



Modtaget 31/1 2008



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

J.nr. 111746

Dok.nr. \_\_\_\_\_

Sagsnummer  
107178-230869  
THECA

Sagsbehandler MLL  
Direkte 36 13 15 05  
Fax  
MLL@movia.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

31. januar 2008

## Høring over udkast til lov om ændring af lov om trafiksselskaber og lov om jernbane

Transportministeriet har den 11. januar 2008 indkaldt bemærkninger til ovennævnte lovudkast. Nedenfor følger Movias bemærkninger, idet det skal bemærkes, at de er med forbehold for Movias bestyrelses eventuelle yderligere bemærkninger. Bestyrelsen holder møde den 7. februar, og eventuelle yderligere bemærkninger fremsendes umiddelbart herefter.

### 1. Vedr. ændring af lov om trafiksselskaber

#### Ad § 3, stk. 3, 5. pkt.

Forslaget er tænkt som en præcisering af bestemmelsen om finansiering af lokale ruter, der betjener mere end en kommune i trafiksselskabet på Sjælland. Det vil sige, at de principper for fordelingen af finansieringen af de pågældende ruter, som hidtil har fremgået af lovbemærkningerne, nu søges skrevet ind i lovteksten.

Movia er enig i, at der er behov for en større klarhed om spørgsmålet, men det er ikke Movias opfattelse, at den fornødne klarhed er tilvejebragt med lovforslaget.

Movia skal indledningsvis påpege, at det i lyset af de usikre pendlingsdata – både i dag og fremadrettet – er problematisk at tillægge pendlingselementet nogen betydende vægt. De pendlingsdata, der anvendes p.t., er Danmarks Statistiks tal for erhvervspendling, det vil sige oplysninger pr. kommune over antal indbyggere med bopæl i én kommune og arbejdssted i samme eller en anden kommune. Pendlingstallene angiver ikke med hvilket transportmiddel bolig-arbejdsstedstrafikken foretages og kan derfor ikke forventes at være et særligt præcist udtryk for forbruget af bustransport. Hvis pendlingsrelationernes indflydelse på udgiftsfordelingen fastholdes, bør den af samme grund være beskeden.

Med den præmis at pendlingen mellem kommuner stadig skal have indflydelse på udgiftsfordelingen, er der overordnet behov for, at det i loven eller bemærkningerne præciseres, hvilket fordelingsprincip der søges tilgodeset ved at inddrage pendlingsrelationer i fordelingen. Det har hele tiden været Movias opfattelse, at inddragelse af pendlingsrelationerne skulle fremme det sigtepunkt, som var formuleret i lovbemærkningernes afsnit 3.3:

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

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

Dette fordelingsprincip nævnes igen i bemærkningerne til det foreliggende lovforslag som det ideelle, men det konstateres, at det ikke er opnåeligt endnu.

Den ideelle fordeling indebærer, at såfremt en kommunes indbyggere benytter en buslinje inden for de øvrige kommuners område i større omfang, end de øvrige kommuners indbyggere benytter den samme buslinje inden for den første kommunes område, skal den første kommunes finansieringsbidrag afspejle dette nettoudpendlingsforhold. Det vil sige, at den pågældende kommune skal betale et bidrag til den samlede buslinjes finansiering, der er højere end den andel af buslinjens kørselsomfang, som foregår i samme kommunes område. Udpendlingskommuner kommer derved som princip til at betale et "tilskud" til indpendlingskommunerne, fordi udpendlingskommunernes indbyggere har en relativ større nytte af buslinjen end indbyggerne i nettoindpendlingskommunerne. Det opfatter Movia som værende en af lovens grundlæggende hensigter på finansieringsområdet.

De forhåndenværende pendlingsdata skal altså erstatte de ideelle faktiske forbrugstal og således tilvejebringe et tilnærmet udtryk for indbyggernes faktiske forbrug af trafikskabets transport, men på en sådan måde, at det nævnte princip om, at nettoudpendlingskommuner skal betale et bidrag til nettoindpendlingskommunerne sikres opfyldt i den anvendte fordelingsmodel.

Movia har tidligere påvist, at den konkrete fordelingsmodel, som Transport- og Energiministeriet udviklede i 2005, ikke sikrer, at det nævnte princip overholdes. Tværtimod resulterer modellen i, at adskillige kommuner, som har betydeligt nettoudpendlingso-

verskud, får en rabat i forhold til det bidrag, de skulle have betalt ved en ren fordeling efter driftsomfang. Rabatten beløber sig for nogles vedkommende til flere millioner kroner. Omvendt er der kommuner, som har nettoindpendlingsoverskud, og som derfor skulle have haft en rabat, men som i stedet efter modellen bliver pålignet en betaling ud over den rene driftsandel.

Det anvendte beregningsprincip at definere et "fælles trafikomfang" som "mindste driftsomfang multipliceret med antallet af kommuner" og at fordele dette efter de enkelte kommuners udpendlingstal til de øvrige kommuner er i sagens natur en arbitrær metode, som ikke har garanti for, at det overordnede princip efterleveres. Metoden har den systematiske fejlkilde, at kommuner med store absolutte pendlingstal "overdøver" små nabokommuner med den konsekvens, at selvom den lille kommune er en udpendlingskommune og således skal betale mere end dens egne driftsudgifter, er dens andel af alle kommunernes udpendlingstal ikke tilstrækkelig til, at det bliver resultatet. Det er i særlig grad Rødovre Kommune, der er udsat for dette på grund af naboskabet til Københavns Kommune.

Movia finder således ikke, at den i lovforslaget beskrevne model er i overensstemmelse med lovens hensigt, og der er derfor behov for, at det overliggende princip præciseres i loven eller dens bemærkninger, og at der beskrives en fordelingsmetode, som sikrer princippet efterlevelse.

Ministeriet har ved en tidligere lejlighed udtalt sig om den af Movia udviklede og anvendte finansieringsmodel, den såkaldte "Sjællandsmodel". Ministeriet er af den opfattelse, at Sjællandsmodellen ikke er i overensstemmelse med § 3, stk. 3 i Lov om trafikselskaber, blandt andet fordi modellen opererer med en fast pendlingsandel på 10 pct. Movia anerkender, at synspunktet er teknisk korrekt. Movia har i erkendelse heraf udviklet en modificeret udgave, som ikke opererer med en fast andel til fordeling efter pendling. I stedet tages udgangspunkt i at beregne det ekstrabidrag, som nettoudpendlingskommunerne skal betale for en given buslinje som en procentdel af deres rene drift, svarende til forholdet mellem deres nettoudpendlingstal og den totale pendlingsmængde for de involverede kommuner. Derved opnås et ekstrabidrag, som på samme tid relaterer sig til kommunens driftsandel og nettopenning.

Summen af disse ekstrabetalinger fordeles blandt de kommuner, der skal have rabat. Fordelingen beregnes som disse kommuners andele af den samlede nettoindpendling. Modellen er konsistent og sikrer, at det overordnede princip efterleveres. Modellen er samtidig enkel at arbejde med, transparent og pædagogisk egnet til formidling.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at det elektroniske rejsekort forventes at kunne generere de ideelle tal for borgernes forbrug af bustransport, når det er fuldt im-

plementeret i hele Movias område. Movia skal anbefale, at der tages forbehold for dette, idet fuldstændige data for borgernes rejser med bus ikke vil foreligge. Blandt årsagerne hertil skal nævnes:

- De kombinerede rejser, som består af en busrejse kombineret med tog eller metro, registreres kun som den samlede rejse og ikke bestanddelene. Hvis en sådan rejse eksempelvis starter med bussen og slutter med toget, får man nok registreret stedet for påstigning på bussen, men stedet for afstigning af bussen registreres ikke.
- For det andet vil der blive foretaget rejser med anden rejsehjemmel end personlige rejsekort. Der vil således blive udbudt helt anonyme rejsekort uden kendt indehaver samt rejsekort, der kan overdrages og dermed benyttes af forskellige kunder, ligesom kontantbilletter stadig vil blive solgt i busserne.

Der er således en række årsager til, at personhenførbare (og dermed henførbare til en kommune) rejse dato kun vil være en delmængde af det samlede transportarbejde udført af bussystemet, og det bliver således et konkret vurdering, om de til den tid foreliggende rejsekortdata er tilstrækkeligt valide til at være bestemmende for finansieringsfordelingen. Alligevel vil registreringen af kundernes faktiske forbrug af bus blive meget bedre end den er i dag, men en total registrering kommer ikke på tale.

## **Ad § 6**

Ændringen er en præcisering af fordelingen af takstkompetence mellem trafikselskabet og jernbanevirksomhederne.

Det er Movias opfattelse, at udkastet til lovændring viser, at Transportministeriet anerkender det arbejde, som parterne i den kollektive trafik igennem Bus & Tog samarbejdet står for. Konkret ligger ændringsforslaget således fint i tråd med den af parterne udarbejdede "Fællesskabsmodel" for håndtering af den fælles takstkompetence.

Herudover hæfter vi os ved, at Transportministeriet ligeledes anerkender, den af parterne på Sjælland, besluttede forsigtighed i forbindelse med overgangen til rejsekort – det fremgår således at bemærkningerne til § 6 b, at der lægges "vægt på, at en overgang til nye prisberegningssystemer sker glidende, således at store prisstigninger på visse rejserelationer undgås, og trafikselskabernes provenu sikres."

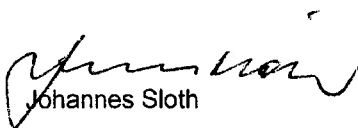
Til § 6 a, stk. 5 skal Movia bemærke, at formuleringen om, at der skal være én fælles billettype for rejser med bus, metro og tog i hovedstadsområdet forekommer uklar. Det skal derfor foreslås, at formuleringen i de generelle bemærkninger afsnit 1.1.3, at "alle kort- og billettyper i hovedstadsområdet skal være gældende til alle rejser med bus, tog og metro", skrives ind i lovtæksten.

Til lovforslagets § 6 b skal bemærkes, at forventningen om at trafikskabet tilstræber, at taksterne bliver de samme i samtlige takstområder inden for trafikskabet, ikke afspejler den øvrige generelle særbehandling af hovedstadsområdet i Lov om trafikskaber, hvor Movia med henvisning til hovedstadstrafikkens særegne karakter har andre finansieringsbestemmelser end landets øvrige trafikskaber. En kollektiv rejse i hovedstadsområdet adskiller sig på mange måder fra rejser uden for hovedstadsområdet, hvilket vil medføre, at begrebet "samme takster" i og uden for hovedstadsområdet ikke vil give mening. Det betyder ikke, at der ikke vil kunne ske en vis harmonisering, men samme takster i København og på Lolland vil formentlig ikke være gennemførbart. Movia skal derfor foreslå, at formuleringen i bestemmelsens sidste pkt. gøres mindre kategorisk. Det skal understreges, at Movia deler opfattelsen af, at taksterne skal være så ensartede og overskuelige som muligt.

## 2. Vedr. ændring af Lov om jernbane

I forslaget til § 12, stk. 4 fastslås, at jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i hovedstadsområdet er underlagt trafikskabet på Sjællands takstkompetence for disse befordringsydelse. Hertil skal Movia bemærke, at Movia netop ikke har takstkompetencen i hovedstadsområdet, men deler denne med Metroselskabet og jernbanevirksomhederne, jf. forslaget til ny § 6 a, stk. 5 i Lov om trafikskaber.

Venlig hilsen

  
Johannes Sloth

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Sagsnummer  
111746-246498  
THECA

Sagsbehandler MLL  
Direkte 36 13 15 05  
Fax  
MLL@movia.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

februar 2008

### **Høring over forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om jernbane**

Movia afgav den 31. januar 2008 et administrativt høringssvar vedrørende ændring af lov om trafikskaber med forbehold for supplerende bemærkninger efter bestyrelsens møde den 7. februar.

Movias bestyrelse drøftede ændringsforslaget på mødet den 7. februar og besluttede at supplere høringssvaret af 31. januar med følgende bemærkninger vedrørende § 3, stk. 3:

På baggrund af de hidtidige erfaringer med spørgsmålet om fordeling af busdriftsudgifter for buslinjer i mere end en kommune er det bestyrelsens opfattelse, at der er et stort behov for, at udgiftsfordelingen kan foregå på en så klar, enkel og konsistent måde, som mulig.

Bestyrelsen finder ikke, at de til rådighed stående pendlingsdata er egnede til, at pendlingen tillægges nogen betydende rolle i fordelingen. De erhvervspendlingstal fra Danmarks Statistik, som anvendes, er ikke med sikkerhed udtryk for det forbrug af busstrafik, som kan henregnes til de enkelte kommuner.

Endvidere giver den måde, pendlingsdataene anvendes på i den af ministeriet udviklede og foreskrevne fordelingsmodel (TRM-modellen), resultater, som ikke er konsistente med det overordnede fordelingsprincip, som det er lovens hensigt at tilstræbe, nemlig at de kommuner, som for en given buslinje er nettoudpendlingskommuner i forhold til de øvrige kommuner med part i buslinjen, betaler en relativ større andel af udgifterne, end hvad det rene driftsomfang tilsiger. Bestyrelsen anser det for særdeles uheldigt i administrationen af loven, at der således ikke er sikkerhed for, at lovens hensigt afspejles i den konkrete udgiftsfordeling.

Det er således bestyrelsens opfattelse; at i det omfang, det er ufravigeligt at lægge

pendlingstal til grund for udgiftsfordelingen, bør pendlingen kun tillægges en mindre vægt.

Movias bestyrelse lægger på den baggrund afgørende vægt på, at lovændringen muliggør, at modeller som den senest udviklede "Modificerede Sjællandsmodel", som blandt de udviklede modeller har den største sikkerhed for konsistens, kan anvendes i udgiftsfordelingen,

Venlig hilsen

Finn Aaberg

**Dato**

11. februar 2008

**Journalnummer**

0-3-3-07

**Kontaktperson**

Peter Feilberg Schjødt

**Mail**

[pfs@midttrafik.dk](mailto:pfs@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**

87 40 82 30

Transportministeriet

Att: Kollektiv trafikkontoret

## **Midttrafiks bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber**

Herunder følger de væsentligste af Midttrafiks synspunkter vedr. lovforslaget:

Et centralt element i lovforslaget er indgåelse af aftaler mellem jernbanevirksomheder og trafikskaber om takstområder inden for hvert trafikskabs geografiske udstrækning, og på dette punkt har forslaget svagheder. I bemærkningerne til lovforslaget angives, at det forudsættes, at takstområderne fastsættes, så rejser udover 35-40 km typisk vil passere en takstområdegrænse, og dermed høre under det område, hvor jernbanevirksomhederne har den formelle kompetence (uanset at takstændringer forudsættes *aftalt* mellem parterne).

Uanset hvor store takstområderne er, vil nogle ganske korte rejser overskride takstområderne og dermed kompetencemæssigt tilfalde jernbanevirksomheder. De længste rejser, hvor kompetencen tilfalder trafikskabet, må formodes at være markant længere end 35-40 km. Det hænger sammen med, at det virker urealistisk at forestille sig, at der oprettes andre takstområder, end de områder trafikskaberne på nuværende tidspunkt er inddelt i (f.eks. Movia i H, S og V, Sydtrafik i Vest, Øst og Syd, Midttrafik i Øst, Syd, Vest og Midt). De længste rejser inden for de nævnte takstområder er op til ca. 100 km. Hvis Transport- og Energiministeriet har en forestilling om, at takstområderne skal være mindre end de nuværende – og i givet fald ønsker at gennemtrumfe dette gennem ministerens kompetence i §6, stk. 1 – vil det være særdeles problematisk og bør i givet fald fremgå klart af lovforslaget. Samlet er det således uklart, hvordan princippet om 35-40 km som udgangspunkt for fordeling af kompetence i praksis skal anvendes. Det bemærkes i øvrigt, at en betydelig del af Midttrafiks indtægter stammer fra rejser på mere end 35 km.

I en fremtidig situation med et landsdækkende elektronisk rejsekort



virker det sandsynligt, at taksterne er ret ens. Den mest hensigtsmæssige og sandsynlige fordeling af den begrænsede individuelle kompetence (f.eks. til fastlæggelse af rabatsatser) er, at det enkelte trafikselskab eller jernbanevirksomhed fastlægger niveauet for egne solorejser uanset længde. Lovforslaget tager ikke på en klar måde højde for situationen efter indførelse af rejsekort.

Venlig hilsen

Midttrafik

Peter Feilberg Schjødt



# NOTAT

## Udkast af 11. januar 2008 til lov om ændring af lov om trafikselskaber og lov om jernbane

Den 5. februar 2008

Jnr 10.00.00 P22  
Sagsid 000189106

KL har modtaget nævnte forslag i høring og har i den forbindelse følgende bemærkninger:

Ref MSE  
mse@kl.dk  
Dir 3370 3376

Forslaget til § 3, stk. 3, 5. pkt. skal regulere udgiftsfordelingen mellem kommunerne på Sjælland og forslaget indebærer, at de principper for fordelingen af finansieringen af de pågældende ruter, der hidtil har fremgået af bemærkningerne, nu skrives ind i selve lovteksten.

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

KL finder det problematisk at lovgive så detaljeret om foreslået i nyaffattelsen af § 3, stk. 3, 5. pkt..

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

Detailgraden i formuleringen af den nye § 3, stk. 3, 5. pkt. er problematisk, for det første fordi de nuværende datamæssige muligheder for at fordele udgifterne "retfærdigt" er begrænsede i forhold til pendling, og for det andet fordi der vil ske væsentlige ændringer heri, når Rejsekortet indføres om kort tid.

www.kl.dk

1/2

De nuværende datamæssige muligheder er begrænsede, fordi kommunerne kun har data på kommuneniveau og ikke på buslinjeniveau og fordi pendlingsdata kun omfatter bolig-arbejdsstedstrafikken.

KL skal derfor anbefale, at ordlyden af bestemmelsen i stedet formuleres i retning af følgende:

.....  
"Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i de enkelte kommuner samt evt. andre relevante forhold efter bestyrelsens valg".

Hvis pendlingsrelationens indflydelse på udgiftsfordelingen fastholdes, bør den af de samme grunde være lagt mere beskeden, end som forslaget ser ud nu.

Såfremt det fastholdes, at pendlingsrelationen stadig skal have indflydelse på udgiftsfordelingen, er der behov for, at det præciseres hvilket fordelingsprincip, der ønskes tilgodeset med denne metode/med inddragelse af dette parameter. KL finder ikke, at den i lovforslagets beskrevne model er i overensstemmelse med lovens hensigt.

KL har ingen bemærkninger til § 4, stk. 2.

I forhold til § 6 er der tale om et forbedret forslag, i forhold til det forslag der var i ”forhøring” henover efteråret 2007.

KL vil dog gerne have lov til at overveje de eventuelle økonomiske konsekvenser og skal derfor tage forbehold for sådanne eventuelle økonomiske konsekvenser af lovforslaget. KL skal i forlængelse heraf anmode om at modtage lovforslaget i økonomisk høring.

Med venlig hilsen

Marianne Elmvang  
Konsulent

Trafikstyrelsen  
Adelgade 13,  
1304 København K

[koltrafik@trm.dk](mailto:koltrafik@trm.dk)

## **Bemærkninger til udkast til forslag om ændring af lov om trafikskaber og lov om jernbane (takstkompetence og regler om kundgørelse m.v.)**

I udkastet til ændring af ovennævnte har FynBus noteret sig, at aftaler om fastlæggelse af takstområder skal ske senest med udgangen af 2009. Det vil give den nødvendige tid til at fastlægge takstområdet.

FynBus er endvidere enig i, at øvelsen for trafikskaberne og togoperatørerne må være, at taksterne skal være ensartede og overskuelige for passagererne, jfr. § 6 b.

### Til § 6:

Forslaget hjemler mulighed for, at Fyn kan fortsætte som et takstområde, hvilket anses som meget positivt.

I bemærkningerne side 5 (og side 11) fremgår den politiske aftale om takstkompetencen, hvoraf det fremgår, at togoperatørerne tildeles takstkompetencen for længere rejser ud over lokalområdet - typisk 35 – 40 kilometer.

Teoretisk vil trafikskabet således kunne opdeles i takstområder i størrelsesordenen 35 – 40 kilometer, hvilket vil betyde, at trafikskabets takstkompetence minimeres til absolutte lokale rejser.

Togoperatørerne vil med denne bestemmelse tillige få takstkompetencen for væsentlige regionale ruter, der passerer en takstgrænse uanset om strækningen betjenes med tog eller ej. Med en sådan snæver opfattelse af takstområder, som udkastet giver mulighed for, vil trafikskaberne derfor ikke have takstkompetence over regionale ruter, der typisk har rejser omkring den nævnte kilometerafstand. For FynBus vil det kunne betyde rejser fra Odense til de fleste kystbyer og Langeland.

Det vil betyde, at trafikskaberne vil blive frataget sin takstkompetence for en væsentlig del af sit driftsområde.

Vi finder endvidere ikke at forslaget sikrer, at trafikskaberne vil have takstkompetencen for de korte rejser (under 35 - 40 km), idet mange af disse rejser i praksis vil passere en takstområdegrense. ....

FynBus vil derfor foreslå, at trafikskaberne får takstkompetencerne indenfor et takstområde, samt takstkompetencen for rejser mellem 2 takstområder. Togoperatørerne skal således have takstkompetencen for rejser der går gennem 3 eller flere takstområder.

Ved at give trafikkselskaberne takstkompetencen for rejser mellem 2 takstområder sikre man en for kunderne logisk sammenhæng i taksterne for kortere rejser, og togoperatøerne får takstkompetencen for de længere rejser, svarende til intentionerne i lovforslaget.

Venlig hilsen

Lars Oksbjerg  
direktør



Transportministeriet  
Att. Kollektiv trafikkontoret  
Frederiksholms kanal 27F  
1220 København K

## **DSB's svar på høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber og lov om jernbane (takstkompetence og regler om kundgørelse)**

Transportministeriet har ved brev af 11. januar 2008 anmodet om bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber og lov om jernbane.

### DSB har følgende bemærkninger:

DSB lægger vægt på, at der løbende sikres en forbedring i tilgængeligheden af den kollektive trafik, fordi det efter al erfaring er en medvirkende faktor til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og gøre den til en reel valgmulighed. DSB lægger fortsat den største vægt på, at der skabes et sammenhængende kollektivt trafiktilbud, der er enkelt for kunderne at anvende samtidig med at det muliggør et mere effektivt salg og uden at give anledning til unødigt bureaukrati.

Det foreliggende udkast til forslag til lovændring kan bidrage til at skabe tilgængelighed og enkelthed for kunderne. Herudover er der lagt op til en videreudvikling af rammerne for det løbende samarbejde mellem jernbanevirksomheder og trafikkselskaber, om at optimere prisfastsættelsen og harmonisere rejseregler og kategorisering af passagertyper til gavn for brugerne af den kollektive trafik.

Den foreslåede rollefordeling mellem jernbanevirksomhederne og trafikkselskaberne afspejler trafikstrømmene, således at de korte rejser op til ca. 30 km fortrinsvis er trafikkselskabernes ansvar, mens de længere rejser tilsvarende fortrinsvis er jernbanevirksomhedernes ansvar. Rollefordelingen tilgodeser således også parternes behov for at kunne sikre deres provenu. DSB lægger derfor den største vægt på, at lovforslagets rolle- og ansvarsfordeling baseret på de her beskrevne rammer fastholdes og udmøntes i afgrænsningen af takstområder.

DSB er opmærksom på, at lovforslaget i enkelte tilfælde kan føre til, uhensigtsmæssigheder ved takstfastsættelsen. Der har under drøftelserne i forskellige samarbejdsfora blandt andet været peget på enkelte relationer inden for NTs område. Det er imidlertid DSB's opfattelse, at problemer, i det omfang disse skulle opstå, bør kunne løses inden for lovens rammer ved drøftelse mellem de berørte parter. DSB tilsiger i den forbindelse sin positive medvirken hertil. Det er derfor DSB's opfattelse, at hensynet til enkelte mindre uhensigtsmæssigheder ikke er så tungtvejende, at der af den grund er anledning til at foreslå gennemgribende ændringer i lovforslaget.

Lovforslagets § 6a, stk. 1. bør efter DSB's opfattelse omformuleres til:

*"Trafikkselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne, der sikrer, at passagererne ved brug af rejsekort eller kontantbillet kan foretage en rejse, der foregår*

## **Koncernsekretariatet**

6. februar 2008

DSB  
Koncernsekretariatet  
Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Telefon 33 54 49 30  
Lokal 44930  
Mobil 24 68 49 30  
www.dsb.dk

Afsender Vibeke Richter  
Deres dato 11.01.2008  
Journalnr. Ab900

*med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Aftalen skal ligeledes sikre, at der inden for trafikskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5."*

Side 2/3

06.02.2008

idet ordet "billet" i denne sammenhæng bør erstattes med ordet "rejsehjemmel". Anvendelsen af udtrykket "billet" kunne give anledning til den misforståelse, at forpligtelsen kun gjaldt for kontantbilletten og ikke for "rejsekortet", som også er en billet.

For så vidt angår lovforslagets § 6a, stk. 5, 2.pkt, jf. § 6a, stk. 7, har DSB noteret sig, at uoverensstemmelser om indtægtsdeling i overensstemmelse med § 10 i Bekendtgørelse nr. 1549 af 17. december 2007 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, må indbringes for de almindelige domstole, grundet afskæring af klageadgangen til Transportministeren.

Lovforslagets § 6b indeholder ret entydige bestemmelser om harmonisering af taksterne indenfor trafikskabets område, hvilket for Sjælland indebærer en harmonisering af taksterne indenfor hovedstadsområdet og udenfor.

Det er DSB's opfattelse, at der, i overensstemmelse med lovforslagets ånd, opretholdes muligheder for trafikpolitisk særbehandling af hovedstadsområdet. På nogle områder vil dette således indebære, at en harmonisering og ensretning ikke er hensigtsmæssig. Det gælder f.eks. passagertyperabatter, hvor det efter DSB's opfattelse kan være hensigtsmæssigt at pensionistrabatten udformes, således at nuværende spærretider i S-tog videreføres i rejsekort prissystemet, således at pensionister der rejser i myldretiderne betaler fuld pris, men udenfor fortsat får den sædvanlige betydelige rabat.

I forhold til de almindelige bemærkninger 1.1.3, side 7, 3. afsnit:

[...]

*Såfremt rejser mellem to punkter beliggende i hvert sit takstområde udelukkende eller i overvejende grad [...] tages afgørende hensyn til trafikskabernes synspunkter*

[...]

skal DSB bemærke, at dette ønske er snævert knyttet til et takstsystem baseret på relationer. Det kan i sin yderste konsekvens kolliderer med ønsket om at basere takstsystemet på afstand i form af eksempelvis ringzoner eller kilometer. DSB går ud fra, at det her anførte hensyn ikke er tænkt at stå i vejen for etablering af et fælles takstsystem efter sådanne principper, jf. lovforslagets § 6b. Det anførte hensyn kan formentlig bedst varetages i forbindelse med udpegning af takstområder.

I forslaget til ændring af jernbaneloven, § 12, stk. 4, 2. pkt., om relationen mellem jernbaneselskaber og trafikskabet Sjælland hedder det, at jernbanevirksomhederne er underlagt trafikskabets takstkompetence.

Formuleringen bør efter DSB's opfattelse afstemmes efter trafikskabslovforslagets § 6a, stk. 5. Formuleringen kunne herefter være:

*"Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i Hovedstadsområdet, er desuden underlagt de bestemmelser om takstfastsættelse i Hovedstadsområdet, der gælder i medfør af lov om trafikskaber § 6a, stk. 5."*

medmindre man vælger at skrive den pågældende bestemmelse fra trafikskabsloven tilsvarende ind i jernbaneloven.

Side 3/3

Herudover har DSB ikke bemærkninger og medgiver forslaget sin anbefaling.

06.02.2008

Med venlig hilsen

Vibeke Richter



**Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K**

(Per mail til [koltrafik@trm.dk](mailto:koltrafik@trm.dk) )

Dato: 5. februar 2008  
Deres ref.:  
Vores ref.:

**Vedr.: Bemærkninger til udkast til lov om ændring af lov om trafikselskaber og lov om jernbane (takstkompetence og regler om kundgørelse mv.)**

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) takker for det fremsendte høringsmateriale.

Høringen relaterer primært til ændringer i lov om trafikselskaber og lov om jernbane vedrørende præcisering af fordelingen af takstkompetencer mellem trafikselskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetrafik som offentlig service for staten.

Danske takstforhold er komplicerede, hvad der også fremgår af ”Takstudvalgets” rapport fra marts 2007, ”Analyse af fremtidige takstsystemer”. DKT er af den grundlæggende opfattelse, at bestræbelserne bør rettes mod at gøre takststrukturene så simple som muligt, herunder at takststrategierne alt andet lige afspejler de reelle omkostningsmæssige drivkræfter. Et personligt rejsekort vil klart kunne understøtte en sådan udvikling.

Med udgangspunkt i bl.a. bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 1, er DKT bekymret for, at strukturerne i fraværet af optimale tekniske redskaber indrettes så komplekst, at det resulterer i et forringet udbud af kollektiv trafik.

Som nævnt kan forslaget § 1, nr. 1 om fordeling, fordelingsnøgler mv., tages som udtryk for denne uheldige kompleksitet. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser (side 10 / 11), foreslås det, at der indtil rejsekortets statistikgrundlag er anvendeligt, fordeles for grænseoverskridende ruter i henhold til indbyrdes pendlingsomfang mellem kommunerne. Pendlingen foreslås fastlagt i forhold til Danmarks Statistiks opgørelser over erhvervspendlingen, og fordelt i forhold til trafikomfanget, defineret som bustimer eller køretøjskilometer. Der vil her blive tale om en indirekte fordeling, der samtidig er så kompliceret og administrativ tung, at det i sig selv kan medføre beslutninger fra kommunernes side om at forringe det kollektive udbud. Denne administrative konsekvens bør efter vores opfattelse fremgå af konsekvenstabellen side 9 / 10.

DKT anbefaler derfor, at det overvejes om disse fordelingsprincipper kan gøres enklere og mindre administrativt tunge, indtil de kan tilpasses rejsekortet. Det afgørende er at have fokus på aktiviteter, der medfører forbedringer og forenklinger for passagererne, og uden unødige administrative byrder.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, punkt 1.1.3, afsnit 3 (side 6) vedrørende bestemmelserne om inddeling af takstområder, at *"Det kan i den forbindelse aftales, at hele trafikselskabets område udgør et takstområde"*. Dette følger af lovens § 6, stk. 1, (forslagets § 1, nr. 3), der angiver *"...aftaler om inddeling af trafikselskabets område i et eller flere takstområder"*. I lovens § 6, stk. 1 (forslagets § 1, nr. 3) fastlægges det endvidere, at ministeren vil have det afgørende ord i tilfælde af uenighed om områdeinddelingen. DKT ønsker i den forbindelse at påpege, at det i påkommende tilfælde vil indebære et indgreb i og en reel udhuling af jernbaneoperatørens takstkompetence, som på ingen måde kan være ønskelig. Der bør derfor som minimum indarbejdes en ankemulighed i relation til ministerens afgørelse.

I forhold til lovforslagets § 1, nr. 3 skal det endvidere bemærkes, at trafikselskaberne sammen med jernbanevirksomhederne skal oprette takstområder inden 31. december 2009. Denne proces skal således foregå samtidigt med at jernbanetrafikken i Midt – og Vestjylland er i udbud. Da resultatet af processen måske kan påvirke indtægtsfordelingen mellem jernbaneoperatøren og trafikselskaberne, skal vi anmode Transportministeriet om at have opmærksomheden rettet mod dette.

Vi bemærker endelig lovforslagets § 2, nr. 1, der omhandler en ændring af jernbane-loven, der ikke har forbindelse til takstforholdene. Punktet drejer sig om den statslige jernbaneoperatørs pligt til udleje af rullende materiel anden operatør. Den gældende lovtekst angiver, at pligten er gældende for en periode svarende til kontraktlængden. Dette ønskes ifølge lovforslaget ændret således at pligten omfatter en periode *"op til kontraktlængden"*. DKT finder at dette er en naturlig ændring, bl.a. for at kunne udskifte utidssvarende materiel tidligere end det ellers ville være tilfældet. Men vi forudsætter naturligvis, at det sikres at kontraktshaver ikke herved efterlades uden det nødvendige materiel i en del af kontraktperioden.

DKT står naturligvis til rådighed i den videre proces.

Med venlig hilsen

Per Henriksen  
Direktør

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

DANSKE  
REGIONER



04-02-2008

Sag nr. 02/874

Dokumentnr. 7859/08

Claus M Steenberg

Tel. 35 29 82 57

E-mail: cms@regioner.dk

### **Høring om ændringer af lov om trafikskaber og lov om jernbane**

Danske Regioner har modtaget ”Høring om ændringer af lov om trafikskaber og lov om jernbane”.

I efteråret 2007 udsendte Trafikstyrelsen et udkast til ændring af lov om trafikskaber i uformel høring.

Danske Regioner havde to bemærkninger, der begge har nydt fremme i det nye forslag:

- at der ved takstfastsættelsen for busrejser mellem takstområder bør tages afgørende hensyn til trafikskabets synspunkter for relationer, hvor der ikke reelt er mulighed for at foretage rejsen med tog, samt
- at trafikskaber og jernbanevirksomheder kan aftale, at trafikskabet kun består af ét takstområde.

Det er Danske Regioners opfattelse, at det er nødvendigt at sidstnævnte følges af en betingelse om enighed i takstfastsættelsen, hvis konstruktionen reelt skal kunne implementeres. En sådan betingelse kan evt. fremgå af bemærkningerne til loven.

Danske Regioner foreslår endvidere, at nedennævnte præciseres i bemærkningerne til loven:

**at** passage af en trafikskabsgrænse er = med passage af en takstområdegrænse;

**at** der bør beskrives, en ændringsprocedure for takstområdeinddelingen.

Med venlig hilsen

Niels Mortensen

Trafikministeriet  
Frederiksholm Kanal 27 F,  
1220 København K

[koltrafik@trm.dk](mailto:koltrafik@trm.dk)

05-02-2008

J.nr. 90-03-2-07

Kontakt person H.C. Bonde  
E-mail: [H.C. Bonde@sydtrafik.dk](mailto:H.C. Bonde@sydtrafik.dk)

### **Bemærkninger til udkast til forslag om ændring af lov om trafikselskaber og lov om jernbane (takstkompetence og regler om kundgørelse m.v.)**

I udkastet til ændring af ovennævnte har Sydtrafik noteret sig, at aftaler om fastlæggelse af takstområder skal ske senest med udgangen af 2009. Det vil give den nødvendige tid til at fastlægge takstområdet.

Sydtrafik er endvidere enig i, at øvelsen for trafikselskaberne og togoperatørerne må være, at taksterne skal være ensartede og overskuelige for passagererne, jfr. § 6 b. Dog skal der være mulighed for, at trafikselskaberne ud fra forretningsmæssige forhold kan differentiere taksterne i takstområderne. Med flere takstområder inden for ét trafikselskab, vil der kunne være god grund til, at takstdifferentiere i forhold til den kollektive trafiks kundegrundlag, som i et selskab som Sydtrafik varierer fra tætbeholdet østkyst til tyndt befolkede vestkyst. En sådan forskel vil kunne – bør kunne – give forskellige forretningsmæssige strategier på takstområdet.

Til pkt. 3 § 6:

I udkastet skal trafikselskabet indgå aftaler om inddeling af trafikselskabets område i ét eller flere takstområder med de jernbanevirksomheder.....

I bemærkningerne side 5 (og side 11) fremgår den politiske aftale om takstkompetencen, hvoraf det fremgår, at togoperatørerne tildeles takstkompetencen for længere rejser ud over lokalområdet - typisk 35 – 40 kilometer.

Med disse to udsagn, vil trafikselskabet kunne opdeles i takstområder i størrelsesordenen 35 – 40-kilometer, hvilket vil betyde, at trafikselskabets takstkompetence minimeres til absolutte lokale rejser. Togoperatørerne vil med denne bestemmelse tillige få takstkompetencen for væsentlige regionale ruter, der passerer en takstgrænse. Med en sådan snæver opfattelse af takstområder, som udkastet giver mulighed for, vil trafikselskaberne derfor ikke have takstkompetence over regionale ruter, der typisk har rejser omkring den nævnte kilometerafstand. Det vil betyde, at

trafikskaberne vil blive frataget sin takstkompetence for en væsentlig del af sit driftsområde.

Vi finder ikke at forslaget sikrer, at trafikskaberne vil have takstkompetencen for de korte rejser (under 35 – 40 km.), idet mange af disse rejser vil passere en takstområdegrænse.

Der er således en skævhed i forslaget, da togoperatørerne sikres takstkompetencen for alle lange rejser, mens trafikskaberne ikke sikres kompetencen for alle de korte rejser.

Det ses i øvrigt ikke i lovforslaget, at der er indarbejdet nogen procedure/mulighed for ændring af allerede aftalte takstgrænser.

Modsat en opfattelse af statiske takstgrænser vil en opfattelse af takstområder og takstkompetence som en bevægelig struktur, hvor togoperatørerne har kompetencen til længere rejser kunne udjævne forholdet. Med en bevægelig struktur, hvor togoperatørerne har kompetencen for rejser over f.eks. 40 kilometer, vil trafikskaberne kunne fastholde kompetencen for kernepassagerer samtidig med, at takstgrænserne gøres flydende. Det vil f.eks. også kunne bløde op på den for passagererne uforståelige takstgrænse, der er mellem Kolding og Vejen. Passagererne har ikke forståelse for, inden for det samme trafikskab, at der er takstgrænser, hvor man kan få en billigere togbillet end en busbillet og omvendt.

Sydtrafik skal derfor anbefale, at takstgrænsedragningen genovervejes og gøres dynamisk, så de for passagererne uforståelige takstgrænser bliver usynlige.

Vi vil tillade os at anbefale, at der nedsættes en arbejdsgruppe med ministeriet, trafikskaberne og togoperatørerne, som gennemarbejder den ovenfor nævnte problematik, inden lovændringen iværksættes.

Stk. 3 Sydtrafik finder hensigten med tilpasning af taksterne til de aftalte takstområder som værende rigtig, dog jvf. ovenfor.

Det er dog også her væsentligt, at trafikskaberne får en reel takstkompetence og dermed fuld opmærksomhed på den budgetkompetence som trafikskaberne har. En takstkompetence, hvor trafikskabernes bestyrelse kun har begrænset råderet, vil ikke være i overensstemmelse med den økonomikompetence, der er tillagt trafikskaberne.

Til § 6 a. stk. 6

.....  
Det forudsættes jfr. Bekendtgørelse om takststigning i offentlig servicetrafik nr. 1138 af 2. oktober 2007 § 3, at gennemsnitsbetragtningen i herværende stk. 6 omfatter alle trafikskabets takstområder under ét.

Sydtrafik skal endvidere henvise til vores brev (mail) af 1. oktober 2007 til Trafikstyrelsen (vedheftet). De dengang fremførte synspunkter fastholder Sydtrafik, idet vi fortsat ser, med udkast til lovændringen, at der sættes store begrænsninger på trafikselskabernes økonomiske råderum, hvorfor der bør overvejes at finde en anden lovgivningsmæssig placering af ansvaret for fastlæggelse af takster og billetteringssystemer.

Venlig hilsen

H.C. Bonde  
Direktør

Jørgen Præst  
Afdelingsleder.

Kopi til øvrige trafikselskaber, DSB, Danske Regioner og KL.