

fastsætte regler om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering i forbindelse med trafikskabers ansøgninger om tilladelse til rutekørsel. Lovforslaget vil kunne ændres, således at tilladelser til rutekørsel, som udstedes til trafikskaberne eller Bornholms Regionskommune, udstedes med gyldighed indtil videre. Dette vil kræve et ændringsforslag, hvor § 20, stk. 2, ændres. Transport- og energiministeren har på den baggrund stillet et teknisk ændringsforslag, der retter op på dette.

V, S, DF, KF og RV bemærker derudover, at der er blevet stillet spørgsmål om, hvorvidt den nye opgavefordeling på trafik- og uddannelsesområdet vil mindske incitamentet til at tilgodese transport til uddannelsesinstitutionerne.

Dertil har transport- og energiministeren svaret, at trafikskabsloven ikke er en servicelov – ligesom i den nuværende kollektive trafiklovgivning er der ikke mindstekrav til service (undtagen for så vidt angår individuel handicapørsel). Fastsættelse af servicekrav ville være i direkte modstrid med lovforslagets intention om, at fastlæggelse af serviceniveauet flyttes tættere på borgerne. Desuden ville et sådant krav udløse krav om DUT-kompensation. I dag trafikbetjenes uddannelsesinstitutionerne af de fælleskommunale trafikskaber, uanset om der er tale om amtslige gymnasier eller selvejende institutioner, som f.eks. tekniske skoler. Transport- og Energiministeriet er ikke bekendt med, at trafikskaber i deres planlægning af den kollektive trafik skulle skelne mellem uddannelsesinstitutionernes tilhørsforhold. Uanset at f.eks. gymnasiernes efter kommunalreformen bliver selvejende institutioner vurderes det, at kommunerne vil have gode incitamenter til at trafikbetjene disse. Det er en naturlig og selvfølgelig opgave, at kommunerne som en del af den offentlige service sørger for transportmulighed til de uddannelsesinstitutioner, som er beliggende i kommunen. En god trafikbetjening af uddannelsesinstitutionerne vil være med til at skabe tilfredshed hos borgerne og eventuelt tiltrække flere elever og dermed flere arbejdspladser til den pågældende kommunes område. Med lovforslaget om trafikskaber flyttes ansvaret for serviceniveauet i den offentlige servicetrafik tættere på borgerne, idet det er kommunerne, der bestemmer omfanget og serviceniveauet i den lokale trafik. Det er således svært at forestille sig, at kommunerne ikke vil vælge at prioritere trafikbetjening af ud-

dannelsesområdet, idet en nedprioritering vil medføre stor utilfredshed blandt borgerne.

V, S, DF, KF og RV bemærker, at der endvidere er blevet stillet spørgsmål om, hvordan spørgsmålet om indtægtsdeling vil blive håndteret, jf. bemyndigelsen i lovforslagets § 4.

Til dette har transport- og energiministeren svaret, at en ændring i principperne for indtægtsdeling mellem busser, tog og metro i hovedstadsområdet ikke vil have negativ betydning for aflønningen af bustrafikken. Eventuelle reduktioner i serviceniveauet i bustrafikken vil således ikke kunne skyldes en ændret indtægtsdeling.

For så vidt angår den offentlige servicetrafik med fjern-, regional- og S-tog i hovedstadsområdet, er der i medfør af trafikaftalen mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne fra 5. november 2003 specificeret nøjagtigt, hvor mange tog der skal køre på de enkelte strækninger. Der lægges ikke op til at ændre i dette serviceniveau – heller ikke ved en eventuel ændring i indtægtsdelingen. Det bemærkes endvidere, at ændringer i trafikomfanget under alle omstændigheder vil blive forelagt forligspartierne bag trafikaftalen til godkendelse.

På samme måde skal opmærksomheden henledes på, at i forbindelse med det planlagte udbud af togtrafikken på Kystbanen og over Øresund, vil der – som det blev drøftet på møder med forligspartierne i efteråret 2004 – også skulle ske en politisk godkendelse af, hvilket trafikomfang der udbydes. Udbuddet ændrer således ikke ved principperne om et nøjagtigt defineret serviceniveau, der gælder allerede i dag, jf. ovenfor.

Det forhold, at der med lovforslaget om trafikskaber gives transport- og energiministeren bemyndigelse til at fastsætte de nærmere regler for indtægtsdeling, hvorefter hvert selskab vil blive aflønnet hver for sig som selvstændige selskaber, vil således ikke i sig selv kunne hævdes at have nogen indflydelse på serviceniveauet i den offentlige servicetrafik.

Transport- og energiministeren har desuden lovet, at bekendtgørelsen om indtægtsdeling vil blive forelagt Folketinget i udkast samtidig med fremsættelsen af lovforslaget om organisatoriske ændringer for Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S. Det forudsættes således, at den endelige udformning af bekendtgørelsen vil have tilslutning fra et flertal i Folketinget.