

Århus Kommune
Magistratens 5. Afdeling

Til Folketingets Trafikudvalg

Århus, den 18. marts 2005

Trafikudvalgets møde den 31. marts – foretræde fra Århus Kommune

Århus Kommunes bemærkninger til lovforslag om trafiksselskaber (L83)

Resumé

Der peges på fire hovedproblemstillinger i lovforslag om trafiksselskaber.

Det drejer sig om:

1. Fastlæggelsen af antallet af trafiksselskaber i den enkelte region bør tage udgangspunkt i en kollektiv trafikplan, således at fastlæggelsen sker ud fra en faglig vurdering af trafik- og pendlerstrømme.
2. Deltagende kommuner i et regionalt trafiksselskab bør sikres en indflydelse, der afspejler deres finansieringsandel.
3. Et kommende regionalt trafiksselskab skal overtage både aktiver og passiver i forbindelse med hos Århus Kommunes kollektive trafik.
4. Århus Sporvejes driftsselskab skal sikres en ret til selv at byde på opgaven ved et udbud

I fht. punkt 1, så fremgår det af lovforslaget, at afgørelsen, af hvor mange trafiksselskaber der skal oprettes i de enkelte regioner, alene er tillagt regionsrådenes forberedelsesudvalg.

Århus Kommune finder det afgørende, at det lovgivningsmæssigt sikres, at fastlæggelsen af antallet og grænserne for de kommende regionale trafiksselskaber sker på baggrund af en vurdering trafik- og pendlerstrømme. Der bør derfor udarbejdes kollektive trafikplaner for de enkelte områder, som kan danne baggrund for denne fastlæggelse. Såfremt der opstår uenighed mellem regionsrådenes forberedelsesudvalg og de berørte kommuner bør sagen forelægges ministeren til beslutning.

I fht. punkt 2, er det afgørende for Århus Kommune, at kommunen sikres en indflydelse i det kommende trafiksselskab, som modsvarer den andel af trafiksselskabets udgifter, som Århus Kommune kommer til at dække. Derfor bør Århus Kommune sikres 1 plads i bestyrelsen og dernæst skal stemmevægten hos dette medlem afspejle Århus Kommunes andel af den samlede finansiering.

Alternativt bør der indsættes en mindretalsbeskyttelse, der sikrer, at et mindretal der står for f.eks. 1/2 af trafiksselskabets finansiering ikke umiddelbart kan nedstemmes i væsentlige sager. I sådanne tilfælde skal mindretallet kunne kræve beslutningen godkendt i den pågældende kommunes kommunalbestyrelse.

Det bør endvidere sikres, at busselskabet ved et udbud som minimum får ret til at byde på busdriften i Århus Kommune. Dette er vigtigt af hensyn til det nuværende personale i Århus Sporveje. Det fremgår således både af Århus Kommunes personalepolitik og af statens personalepolitik, at ved udbud og udlicitering skal den nuværende offentlige enhed, der udfører opgaven, have mulighed for at byde på opgaven i form af et internt bud, idet det bør sikres, at den samlede opgavevaretagelse ikke bliver dyrere.

Bemærkninger til lovforslaget

1. Antallet af trafikelskaber i regionen

Af § 1 fremgår det, at "hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikelskaber" Endvidere fremgår det af lovforslagets bemærkninger, at regionsrådenes forberedelsesudvalg er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 oprettes mindst et trafikelskab. Forberedelsesudvalget bestemmer således trafikelskabernes geografiske udbredelse på baggrund af høring af kommunerne.

Det er vigtigt, at lovgivningen giver kommunerne så stor indflydelse på afgørelsen om antallet og placeringen af trafikelskaberne som muligt.

Dernæst er det vigtigt, at fastlæggelsen af antallet og grænserne for trafikelskaberne sker på baggrund af en vurdering af trafik- og pendlerstrømme, udbygningsplaner m.m. således at de nuværende koordineringsproblemer og den manglende sammenhæng i kørslen fjernes.

Der bør derfor allerede nu igangsættes et analysearbejde af de trafikale mønstre m.m. i Danmark. Med henblik på en koordinering af dette arbejde foreslås det, at trafikministeren nedsætter et landsdækkende kollektivt trafikråd bestående af repræsentanter fra Trafikministeriet, Banestyrelsen, kommunerne og amterne. Rådet skal - udover at sikre koordineringen af det lokale arbejde - udarbejde en overordnet trafikplan for den kollektive trafik i Danmark.

I Århusområdet er der planer om i et samarbejde mellem Århus Amt og Kommuneforeningen i Århus Amt snarest at udarbejde en samlet trafikplan for Østjylland. Denne plan forudsættes at indgå det kommende regionale forberedelsesudvalgs videre arbejde.

2. Trafikelskabets organisering

I lovforslagets § 2 fremgår bestemmelserne om trafikelskabets organisering. Konstruktionen er ikke tilfredsstillende for Århus Kommune, idet man i modellen kun får 1 medlem i repræsentantskabet, og man er ikke garanteret en plads i bestyrelsen.

Uanset om det kommende trafikelskab, som Århus Kommune bliver en del af, bliver et trafikelskab, der dækker hele Region Midt eller et trafikelskab, der dækker en mindre del af regionen, vil Århus Kommune være den deltagende kommune, der har det største forbrug af trafikelskabets trafikydelse. Århus Kommune bærer således også den største del af finansieringen af selskabets aktiviteter. Alene af den grund bør Århus Kommune garanteres en plads i bestyrelsen på lignende måde som Ålborg Kommune - ifølge af vedtægterne for Nordjyllands Trafikelskab - er garanteret 1 plads i bestyrelsen.

Dernæst bør fordelingen af stemmevægt i bestyrelsen afspejle det forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser. Sagt med andre ord. Århus Kommune skal have indflydelse efter den andel af trafikskabets ydelser, man jvf. § 3 skal finansiere. Ellers vil Århus Kommune kunne stå i en situation, hvor man finansierer størstedelen af udgifterne, men kun har 1 eller i værste fald ingen ud af 9 stemmer i en bestyrelse.

Alternativt bør der indsættes en mindretalsbeskyttelse, der sikrer, at et mindretal der står for f.eks. 1/2 af trafikskabets finansiering ikke umiddelbart kan nedstemmes i væsentlige sager. I sådanne tilfælde skal mindretallet kunne kræve beslutningen godkendt i den pågældende kommunes kommunalbestyrelse.

Det fremgår endvidere af § 3, at trafikskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og region. Tilskudsfordelingen beslutes af trafikskabet og godkendes af de berørte regionsråd og repræsentantskabet. Samt at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser.

Problemet med denne konstruktion er parallel til ovenstående, idet hvis Århus Kommune skal finansiere udgifterne efter det forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser, så skal kommunen have den tilsvarende indflydelse.

Hvis dette ikke sker, vil Århus Kommune stå i en uheldig situation, hvor der kan besluttes noget mod Århus Kommunes vilje i både bestyrelsen og i repræsentantskabet, hvor man kun har 1 medlem. Mens man skal finansiere en forholdsmæssig stor andel af udgifterne ved denne beslutning, idet man har et forholdsmæssig stort forbrug af trafikskabets ydelser. Omvendt kan andre kommuner ligeledes blokere for ønsker fra Århus Kommune om nyinvesteringer m.m.

Det afgørende for Århus Kommune er derfor, at indflydelse og finansieringsansvar følges ad, således at Århus Kommunes indflydelse og finansieringsansvar fastlægges ud fra det forholdsmæssige forbrug.

Der henvises derfor til ovenstående bemærkning om trafikskabets organisering.

3. Overførsel af aktiver og passiver

Det fremgår ikke klart af lovforslag om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen, hvorledes aktiver og passiver skal overdrages. Det fremgår, at finansministeren fastsætter efter forhandling med Indenrigs- og sundhedsministeren regler om beregning og eventuel fordeling af pensionsforpligtelsen vedr. tjenestemænd mellem den hidtidige og den nye ansættelsesmyndighed.

Det er her vigtigt, at der anlægges en nettobetragtning på aktiver og passiver, således at trafikskabet som overtagende myndighed pålægges at overtage både aktiver og passiver.

4. Egenproduktion og ret til at byde

Det fremgår af forligsteksten, at "Al bustrafik forudsættes som i dag primært udført på kontrakt med private busvognmænd".

Samtidig fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at "langt størstedelen af den kollektive bustrafik er i dag drevet af busvognmænd på udbudte entreprenørkontrakter. Uden for hovedstadsområdet har der dog ikke i lovgivningen været krav om, at busdriften skal sendes i udbud, og der har derfor været mulighed for egenproduktion, som fx. i Århus Sporveje".

Endvidere står der i bemærkningerne, at "trafikselskaberne vil endvidere have mulighed for egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer, jf. at myndigheders egenproduktion er undtaget fra såvel forsyningsvirksomhedsdirektivet og forordning 1191/69's regler".

Århus Kommune ønsker, at det i lov om trafikselskaber præciseres, at det nye regionale trafikselskab forpligtes til at overtage Århus Kommunes busdriftsselskab, dvs. aktiver og passiver, rettigheder og pligter inkl. bygninger, busser, medarbejdere, tjenestemandsforsikringer osv.

Samtidig skal busdriftsselskabet lovgivningsmæssigt sikres mulighed for at byde på egne opgaver, som udbydes af det regionale.

Der bør således indsættes et afsnit i lovgivningen som indarbejder teksten i lovforslagets bemærkninger om egenproduktion i trafikselskabet, samt åbner mulighed for at trafikselskaberne kan afgive "eget bud" på busdriften:

"Nuværende kommunale busdriftsselskaber overdrages til det regionale trafikselskab, som de pågældende kommuner bliver medlem af. Såfremt et trafikselskab har egenproduktion, og der gennemføres udbud, skal det pågældende driftsselskab have mulighed for at byde på disse opgaver.

Bestemmelsen kan passende indsættes i § 5.