

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



Sendt pr. mail til ahvh@trm.dk og trm@trm.dk

Dato 7. januar 2014
Deres ref.
Vores ref. k-lr/

Vedr. Udkast til Lov om trafikskaber

Transportministeriet har sendt udkast til Lov om trafikskaber i høring.

Det fremgår, at en stor del af lovforslaget er udarbejdet på baggrund af evalueringen af lov om trafikskaber som udkom og blev sendt i høring i foråret 2013. Vi skal derfor indledningsvis henvise til vores høringssvar på denne evaluering som vi fremsendte pr. mail den 31. maj 2013. Høringssvaret fra den 31. maj dækker i al væsentlighed, Danske Busvognmænds holdning til det fremsendte lovforslag.

Danske Busvognmænd har følgende bemærkninger til lovforslagets hovedpunkter:

2.3 Trafikskabets finansiering på Sjælland

Danske Busvognmænd bifalder den ændrede fordelings- og finansieringsmodel og herunder det mere solidariske finansieringsprincip samt ambitionerne om, at lade regionerne spille en større rolle i forhold bustrafikken af regional karakter.

Vi er enige i, at den ændrede finansieringsform bør være DUT-neutral for kommuner og regioner som et hele. Vi skal dog opfordre Regeringen til at sikre, at de positive effekter, der afledes af lovændringen ikke udebliver som følge af nye, finansieringsmæssige uenigheder mellem kommuner, regioner og Staten.

2.4 Åben skolebuskørsel for alle passagerer

Isoleret set kan Danske Busvognmænd støtte den foreslåede ændring, men den er ikke desto mindre mangelfuld og uambitiøs i forhold til de udfordringer, kommunerne står overfor, da den er rettet mod et væsentligt men afgrænset behov i kommunerne – at kunne kombinere skolebuskørslen med kørsel af almindelige passagerer.

Kommunerne skal varetage en lang række specielle kørselsordninger for borgerne: Skolebørn, børn til specialskoler- og institutioner, personer til ældrecentre og til genoptræning og Transportministeren nævner selv på side 24 handicappede, ældre, handicappede og ældre samt kørsel til kirke, læge, speciallæge og tandlæge mv.

Kørsel i bus (indrettet til 9 passagerer eller derover) af disse bestemte kategorier af personer kræver i dag en tilladelse til speciel rutekørsel i henhold til lov om trafikskaber (LoT § 19). Trafikstyrelsen har overfor Danske Busvognmænd tilkendegivet, at man efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke kan befordre flere forskellige passagerkategorier på samme tid i samme bus – uanset om, man er i besiddelse af tilladelser til speciel rutekørsel til befordring af de bestemte kategorier af personer.

Den nuværende udformning og fortolkning af Lov om trafikskaber er dermed en hindring for, at transportvirksomhederne - når de udfører opgaver for kommunerne - kan planlægge, koordinere og udføre kørslen på den mest effektive måde. Det er et stort problem – ikke mindst i lyset af, at Regeringen og KL har indgået aftale om, at kommunerne skal opnå en samlet besparelse på befordringsopgaverne på 430 mio. kr. om året gennem øget konkurrenceudsættelse og effektiviseringer.

Det er Danske Busvognmænds opfattelse, at man i forbindelse med ændringen af lov om trafikskaber skal sikre, at lovgivningen ikke er en hindring for den mest effektive og hensigtsmæssige organisering og udførelse af de specielle kørselsordninger. For at sikre, at lov om trafikskaber understøtter en optimal og hensigtsmæssig specialkørsel foreslås følgende bestemmelse derfor indsat i Lov om trafikskaber.

§ 20, stk. 2 (Ny)

Et motorkøretøj indrettet til befordring af mere end 9 personer, inkl. føreren kan anvendes til befordring af flere forskellige, bestemte kategorier af personer forudsat, at den der udfører kørslen er i besiddelse af de nødvendige tilladelser til speciel rutekørsel (Alternativt skriftlige kørselskontrakter jf. punkt 2.10 nedenfor).

Den nuværende § 20, stk. 2 bliver herefter til § 20, stk. 3

2.8 Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik på Sjælland

I udkastet til lovforslaget har man valgt at forsøge at sikre en klar hjemmel til et mere forpligtende og mere omfattende samarbejde end det nuværende direktørsamarbejde (§ 17, stk. 3). Ikke uvæsentligt er der herudover en bestemmelse om, at Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om samarbejdet (§ 17, stk. 4).

Danske Busvognmænd anbefaler fortsat, at Folketinget med lovgivningen etablerer en enhedsorganisation, der varetager planlægningen og bestillingen af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet i stedet for de nuværende tre trafikskaber. Det omfatter vi som en mere rationel måde at organisere, prioritere de samlede ressourcer og sikre den langsigtede strategiske planlægning i den kollektive trafik i Hovedstadsområdet.



Vi foreslår, at den ny Lov om trafikkselskaber evalueres efter tre år med særligt fokus netop på paraplyorganisationens evne til at skabe sammenhæng i den kollektive trafik og sikre den langsigtede, strategiske planlægning på tværs af trafikkselskaber og transportformer.

I den forbindelse henviser vi også til Trængselskommissionens anbefalinger på området, hvor det klart tilkendegives, at Lov om trafikkselskaber bør evalueres efter tre år og en ny organisation etableres, hvis ikke paraplyorganisationen lever op til målsætningerne (Mobilitet og fremkommelighed i Hovedstaden, Betænkning 1539: Side 169ff).

2.10 Tilladelse til rutekørsel

Danske Busvognmænd er positive overfor den foreslåede bestemmelse, der giver Transportministeren bemyndigelse til at lette det administrative arbejde, der i dag er forbundet med administration og udstedelse af rutetilladelser.

Det er umiddelbart vores opfattelse, at de nuværende tilladelser til almindelig rutekørsel jf. LoT § 19, stk. 2 samt tilladelse til fjernbuskørsel, der udføres som almindelig rutekørsel (LoT § 22) fortsat bør være omfattet af et tilladelsessystem. Derimod vil de nuværende tilladelser til speciel rutekørsel jf. LoT § 19, stk. 3 med få undtagelser kunne erstattes af en skriftlig kørselskontrakt indeholdende de relevante oplysninger på samme måde, som det er tilfældet i den relevante EU-lovgivning. Det er også den type tilladelser, der efter vores formodning udgør størstedelen af de tilladelser, Trafikstyrelsen behandler i dag.

Da rutetilladelserne i dag benyttes som dokumentation overfor Rigspolitiet i forbindelse med kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne og overfor Skat i forhold til den afgiftsmæssige behandling af køretøjerne og kørslen, er det væsentligt, at branchen og de to nævnte myndigheder inddrages tæt i udmøntningen af lovgivningen i bekendtgørelse om rutekørsel (Bekendtgørelse nr. 1736 af 22. december 2006).

Som nævnt i bemærkningerne til punkt 2.4 bør lovgivningen og bekendtgørelsen efter vores opfattelse udformes, så der ikke hersker tvivl om, at flere forskellige, bestemte kategorier af personer kan befordres i samme bus på samme tid forudsat, at den der udfører kørslen er i besiddelse af de nødvendige tilladelser eller – under forudsætning af ny lovgivning – de nødvendige, skriftlige kørselskontrakter.

Danske Busvognmænd vil også gentage opfordringen til eventuelt at indføre et krav om, at rutekørsel og de eventuelle kørselskontrakter anmeldes til Trafikstyrelsen.

Danske Busvognmænd har ingen bemærkninger til øvrige hovedpunkter:

- 2.1 Tilladelse til at melde sig ud af trafikkselskabet for ø-kommuner uden bro eller landfast forbindelse
- 2.2 Godkendelse af trafikkselskabets vedtægter
- 2.5 Regionens og trafikkselskabets mulighed for varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. samt finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.



- 2.6 Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikskaberne i hele landet
- 2.7 Trafikskabet i Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikøberansvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn.
- 2.11 Passagerrettigheder og EU-forhold generelt

Vi står naturligvis til rådighed, hvis Transportministeren ønsker præcisering eller uddybning af det ovenstående.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Lasse Repsholt
Chefkonsulent