



**Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K  
Telefon 72 28 24 00  
Fax 72 28 24 01  
oim@oim.dk  
www.oim.dk

**Sagsnr.**  
2013-12247

**Svar på høring fra Transportministeriet om udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber**

**Doknr.**  
186618

Transportministeriet har ved e-mail af 13. december 2013 anmodet Økonomi- og Indenrigsministeriet om eventuelle bemærkninger til lovforslaget.

**Dato**  
06-01-2014

Økonomi- og Indenrigsministeriet har følgende bemærkninger til høringen:

**Ad § 1, nr. 2:**

Økonomi- og Indenrigsministeriet skal som anført i ministeriets brev af 28. november 2013 anmode om, at følgende sætning udgår af bemærkningerne til bestemmelsen: "Ø-kommunen kan også vælge at oprette et trafikkselskab i henhold til de almindelige regler om kommuners mulighed for at henlægge opgaver til kommunale selskaber."

Baggrunden er, at sætningen giver indtryk af, at ø-kommunen kan oprette et eget selskab til at varetage trafikopgaver. En kommunalbestyrelse kan imidlertid normalt ikke uden lovhjemmel udskille en opgave og dertil knyttede kommunale midler i et selvstændigt selskab, f.eks. et aktieselskab, og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen, jf. nærmere Økonomi- og Indenrigsministeriets bemærkninger i ovennævnte brev af 28. november 2013 om de almindelige regler om kommunernes muligheder for at have bestemmende indflydelse i selskaber.

Såfremt Transportministeriet ønsker at bibeholde den anførte sætning i bemærkningerne, skal Økonomi- og Indenrigsministeriet anmode om, at følgende tilføjes i umiddelbar forlængelse heraf: "Disse regler giver efter de kommunale tilsynsmyndigheders faste praksis normalt ikke mulighed for, at kommuner kan udskille en opgave og de dertil knyttede kommunale midler i et selvstændigt selskab, f.eks. et aktieselskab, og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen."

Det fremgår af de specielle bemærkninger, at en ø-kommune, der har fået tilladelse til at melde sig ud af trafikkselskabet, efter nærmere aftale med trafikkselskabet skal fastlægge tidspunktet for udtræden, og at kommunen er økonomisk ansvarlig for trafikkselskabets kontrakter vedrørende trafik i kommunen efter udtræden.

Økonomi- og Indenrigsministeriet finder, at det bør overvejes, at tidspunktet for en ø-kommunes udtræden fastsættes som led i transportministerens godkendelse af udtræden. Herved undgås, at der efter udtræden er godkendt skal foregå en forhandling mellem kommunen og trafikkselskabet om tidspunktet for udtræden og de deraf følgende økonomiske konsekvenser for kommunen. Det anførte er ikke til hinder for, at kommunen – eventuelt efter drøftelse med trafikkselskabet – anmoder om godkendelse



af udtræden til et bestemt tidspunkt, og at dette tidspunkt fastsættes under hensyntagen til de økonomiske konsekvenser for kommunen.

Følgende fremgår af de specielle bemærkninger: "En udmeldt ø-kommune vil altid kunne deltage i trafikskabet igen." Økonomi- og Indenrigsministeriet finder i den forbindelse, at det kunne være hensigtsmæssigt, at det fremgår af bemærkningerne, at en udmeldt kommune kan genindtræde med et rimeligt varsel.

**Ad § 1, nr. 5 og 6:**

Det fremgår af de specielle bemærkninger til § 1, nr. 5, at bestemmelsen fastholder den nuværende ansvarsfordeling mellem regioner og kommuner, når bortses fra udgifterne til trafikskabets administration og drift. Det fremgår videre, at der under de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3. beskrives en nærmere definition af, hvad der kan anses som regionale ruter. Videre fremgår følgende: "Dette skal ikke ses som en ændring af ansvarsfordelingen, men blot en præcisering af, at en række ruter, der nu er kommunale, bør flyttes over i regionalt regi og derved finansieres af regionerne, da de anses for at have regional karakter."

Efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse giver de specielle bemærkninger til § 1, nr. 5, på dette punkt således det indtryk, at fordelingen af finansieringen af ruterne på henholdsvis kommunale og regionale ikke ændres, men præciseres. Det er imidlertid ikke indtrykket, man får af den tekst, som findes i de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.2. Her er det bl.a. er anført, at der "foreslås en ny model for finansiering af tværgående ruter", ligesom det fremgår, at det vil være hensigtsmæssigt at overflytte finansieringen af visse ruter, der ikke i forvejen finansieres af regionerne, til regionerne.

Det vil efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse være hensigtsmæssigt, hvis det fremgår, om lovforslaget på dette punkt indebærer en ændring af gældende ret, eller en præcisering af, hvad der også hidtil har været gældende ret. I førstnævnte tilfælde vil det efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse være hensigtsmæssigt, hvis ændringen er afspejlet i lovtæksten.

**Ad § 1, nr. 8:**

Økonomi- og Indenrigsministeriet forstår bestemmelsen således, at den ikke giver regionerne mulighed for at eje, drive eller opsætte faste anlæg, men at dette – uanset regionens finansiering – skal ske ved kommunens (vejmyndighedens) eller trafikskabets foranstaltning. Det ville efter ministeriets opfattelse være hensigtsmæssigt, hvis det fremgik nærmere af lovforslaget, hvordan dette skal foregå, herunder at regionen må indgå en aftale med kommunen og evt. trafikskabet herom.

**Ad § 1, nr. 9: Forslaget til nyt § 5, stk. 3, i lov om trafikskaber:**

Økonomi- og Indenrigsministeriet lægger til grund, at der med lovforslaget fuldt ud er taget stilling til trafikskabernes muligheder for at varetage opgaver vedrørende faste anlæg. Det bør efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse fremgå klart af lovbemærkningerne, at trafikskaberne ikke ud over, hvad der er hjemlet i lovforslaget, kan varetage opgaver vedrørende faste anlæg. Der henvises også til bemærkningerne i ministeriets brev af 28. november 2013.

Blandt andet under hensyn til, at det foreslåede § 5, stk.3, 1. pkt. i lov om trafikskaber efter sin ordlyd giver mulighed for, at trafikskaberne kan *eje* faste anlæg, er det Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse, at bestemmelsen efter en umiddelbar læsning må forstås således, at den giver mulighed for, at trafikskaber kan finansiere faste anlæg – og ikke således som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at kommunen skal betale for "ydelsen".

Det vil derfor efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse være hensigtsmæssigt, hvis det fremgår af bestemmelsen, at den ikke giver mulighed for trafikskabets



finansiering. Det er efter ministeriets opfattelse i den forbindelse ikke tilstrækkeligt, at det fremgår, at trafikselskabets ejerskab eller opsætning, drift m.v. af et fast anlæg, forudsætter aftale med vejmyndigheden, idet en sådan aftale – af hensyn til vejmyndighedens ansvar som sådan – må anses at være nødvendig uanset, hvilken myndighed der skal finansiere anlægget.

**Ad § 1, nr. 12:**

Den foreslåede § 5, stk. 10, 1. pkt., i lov om trafikselskaber giver mulighed for, at Region Nordjylland efter aftale med transportministeren kan overtage trafikkøberansvaret for den omhandlede togtrafikbetjening. Efter bestemmelsens 2. pkt., kan regionen overdrage trafikkøberansvaret til trafikselskabet.

Økonomi- og Indenrigsministeriet lægger – uanset at lovbemærkningerne beskriver, at trafikselskabet indkøber togtrafikken – til grund, at den foreslåede bestemmelse ikke indebærer en pligt for regionen til at overdrage trafikkøberansvaret til trafikselskabet, eller i øvrigt indebærer en forudsætning om, at dette skal overdrages fra regionen til trafikselskabet. Økonomi- og Indenrigsministeriet lægger således til grund, at regionen også vil have mulighed for selv at udøve trafikkøberansvaret, jf. den foreslåede § 5, stk. 10, 1. pkt.

Såfremt hensigten med bestemmelsen derimod er, at trafikkøberansvaret *skal* udøves af trafikselskabet, ses der efter Økonomi- og Indenrigsministeriets umiddelbare opfattelse ikke at være nogen anledning til, at regionen skal overtage trafikkøberansvaret for derefter at videreoverdrage det til trafikselskabet. I stedet kunne bestemmelsen mere hensigtsmæssigt udformes således, at trafikkøberansvaret efter aftale overgår fra transportministeren til trafikselskabet.

**Ad § 1, nr. 20:**

Økonomi- og Indenrigsministeriet lægger til grund, at vendingen "og kørsel for trafikselskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt" i sidste punktum i tredje afsnit i de specielle bemærkninger til bestemmelsen rettelig skal være: "og kørsel for ø-kommunen af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt".

Med venlig hilsen  
**Chanett Jensen Vodder**