



Trafikministeriet
trm@trm.dk

7. januar 2014
J.nr. 90-02-2-13
Kontaktperson: Stefan Krehbiel
E-mail: sk@sydtrafik.dk
Direkte tlf.: 7660 8662

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikelskaber

Sydtrafik takker for Transportministeriets høringsskrivelse af 13. december 2013.

Det bemærkes indledningsvist, at det ikke har været praktisk muligt med en politisk behandling af høringsmaterialet, henset til høringsperiodens tidsmæssige placering hen over helligdagene og forud for konstitueringen af trafikelskabets nye bestyrelse.

Sydtrafik har følgende bemærkninger til lovudkastet:

Ny § 1, stk. 3 (Ø-kommuner)

Sydtrafik er enig i den foreslåede regel. Det kan evt. overvejes, om ministeren bør have adgang til at fastsætte nærmere vilkår for ø-kommuners udtræden af et trafikelskab, hvilken kan skabe større forudsigelighed og ensartede vilkår for de kommuner, der ønsker at benytte sig af denne mulighed. Der kan bl.a. blive behov for en opdeling af aktiver og passiver.

Ny § 5, stk. 2 (Skoleruter)

Sydtrafik er enig i den foreslåede formulering. Det bemærkes samtidig, at reglen forudsættes administreret på en måde, der ikke rejser tvivl, om at offentlig servicetrafik fortsat udelukkende varetages af trafikelskaberne.

Det ville efter Sydtrafiks opfattelse være ganske uheldigt, om der blev oprettet nye skolebusruter som erstatning for eller konkurrent til eksisterende åbne ruter, bl.a. i byerne. En sådan udvikling ville have negative effekter for trafikskabernes mulighed for at varetage deres kerneopgave, som er planlægning og koordinering af den kollektive trafik. Der ville endvidere opstå negative konsekvenser for brugerne af den kollektive trafik, da offentligt tilgængelige skoleruter som udgangspunkt ikke kan forventes at være præsentable og opdaterede i rejseplanen.dk eller i trafikskabernes passagerinformation og realtidssystemer.

Sådanne negative effekter ville i givet fald klart overstige fordelene ved den nye bestemmelse, idet det bemærkes, at kommunerne allerede i dag har mulighed for at åbne skolebusser for offentligheden, hvis blot ruten optages i trafikskabernes almindelige rutenet og køreplaner. Denne praksis er meget udbredt i Sydtrafiks område og tilgodeser fuldt ud de hensyn, der er anført som begrundelse for den ny § 5, stk. 2.

Hensigtsmæssigheden af den foreslåede regel vil derfor i praksis afhænge af, at den administreres korrekt og med omtanke af både kommunerne og tilsynsmyndigheden. I den forbindelse bør et trafikskabs tilkendegivelse om, hvorvidt offentlig adgang til en konkret skolerute vil give denne karakter af offentlig servicetrafik, tillægges betydelig vægt, bl.a. når trafikskaber høres i medfør af § 20, stk. 1.

Ny § 5, stk. 5 (Samarbejde mellem trafikskaber)

Det er foreslået, at trafikskaberne i hele landet får mulighed for at samarbejde om individuel handicapkørsel og om trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, hvis det varetages af trafikskabet.

Bestemmelsen kommer således til at gælde for hovedparten af den behovsstyrede kollektive trafik (flextrafik), men desværre ikke for de flexturejser, der udgør det offentlige servicetrafiktilbud i visse tyndt befolkede områder. Denne begrænsning forekommer upraktisk, da et samarbejde nødvendigvis vil angå flexområdet som sådant. Det bør følgelig overvejes, om der kan være anledning til en bredere formulering af lovteksten eller til en præcisering af lovbemærkningerne.

Ny § 6 b, stk. 3 (Regler om takstsystem)

Ifølge denne bestemmelse kan transportministeren fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne. Lovbemærkningerne henviser til et verserende fælles arbejde mellem Transportministeriet, DSB, Movia og Metroselskabet om at forenkle og harmonisere taksterne på Sjælland. På denne baggrund ønsker Sydtrafik, at bestemmelsen udtrykkeligt begrænses til kun at gælde for passagertrafikken på Sjælland, således som det er tilfældet med flere andre af lovens regler.

Hvis der på et senere tidspunkt måtte blive iværksat fælles arbejder med trafikskaberne i andre landsdele, må evt. fælles regler som omtalt i ny § 6, stk. 3, bero på enighed mellem ministeriet og takstmyndighederne, da takstkompetencen ifølge loven tilkommer det enkelte trafikskab mv.

Lovens § 19, stk. 2 (Definition af almindelig kørsel)

Sydtrafik foreslår en konsekvensrettelse af § 19, stk. 2, således at:

- al behovsstyret kørsel, samt
- al kørsel, der overlades til trafikskaberne i henhold til ny § 5, stk. 5,

altid er omfattet af begrebet "almindelig rutekørsel", ligesom bl.a. handicapkørsel har været det hidtil. Dette ville svare til nuværende praksis hos bl.a. Sydtrafik, som netop udbyder al flexkørsel samlet som almindelig rutekørsel, bl.a. med henvisning til, at handicapkørsel og Flextur indgår. Denne praksis har ikke givet anledning til bemærkninger fra Klagenævnet for Udbud, men det skønnes desuagtet ønskelig med en éntydig regulering i lovteksten.

Ny § 28 a, stk. 2 (Klager ifølge EU-forordningen)

Formuleringen "*der ikke kan behandles af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro*" foreslås ændret til: "*der ikke kan behandles af et andet klageorgan inden for den kollektive trafik*". Dette forslag skal ses på baggrund af, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er oprettet i henhold til lov nr. 456 af 10. juni 2003 om forbrugerklager. Der er således tale om et såkaldt "privat" klagenævn, hvis eksistens, navn, opgaver, deltagerkreds mv. beror på en frivillig privatretlig aftale mellem et antal offentlige og private

parter. Det forekommer ikke hensigtsmæssigt at omtale nævnet direkte i lovens tekst, da dette ville "lovfæste" en aktuel privatretlig overenskomst.

Da klageordningen mv. er en rettighed, der gælder alle buspassagerer, og ikke alene brugerne af den kollektive trafik, ville Sydtrafik i øvrigt finde det mest passende, om bestemmelsen kunne optages i busloven frem for i lov om trafikkselskaber.

Med venlig hilsen



Stefan Krehbiel