



20-02-2014

Sag nr. 14/106

Dokumentnr. 10625/14

Vedrørende lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber:

Enkeltkommuners interesser kan få lov til at blokere for en fleksibel og dynamisk ruteudvikling.

Det netop fremlagte lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber løser ikke de udfordringer, der er i den nuværende lov med tværkommunalt finansierede busruter øst for Storebælt, hvor enkelte kommuners interesser får lov til at blokere for løsninger til gavn for passagerne. Og lovforslaget løser heller ikke de udfordringer, der er i forhold til at sikre en fælles interesse blandt ejerne i området (regioner og kommuner) i at have fokus på at holde administrationsomkostningerne i Movia nede.

Et centralt mål med en revision af loven om trafikkselskaber må være at få skabt hensigtsmæssige incitamenters for kommuners og regioners køb af kollektiv trafikydelse fra trafikkselskabet, herunder incitamenters til udvikling af busruter til glæde for passagerne og til at sikre en effektiv drift af trafikkselskabet. Det opfyldes imidlertid ikke med det foreliggende lovforslag.

Evalueringsen af lov om trafikkselskaber lagde op til en enkel og effektiv løsning på dette problem – nemlig at lade regionerne overtage ansvar for flere tværkommunale ruter og at lade betalingen af trafikkselskabets administrationsomkostninger følge kommuners og regioners træk af administrative ressourcer i trafikkselskabet. Dvs. enkle principper, som svarer til dem, der anvendes i resten af landet. Det er overraskende, at lovforslaget ikke har fulgt evalueringen på disse punkter.

Under den nuværende lovgivning har der været problemer for kommunerne i forhold til at blive enige, når der har været behov for at justere ruter, der går på tværs af flere kommuner. Det skyldes, at alle kommuner – også kommuner som ikke umiddelbart fik fordele af de foreslåede ændringer –

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

skal være enige om og betale til ændringerne. Resultatet har været, at der i en del tilfælde intet er sket – dvs. at enkeltkommuners egeninteresse har forhindret en tilrettelæggelse af bustrafikken til gavn for kunderne.

Hvorfor løser det nuværende forslag til lovændring ikke problemet?

Det fremlagte høringsforslag løser ikke denne konflikt mellem passagerernes behov og kommunernes egeninteresse i forhold til de tværkommunale ruter, da der i lovforslaget kun lægges op til, at ganske få tværkommunale ruter overgår til regionalt ansvar.

Den løsning, der er skitseret i lovforslaget forventes at betyde, at Region Sjælland fortsat vil skulle finansiere over 3/4 og Region Hovedstaden ca. 1/2 af administrationsomkostningerne i deres respektive områder, jf. de beregninger Transportministeriet udleveret til Danske Regioner i forbindelse med den økonomiske høring af lovforslaget. Det betyder, at der ikke ændres afgørende på kommunernes incitamenter til at støtte initiativer, der medfører lavere administrationsomkostninger. Danske Regioner stiller sig uforstående overfor, at lovforslaget på dette punkt ikke følger anbefalingerne i evalueringen af loven og lovgivningen i den øvrige del af landet.

Hvorfor skaber lovforslaget nye problemer?

Med modellen i lovforslaget vil de kommuner, der sparer udgifter, have en interesse i at lade regionen overtage ansvar for tværkommunale ruter. Samtidig vil andre kommuner have en interesse i at blokere for sådanne aftaler, da regional overtagelse af flere ruter vil medføre, at kommunerne samlet set skal betale en større andel af trafikselskabets administrationsudgifter. Målet med loven burde være at sikre, at de ruter, der har regional relevans, er regionalt finansierede.

Hvorfor tage hensyn til enkeltkommuners interesser, når målet netop er at mindske de negative konsekvenser af enkeltkommuners interesser?

Tilsyneladende er grunden til, at lovforslaget ikke følger anbefalingerne i evalueringen af loven i forhold til finansiering hensynet til, at nogle af kommunerne risikerer at få øgede udgifter til den kollektive trafik.

Lovforslaget har lidt mindre fordelingsmæssige konsekvenser for nogle kommuner, end det forslag, der blev lagt op til i evalueringen. Det er ikke overraskende, da høringsforslaget lægger op til, at kun ca. halvdelen af Movias administrationsudgifter betales efter kørselstimer (mod alle administrationsomkostninger i evalueringens forslag).

Det er ganske usædvanligt i forhold til mange andre lovændringer, at hensynet til så relativt små fordelings effekter mellem kommuner blokerer for gennemførelse af en hensigtsmæssig lovgivning.

Danske Regioners anbefaling

Danske Regioner anbefaler, at man følger anbefalingerne i evalueringen og lader regionerne overtage ansvar for flere tværkommunale ruter af regional karakter samtidig med at alle administrationsudgifter fordeles efter køreplantimer. Dette vil løse de ovenfor beskrevne problemer. Evt. fordelingsmæssige effekter mellem kommunerne kan løses ved midlertidige overgangsordninger, hvis kommunerne finder dette relevant.

Det foreliggende lovforslag lægger op til, at beslutningen om, hvilke ruter der skal være regionale, skal ske i Movias bestyrelse. Danske Regioner skal i den forbindelse bemærke, at trafikalselskabets bestyrelse ikke kan pålægge regionsrådene udgifter. Danske Regioner anbefaler, at det i stedet fremgår af loven, at forhandlingerne skal ske mellem regionen og den/de pågældende kommune/r.

Danske Regioner kan ikke undlade at gøre opmærksom på de gode erfaringer, der er i Sverige, bl.a. i Skåne, med en større regional involvering i regionale og tværkommunale ruter, som har sikret en bedre koordinering af ruterne, større involvering af operatørerne i tilrettelæggelsen og flere passagerer.

Danske Regioner har også en række andre bemærkninger til lovforslaget, jf. vedlagte høringssvar.

Her skal blot fremhæves, at Danske Regioner anbefaler, at den forslåede samarbejdsorganisation i Østdanmark får en politisk bestyrelse som overordnet ledelse. Det vil sikre kontakten til ejerne af de enkelte trafikale selskaber og samtidig sikre det demokratiske element i organisationen.

Kopi af dette brev er også sendt til Transportministeren.

Med venlig hilsen

Bent Hansen

Carl Holst