

kompetencen for længere rejser ud over et lokalområde – typisk 35-40 km. Den præcise afgrænsning fastsættes i aftalerne mellem togoperatørerne og trafikskelskaberne inden for en ramme, der fastlægges ved ændring i lov om trafikskelskaber.

Parterne finder, at denne fordeling af takstkompetencen bedst varetager hensynet til de respektive aktørers provenudannelse. Således henter trafikskelskaberne 90 pct. af billetindtægterne fra rejser kortere end 38 km. DSB derimod henter eksempelvis kun 21 pct. af deres samlede indtægter på rejser kortere end 35 km. Trafikskelskaberne har således den største interesse i de korte rejser og togoperatørerne i de lange.«

Aftaleteksten indeholder desuden følgende om sigtelinjer for udviklingen af fremtidens takstsystemer:

»Parterne noterer sig, at flere trafikskelskaber har valgt at indføre rejsekortet og i den forbindelse arbejder med nye prisberegningsprincipper. Parterne lægger vægt på, at en overgang til nye prisberegningsprincipper sker glidende, således at store prisstigninger på visse rejserelationer undgås, og trafikskelskabernes provenu sikres.

Parterne ser gerne, at udviklingen bevæger sig i retning af mere ensartethed med f.eks. ens passagertype-definitioner og rabatter, hvilket vil gøre taksterne mere overskuelige og forståelige for passagererne.

Endelig noterer parterne sig, at trafikskelskaberne har planer om en gradvis og forsigtig introduktion af rejsekortet i Østdanmark, hvor f.eks. takstzoner og periodekort i første omgang opretholdes.«

Det bemærkes, at tilslutning til rejsekortet er frivilligt for trafikskelskaberne.

Lovforslaget udmønter den politiske aftale om fremtidens takstsystemer.

1.2. Lovforslagets indhold

1.2.1. Ændring af lov om trafikskelskaber

Forslaget til ophævelse af § 3, stk. 3, 5. pkt., i lov om trafikskelskaber og forslag til ny affattelse præciserer finansieringsmodellen for trafikskelskabet på Sjælland for så vidt angår finansiering af lokale ruter, der betjener mere end en kommune. Der er ikke tale om en ændring af finansieringsmodellen for lokale ruter, der forløber over mere end en kommune, men alene om en præcisering af lovteksten, således at finansieringsmodellen fremgår direkte af lovteksten.

Forslaget til justering af § 4, stk. 2, præciserer definitionen af hovedstadsområdet i lov om trafikskelskaber efter kommunalreformen.

Forslaget til justering af § 6 i lov om trafikskelskaber pålægger trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne at indgå aftale om at inddele trafikskelskabets geogra-

fiske område i et antal områder, de såkaldte takstområder, inden udgangen af 2009. Det er hensigten, at aftalerne om takstområder kan anvendes ved fastsættelse af taksterne fra og med 2011. Det kan i den forbindelse aftales, at hele trafikskelskabets område udgør et takstområde.

Ved inddelingen af trafikskelskabets område i takstområder skal der tages hensyn til såvel at etablere en for passagererne hensigtsmæssig inddeling samt til trafikskelskabet og jernbanevirksomhedernes provenudannelse.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a indebærer, at trafikskelskaberne og jernbanevirksomhederne i fællesskab aftaler taksterne for både rejser inden for et takstområde og rejser, der overskrider et takstområde. Trafikskelskabet har initiativpligten i forhold til indgåelse af aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for takstområderne, mens jernbanevirksomhederne får den tilsvarende initiativpligt for rejser, der overskrider takstområderne.

Det trafikskelskab eller den jernbanevirksomhed, der har initiativpligten, har udspilsretten for indgåelse af aftaler om takster.

I tilfælde af uenighed om fastsættelsen af taksterne i disse aftaler fastsætter trafikskelskabet taksterne for rejser inden for takstområderne, mens jernbanevirksomhederne fastsætter takster for rejser, der overskrider takstområderne. Parterne skal dog tilstræbe at aftale taksterne i fællesskab.

Såfremt rejser mellem to punkter beliggende i hvert sit takstområde udelukkende eller i overvejende grad foretages med trafik, der udføres for trafikskelskaberne, skal der i aftalerne mellem trafikskelskaberne og jernbanevirksomhederne om takstfastsættelsen tages afgørende hensyn til trafikskelskabernes synspunkter.

Aftalerne skal sikre, at passagererne kan købe én rejsehjemmel til rejser, der foregår med både bus og tog. Aftalerne skal omfatte rejsehjemler til de rejser, der udstedes på rejsehjemmeludstedelsessystemer, som er fælles for trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne. Herudover skal aftalerne som minimum omfatte enkeltbilletter. Aftalerne skal ligeledes sikre, at der inden for trafikskelskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passagererne rejser med tog eller bus. Taksten for en rejse inden for trafikskelskabets område skal være uafhængig af, om rejsen er foretaget med tog, med bus eller en kombination af tog eller bus. Aftalerne skal omfatte rejsehjemler til de rejser, der udstedes på rejsehjemmeludstedelsessystemer, som er fælles for trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne. Herudover skal aftalerne som minimum omfatte enkeltbilletter.