvis det viser sig nødvendigt. Der vil f.eks. kunne fastsættes regler, som sikrer beslutningsdygtighed i forhold til de opgaver, som selskaberne samarbejder om.

Samarbejdet mellem selskaberne forventes at udvikle sig løbende, hvorfor det er hensigtsmæssigt ikke at fastlægge de nærmere detaljer direkte i loven.

Endvidere fastholdes den gældende rapporteringspligt for samarbejdet, således at de nævnte parter i stk. 3, i samarbejde en gang årligt udarbejder en rapport, der gør status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.8.

#### *Til nr. 15*

Det foreslås i § 9, stk. 1, 2. pkt., at trafikkselskabernes plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Det betyder, at trafikkselskabets trafikplan også skal indeholde et strategisk grundlag, hvormed der så vidt muligt fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt har en indbyrdes aftale om på kort sigt ikke at ændre.

Det strategiske grundlag foreslås endvidere understøttet af et flerårigt budgetoverslag, så parterne har en fornemmelse af, hvordan der forventes budgetteret de følgende år. Det er ikke på forhånd fastlagt, hvor mange år budgetoverslaget skal omfatte.

I praksis kan flerårige budgetoverslag vanskeliggøres af étårige aftalerammer og budgetlovens rammer, men det strategiske grundlag og budgetoverslaget anses mere for hen-

sigtserklæringer fra regioner og kommuner, end for bindende erklæringer. Sådanne hensigtserklæringer ønskes for at sikre en vis stabilitet i busudbuddet. Flerårige budgetoverslag ændrer derfor ikke ved, at regionsrådene og kommunalbestyrelserne fortsat har ret til at prioritere deres budgetter fra år til år.

Det er ikke hensigten, at der med fastlæggelse af et grundlæggende rutenet skal blokeres for, at der omlægges ruter, hvis det findes nødvendigt, ligesom det ikke er hensigten, at bestemmelsen eller det strategiske grundlag skal opfattes som et minimumskrav til serviceniveau. Det er fortsat kommuner og regioner, der bestemmer serviceniveauet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.9.

#### *Til nr. 16*

Det foreslås i § 20, stk. 2, 2. pkt., at udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, tilføjes bestemmelsen.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede § 1, stk. 3, om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse, efter transportministerens tilladelse, kan undlade at deltage i et trafikskabskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikskaberne og Bornholms Regionskommune.

Dette betyder, at tilladelse til rutekørsel til udmeldte ø-kommuner foreslås udstedt med gyldighed indtil videre, i stedet for alene at være gyldige i 5 år, hvilket er den almindelige regel for tilladelser til rutekørsel.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

#### *Til nr. 17*

Med den foreslåede bestemmelse i § 20, stk. 3, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvilke typer af rutekørsel der er undtaget fra kravet om tilladelse, jf. § 20, stk. 1 (som ikke foreslås ændret). For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte regler om oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten m.v.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Bestemmelsen har derogatorisk kraft, dvs. at lovens hovedregel om, at der som udgangspunkt er krav om tilladelse, kan tilsidesættes ved bekendtgørelse.

Det forventes, at kompetencen til at fastsætte reglerne delegeres til Trafikstyrelsen, da Trafikstyrelsen allerede i dag varetager bestemmelserne vedr. rutetilladelser.

Med bestemmelsen kan der fastsættes regler om, at visse typer af rutekørsel ikke skal være omfattet af kravet om tilladelse, jf. lov om trafikskabskabets § 20, stk. 1.

Der kan også fastsættes nærmere regler for, at der for så vidt angår rutekørselstyper, der undtages for tilladelseskravet, i stedet stilles krav om oprettelse af en skriftlig kontrakt mellem operatøren og transportarrangøren om kørslen.

Der skal ved fastsættelsen af hvilke typer kørsel, der ikke skal omfattes af tilladelseskravet, tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskabskaber, og om en prøvelse af, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik således fortsat vurderes nødvendig. Kørselstyper der undtages fra tilladelseskravet skal være kørselsarrangementer, der ikke udgør konkurrence til offentlig servicetrafik og de regionale trafikskabskaber.

Kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af buskørsel med en fastlagt køreplan, kørsel med skolelever, arbejdstagerkørsel, m.v. bør som udgangspunkt fortsat omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da de fleste af disse kørselsarrangementer muligvis kan blive udført i konkurrence med de regionale trafikskabskaber. En prøvelse af behov vurderes derfor fortsat nødvendig. Særligt i forhold til kommuners mulighed for at åbne for, at andre passagerer kan anvende skolebuskørslen, vil tilladelseskravet til denne type kørsel fastholdes.

Kategorier af rutekørsel såsom kørsel med handicappede, ældre, børnehaver, konfirmander, medlemmer af sportsklubber til sport og kørsel til svømning, kirke, læge, speciallæge, tandlæge m.v. vurderes umiddelbart ikke at være i konkurrence med de regionale trafikskabskaber. En prøvelse af behov vurderes således ikke nødvendig i disse tilfælde.

Hvilke kørselstyper, der nærmere skal undtages fra tilladelseskravet, vil skulle drøftes med trafikskaberne og kan endvidere ændre sig over tid.

Tilladelserne udgør i øvrigt dokumentation i forbindelse med politiets håndhævelse af reglerne om eksempelvis skatte- og afgiftsforhold (moms og vægtafgift) og køre- og hviletidsreglerne. For så vidt angår de rutekørselstyper, der på baggrund af den foreslåede bestemmelse undtages fra tilladelseskravet, forudsættes det, at den skriftlige kontrakt mellem operatøren og transportarrangøren kan anvendes som dokumentation overfor relevante myndigheder.

Det forventes derfor, at det administrativt fastsættes, at der for rutekørsel fastsættes et krav om, at der skal oprettes en skriftlig kørselskontrakt med operatøren og transportarrangøren og regler om formkrav. Der forventes desuden fastsat nærmere regler om, hvilke oplysninger en sådan kontrakt mellem operatøren og transportarrangøren skal indeholde.

Den rutekørsel, der som følge af den foreslåede bestemmelse vil blive undtaget fra tilladelseskravet, forventes fremover alene at blive udført på baggrund af en skriftlig kontrakt indgået af to private aftaleparter. Politiets mulighed for efterfølgende at kontrollere oplysningernes rigtighed forringes, når dokumentation for kørslen består af en privatretlig kontrakt – modsat en myndighedsudstedt tilladelse. Der vil derfor desuden blive fastsat krav om, at kopi af kontrakten skal medbringes i bussen med henblik på, at den kan forevises, eller skal kunne forevises (evt. elektronisk) for politiet i en kontrolsituation.

Der forudsættes udarbejdet en blanket til anvendelse ved indgåelse af kørselskontrakter mellem operatøren og trans-



portarrangøren. Denne blanket vil skulle indeholde oplysninger, der sikrer, at det over for kontrolmyndighederne kan dokumenteres, at betingelserne for rutekørsel er opfyldt. Branchen, Rigspolitiet og SKAT vil blive inddraget i arbejdet med at udarbejde blanketten samt de administrative forskrifter.

I forhold til politiets generelle regelhåndhævelse er der i dag ikke krav om, at en tilladelse til rutekørsel skal medbringes i bussen under kørslen. Ved kontrol på vejen af en bus, der udfører rutekørsel, kan politiet således først efterfølgende konstatere kørselens lovlighed ved at anmode om at få forelagt tilladelsen.

Rutekørsel er fritaget for moms, og busser, der udelukkende anvendes til rutekørsel, er registreret med anvendelse »rutekørsel« og fritaget for vægtafgift. I modsætning hertil er anden form for buskørsel end rutekørsel pålagt moms, og der betales vægtafgift af busser, der anvendes til sådan kørsel.

I dag anvendes tilladelsen til speciel rutekørsel som dokumentation over for SKAT, både hvad angår momsfritagelse og fritagelse for vægtafgift, og en skriftlig kontrakt vurderes at kunne erstatte tilladelsen som dokumentation over for SKAT.

Det bemærkes, at vægtafgiftsloven ændres i overensstemmelse hermed.

Rutekørsel under 50 km er ikke omfattet af køre- og hviletidsreglerne. I dag anvendes tilladelsen til speciel rutekørsel som dokumentation over for politiet for, at kørslen ikke er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.10.

#### *Til nr. 18*

Det foreslås i § 21, stk. 2, at udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, tilføjes bestemmelsen.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede § 1, stk. 3, om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse, efter transportministerens tilladelse, kan undlade at deltage i et trafikselskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikselskaberne og Bornholms Regionskommune.

Det betyder, at transportministeren også for udmeldte ø-kommuner kan fastsætte regler om rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsprøvelse efter § 21, stk. 1. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt tilladelsen skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for ø-kommunen af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Der er efter bekendtgørelse nr. 1736 af 22. december 2006 om rutekørsel fastsat, at tilladelse til at udføre rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, og til at lade kørsel udføre af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt udstedes til trafikselskaber og Bornholms Regionskommune, uden at der foretages behovsprøvelse.

Samme regel forventes at skulle gælde for udmeldte ø-kommuner.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

#### *Til nr. 19*

Det foreslås i § 22, stk. 2, at udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, tilføjes, således at der også på udmeldte ø-kommuners område efter transportministerens tilladelse kan befordres passagerer på en fjernbusrute mellem flere områder inden for området for den konkrete udmeldte ø-kommune, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede bestemmelse i § 1, stk. 3, om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse efter transportministerens tilladelse kan undlade at deltage i et trafikselskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikselskaberne og Bornholms Regionskommune.

Der er formentlig ikke stor sandsynlighed for, at der oprettes fjernbusruter, der kører på udmeldte ø-kommuners geografiske områder, men det vurderes hensigtsmæssigt at tilvejebringe samme rettigheder for udmeldte ø-kommuner som for Bornholms Regionskommune.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

#### *Til nr. 20*

Det foreslås i §§ 27 og 28, at udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, tilføjes, så udmeldte ø-kommuner får samme rettigheder, som de øvrige parter i Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, hvis ø-kommunerne ønsker at tilslutte sig disse samarbejder.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede bestemmelse i § 1, stk. 3, om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse, efter transportministerens tilladelse kan undlade at deltage i et trafikselskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikselskaberne og Bornholms Regionskommune.

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.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Det foreslås endvidere i §§ 27 og 28, at Ørestadsselskabet ændret til Metroselskabet I/S.

Ændringen foreslås som en konsekvens af, at Ørestadsselskabet I/S er opløst, og at Metroselskabet I/S nu står for driften af metroen.

#### *Til nr. 21*

Det foreslås i § 28 a, stk. 1, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Den foreslåede bestemmelse udmønter artikel 28 i buspassagerrettighedsforordningen, hvorefter medlemsstaterne skal udpege et eller flere organer, som skal være ansvarligt/-e for håndhævelsen af forordningen. Det foreslås, at Trafikstyrelsen varetager denne opgave og således føre tilsyn med forordningens overholdelse. Tilsynet suppleres af udpegning af klageorganer, jf. den foreslåede § 28 a, stk. 2

Tilsynet består i, at Trafikstyrelsen på eget initiativ eller efter klage kan undersøge forhold, der er omfattet af forordningens område. I de tilfælde, hvor Trafikstyrelsen konstaterer, at forordningen ikke overholdes, kan de afgive en vejledende udtalelse, der indeholder styrelsens retsopfattelse og samtidig foreholde den forpligtede, hvad den pågældende efter styrelsens opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

Efterlever den forpligtede ikke styrelsens udtalelse og er Trafikstyrelsen af den opfattelse, at overtrædelse af forordningen er så grov, at overtrædelsen skal sanktioneres, kan styrelsen melde den forpligtede efter forordningen til politiet, jf. den foreslåede § 30, stk. 2. Denne bestemmelse forskriver, at overtrædelser af en række af buspassagerrettighedsforordningens bestemmelser straffes med bøde.

Tilsynet indebærer endvidere, at Trafikstyrelsen i henhold til buspassagerrettighedsforordningens artikel 29 senest d. 15. juni 2015 og herefter hvert andet år skal udarbejde og offentliggøre en rapport om sin virksomhed for de foregående to kalenderår. Rapporten skal særligt indeholde en beskrivelse af, hvad der er gjort for at iværksætte foranstaltninger til opfyldelse af bestemmelser i buspassagerrettighedsforordningen samt statistikker over klager og anvendte sanktioner.

Det foreslås i § 28 a, stk. 2, at Trafikstyrelsen behandler klagesager i forhold til forordningen nævnt i stk. 1, der ikke kan behandles af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen opfylder Danmark sin forpligtigelse ifølge passagerrettighedsforordningens artikel 28, til at ud-

pege klageorganer, der har ansvaret for håndhævelse af passagerrettighedsforordningen.

Der er med bestemmelsen udpeget to klageorganer. Dette skyldes, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene har kompetence til at behandle civile tvister angående rejser med kollektiv trafik mellem forbrugere og udbyderen af bus, tog og metro. En klage kan dog angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne. Trafikstyrelsen skal følgelig behandle de resterende klager, som nævnet ikke har kompetence til at behandle.

Trafikstyrelsen forventes at skulle behandle eventuelle ikke-forbrugerrelaterede klager, klager vedrørende lejlighedsvis kørsel jf. artikel 3 (b), klager over erstatning ved død eller tilskadekomst jf. artikel 7 m.v. Trafikstyrelsen vil kunne komme til at behandle yderligere klager end de opregnede, da det er Ankenævnets kompetence der afgør, hvilke klager Trafikstyrelsen skal behandle.

Der fremgår også af passagerrettighedsforordningen en pligt for transportøren og terminaloperatøren til selv at indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og forpligtelser, som er omhandlet i passagerrettighedsforordningen, jf. dennes artikel 26 og 27. Klagen skal indgives senest tre måneder fra den dag, hvor rutekørslen blev udført eller skulle have været udført. Transportøren skal, inden for en måned efter modtagelsen af klagen, give besked til passageren om, hvorvidt klagen er imødekommet, er blevet afvist eller stadig er under behandling. Det endelige svar skal gives højst tre måneder efter modtagelsen af en klage.

Forordningens artikel 28 giver mulighed for nationalt at beslutte at anvende et to-trins klagesystem, således at passageren først skal have klaget til transportøren, før der kan klages til klageorganet.

Danmark planlægger at benytte sig af denne mulighed, da en klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene kan indgives hertil, hvis passageren forinden har klaget til transportøren og ikke har fået medhold i klagen.

Også for de klager som Trafikstyrelsen skal behandle, forventes det fastsat, at passageren forinden skal have klaget til transportøren før Trafikstyrelsen kan behandle klagen.

Det anses for rimeligt, at den forpligtede, transportøren og terminaloperatøren, i henhold til passagerrettighedsforordningen først får mulighed for at behandle klagen, inden den behandles af ankeinstanser. Det må ligeledes antages at have en vis præventiv effekt, at påklagede først selv skal behandle alle klager.

Med den foreslåede bestemmelse i § 28 b, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om tilsyn, klageadgang, gebyrer, meddelelse af påbud og forbud, om oplysningspligter m.v.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af forordninger og direktiver vedrørende områder reguleret af lov om trafikskaber.

I Transportministeriets lovgivning er der flere eksempler på, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler med henblik på gennemførelse af direktiver eller anvendelse af forordninger.

Med bestemmelsen sikres der bl.a. hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af buspassagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage, hvis dette vurderes nødvendigt.

Med en bemyndigelsesbestemmelse sikres det, at reglerne kan tilpasses en eventuel udvikling på området.

Bestemmelsen suppleres af den foreslåede § 30, stk. 3, vedrørende hjemmel til fastsættelse af regler om straf for overtrædelse af EU-forordninger og EU-direktiver, som vedrører lov om trafikskabers område.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.11.

#### *Til nr. 22*

Det foreslås i § 29, stk. 3, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter § 29, stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat.

Der er fundet behov for at opdatere den gældende § 29, stk. 3 om inddrivelse af kontrolafgift, så denne er i overensstemmelse med lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Af trafikskabslovens § 29, stk. 3, fremgår alene, at skyldige beløb kan inddrives ved modregning i overskydende skat. Kontrolafgifter kan imidlertid også inddrives såvel ved udpantning som ved lønindeholdelse, jf. lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Formuleringen i den gældende § 29, stk. 3 er derfor ikke dækkende.

#### *Til nr. 23*

Det foreslås i § 30, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse eller kontrakt om kørsel, som følger af reglerne fastsat, jf. § 20, stk. 3 eller overtræder vilkår, der følger af heraf.

Bestemmelsen er en konsekvens af, at der foreslås fastsat regler gældende for flere typer rutekørsel, hvormed det ikke længere er et krav, at der skal opnås tilladelse til denne type kørsel, jf. den foreslåede § 1, nr. 17. I stedet foreslås der fastsat regler om krav til en kørselskontrakt, for kørselstyper der undtages tilladelseskravet.

Med bestemmelsen gives der hjemmel til også at straffpålægge den, der kører uden kørselskontrakt på linje med hvad der gælder for tilladelser i dag

Med bestemmelsen gives der endvidere hjemmel til at straffe overtrædelser i relation til vilkår der administrativt er

fastsat vedr. kørselskontrakter på linje med hvad der gælder for vilkår i tilladelser i dag.

Det foreslås i § 30, stk. 2, at den, der overtræder artikel 4, 6, stk. 1, 7, stk.1, 8, 9, 10, stk. 2-5, 11, 13, 14, stk. 1 og stk. 2-5, 15, 16, stk. 1, 17,19-21, 24, 25, stk. 1, 26 eller 27 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder straffes med bøde.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I henhold til passagerrettighedsforordningen artikel 31 skal medlemsstaten fastsætte sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser. Bestemmelsen giver bl.a. Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed mulighed for at melde overtrædelser af forordningen til politiet.

Ifølge forordningen skal sanktionerne være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Med den foreslåede § 30, stk. 3, skabes der hjemmel til at der i regler, der er udstedt i medfør af lov om trafikskaber, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af lov om trafikskaber.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Bestemmelsen skaber hjemmel til, at der også kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af EU-forordninger og EU-direktiver, som vedrører lov om trafikskabers område, på linje med de regler som transportministeren kan fastsætte om andre forhold, med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, jf. den foreslåede § 28 b.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.11.

#### *Til nr. 24*

Trafikstyrelsen fusionerede med virkning fra den 15. april 2010 med Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen udgår således af bestemmelsen, da denne styrelse ikke eksisterer længere.

#### *Til § 2*

Det foreslås, i vægtafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 6, at personkøretøjer, der med kontrakt om udførelse af rutekørsel, jf. den foreslåede § 20, stk. 3, i lov om trafikskaber eller med tilladelse efter lov om trafikskaber anvendes til rutekørsel og herudover alene anvendes til kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov, er fritaget for vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg. Kørsel, der ligestilles med almindelig rutekørsel, skal udføres efter de takstbestemmelser, der normalt er gældende for det pågældende område og i henhold til en forud offentliggjort køreplan.

Den foreslåede ændring vedrørende fritagelse for vægtafgift m.v. på baggrund af en kontrakt om udførelse af rutekørsel er en konsekvensændring af den foreslåede § 20, stk.

3 om, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at visse typer af rutekørsel kan undtages fra kravet om tilladelse, og at der for disse kørselstyper kan fastsættes nærmere regler om krav til oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakter m.v.

De typer af rutekørsel, der ved bekendtgørelse besluttes undtaget fra tilladelseskravet, og hvortil der i stedet forventes krav om kontrakt, foreslås således med denne bestemmelse fortsat omfattet af vægtafgiftslovens regel om fritagelse for vægtafgift m.v.

Den foreslåede ændring vedrørende fritagelse for vægtafgift m.v. på baggrund af tilladelse efter lov om trafikkselskaber, hvor der tidligere henvises til tilladelser efter lov om buskørsel, er en konsekvensændring af, at lov om buskørsels bestemmelser om rutekørsel blev indarbejdet i lov om trafikkselskaber med dennes vedtagelse i 2007, således at busloven alene regulerer adgangen til erhvervet.

Endvidere er den gældende § 15, stk. 1, nr. 6, litra b, udgået, da befordring af passagerer for jernbaner eller luftfartselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, allerede omfattes af almindelig rutekørsel jf. den gældende § 19, stk. 2, nr. 2, i lov om trafikkselskaber, og derfor allerede er omfattet af bestemmelsen, når der i denne henvises til rutekørsel.

Det er ikke hensigten, at der med bestemmelsen skal ændres på den af SKAT udviklede praksis vedr. tilladelser. Be-

stemmelsen er blot tilpasset således, at personkøretøjer, der anvendes til rutekørsel, hvortil der fastsættes, at der ikke skal gælde et tilladelseskrav, fortsat er fritaget for vægtafgift m.v.

### *Til § 3*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. august 2014, jf. dog stk. 2 og 3.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 5 og 6, først træder i kraft 1. januar 2016.

Der vurderes hensigtsmæssigt at lade finansieringsmodellen for trafikkselskaber på Sjælland træde i kraft senere, således at kommunerne kan nå at tilpasse de kommunale budgetter.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1, nr. 14, først træder i kraft 1. januar 2015.

Det vurderes hensigtsmæssigt at lade bestemmelsen træde i kraft senere, så selskaberne har den fornødne tid til at få etableret et samarbejde om de aktiviteter og opgaver, som selskaberne skal varetage i fællesskab.

Det bemærkes, at selskaberne som følge af den gældende lovgivning allerede samarbejder om en lang række opgaver, hvorfor denne bestemmelse ikke skal forstås således, at selskaberne ikke allerede nu har hjemmel til at samarbejde.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende love

### *Gældende formulering*

### *Lovforslaget*

#### § 1

I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, som ændret ved § 26 i lov nr. 432 af 16. maj 2012, foretages følgende ændringer:

#### Kapitel 1

1. I *overskriften* til kapitel 1 og i *overskriften* før § 3 indsættes efter »finansiering«: »m.v.«.

#### *Trafikselskabers etablering, organisering og finansiering*

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

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

*Stk. 3.* Efter fælles anmodning fra de berørte regionsråd samt berørte trafikselskabers bestyrelser og repræsentantskaber kan transportministeren efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren godkende forslag om at ændre et trafikselskabs geografiske område eller forslag om at oprette et nyt trafikselskab.

§ 2. Et trafikselskab ledes af en bestyrelse på højst 9 medlemmer. Medlemmerne udpeges af henholdsvis regionsrådet, jf. stk. 2, og kommunalbestyrelserne, jf. stk. 3, inden for trafikselskabets område. Transportministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelsesmedlemmer oversti-

2. I § 1 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Kommuner, som udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner, kan med transportministerens tilladelse undlade at deltage i et trafikselskab. Transportministeren kan i forbindelse med tilladelsen fastsætte nærmere vilkår for ø-kommunens udtræden af trafikselskabet. Deltager en ø-kommune ikke i et trafikselskab, varetager ø-kommunen de opgaver, der efter denne lov påhviler trafikselskaberne.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

ger 9, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal.

*Stk. 2.* Regionsrådet udpeger blandt rådets medlemmer 2 medlemmer til bestyrelsen. For trafikskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hver 1 medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. For trafikskaber, der omfatter kommuner i to regioner, udpeger de to regionsråd hver et medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. Transportministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af regionsrådsmedlemmer i trafikskaberne bestyrelse overstiger 2. Regionsrådsmedlemmerne må dog ikke udgøre et flertal i bestyrelsen.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafikskabet, der består af 1 medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. Den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering, har ret til en plads i trafikskabets bestyrelse. De resterende medlemmer af repræsentantskabet udpeger de øvrige kommunale medlemmer af trafikskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter reglen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse.

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

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

### *Trafikskabets finansiering*

**§ 3.** Trafikskabet 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 trafikskaber vest for Storebælt, beslutter trafikskabet fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Tilskudsfordelingen skal godkendes af de berørte regions-

**3.** I § 2, *stk. 4*, udgår »og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren«.

**4.** I § 2, *stk. 4*, indsættes som 2. og 3. *pkt.*:

»Trafikskabets vedtægter sendes herefter til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Har trafikskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser, anses vedtægterne for godkendt. Fristen kan af transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren forlænges med en begrundet udtalelse for forlængelsen.«

**1.** I *overskriften* til kapitel 1 og i *overskriften* før § 3 indsættes efter »finansiering«: »m.v.«.

råd og repræsentantskabet. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikskabets 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 trafikskabet 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. 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.

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

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

»*Stk. 3.* Tilskuddet til trafikskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner, Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter, jf. stk. 4, og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

*Stk. 4.* Lokale busruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område betales af trafikskabet på Sjællands deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

**6.** I § 3, stk. 4, der bliver stk. 5, indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

**7.** Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. Regionerne kan finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.«

§ 5. Et trafikselskab varetager følgende opgaver inden for trafikselskabets 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.* Trafikselskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område. Dette gælder dog ikke for offentlig servicetrafik efter stk. 1, nr. 1, der krydser grænsen til trafikselskabet på Sjælland.

8. I § 5 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»*Stk. 2.* Den enkelte kommune kan for ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, beslutte, at der kan medtages andre passagerer. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passagererne for brug af ruten.

*Stk. 3.* Trafikselskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Endvidere kan trafikselskabet medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikselskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikselskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

9. I § 5 indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 4, som nyt stykke:

»*Stk. 5.* Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder. Trafikselskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. stk. 6, som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 6-9.

*Stk. 3.* Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrø-

10. I § 5, *stk. 3*, der bliver stk. 6, udgår »indkøb af«.



rende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

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

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

*Stk. 6.* I Region Midtjylland kan trafikselskabet efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet, jf. § 14, stk. 2, i lov om Aarhus Letbane, varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.

**11.** I § 5 indsættes som *stk. 10*:

»*Stk. 10.* Region Nordjylland kan efter aftale med transportministeren overtage trafikkøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikkøberansvaret til trafikselskabet.«

**§ 6 a.** Trafikselskabet 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 trafikselskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5.

*Stk. 2.* Trafikselskabet 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.* Trafikselskabet og jernbanevirksomhederne skal samarbejde med henblik på at nå til enighed om en aftale om fastsættelse af taksterne. Hvis der ikke kan opnås enighed om taksterne, fastsætter trafikselskabet taksterne for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1, og jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

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

*Stk. 5.* Trafikselskabet 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 trafikselskabet 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.** Trafikselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne.

*Stk. 2.* Trafikselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikselskabet.

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

*Stk. 2.* Med henblik på at sikre sammenhæng og koordinering mellem trafikselskabernes offentlige servicetrafik indbyrdes og med den statslige offentlige servicetrafik kan transportministeren fastsætte regler for samarbejdet.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands

**12.** I § 6 a, stk. 7, ændres »Trafikstyrelsen« til »transportministeren«.

**13.** I § 6 b indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.«

**14.** § 7, *stk. 3*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske områ-

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.

**§ 9.** Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet, jf. § 5.

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

*Stk. 2.* Tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Tilladelser til trafikselskaber og Bornholms Regionskommune udstedes dog med gyldighed indtil videre.

**§ 21.** Tilladelse til udførelse af rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, gives af transportministeren.

de, skal i fællesskab etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik, der udføres inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område. Selskabernes samarbejde efter 1. pkt. skal omfatte kundevendte aktiviteter, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation m.v. for trafik, der udføres inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område. Selskaberne kan ikke varetage disse aktiviteter egenhændigt udenfor samarbejdet. Endvidere kan selskabernes samarbejde efter 1. pkt. også omfatte opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking m.v.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for samarbejdet nævnt i stk. 3, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift og opgavevaretagelse og om afrapportering m.v. som nævnt i stk. 5.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

**15.** I § 9 indsættes som 2. *pkt.*:

»Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.«

**16.** I § 20, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »og Bornholms Regionskommune« til », Bornholms Regionskommune og udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3,«.

**17.** I § 20 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse, jf. stk. 1. For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte regler om oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten m.v.«

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.* Transportministeren fastsætter regler om trafikskabernes og Bornholms Regionskommunes rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsprøvelse som nævnt i stk. 1.

**§ 22.** Tilladelse til fjernbuskørsel gives af transportministeren.

*Stk. 2.* Transportministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes område eller mellem to trafikskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

*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.

**§ 27.** Trafikskaberne, 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.** Trafikskaberne, 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.

**18.** § 21, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om trafikskabernes, Bornholms Regionskommunes og udmeldte ø-kommuners, jf. § 1, *stk. 3*, rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages prøvelse af behovet for kørslen efter *stk. 1*.«

**19.** I § 22, *stk. 2*, ændres »Bornholms Regionskommunes område« til »Bornholms Regionskommunes og udmeldte ø-kommuners, jf. § 1, *stk. 3*, områder«.

**20.** I §§ 27, *1. pkt.* og 28, *1. pkt.* indsættes efter »Bornholms Regionskommune,«: »udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, *stk. 3*,« og »Ørestadsselskabet« ændres til »Metroselskabet I/S«.

**21.** Efter Kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

*Passagerrettigheder og internationale konventioner*

»§ 28 a. Trafikstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen behandler klager i forhold til forordningen nævnt i stk. 1, der ikke kan behandles af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

§ 28 b. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, der er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om klageadgang, gebyrer, meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.«

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

*Stk. 2.* Et trafikselvskab 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.* Skyldige beløb kan inddrives ved modregning i overskydende skat.

§ 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.

22. § 29, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat«

23. § 30, stk. 1, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 1. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår der følger heraf.

*Stk. 2.* Med bøde straffes den, der overtræder artikel 4, 6, stk. 1, 7, stk. 1, 8, 9, 10, stk. 2-5, 11, 13, 14, stk. 1 og stk. 2-5, 15, 16, stk. 1, 17, 19-21, 24, 25, stk. 1, 26 eller 27 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder.

*Stk. 3.* I regler, der er udstedt i medfør af denne lov, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

**§ 31.** Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Færdselsstyrelsen eller andre statslige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Transportministeren 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 transportministeren.

**24.** I § 31, stk. 1, udgår », Færdselsstyrelsen«.

## § 2

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 414 af 11. april 2013, som ændret ved § 16 i lov nr. 513 af 7. juni 2006 og § 9 i lov nr. 1637 af 26. december 2013, foretages følgende ændringer:

**§ 15.** Fritaget for vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg er:

1) Køretøjer, der tilhører kongen og dronningen samt medlemmer af kongehuset, som er efterkommere i første led af danske konger, eller for hvem der i henhold til grundlovens § 11 er fastsat årpenge, samt disses enker.

2) (Ophævet).

3) (Ophævet).

4) Køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning hertil, samt køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende.

5) Ambulancer.

6) Personkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel og herudover alene anvendes til:

a) kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørslen skal udføres efter de for det pågældende område normalt gældende takstbestemmelser og i henhold til forud offentliggjort køreplan.

b) befordring af passagerer for jernbaner eller luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

7) Trehjulede eldrevne motorcykler.

**1.** § 15, stk. 1, nr. 6 affattes således:

»6) Personkøretøjer, der med kontrakt om udførelse af rutekørsel, jf. § 20, stk. 3 i lov om trafikkselskaber eller med tilladelse efter lov om trafikkselskaber anvendes til rutekørsel, og herudover alene anvendes til kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, skal udføres efter de takstbestemmelser, der normalt er gældende for det pågældende område og i henhold til en forud offentliggjort køreplan.«

*Stk. 2.* Af hyrevogne samt af sygetransportkøretøjer, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befordring af siddende patienter, svares ikke vægtafgift.

*Stk. 3.* Når der er forløbet 35 år fra et køretøjs 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales vægtafgift, udligningsafgift, privatbenyttelsestillæg og partikeludledningstillæg med  $\frac{1}{4}$  af satserne i § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1. Det er en betingelse, at køretøjet fremtræder som ved 1. registrering.

*Stk. 4.* Skatteministeren kan, i det omfang det er nødvendigt eller hensigtsmæssigt for at opfylde traktatmæssige forpligtelser, fastsætte regler om afgiftsfrihed for køretøjer, som tilhører:

- 1) fremmede staters herværende diplomatiske repræsentationer og de til sådanne repræsentationer knyttede personer.
- 2) fremmede staters herværende konsulære repræsentationer og de til sådanne repræsentationer knyttede personer.
- 3) internationale organisationer og institutioner, som Danmark er medlem af, og de til sådanne organisationer knyttede personer, herunder sagkyndige, som udfører hverv for de pågældende organisationer eller institutioner, samt medlemsstaternes repræsentanter i og udsendinge til sådanne organisationer og institutioner.

*Stk. 5.* Af køretøjer med en totalvægt på 12 t eller derover, som udelukkende anvendes i forbindelse med tivoli- og cirkusvirksomhed, og som udefra ved bemaling eller lignende fremstår som udgørende en del af den pågældende virksomhed, svares ikke vægtafgift.

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. august 2014, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 1, nr. 5 og 6, træder først i kraft 1. januar 2016.

*Stk. 3.* § 1, nr. 14, træder først i kraft 1. januar 2015.