

## Til nr. 3 (trafikskelskabslovens § 6)

Det foreslås i § 6, stk. 1, at der indgås aftaler mellem trafikskelskaberne og jernbanevirksomhederne om inddeling af trafikskelskaberne i takstområder. Der fastsættes mindst ét takstområde for trafikskelskabet. Det forudsættes, at takstområderne i øvrigt fastsættes således, at rejser længere end 35-40 km typisk vil passere en takstområdegrænse. Særlige lokale eller geografiske forhold kan dog tale for en anden inddeling. Aftalerne skal indgås inden den 31. december 2009. Såfremt der opstår uenighed, kan ministeren fastsætte inddelingen af takstområderne.

Det foreslås i stk. 2, at hovedstadsområdet fastsættes som ét takstområde, der således ikke kan opdeles i flere takstområder. Dette foreslås ud fra hensynet til at opnå et enkelt, ensartet og sammenhængende billetsystem for hovedstadsområdet.

Som det fremgår af forslag til bestemmelsen i stk. 3, skal trafikskelskabet i samarbejde med jernbanevirksomhederne harmonisere eksisterende takster hen imod de takster, der efter aftale skal gælde inden for og uden for takstområderne, jf. stk. 1. Det forventes, at disse takstområder skal bringes i anvendelse for takstfastsættelsen fra og med 2011. Ministeren kan dog fastsætte et andet tidspunkt for overgangen til anvendelsen af de aftalte takstområder.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1.2.1. i de almindelige bemærkninger.

## Til nr. 4 (trafikskelskabslovens §§ 6 a og 6 b)

*Trafikskelskabslovens § 6 a*

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 1, skal sikre et takstsamarbejde mellem trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne, hvor passagererne kan foretage en rejse, der foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Samarbejdet skal ligeledes sikre, at passagererne inden for trafikskelskabets område har mulighed for at anvende samme rejsehjemmel uafhængigt af, om der benyttes bus eller tog.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 2, fastsætter fordelingen af initiativpligten i trafikskelskabets og jernbanevirksomhedernes samarbejde om fastsættelse af fælles takster. Trafikskelskabet har initiativpligten for så vidt angår indgåelse af aftaler med jernbanevirksomhederne om fastsættelse af taksterne for de rejser, der er omfattet af samarbejdet, og som foregår inden for de takstområder, der fastlægges, jf. § 6, stk. 1, og tilsvarende har jernbanevirksomhederne initiativpligten for så vidt angår indgåelse af aftaler om taksten for de rejser, der overskrider takstområderne.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 3, fastlægger kompetencen til at fastsætte de fælles takster i tilfæl-

de, hvor der ikke opnås enighed mellem parterne om fastsættelse af taksterne, jf. stk. 1. Det fastsættes således i bestemmelsen, at det ved uenighed er trafikskelskabet, som fastsætter taksterne for rejser inden for takstområderne, jf. § 6, stk. 1, mens det er jernbanevirksomhederne, som fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 4, giver trafikskelskabet mulighed for inden for trafikskelskabets område at fastsætte takster for de rejser, der ikke er omfattet af bestemmelserne i stk. 1 eller anden form for takstafale.

Trafikskelskabet har hermed mulighed for at fastsætte takster for rejser inden for trafikskelskabets område, som gennemføres med trafik, der varetages af trafikskelskabet, og som ikke gennemføres på rejsehjemler, der, jf. stk. 1, som minimum skal være fælles for trafikskelskabet og jernbanevirksomhederne.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 5, skal sikre, at der i hovedstaden fortsat er én fælles rejsehjemmeltype til alle rejser med bus, tog og metro. Der lægges dermed op til en fortsættelse af det system, der hidtil har været et aftalebaseret takstsamarbejde for hovedstadsområdet, der indførtes med vedtagelsen af lov om trafikskelskaber. Bestemmelsen bemyndiger endvidere transportministeren til at forhøje taksterne med pris- og lønudviklingen i tilfælde af, at parterne ikke kan nå til enighed om fastsættelse af taksterne for det kommende år.

Forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 6, viderefører bestemmelsen i loven, om at transportministeren kan fastsætte regler for en begrænsning i taksstigningstakten, således at taksterne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. I forbindelse med fastsættelsen af et sådant loft vil der blive taget højde for omkostningsstrukturen i den offentlige servicetrafik.

Efter forslaget til bestemmelsen i § 6 a, stk. 7, udøver Trafikstyrelsen i det omfang kontrakter om udførelse af offentlig service trafik med jernbane indeholder bestemmelser, hvorefter indtægterne skal tilfalde staten, tilsvarende de kompetencer, der fremgår af stk. 1-3 og 5-6 for så vidt angår jernbanevirksomhederne. Som eksempel kan nævnes, at man ved det seneste udbud af Kystbanen opererer med, at indtægterne skal tilfalde staten.

*Trafikskelskabslovens § 6 b*

Forslaget til bestemmelsen i § 6 b, stk. 1, indeholder sigtelinjer for takstsystemernes udvikling. Sigtelinjerne udtrykker, at regeringen og aftalepartierne (Dansk Folkeparti samt Radikale Venstre) gerne ser, at takst-