

## 8. Sammenfattende skema

## Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

Til nr. 1 (trafikskabslovens § 3, stk. 3, 5. pkt.)

Der foreslås en præcisering af bestemmelsen om finansiering af lokale ruter, der betjener mere end én kommune i trafikskabet på Sjælland.

Finansieringen af lokale ruter, der betjener mere end én kommune, skal fordeles således, at den del af trafikomfanget, der er lige stort i de berørte kommuner, betales af kommunerne i et forhold, der svarer til den indbyrdes pendling mellem kommunerne. Det overskydende trafikomfang betales af den pågældende kommune, hvori det ekstra trafikomfang ligger. Ved tre eller flere kommuner finder fordelingsnøglen tilsvarende anvendelse, idet de kommuner, der har større trafikomfang end de øvrige kommuner, betaler det overskydende trafikomfang og fordeler dette mellem sig i forhold til den indbyrdes pendling.

Udgiftsfordelingen beregnes efter følgende princip:

For en busrute, som krydser en eller flere kommunegrænser, betaler den enkelte kommune, som ruten passerer – bortset fra kommunen med det største kørselsomfang - udgifterne til det dobbelte af kørslen i kommunen multipliceret med kommunens andel af den samlede pendling mellem de af ruten betjente kommuner under et. Kommunen med det største kørselsomfang betaler for alle rutens udgifter minus bidragene fra de øvrige kommuner.

Metoden kan anvendes til fordeling af udgifterne på et vilkårligt antal kommuner, men er i nedenstående tabel eksemplificeret med fordeling af udgifterne for en rute, som kører gennem 3 kommuner A, B og C.

Den tænkte rute har et kørselsomfang på 100 (som f. eks. kan være 100.000 bustimer eller omsat til netoudgiftsbehovet 100.000 kr.)

Kørselsomfanget er fordelt på 50 i kommune A, 40 i kommune B og 10 i kommune C.

Fordelingsgrundlaget er pendlerstatistikken. Der rejser i eksemplet 450 passagerer mellem de tre kommuner, Pendlingen mellem kommune B og C er kommune A uvedkommende, idet kommune B og C betragtes som et samlet »udland«. Fra kommune A rejser i alt 150 passagerer ud (100 til B og 50 til C). I modsat retning rejser i alt 275 til kommunen (200 fra B og 75 fra C). Ud af de i alt 425 pendlere i busserne til og fra A er de 33 pct. således hjemmehørende i A. Tilsvarende beregnes »pendlerbrøken« for kommune B i forhold til pendlingen til og fra A+C (66 pct.), samt pendlerbrøken for C i forhold til A+B (57 pct.)

Det største trafikomfang har kommune A.

Kommune Bs betalingsansvar fordeles derfor efter det dobbelte trafikomfang i kommunen, som multipliceres med pendlerbrøken for B dvs.  $2 \times 40 \times 0,66 = 52,9$  og tilsvarende for kommune C  $2 \times 10 \times 0,57 = 11,3$ .

Kommunen med det største trafikomfang betaler residualen:  $100 - 52,9 - 11,3 = 35,8$