

## Bilagsoversigt

---

**Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)**

- 1 Forventet regnskab 2. kvartal 2010
- 2 Besparelser i Midttrafiks administration og fællesaktiviteter
- 3 Forslag til budget 2011
- 4 Byrde- og indtægtsdeling på ruter med delt finansiering
  1. [foreløbige administrative svar pr. 1. juli 2010 fra regionen](#)
- 5 Ændring af takster fra 16. januar 2011
- 6 Forhøjelse af kontrolafgifter
- 7 Billetautomater på Odderbanen
- 8 Midttrafiks miljøstrategi
- 9 Udbud af bybuskørsel i Århus Kommune (Midttrafiks 25. udbud)
- 10 Emner til det ordinære møde i Repræsentantskabet for Midttrafik og efterfølgende politisk konference 5. november 2010
- 11 Orientering om regionale effektiviseringer af buskørsel
- 12 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
  1. [høringssvar om lovforslaget fra KL, Danske Regioner, Danske Busvognmænd og DI](#)
- 13 Eventuelt

*Århus, 3. september 2010*

**Baggrundsbilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4**

**Fra:** Peter Hermansen [mailto:Peter.Hermansen@RU.RM.DK]

**Sendt:** 1. juli 2010 15:41

**Til:** Poul Masud; Henning Nielsen

**Cc:** Per Tankred Holm; Henrik Brask Lund Pedersen; Peter Hermansen; Claus Meldgaard

**Emne:** Region Midtjyllands foreløbige indspil til Midttrafiks arbejdsprogram K11

## **Til Midttrafik**

Midttrafik har fremsendt forslag til arbejdsprogram for K11 i høring hos kommuner og region.

Midttrafiks arbejdsprogram indeholder projekt om effektivisering af det regionale rutenet, som tager udgangspunkt i det af trafikstyregruppen udarbejdede forslag.

Hertil skal oplyses, at regionens forretningsudvalg på møde den 8. juni 2010 drøftede trafikstyregruppens forslag under hensyntagen til de bemærkninger, som er indkommet fra kommuner, uddannelsesinstitutioner m.fl. Forretningsudvalget besluttede på mødet at udsætte sagen med henblik på afklaring af mulighederne for betjening af de uddannelsessøgende. Det forventes, at regionsrådet behandler sagen på møde den 25. august 2010.

På Kommunekontaktudvalgsmødet den 24. juni 2010 mellem borgmestrene og regionsrådsformanden blev trafikstyregruppens forslag drøftet. Forinden udsendte Region Midtjylland vedlagte forslag til kommunerne, hvori regionen påtager sig et udvidet ansvar for kørsel med elever til ungdomsuddannelserne. Det drejer sig om de 9 + 3 ruter der i trafikstyregruppens forslag var udpeget til minimumsbetjening (1 morgentur og 2 hjemture om eftermiddagen), samt yderligere 19 ruter. (Se vedlagte notat / liste). På de ruter, der fremgår af listen, lægger regionen op til at finansiere minimumsbetjening af Region Midtjylland (1 morgentur og 2 hjemture om eftermiddagen), indtil videre.

Desuden har der været afholdt møder med nedenstående kommuner, hvor følgende er aftalt med relevans for arbejdsprogrammet.

### **Randers**

- Se notat / listen

### **Norddjurs**

- Se notat / listen

### **Ringkøbing-Skjern**

Rute 26 Holstebro – Spjald - Skjern. Fortsætter som regionalrute. Forslaget til betjening i Trafikstyregruppens rapport tilpasses så der fra Spjald bliver lighed i antal afgang mellem Spjald - Holstebro som i oplægget for Spjald – Skjern.

Rute 41 Esbjerg-Varde-Skjern. Ok som foreslået i regionens oplæg på mødet om styrket regional betjening af de uddannelsessøgende, dvs. rute 41 overgår til Ringkøbing-Skjern og Varde Kommuner i fællesskab. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne på ruten svarende til 300.000 kr. pr. år.

Rute 58 Ringkøbing – Hvide Sande – Nr. Nebel (og 952X Århus - Ringkøbing). Region Midtjylland noterede sig, at Ringkøbing-Skjern Kommune ikke er interesseret i Trafikstyregruppens forslag med daglig betjening af Hvide Sande med 952X.

Det blev aftalt, at rute 58, i overensstemmelse med trafikstyregruppens forslag overgår til lokalrute. Region Midtjylland overflytter finansiering fra rute 952X (550.000 kr. pr. år) til rute 58 af hensyn til betjening af uddannelsessøgende.

Herudover udvider Region Midtjylland rute **952X** med weekendkørsel (i første omgang fredag og søndag), fra Ringkøbing til Søndervig og Hvide Sande.

Rute 61 Skjern – Borris - Sdr. Felding . Ringkøbing-Skjern Kommune opretholder rute 61 som lokalrute. Regionen finansierer minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne svarende til 1 tur om morgenen og 2 ture hjem om eftermiddagen. Anslået 200.000 kr.

Rute 69 Skjern - Tarm - Nr. Nebel. Region Midtjylland anerkender rute 69's betydning som regional forbindelse, bl.a. af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne også fra Nr. Nebel området. Det blev aftalt, at rute 69 fortsætter som regionalrute, og at Region Midtjylland lægger 500.000 kr. oveni Trafikstyregruppens forslag, således at betjeningsomfanget afpasses til et nettotilskud på 1 mio. kr. om året.

Rute 307 Vejle - (Grindsted) - Sdr. Omme - Skjern. På den lokalrute Skjern – Hoven - Ørbæk som Ringkøbing-Skjern Kommune opretter når rute 307 nedlægges, finansierer regionen minimumsbetjening af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne svarende til 1 tur om morgenen og 2 hjem om eftermiddagen. Anslået 200.000 kr.

### **Hedensted**

Rute 506, Tørring – Jelling. Det blev aftalt, at rute 506 tages ud af forslaget, således, at ruten fortsætter som regionalrute. Ruten betjener mange elever fra Jelling-området der benytter Tørring Gymnasium.

Rute 513, Vejle – Tørring – (Brædstrup). Det blev aftalt at rute 513 tages ud af forslaget, således, at ruten fortsætter som regionalrute.

Rute 114 (Horsens - Tørring). Det blev aftalt, at regionen finansierer udvidet minimumsbetjening i af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne, svarende til 2 ture om morgenen og 3 ture hjem om eftermiddagen.

Rute 508 (Thyregod-Tørring). Det blev aftalt, at regionen finansierer udvidet minimumsbetjening i af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne, svarende til 2 ture om morgenen og 3 ture hjem om eftermiddagen.

### **Skanderborg**

Rute 311 Skanderborg – Ry – Silkeborg. Tilskuddet, i størrelsesordenen 225.000 kr. indgår i stedet i at opretholde regional betjening på rute 502 samt til at bidrage til betjening af Virring og Fruering på rute 331

Rute 502 Brædstrup – Skanderborg. Ruten opretholdes som regionalrute med reduceret betjeningsomfang

Rute 331. Skanderborg – Odder. Skanderborg Kommune oplyste, at det har vist sig vanskeligt, rent praktisk at oprette en betjening af hensyn til uddannelsessøgende fra Virring og Fruering-området. Det blev aftalt, at der på regionalrute 331 opretholdes betjening af Virring og Fruering på et minimumsniveau af hensyn til elever til ungdomsuddannelserne.

Rute 109 Galten – Hørning – Århus. Skanderborg Kommune oplyste, at man tager nedlæggelsen af rute 109 som regionalrute til efterretning. Skanderborg Kommune oplyste at man arbejder på at sikre en bedre intern sammenhæng i kommunen mellem Galten-området og Skanderborg. – Herunder mere direkte busforbindelser.

Samlet tilskud til rute 502 og 331: Under 1 mio. kr.

### **Favrskov**

Rute 124. Forsøget med rute 124 opretholdes i en yderligere 2 årig forsøgsperiode. Der foretages en justering af ruteforløbet, samt afpasning betjeningsomfanget i forhold til benyttelsen, så ruten fortrinsvis rettes mod pendlere til job og uddannelse, morgen og eftermiddag.

### **Syddjurs (foreløbig aftale)**

Rute 212. Opretholdes som regional rute med minimumsbetjening, svarende til et tilskud på 500.000 kr. Relevante ture skal være gennemgående Ebeltoft – Randers.

### **I august er der (indtil videre) aftalt møder med:**

#### **Holstebro og Viborg Kommuner**

Der kan derfor komme yderligere tilføjelser / ændringer.

For god ordens skyld skal det bemærkes, at aftalerne er indgået under forudsætning af Regionsrådets efterfølgende godkendelse. Regionsrådet forventes at godkende de indåede aftaler på møde den 25. august 2010.

Udover de i arbejdsprogrammet nævnte opgaver skal regionen bemærke følgende i relation til det regionale rutenet:

- Regionens rådgivende udvalg for regional udvikling drøftede på møde den 3. marts 2010 muligheden for, at regionen iværksætter et afgrænset geografisk forsøg i samarbejde med Midttrafik og én eller flere kommuner om kollektive trafikløsninger i tyndt befolkede områder. Det er med Midttrafik aftalt, at regionen og Midttrafik sammen udarbejder et notat om kollektiv trafikbetjening i tyndt befolkede områder.
- Midttrafik og regionen har deltaget i møde den 27. maj 2010 om U21-EM i fodbold i 2011 med henblik på afklaring af transportmulighederne i og mellem Herning, Viborg, Aalborg og Århus, hvor EM-kampene gennemføres. Region Midtjylland har foreslået Midttrafik at indarbejde buskørsel til/fra arrangementerne i køreplanerne.
- I forhold til X bus har Midttrafik orienteret regionen om, at Midttrafik forventer at have et oplæg til et samlet X busnet klar inden eller lige efter sommer. Endvidere, at NT til Midttrafik har fremsendt et oplæg vedrørende X busruter, som krydser regionsgrænsen, og at Midttrafik vil foretage en trafikfaglig vurdering af NT's oplæg, som herefter drøftes med regionen.

Vi hører naturligvis gerne jeres kommentarer og spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen

Per T. Holm og Peter Hermansen

Region Midtjylland  
Regional Udvikling  
Tlf.: 87285175  
Mobiltlf.: 24600905

## Forslag til udvidet ansvar til Region Midtjylland for kørsel med elever til ungdomsuddannelserne.

På baggrund af kommunernes, KKR's, uddannelsesinstitutioners m.fl. bemærkninger til trafikstyregruppens rapport, har Region Midtjylland udarbejdet et tilpasset forslag, hvori regionen påtager sig et udvidet ansvar for kørsel med elever til ungdomsuddannelserne. Det tilpassede forslag er fortrinsvis rettet mod ruter der af trafikstyregruppen foreslås at overgå til 2 eller flere kommuner i fællesskab. Region Midtjylland påtager sig at finansiere minimumsbetjening (1 tur om morgenen og 2 ture hjem om eftermiddagen) på ruter der betjener elever til ungdomsuddannelserne.

Det er fortsat Region Midtjyllands opfattelse, at der er tale om ruter, der helt overvejende betjener lokale formål. Det er derfor en forudsætning, at kommunerne i fællesskab overtager ansvaret for driften af de konkrete ruter, men at regionen betaler for minimumsbetjening morgen og eftermiddag af hensyn til de uddannelsessøgende. I øvrige tidsrum er det derfor op til de pågældende kommuner at fastlægge og finansiere betjeningsomfanget. Desuden skal regionen have en forholdsmæssig andel af indtægterne.

Region Midtjylland har ved gennemgang af ruterne udpeget nedenstående liste med ruter i de enkelte kommuner, hvor regionen vil oprette minimumsbetjening.

Listen er udarbejdet på grundlag af oplysningerne i bilag A til Trafikstyregruppens rapport. Der er for nogle af ruterne foretaget et overslagsmæssigt skøn for omkostningerne til minimumsbetjening på ruter der betjener elever til ungdomsuddannelserne.

Kommune	Ruteforløb	Bemærkninger	Skøn for udgift til minimumsbetjening	Kommunens andel af minimumsbetjening som foreslås finansieret af regionen.
---------	------------	--------------	---------------------------------------	--

### Favrskov

221	Randers-Voldum-Hornslet	Oprindeligt forslag	880.000	185.000
				185.000

### Hedensted

114	Horsens – Tørring	Oprindeligt forslag	400.000	265.000
219	Vejle – Glud	Ruten nedlægges. Der omlægges lokal rabatrutebetjening i Hedensted Kommune.	85.000	85.000
506	Tørring – Jelling	Oprindeligt forslag	100.000	100.000
508	Thyregod-Tørring	Oprindeligt forslag	110.000	110.000
509	Ejstrupholm – Brædstrup	Foreslået permanent	40.000	6.000
513	Vejle - Tørring - (Brædstrup)	Der er foreslået alternativer, for uddannelsessøgende til Tørring Gymnasium. Alternativerne betyder længere rejsetid. (Obs. Den angivne regionale besparelse er i Region Midtjylland og dermed kun en mindre del af ruten).	65.000	65.000
				631.000

**Herning**

11	Herning- Arnborg- Brande	Oprindeligt forslag	290.000	145.000
19	Herning- Hammerum- Brande	Oprindeligt forslag	370.000	185.000
21	Holstebro- Vildbjerg	Oprindeligt forslag	220.000	120.000
29	Holstebro- Feldborg- Haderup	Ruten nedlægges. Omlæggelse af lokalrute 140 giver forbindelse fra Feldborg og Hodsager til toget i Aulum.	425.000	255.000
130	Ilskov- Sunds-Ikast	Ruten nedlægges. Berørte elever i Sunds og Ilskov vil kunne skifte bus i Herning. Alternativt benytte uddannelsesinstitutioner i Herning.	140.000	105.000

810.000

**Holstebro**

21	Holstebro- Vildbjerg	Oprindeligt forslag	220.000	100.000
29	Holstebro- Feldborg- Haderup	Ruten nedlægges. Omlæggelse af lokalrute 140 giver forbindelse fra Feldborg og Hodsager til toget i Aulum.	425.000	170.000

270.000

**Horsens**

114	Horsens – Tørring	Oprindeligt forslag	400.000	135.000
502	Brædstrup – Skanderborg	Horsens og Skanderborg arbejder videre med fælleskommunal løsning. Benyttes af uddannelsessøgende, dog kun internt Skanderborg Kommune	435.000	200.000
509	Ejstrupholm – Brædstrup	Foreslået permanent	40.000	8.000

343.000

**Ikast-Brande**

11	Herning- Arnborg- Brande	Oprindeligt forslag	290.000	145.000
19	Herning- Hammerum- Brande	Oprindeligt forslag	370.000	185.000
96	Grindsted- Filskov- Brande	Uddannelsessøgende i Grindsted eller med skiftemulighed, uddannelsessøgende til Herning	65.000	65.000
130	Ilskov- Sunds-Ikast	Ruten nedlægges. Berørte elever i Sunds og Ilskov vil kunne skifte bus i Herning. Alternativt benytte uddannelsesinstitutioner i Herning.	140.000	35.000
509	Ejstrupholm – Brædstrup	Foreslået permanent	40.000	26.000

456.000

**Norrdjurs**

352	Ryomgård- Bønnerup- Grenaa	Bønnerup-Grenå opretholdes	170.000	170.000
				170.000

**Randers**

61	Viborg- Løvskaal- Randers	Ruten nedlægges. Der foreslås lokale løsninger i Randers og Viborg Kommuner	400.000	150.000
221	Randers- Voldum- Hornslet	Oprindeligt forslag	880.000	315.000
230	Randers – Fårup – Hobro	Ruten nedlægges. Uddannelsessøgende i Fårup og Asferg berøres.	300.000	300.000
235	Randers- Mariager- Hadsund	Foreslået permanent	410.000	410.000
237	Randers- Gjerlev- Havndal- Hadsund	En del uddannelsessøgende internt i Randers Kommune kan ikke benytte 918X, pga. lang afstand (3-5 km) til stoppested.	450.000	450.000
				1.625.000

**Ringkøbing-Skjern**

41	Esbjerg- Varde- Skjern	Varde og Ringkøbing-Skjern arbejder på fælles minimumsbetjening. Uddannelsessøgende, kun inden for Ringkøbing-Skjern Kommune til Tarm / Skjern	300.000	300.000
69	Skjern- Tarm- Nr.Nebel	Foreslået permanent	500.000	500.000
307	Vejle- (Grindsted)- Sdr. Omme- Skjern	Ruten nedlægges. Der omlægges /oprettes lokal betjening i Ringkøbing-Skjern: Hoven-Tarm-Skjern	250.000	250.000
				1.050.000

**Silkeborg**

54	Viborg- Thorning- Engesvang	Forventes nedlagt. Hvis den forudsatte udvidede betjening med 926X ikke gennemføres, står elever fra Thorning-området uden transport til Viborg.	365.000	175.000
77	Bjerringbro- Kjellerup	Oprindeligt forslag	620.000	186.000
311	Silkeborg- Ry- Skanderborg	Oprindeligt forslag	300.000	75.000
				436.000

**Skanderborg**

311	Silkeborg- Ry- Skanderborg	Oprindeligt forslag	300.000	225.000
-----	----------------------------------	---------------------	---------	---------



502	Brædstrup – Skanderborg	Horsens og Skanderborg arbejder videre med fælleskommunal løsning. Benyttes af uddannelsessøgende, dog kun internt Skanderborg Kommune	435.000	235.000
			460.000	

#### Skive

45	Skive-Sjørup	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	185.000	100.000
51	Viborg-Stoholm-Skive	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	525.000	90.000
			190.000	

#### Syddjurs

212	Randers – Ryomgård – Ebeltoft	Delstrækningen Ryomgård – Ebeltoft nedlægges. Omlægges til lokal tilbringerbetjening til rute 120, 122, 351.	335.000	335.000
221	Randers-Voldum-Hornslet	Oprindeligt forslag	880.000	380.000
			715.000	

#### Viborg

45	Skive-Sjørup	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	185.000	85.000
51	Viborg-Stoholm-Skive	Rute 45 og 51 foreslås lagt sammen. Kørsel med uddannelsessøgende både mod Viborg og Skive	525.000	435.000
54	Viborg-Thorning-Engesvang	Forventes nedlagt. Hvis den forudsatte udvidede betjening med 926X ikke gennemføres, står elever fra Thorning-området uden transport til Viborg.	365.000	190.000
55	Viborg-Bjerringbro-Hammel	Omfatter kun strækningen i Viborg-Bjerringbro. (Bjerringbro-Hammel opretholdes med reduceret betjening). Mange uddannelsessøgende til Bjerringbro og Viborg.	410.000	410.000
61	Viborg-Løvskaal-Randers	Ruten nedlægges. Der foreslås lokale løsninger i Randers og Viborg Kommuner	400.000	250.000
65	Viborg-Klejtrup-Hobro	Rute 65 og 66 foreslås lagt sammen til ny lokalrute inden for Viborg Kommune. Transporterer elever til Viborg. Mulighed for kørsel til Hobro fra Klejtrup-området ophører.	475.000	475.000
66	Viborg-Skals-Ålestrup	Rute 65 og 66 foreslås lagt sammen til ny lokalrute inden for Viborg Kommune. Transporterer elever til Viborg. Mulighed for kørsel til Hobro fra Klejtrup-området ophører.	se rute 65	se rute 65
77	Bjerringbro-Kjellerup	Oprindeligt forslag	620.000	434.000
			2.279.000	

Summeret oversigt over udgifter til minimumsbetjening opgjort pr. kommune.

<b>Favrskov</b>	185.000
<b>Hedensted</b>	631.000
<b>Herning</b>	810.000
<b>Holstebro</b>	270.000
<b>Horsens</b>	343.000
<b>Ikast-Brande</b>	456.000
<b>Norddjurs</b>	170.000
<b>Randers</b>	1.625.000
<b>Ringkøbing- Skjern</b>	1.050.000
<b>Silkeborg</b>	436.000
<b>Skanderborg</b>	460.000
<b>Skive</b>	190.000
<b>Syddjurs</b>	715.000
<b>Viborg</b>	2.279.000
<b>i alt</b>	9.620.000

Berører ikke følgende kommuner: Lemvig, Odder, Samsø, Struer, Århus.

*Århus, 3. september 2010*

**Baggrundsbilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 10. september 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12**



Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
Postboks 9039  
DK-1304 København K

Sendt pr. mail til [fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk)

Dato 24.08.2010  
Deres ref. FS220-000022  
Vores ref. k-lr/

## **Høringssvar: Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik)**

Danske Busvognmænd har modtaget forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (tilladelser til offentlig servicetrafik) i høring.

- Konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser.
- Decentral behovsvurdering på området for tilladelser til offentlig servicetrafik.

Danske Busvognmænd har følgende bemærkninger til de enkelte elementer i forslaget:

### *Konkurrencemæssig ligestilling mellem taxitilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik*

Lovændringen indebærer, at køretøjer der benyttes på baggrund af tilladelse til offentlig servicetrafik omfattes af de krav, der fremgår af Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier. Det oplyses i bemærkningerne, at transportministeriet vil revidere bekendtgørelsen i overensstemmelse hermed, således at der opnås en konkurrencemæssig ligestilling mellem køretøjstyperne (tilladelsesformerne). En overgangsordning vil være gældende. Danske Busvognmænd kan uden forbehold støtte denne del af forslaget.

Danske Busvognmænd støtter også ensretningen af de krav, der stilles til føreren af køretøjerne og har noteret sig, at der pågår et arbejde om modernisering af kurset. DB skal i den forbindelse opfordre til, at det sikres, at kurset også er relevant for førere af køretøjer på basis af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås, at uddannelseskravet til førere træder i kraft den 1. juli 2011. Transportministeriet bedes overveje om en længere overgangsperiode kunne være aktuel. Det ville blandt andet give nye kursister mulighed for at nyde gavn af et moderniseret kursus, når dette er implementeret på uddannelsesinstitutionerne.

### *Kommunalbestyrelsen gives mulighed for at fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik*

Ifølge forslaget udstedes tilladelser til offentlig servicetrafik af transportministeren. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser til taxikørsel og kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden.

DB har noteret sig lovforslagets bemærkninger:

Hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at tilladelser til offentlig servicetrafik giver et problem i udkantsområderne, kan de lægge loft på antallet af disse tilladelser. Omvendt hvis der ikke vurderes at være problemer i udkantsområderne, kan kommunalbestyrelsen vælge ikke at lægge loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

DB forstår dette afsnit således, at hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at den kan varetage taxilovens øvrige formål – at sikre en tilfredsstillende betjening af offentligheden med taxibevillinger i kommunens udkantsområder – ved at begrænse antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, er dette en mulighed. DB er enig i, at hvis et sådant skøn skal foretages, bør dette finde sted decentralt i kommunen og ikke af Transportministeriet.

*Kommunalbestyrelsen bør høre det regionale trafikselskab inden fastsættelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik*

Det vil efter Danske Busvognmænds opfattelse være passende og relevant, hvis det regionale trafikselskab også høres i forbindelse med den eventuelle fastsættelse af et loft på antallet af tilladelser. Trafikselskaberne vil i mange tilfælde have et overblik over den trafikale situation og kørselsbehovet. I trafikselskaberne sidder også repræsentanter fra nabokommuner, der vil kunne blive påvirket af et eventuelt loft. Endelig vil trafikselskabet kunne bidrage til en anskueliggørelse af nogle af de praktiske og økonomiske konsekvenser for kommunen og dens borgere af en eventuel antalsbegrænsning.

*Praktisk gennemførelse af antalsbegrænsningen*

Det fremgår ikke tydeligt, hvordan en eventuel antalsbegrænsning skal administreres. Der er efter Danske Busvognmænds opfattelse tre alternativer:

- 1) Antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for kommunens område defineres som det antal tilladelser, der er udstedt til virksomheder med hjemadresse i den pågældende kommune.
- 2) Antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for kommunens område defineres som det antal tilladelser, der må benyttes til offentlig servicetrafik på baggrund af kontrakt med det regionale trafikselskab om offentlig servicetrafik med passagerer til, fra eller indenfor den pågældende kommunes geografiske område.
- 3) Antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik inden for kommunens område defineres som det antal tilladelser, der må benyttes til offentlig servicetrafik på baggrund af kontrakt med det regionale trafikselskab om offentlig servicetrafik med "hjemsted" i den pågældende kommunes geografiske område. Med "hjemsted" refereres til den adresse, der i forbindelse med trafikselskabernes udbud, opgives som køretøjets stationeringssted. Dette "hjemsted" behøver ikke være sammenfaldende med virksomhedens hjemadresse.

Alternativ nr. 3 er efter DB's opfattelse den mest hensigtsmæssige.

Alternativ nr. 1 vil skabe en urimelig forskelsbehandling mellem vognmænd der har hjemsted i en kommune med antalsbegrænsning og vognmænd med hjemsted i en (nabo-)kommune uden antalsbegrænsning. Alternativ 2 vil være politisk og økonomisk uholdbar, idet beslutningen om antalsbegrænsning i én kommune vil kunne fordyre personbefordring, der rekvireres og betales af andre (nabo-) kommuner og regionen.

Benyttes alternativ 3 vil kommunen i praksis skulle meddele sin beslutning om antalsbegrænsning til trafikselskabet. Herefter vil trafikselskabet skulle udbyde kørsel med det

vilkår, at der kun vil kunne indgås kontrakt med et givent antal vogne med hjemsted i den pågældende kommune.

Foreningen forbeholder sig ret til at komme med uddybende bemærkninger, når den praktiske gennemførelse af antalsbegrænsningen præciseres i løbet af høringsprocessen.

#### *Eksisterende tilladelser bør bevares*

Danske Busvognmænd forudsætter, at hvis en kommunalbestyrelse vælger at etablere antalsbegrænsning for tilladelser til offentlige servicetrafik inden for sit område, vil det ikke påvirke allerede udstedte tilladelser, der bevarer deres gyldighed fra udstedelsesdatoen på op til fem år.

I den forbindelse ønskes det yderligere belyst, om det vil være lovmedholdeligt at undlade at forny allerede udstedte tilladelser med henvisning til en kommunalbestyrelses beslutning om at indføre antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik. I den forbindelse henvises til praksis indenfor taxiområdet.

#### *Anvendelsesområdet for tilladelser til offentlig servicetrafik bør udvides*

Administrationen af tilladelser til erhvervmæssig personbefordring med køretøjer, der er indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med trafikselskab om almindelig rutekørsel flyttes fra busloven til taxiloven.

Begrebet "offentlig servicetrafik" er en samlebetegnelse for de kørselsopgaver, der varetages af trafikselskaberne (Defineret i Lov om trafikselskaber § 5). Lovforslaget forudsætter, at tilladelsen til offentlig servicetrafik alene giver indehaveren adgang til at udføre erhvervmæssig personbefordring (offentlig servicetrafik) i forbindelse med en kontrakt med et regionalt trafikselskab om almindelig rutekørsel.

Hovedformålet med lovforslaget er at sikre en konkurrencemæssig ligestilling af tilladelsesformerne således, at krav til køretøjer og chauffører er de samme for taxibevillinger og tilladelser til offentlig servicetrafik. Det er Danske Busvognmænds opfattelse, at den konkurrencemæssige ligestilling bør have som konsekvens, at anvendelsesområdet for tilladelser til offentlig servicetrafik udvides til at omfatte speciel rutekørsel (jf. Lov om trafikselskaber § 19, stk. 3) forudsat, at denne kørsel udføres i forbindelse med en kontrakt med en offentlig myndighed - typisk en kommune. Udstedelse af tilladelsen skulle tilsvarende være betinget af, at der foreligger en kontrakt med en kommune.

Idet den konkurrencemæssige ligestilling mellem tilladelsesformerne er blevet etableret og kommunalbestyrelsen har fået adgang til at fastsætte antallet af såvel taxibevillinger som tilladelser til offentlig servicetrafik ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden, finder Danske Busvognmænd det ikke hensigtsmæssigt, at forskelsbehandlingen mellem kommunale kørselsordninger og kørselsordninger hos trafikselskaberne opretholdes. Den situation, der lægges op til i lovforslaget vil på længere sigt være til skade for konkurrencen, pluraliteten og innovationskraften indenfor offentlig personbefordring.

#### *Kravet om faglige kvalifikationer hos tilladelsesindehaveren*

Danske Busvognmænd har noteret sig, at Transportministeriet med en ændring af taxibekendtgørelsen vil muliggøre, at kravet til faglige kvalifikationer tillige kan opfyldes efter de krav, der er fastsat i buslovgivningen.

Dette er efter foreningens opfattelse særdeles hensigtsmæssigt. For det første vil en ansøger der opfylder buslovgivningens krav efter Danske Busvognmænds opfattelse til fulde være kvalificeret til at drive forretning på baggrund af tilladelser til offentlig servicetrafik. For det andet vil det være til gavn for iværksættere, at de kan vælge at kvalificere sig efter enten

taxilovgivningens krav eller buslovgivningens krav afhængig af, hvilken tilladelsestyper de i øvrigt ønsker at anvendes i deres virksomhed (taxi- eller bustilladelse, EP).

DB foreslår i tilknytning til dette forslag, at det i taxibekendtgørelsens bilag 1 (Emner der indgår i taxivognmandskursus), præciseres, at vognmandskurset også skal omfatte kendskab til kørsel for trafikselskaber og speciel rutekørsel for kommuner. På baggrund af DB's erfaringer fra busvognmandskurser foreslås det, at det eksisterende kursus udvides med yderligere 8 timer.

DB forudsætter i øvrigt, at eksisterende tilladelsesindehavere ikke berøres af nye kvalifikationskrav.

#### *Øvrige konsekvenser*

DB ønsker at berøre yderligere to forhold, der ikke er belyst i bemærkningerne.

Udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at ansøgeren har en kontrakt med et regionalt trafikselskab om almindelig rutekørsel. Dermed umuliggøres en ellers udbredt forretningsmodel, hvor vognmænd benytter underentreprenører til dele af deres kørsel. Dette er ikke hensigtsmæssigt og Trafikstyrelsen opfordres til at vurdere, om der kan findes en løsning herpå.

Kontrakter om samordnet kørsel med trafikselskaber fungerer i dag således, at en operatør ikke er garanteret en bestemt mængde kørsel, men har tilsvarende også mulighed for at "lukke vognen ned", så den ikke er til rådighed for trafikselskabet. Det betyder i praksis, at selv om kommunen har fastlagt et givet loft for antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik er det ikke sikkert, at alle tilladelserne reelt vil blive benyttet. Det vil gøre det vanskeligere for kommunen at foretage det nødvendige skøn.

Hvis Der er spørgsmål eller kommentarer til ovenstående står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen



Lasse Repsholt  
*Konsulent*

Trafikstyrelsen  
Tilsynsafdelingen

24. august 2010

PEHE

Adelgade 13  
1401 København K

(via e-mail til [fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk))

## **Bemærkninger til forslag til ændring af lov om ændring af lov om taxikørsel (EP-tilladelser). Journalnummer FS220-000022.**

DI Transport har modtaget ovennævnte høringsmateriale, der omfatter et forslag til ændring af taxiloven vedrørende tilladelser til offentlig servicetrafik for køretøjer til befording af højst 9 personer. Forslaget har blandt andet til formål, at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem taxitilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik på området for den såkaldte erhvervsmæssige persontransport. Forslaget tilstræber endvidere, at der sikres ligestilling vedrørende energi- og miljøkrav til køretøjer, der anvendes til den offentlige servicetrafik, i lighed med de krav, der stilles til køretøjer, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransportkøretøjer. Med forslaget ligestilles endvidere de uddannelsesmæssige krav mellem de ovenfor nævnte områder.

DI Transport kan tilslutte sig de ovenfor nævnte formål, men har enkelte bemærkninger til forslaget.

Det foreslås i forslaget, at der indføres en ny form for behovsvurdering af antallet af udstedte tilladelse. Det foreslås konkret, at Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser indenfor sit område, mens Transportministeriet fortsat skal udstede tilladelse. De regionale trafikselskaber udbyder opgaverne. Kommunerne forpligtes til at høre Regionsrådet inden fastsættelse af antallet af tilladelser, og er forpligtet til at indberette til Transportministeren. Det er efter vores opfattelse uklart og usikkert, hvorledes dette i praksis skal kunne fungere. Vi finder således, at der inden lovens vedtagelse, er et påtrængende behov for en nærmere afdækning af definitionsapparatet og de bagvedliggende administrative processer.

Det fremgår endvidere af forslaget, at betingelsen for en tilladelse er, at der foreligger et kontraktforhold med et trafikskab. Vi finder det uklart, hvorledes det administrative forløb er påtænkt udformet. Forestiller man sig, at der forud for et ud-

### Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk)  
Danmark [transport.di.dk](http://transport.di.dk)

### Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18 Sundkrogskaj 20  
København V København Ø



bud udstedes et antal betingede tilladelser, eller er det forudsat, at der hele tiden er et antal tilladelser i omløb – benyttede som ubenyttede? Sidstnævnte tilfælde synes at være i konflikt med reglen om, at der skal foreligge et kontraktforhold inden der udstedes en tilladelse.

Idet lovforslaget lægger op til, at der skal foreligge en kontrakt, vil muligheden for en operatør til at benytte underleverandører efter alt at dømme ikke eksistere. Det mener vi er uhensigtsmæssigt i forhold til at sikre den nødvendige fleksibilitet i de moderne samhandelsformer.

Vi forstår endelig forslaget tekst vedrørende kvalifikationskrav således, at kravet til faglige kvalifikationer også kan opfyldes efter de krav, der er fastsat i buslovgivningen. Det er vi ubetinget enige i, men finder at den tekstmæssige beskrivelse i bemærkningerne er tvetydig. Det bunder formentlig i det forhold, at begrebet offentlig servicetrafik nu anvendes i to betydninger, dvs. i forhold til den traditionelle betydning vedrørende rutekørsel, men nu også vedrørende nærværende specielle kørselsfelt. Vi skal i den forbindelse anbefale, at teksten tydeliggøres i forhold til ovennævnte forståelse.

Af ovenstående bemærkninger indikeres, at lovforslaget ikke skaber en fuld og endegyldig løsning på de forskellige problemfelter, der eksisterer omkring denne specielle kørselstype. Vi er i den forbindelse usikre på, om lovgivningen langsigtet er en dækkende platform i forhold til det moderne offentlige udbudssystem, herunder bl.a. i forhold til overenskomstmæssige forhold. Såfremt lovforslaget vedtages i den foreliggende form, skal vi derfor anbefale, at vedtagelsen følges af en tilbundsående analyse af det fremtidige lovgrundlag for persontransporten.

Vi står naturligvis til rådighed i den videre proces.

Med venlig hilsen



Per Henriksen  
DI Transport  
Direkte: 33 77 46 72  
E-mail: pehe@di.dk



Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
1304 København K

Att: Lis Caspersen

### Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om taxikørsel mv.

Trafikstyrelsen har sendt forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel mv. (tilladelser til offentlig servicetrafik/EP tilladelser) med anmodning om bemærkninger fra KL.

Kommunerne er forpligtede til at sikre offentlig servicekørsel. Det er bl.a. kørsel til sygehus, sociale institutioner, skoler mv. Kommunerne udbyder denne kørsel for bl.a. at sikre størst mulig konkurrence og indkøb af de billigste løsninger. En del af denne kørsel udføres for kommunerne af vogne med EP-tilladelser.

Kommunerne vælger EP-kørsel ud fra en afvejning af service og pris for udførelse af opgaven. Når der anvendes vogne med EP-tilladelser, er det fordi kommunerne har fundet denne løsning bedst til prisen. KL anbefaler, at kommunernes muligheder for fortsat at benytte EP-kørsler ud fra denne afvejning bibeholdes.

Med lovforslaget forslås det, at kommunalbestyrelserne kan vælge at sætte loft for antal EP-tilladelser. Indsættelse af denne "kan bestemmelse" i lovgivningen vil medføre behov for væsentlig økonomisk kompensation til kommunerne. Bestemmelsen vil skabe pres på kommunerne for at begrænse egne og regioners mulighed for at anvende EP-kørsel, der ofte er de billigste transportløsninger og i stedet anvende dyrere løsninger.

Det er endvidere KL's opfattelse, at de økonomiske konsekvenser af at sætte loft for EP-kørslen vil ramme kommunerne meget ujævnt. F.eks. vil omkostningerne til kørsel stige mest i de områder, hvor der er langt til sygehus, læge, social institution mv.

Den 25. august 2010

Jnr 10.08.12 P22  
Sagsid 000220383

Ref PAH  
pah@kl.dk  
Dir 3370

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/2

KL ser på den baggrund frem til at modtage styrelsens vurdering af de økonomiske konsekvenser af lovforslaget.

Med overførslen af EP-tilladelser til taxilovgivningen pålægges udbydere af EP-kørsel yderligere krav om uddannelse af chauffører mv. Omkostningen ved de yderligere krav vil påvirke prisen på den udbudte kørsel og vil derfor også medføre øgede kommunale udgifter til indkøb af den lovpligtige servicekørsel.

De fleste vogne med EP-tilladelser kører på tværs af kommunegrænser, bl.a. for at optimere ruter og forkorte kørselstiden for passagererne.

Lovforslagets mulighed for at sætte loft over EP-tilladelser giver anledning til at stille spørgsmålstejn ved, hvordan et sådan loft i givet fald udformes og implementeres fornuftigt, så hensynet til effektiv drift ikke tilsidesættes.

Med venlig hilsen



Pia Færch



Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
1304 København K

Att : Lis Caspersen

26-08-2010

Sag nr. 10/1140

Dokumentnr. 43242/10

Johan Nielsen

Tel. 35298174

E-mail: Jon@regioner.dk

## **Høringssvar Ændring af lov om taxi kørsel FS220-000022 (tilladelser til offentlig servicetrafik/EP tilladelser)**

Trafikstyrelsen har den 5. august 2010 sendt et forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel i høring.

Regionerne vælger brug af EP tilladelser til patientbefordring ud fra en afvejning af service og pris. Muligheden for brug af EP tilladelser er afgørende for at sikre konkurrence på markedet og dermed lavere priser for den offentligt betalte kørsel. Danske Regioner anbefaler derfor mulighed for fortsat brug af EP tilladelser.

For så vidt angår siddende patientbefordring fremgår det af forslaget § 2, stk. 5, at tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at indehaveren har kontrakt med et regionalt trafikskab om udførelse af offentlig servicetrafik. Det synes ulogisk, hvis dette betyder, at regionerne ikke kan indgå kontrakter med udvalgte leverandører om siddende patientbefordring, hvis disse leverandører ikke har kontrakt med et *regionalt trafikskab* om offentlig servicetrafik og derfor ikke kan få en tilladelse til offentlig servicetrafik. Mere logisk vil det være, om forudsætningen for tilladelsen bliver, at leverandøren mere generelt har en kontrakt med en *offentlig myndighed*.

Som bestemmelsen står beskrevet i forslaget, vil det konkret være et væsentligt problem for Region Hovedstadens patientbefordring, idet regionen får udført patienttransport af virksomheder, som har indgået kontrakt direkte med regionen og ikke via trafikskabet. Det vil ikke kunne fortsætte ifølge forslaget, hvilket vil kunne forøge regionens udgifter til patientbefordring betragteligt.

Dampfærgevej 22  
Postboks 2593  
2100 København Ø

T 35 29 81 00  
F 35 29 83 00  
E [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)

Efter lovforslaget kan kommunalbestyrelsen, såfremt den måtte ønske det, vælge at sætte loft for antal EP-tilladelser, idet regionerne skal høres. Det fremgår dog ikke af lovforslaget, ud fra hvilke kriterier kommunalbestyrelsen kan fastsætte loftet eller hvordan loftet rent geografisk skal afgrænses/ fastsættes. Regionerne har behov for patientsbefordring på tværs af kommunerne, og også på tværs af regionerne, f.eks. fra Region Sjælland til Universitetshospitalet i Odense. Det vil have store og formentlig utilsigtede konsekvenser, hvis lovforslaget eller kommunernes tilladelser lægger restriktioner herfor.

Hvis kommunalbestyrelsen benytter muligheden for at begrænse antallet af tilladelser, vil det kunne medføre højere priser på kørslen. Da regionerne høres, men ikke har reel indflydelse på, hvor mange tilladelser den enkelte kommune giver, medfører systemet således stor usikkerhed for regionerne vedrørende udgifterne til kørslen. Indførelsen af bestemmelsen vil medføre krav fra regionerne om kompensation for øgede udgifter. Omfanget vil afhænge af kommunernes brug af bestemmelsen, og derfor kræve løbende vurderinger, som vil være særdeles vanskelige at foretage.

Danske Regioner kan støtte, at der stilles samme miljø og energikrav til køretøjer med EP tilladelse som med Taxitilladelse og at der stilles samme uddannelseskrav til føreren af køretøjet. Dette vil dog også medføre øgede udgifter for regionerne, som der vil blive stillet krav om refusion for.

Danske Regioner tager forbehold for yderligere kommentarer i forbindelse med en politisk behandling af forslaget.

Danske Regioner skal desuden bede om at få forslaget i økonomisk høring.

Med venlig hilsen

Lotte Holten-Møller