

Bilag 4 – Miljøvenlige busser i Region Hovedstaden

Juridiske aspekter

Maj 2009





Indholdsfortegnelse

1	Juridiske aspekter	2
1.1	Buslovgivningen	2
1.2	Lov om regioner	2
1.3	Bekendtgørelse om rutekørsel.....	3



1 Juridiske aspekter

1.1 Buslovgivningen

I praksis reguleres udbud og drift af kollektiv buskørsel ud fra bestemmelserne i "Lov om trafikselskaber"¹. I lovens § 1 og § 2 omtales, at regionsrådene etablerer et eller flere trafikselskaber – i Region Sjælland og Region Hovedstaden dog kun et samlet selskab. Hver kommune deltager i et trafikselskab, og et trafikselskab kan omfatte kommuner i to regioner, hvis disse grænser op til hinanden. Endelig omtales, at trafikselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse. § 60 omtaler, at samarbejde mellem kommuner, som vil medføre indskrænkning i de enkelte deltagende kommunalbestyrelser beføjelser kræver godkendelse fra den eller de statsamtmand, der varetager tilsynet med de deltagende kommuner. Der ses ikke at have været nogen sager i relation til dette emne, hvorfor forholdet må anses for at være på plads.

Lov om trafikselskaber beskriver i detaljer, at regionerne etablerer trafikselskaberne (med det forbehold at de to regioner på Sjælland alene etablerer et selskab) og at hver kommune deltager i et trafikselskab. Selskabernes organisering fremgår af § 2, deres finansiering af § 3 og indtægtsdelingen af § 4. Fra § 3 kan desuden udledes hvorledes delingen mellem region og kommuner med hensyn til hhv. den kommunale og regionale kørsel skal opgøres. Princippet er her, at kommunerne varetager de lokale ruter - evt. i et samarbejde, mens regionen står for håndteringen af busruter af regional betydning. I praksis har dette ført til, at Region Hovedstaden alene er ansvarlig for 6 **ruter**, ud af de i alt ca. 590 buslinjer der køres indenfor de to regioner. Det skal bemærkes, at Region Sjælland er ansvarlig for et noget større antal ruter nemlig 32.

1.2 Lov om regioner

Det fremgår ikke eksplicit af lovteksten, at en kommune ikke må udbyde almindelig rute- trafik, men hverken kommunalfuldmagten eller en reciprok tolkning af lov om trafikselskaber hjemler denne mulighed.

I § 5 omtales den offentlige servicetrafik, herunder hvorledes denne koordineres inden for selskabets område i relation til de enkelte kommuner og i § 7 koordineringen og planlægningen af den offentlige servicetrafik på det lidt bredere niveau, dvs. koordineringen af bus, tog og metrotrafikken..

I § 19 omtales processen i tilknytning til uddeling af tilladelser til rutekørsel. Denne gives af Transportministeren til eksempelvis trafikselskaber, og indtil videre med ubegrænset gyldighed. Ligesom der ikke skal finde en behovsprøvelse af det trafikale behov for kørslen sted, når fokus er på trafikselskaberne (§ 21 stk. 2).

¹ Lov nr. 582 af 24/6 2005

1.3 Bekendtgørelse om rutekørsel

Den materielle indholdsudfyldelse af busloven sker gennem "Bekendtgørelse om rutekørsel"². Også her omtales, at trafikselskaber ikke skal godkendes (§1 stk. 3), samt at der ikke finder behovsprøvelse af kørslen sted, når denne udbydes af et trafikselskab. (§ 3 stk. 2).

Specielt i relation til hvilke opgaver trafikselskabet skal varetage i relation til kommuner og region skal der dog søges i "Bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikselskaber" (standardvedtægten)³, hvor der i bilag 1 § 2 kan findes en beskrivelse af trafikselskabets trafikindkøbsrolle på bl.a. offentlig servicetrafik. Den bedste beskrivelse af dette forhold findes dog nok i "Betænkning over lov om trafikselskaber"⁴, hvor det på p. 2 nn. omtales, hvorledes kommunerne skal indgå i fastlæggelsen af kvaliteten i den kollektive trafik, herunder at ideen er, at det er kommunerne der fastsætter det ønskede serviceniveau. Omvendt betyder dette også, at kommunen i bestillerrollen kan stille andre (større) krav til udbyderne, naturligvis mod en passende honorering. En sådan udlægning bekræftes på det generelle plan af KL. (Marianne Stage Elmvang).

² Bekendtgørelse nr. 1736 af 22.12.06.

³ Bekendtgørelse nr. 1008 af 09.10.06

⁴ Betænkning afgivet af Trafikudvalget 2/6 2005