

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)

- 1 Udbud af bybuskørsel i Århus, Midttrafiks 25. udbud. Tildeling efter pris og andre parametre uden incitamentsordninger fra kontraktstart
- 2 Overenskomstforhold for chauffører m.fl. ved det andet udbud af bybuskørsel i Århus. Midttrafiks 25. udbud.
- 3 Etablering af et serviceselskab ved Busselskabet Århus Sporveje
 1. [notat af 28. oktober 2010 om økonomisk fordel ved intern contra ekstern leasing](#)
 2. [Revisionens notat af 29. oktober 2010 om moms ved placering af busser i datterselskab](#)
 3. [ekstern juridisk vurdering af 22. september 2010](#)
- 4 Afgivelse af kontroltilbud ved udbud af buskørsel i Århus, Skanderborg og Horsens
- 5 Buskørsel på en række ferie- og fridage
 1. [sammenfatning af høringssvarene vedrørende forslaget om semi-fridage](#)
- 6 Tidsplan for Midttrafiks budget 2012
 1. [forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2012](#)
- 7 Orientering om erhvervskort
- 8 Orientering om statens trafikaftale "Bedre Mobilitet"
- 9 Orientering om status for regionale effektiviseringer
 1. [oversigt over forventede ændringer](#)
- 10 Orientering om sammenligning af trafikalselskabernes udgifter til administration og fællesudgifter
 1. [sammenligning af udgifter til administration og fællesudgifter 2009](#)
- 11 Orientering om gratiskørsel i Randers på grund af snevej
- 12 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [folder om anlæg af den østjyske letbanes etape 1](#)
- 13 Eventuelt

Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3
Bilag nr. 1**

NOTAT

Økonomisk fordel ved intern contra ekstern leasing

Pr. 01.01.2010 har en ændringen af EU-lovgivning betydet, at det ikke længere er muligt at hjemsege moms fra Tyskland. Dermed er det ikke længere fordelagtigt at lease busser i Tyskland (Cross Border Leasing). En praksis der blev udbredt blandt busvognmændene i midt 90'erne. BÅS har brugt Cross Border leasing fra 2004. De private busvognmænd er efter lovændringen begyndt at anvende intern leasing, hvorved der kan opnås en delvis momsbesparelse.

Ændringen af reglerne har betydet, at BÅS undersøger hvorvidt intern leasing er en mulighed for BÅS. Men for at kunne lave intern leasing skal BÅS have lov til at oprette et datterselskab, som ejer busserne. BÅS arbejder på at få afklaret, hvorvidt BÅS må eje et datterselskab, og dermed om BÅS kan konkurrere mere på lige vilkår med de private vognmænd. En overgang fra ekstern, dansk leasing til intern leasing vil anvendt på Midttrafiks 3. udbud fra 2008, ville kunne have betydet en nedgang i køreplantimeprisen på mere end kr. 9,00 pr. time. Beregningerne er dokumenteret i det efterfølgende.

Intern leasing

Det fungerer således, at BÅS leaser busserne af datterselskabet, dvs. intern leasing. Der er følgende fordele ved intern leasing, som ikke opnås ved ekstern leasing.

1. Efter 5 regnskabsår vil det være muligt at lave en fællesregistrering. Fordelene ved dette er at dette er momsfrit, og dermed spares moms efter det 5. regnskabsår.
2. Det vil være muligt at lave ydelsesforløbet, der i højere grad passer med bussens levetid og kontraktens varighed.
3. Der undgås momsproblematik ved evt. afhændelse af busserne efter fællesregistreringen.

For at et moms-setup som følge af intern leasing kan virke for BÅS' vedkommende, er det imidlertid nødvendigt, at BÅS har et 100 pct. ejet datterselskab (eller flere). Uden et 100 pct. ejerskab fortabes muligheden for fællesregistrering og dermed også hele momsfordelen.

I nedenstående tabeller er forskellen mellem intern og ekstern leasing, og dermed størrelsen af momsfordelen ved at etablere et serviceselskab, skitseret. Beregningerne vedr. en investering på 1 mio. kr., og de øvrige forudsætninger fremgår ligeledes af tabellerne.

Jegstrupvej 5
DK-8361 Hasselager
Tlf.: 72409900
Fax: 72409901
www.busselskabet.dk

Dato
28.10.10
Journalnumm
er
0
Udfærdiget af
IK

	Ekstern leasing	Intern leasing
Anskaffelsessum (ekskl. moms)	1.000.000	1.000.000
Restværdi ved fællesregistrering efter 4,5 år (ekskl. moms)		638.019
Moms ved fællesregistrering		-
Restværdi ved udløb af kørselskontrakt (8 år) (ekskl. moms)	333.333	333.333
Moms ved tilbagekøb til restværdi	83.333	-
Løbetid/restløbetid i mdr.	96	96
Rentesats i % p.a.	2%	2%
Leasingydelse pr. mdr. (ekskl. moms)	8.051	8.051

	Ekstern leasing	Intern leasing
Leasingydelse i de første 4,5 år	434.775	434.775
Moms heraf	108.694	108.694
Leasingydelse i de sidste 3,5 år	338.158	338.158
Moms heraf	84.540	-
Ydelser og moms heraf	966.167	881.627
Moms af tilbagekøbsværdi	83.333	-
Ydelser og moms i alt	1.049.500	881.627
Moms i alt	276.567	108.694
Besparelse, kr.		167.873
Besparelse, % af moms i alt		61%
Besparelse, % af ydelse og moms i alt		16%
Besparelse, % af investering		17%

Med de anvendte forudsætninger vedrørende renter, løbetider etc vil besparelsen være ca. 61 % af momsen, i kroner og øre vil det være en besparelse på ca. 168.000 kr. pr. investeret mio. kr.

Laves der en beregning på baggrund af de forudsætninger, der var i det 3. udbud, bliver der en forskel på ca. 9 kr. pr. køreplantime ved ekstern, dansk leasing med fuld moms og intern leasing med delvis moms. Det er et forsimplet eksempel, eks. ved en anden rente vil scenariet se anderledes ud.

Eksempel baseret på forudsætninger fra det 3. udbud

KPT		124000	pr. år
Busser, leaset	33	55,7	mio. kr.
Kontraktlængde, år		7,67	
KPT i hele kontrakt perioden		950.667	KPT
Sparet momsbeløb, kr.		9.348.319	kr.
Sparet momsbeløb pr. KPT, kr.		9,83	kr/KPT
Hertil kommer marginale reduktioner sfa. håndtering			

Robusthed i beregningerne/besparselsen

Såfremt renten stiger, vil momsbesparelse ved den interne leasing stige i kr., men procentvis vil den falde. Men uanset renteniveauet, er det store besparelser, der vil kunne opnås ved intern leasing.

Renteniveau	2%	5%
Momsbesparelse – intern leasing, kr.	167.873	185.396
Besparelse ifht. ekstern leasing, % af moms i alt	61%	59%
Besparelse ifht. ekstern leasing, % af ydelse og moms i alt	16%	15%
Besparelse ifht. ekstern leasing, % af investering	17%	19%

Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3
Bilag nr. 2**



Busselskabet Århus Sporveje

Moms - placering af busser i datterselskab (leasingaktivitet)

Busselskabet Århus Sporveje (Busselskabet) overvejer at etablere en række 100 pct. ejede datterselskaber med henblik på, at disse selskaber skal overtage ejerskabet af en række busser fra leasingselskaber/foretage nyindkøb af busser.

Ved at etablere egne datterselskaber opnår Busselskabet samme momsmæssige muligheder (økonomiske vilkår) som de private busselskaber, der allerede er i fuld gang med at placere ejerskabet til busserne i datterselskaber.

Forinden Busselskabet etablerer egne datterselskaber, er det imidlertid nødvendigt at afklare med Transportministeriet, om Busselskabet må have sådanne 100 pct. ejede datterselskaber.

Det er vores vurdering, at etableringen af datterselskaber, som skal have ejerskabet til busserne, som herefter leases til busselskabet, er inden for gældende momslovgivning. De afledte fordele, som dette ejerskab giver, er efter vores vurdering også inden for momslovens rammer. Vi ser derfor ikke momsmæssigt noget til hinder for dette ejerskab.

SKAT har ikke aktivt udsendt meddelelser, hvori SKAT blåstempler busselskabers etablering af datterselskaber, men en sådan fremgangsmåde ville også være højst usædvanlig fra SKATs side.

SKAT er bekendt med fordelene ved momsfrie virksomheders etablering af datterselskaber til brug for større investeringer og den praksis, som ligger på dette område. Vi anser det derfor for højst usandsynligt, at SKAT vil komme med indvendinger imod dette. Ikke mindst i lyset af, at såvel dansk momslovgivning som EU-lovgivningen giver disse muligheder.

For en nærmere gennemgang af bevæggrunde for etablering af disse datterselskaber og afledte fordele m.v. henvises til baggrundsnotat af 18. oktober 2010.

Århus, den 29. oktober 2010

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen

Susanne Aakjær Holst

Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3
Bilag nr. 3**

Pernille Aagaard Truelsen
Advokat, Ph.D

Åboulevarden 49, 4. sal
DK-8000 Århus C

Telefon:+45 86 18 00 60
Telefax:+45 88 32 63 26

J.nr. 08-10542 - 36

paa@energiogmiljo.dk
www.energiogmiljo.dk

CVR: 31 13 54 27

22. september 2010

Vedr. Etablering af datterselskaber

1. Baggrund

Busselskabet, Århus Sporveje, der er en selvstændig afdeling i det regionale trafikselskab Midttrafik I/S, har bedt Advokatfirmaet Energi & Miljø om, at udarbejde et notat om lovligheden af, at trafikselskabet etablere et datterselskab, som skal varetage servicefunktioner relateret til busdriften.

I det følgende redegøres først for den faktuelle baggrund. Dernæst beskrives det relevante retsgrundlag vedrørende Midttrafiks adgang til selskabsdeltagelse generelt efterfulgt af min egen vurdering af retsgrundlaget i forhold til den planlagte selskabsudskillelse.

2. Faktuel baggrund

Midttrafik er et regionalt trafikselskab etableret med hjemmel i § 1, stk. 1, i lov om trafikselskaber. Selskabet anses efter lovens § 1, stk. 1, 2. pkt., som omfattet af kommunestyrelseslovens § 60, dvs. som et kommunalt fællesskab. Midttrafik ejes af Region Midtjylland og kommunerne i regionen. Selskabet er organiseret og ledet i overensstemmelse med kravene i trafikselskabslovens § 2. Selskabet har et enkelt datterselskab i form af Midtjyske Jernbaner A/S.

Opgaverne for Midttrafik består i at varetage den kollektive trafik i Midtjylland. Selskabet planlægger, fastlægger takster for og markedsfører den kollektive bustrafik og den individuelle handicapørsel samt trafikken på de to privatbaner i Midtjyske Jernbaner A/S.

Bus- og handicapkørsel udføres overvejende af private vognmænd, der har kontrakt med Midttrafik efter udbud. Midttrafik gennemfører udbuddene og administrerer kontrakterne. Ejerkommunerne finansierer den lokale kollektive trafik og handicapkørsel, mens Region Midtjylland finansierer den regionale kollektive trafik og Midtjyske Jernbaner.

Busselskabet Århus Sporveje (i det følgende Busselskabet) udgør et selvstændigt forretningsområde i Midttrafik. Al bybuskørsel i Århus køres af Busselskabet. Busselskabets drift af bybuskørsel varetages dels på baggrund af et gennemført udbud (20 %), hvor busselskabet ved kontrolbud var billigst, og dels på baggrund af en kontrakt på de resterende 80 % af kørslen (omtalt som restproduktion). Århus Kommune forventes at udbyde endnu en andel af restproduktionen i 2011/2012 i henhold til udmøntningsaftalen. Udmøntningsaftalen blev indgået i forbindelse med kommunalreformen mellem Århus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland.

Hensigten med at etablere et serviceselskab er at tilvejebringe en organisationsform for Midttrafik, Busselskabet, der er forberedt på fremtidige udbud samt strukturændringer, f.eks. i form af yderligere selskabsgørelse af enkelte forretningsområder. I forbindelse med udbud vil der ofte være brug for en kortere og mere effektiv beslutningsproces, hvorfor selskab med en mindre bestyrelse hurtigt kan træffe beslutninger. Endvidere gives der Midttrafik, Busselskabet, mere lige vilkår i forbindelse med udbud ved at give Busselskabet adgang til at organisere sig på samme måde som en privat aktør. Ved at samle servicefunktionerne i et enkelt selskab sikres herudover dels volumen, gennemsigtighed og koordinering i forbindelse med fremtidige materielanskaffelser, dels sikres den nødvendige specialisering i forbindelse med varetagelsen af de egentlige driftsopgaver i koncernen. Serviceselskabets opgaver kommer overvejende til at bestå i indkøb af busser og videreleasing af disse til Midttrafik, Busselskabet.

3. Retsgrundlaget generelt

Trafikselskabsloven regulerer ikke spørgsmålet om trafikselskabers deltagelse i serviceselskaber som det omhandlede. Lovens §§ 12-16 om privatbaner indeholder alene en udtømmende regulering af adgangen til selskabsdeltagelse inden for dette særlige område. Adgangen til selskabsdeltagelse inden for andre trafikområder, herunder navnlig busdrift, må herefter afgøres efter almindelige kommunalretlige regler.

Midttrafik skal som nævnt i medfør af trafikselskabslovens § 1, stk. 1, 2. pkt., anses for et selskab omfattet af kommunestyrelseslovens § 60, dvs. et kommunalt fællesskab.

Kommunale fællesskaber betragtes som en art "specialkommuner", dvs. selvstændige kommunale enheder, hvis kompetence i modsætning til de almindelige kommuners er begrænset til løsning af de opgaver, som fællesskabet omfatter, jf. Hans B. Thomsen m.fl., Lov om kommunernes styrelse med kommentarer, 1. udgave (2004), s. 417.

I overensstemmelse hermed antages det i tilsynspraksis, at de regler, der gælder om kommuners deltagelse i selskaber, gælder tilsvarende for kommunale fællesskaber, jf. Statsforvaltningen Midtjyllands udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S (j.nr. 2009-613/559).

Reglerne om kommuners deltagelse i selskaber har navnlig fundet udtryk i tilsynspraksis vedrørende kommunestyrelseslovens § 2, stk. 1, hvorefter kommunernes anliggender styres af kommunalbestyrelser. Bestemmelsen fortolkes i tilsynspraksis således, at en kommunalbestyrelse som udgangspunkt ikke kan varetage en kommunal opgave i et privatretligt selskab og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen.

Det antages dog i tilsynspraksis, at der for visse opgavetyper foreligger særlige hensyn, der kan begrunde en opgavevaretagelse i privatretlige organisationsformer, uanset at kommunen – eller i dette tilfælde specialkommunen - bevarer rådigheden over opgavevaretagelsen. Dette er navnlig tilfældet, hvor hensynet til en forretningsmæssig ledelse af opgavevaretagelsen er fremtrædende, eller hvor den pågældende opgave har mindre sammenhæng med den øvrige kommunale virksomhed, som det er tilfældet ved udførelse af kommunal forsyningsvirksomhed og forarbejdning og afsætning af biprodukter fra en kommunal virksomhed.

I sagen om Vedbæk Havn, jf. U 2010.8Ø, tiltrådte landsretten efter en formålsfortolkning af kommunestyrelseslovens § 2, stk. 1, at bestemmelsen i overensstemmelse med den nævnte tilsynspraksis må forstås således, at en kommunalbestyrelse som udgangspunkt ikke må drive kommunal virksomhed i en erhvervsdrivende fond og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen.

Udgangspunkt om, at kommunalbestyrelsen ikke må bevare rådigheden over opgavevaretagelsen i det udskilte selskab, suppleres af tre yderligere betingelser for, at selskabsudskillelse overhovedet kan finde sted.

Disse betingelser er nærmere beskrevet hos Karsten Revsbech Kommunernes opgaver, 1. udgave (2005), s. 192ff.

Det følger heraf, at selskabet udelukkende må varetage opgaver, som den deltagende kommune selv lovligt kunne varetage. Kommunen kan ikke udvide sit lovlige opgaveområde igennem selskabsdeltagelse.

I forlængelse heraf stilles den yderligere betingelse, at selskabet ikke må have erhvervsøkonomiske formål. Denne betingelse kan f.eks. opfyldes ved en bestemmelse i vedtægterne om, at der ikke kan udbetales større udbytte, end hvad der svarer til almindelig forrentning af den investerede kapital.

Endelig må lovgivningen ikke være til hinder for, at opgaven udføres uden for det kommunale system. Myndighedsopgaver, der bl.a. går ud på at træffe afgørelser, vil selskabet f.eks. ikke kunne varetage, med mindre lovgivningen udtrykkeligt tillader dette.

4. Vurdering af retsgrundlaget i forhold til den planlagte selskabsudskillelse

I forhold til den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, er det min vurdering, at i hvert fald de tre sidstnævnte betingelser for kommunal selskabsdeltagelse uden videre kan anses for opfyldt.

Selskabsudskillelsen indebærer således ikke nogen samlet udvidelse af de opgaver, koncernen allerede varetager på fuldt lovligt grundlag i dag. Udadtil indebærer udskillelsen blot den ændring, at koncernen ved indgåelse af aftaler om anskaffelse af buskapacitet mv. fremover vil handle via det ny serviceselskab. Serviceselskabet skal alene betjene Midttrafik, Busselskabet, med tilhørende forretningsområder og datterselskaber og må navnlig ikke påtage sig nye opgaver vedrørende leasing af materiel til tredjemand.

Endvidere kan Midttrafik, Busselskabet udforme serviceselskabets vedtægter, så det fremgår, at der ikke kan udbetales større udbytte, end hvad der svarer til almindelig forrentning af den investerede kapital. Serviceselskabet vil i sit daglige virke fakturere sine ydelser til markedsprisen.

Endelig kan serviceselskabets opgaver afgrænses således, at det ikke vil omfatte opgaver vedrørende myndighedsudøvelse eller andre opgaver, der i henhold til lovgivningen og almindelige forvaltningsretlige grundsætninger kun må udføres af Midttrafik, Busselskabet, selv eller af regionen og de deltagende kommuner.

Derimod kan det efter omstændighederne give anledning til nærmere overvejelser, om betingelserne også er opfyldt for at lade Midttrafik, Busselskabet, bevare rådigheden over opgavevaretagelsen i det 100 pct. ejede serviceselskab.

Spørgsmålet er, om der foreligger et af de særlige hensyn, der ifølge tilsynspraksis kan begrunde, at den kommunale rådighed over opgavevaretagelsen bevares.

I den ovennævnte udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ 90 I/S har statsforvaltningen accepteret udskillelsen af nogle af selskabets opgaver i to fuldt ud ejede datterselskaber. ESØ 90 I/S er et kommunalt fællesskab, der har til formål at varetage driftsopgaver på affaldsområdet. Det ene ny selskab skulle håndtere genanvendeligt erhvervsaffald, mens det andet skulle servicere alle aktiviteter i ESØ og øvrige selskaber ejet af ESØ med mandskab og maskiner. ESØ oplyste bl.a., at de to nyetablerede selskaber alene ville udføre lovlige kommunale opgaver og ikke skulle drives med et erhvervsøkonomisk sigte. Dog skulle affaldshåndteringsselskabet i overensstemmelse med lovgivningen afsætte sine ydelser til markedsprisen. Udtalelsen indeholder en generel gennemgang af retsgrundlaget svarende til gennemgangen ovenfor i afsnit 2 med den tilføjelse, at statsforvaltningen som eksempel på kommunal forsyningsvirksomhed, hvor de nødvendige særlige hensyn foreligger, udtrykkeligt nævner affaldshåndtering. Statsforvaltningen konkluderer på baggrund af det oplyste herefter, at den beskrevne konstruktion ville være i overensstemmelse med regler, hvis overholdelse statsforvaltningen påser (herunder reglerne om kommunal selskabsdeltagelse; min bemærkning).

Det fremgår ikke nærmere af udtalelsen, hvilke særlige hensyn der har begrundet statsforvaltningens accept af konstruktionen i forhold til serviceselskabet, hvis opgaver netop ikke skulle omfatte affaldshåndtering, men alene bestå i serviceopgaver.

Udtalelsen kan på den ene side forstås bredt i den forstand, at det nødvendige særlige hensyn knytter sig til varetagelsen af serviceopgaverne som sådan. Det kan være ud fra en betragtning om, at serviceopgaverne (som selskabet forudsættes ikke at udføre for andre end den kommunale ejer selv og eventuelle andre koncernforbundne selskaber) på den

måde lettere lader sig udsætte i fri konkurrence med tilsvarende opgaver udført af private aktører.

Udtalelsen kan dog også forstås snævert, således at den kommunale ejers fortsatte rådighed over opgavevaretagelsen i serviceselskabet forudsætter, at selskabet betjener forsyningsvirksomheder. Det nødvendige særlige hensyn i forhold til serviceselskabet foreligger dermed alene i kraft af de forsyningsmæssige hensyn, som de betjente selskaber varetager.

Den snævre forståelse forudsætter i forhold til den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, således at kollektiv trafik sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, sådan som begrebet anvendes i den nævnte tilsynspraksis vedrørende kommunal selskabsdeltagelse.

4.1 Kollektiv trafik må sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed

Kollektiv trafik anses som udgangspunkt ikke for forsyningsvirksomhed, men som en del af den regionale og kommunale infrastruktur, hvilket er baggrunden for, at virksomheden kan finansieres med offentlige tilskud, jf. trafikselskabslovens § 3, stk. 1.

Adgangen til at bevare den kommunale rådighed over opgavevaretagelsen i forsyningselskaber begrundes i tilsynspraksis netop med, at forsyningsopgaverne ikke finansieres ved skatteudskrivning, men gennem brugerbetaling fra de borgere, der drager nytte af virksomheden, jf. Frederik Gammelgaard, Kommunal erhvervsvirksomhed, 1. udgave (2004), s. 176, hvor Indenrigsministeriets udtalelse af 21. december 1988 vedrørende Hovedstadens Jordrens A/S citeres.

Sondringen mellem skattefinansiering og brugerfinansiering, der har begrundet den lempeligere tilsynspraksis i forhold til de traditionelle forsyningsarter, forekommer under alle omstændigheder ikke at være et egnet kriterium. Sondringen er i praksis ikke altid skarp.

Netop på affaldsområdet, som den ovennævnte udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S 90 omhandler, har finansiering af renovationsomkostninger over de almindelige skatteindtægter været anset for lovlig, ind til gebyrfinansiering blev gjort obligatorisk ved en ændring af miljøbeskyttelseslovens § 48, stk. 1, som led i affaldsreformen i 2009. Der henvises til U 1977.779 Ø og Karsten Revsbech, Kommunernes opgaver, s. 291, hvor dommen i 2005, dvs. inden affaldsreformen, udlægges sådan, at kommunalbestyrelsen kan undlade gebyrfinansiering med den konsekvens, at der kan ske fuld skattefinansiering (for så vidt at stort set alle borgere omfattes af dagrenovationsordningen). Det bemærkes i den forbindelse, at affaldsvirksomhed allerede i forbindelse med Indenrigsministeriets ovennævnte udtalelse af 21. december 1988 i relation til reglerne om kommunal selskabsdeltagelse blev anset for forsyningsvirksomhed.

Uanset finansieringsgrundlaget forekommer hensynet til en erhvervmæssig ledelse af virksomheden i øvrigt ikke at være mindre fremtrædende ved udførelse af opgaver med kollektiv trafik end på traditionelle forsyningsområder som vand, varme, el og affald. Tværtimod kan det anføres, at kundegrundlaget for den kollektive trafik er væsentligt mere følsomt over for udsving i priser og service end på de traditionelle forsyningsområder. Endvidere skal det fremhæves, at Midttrafik, Busselskabet, skal byde i konkurrence med

private på opgaver vedrørende kollektiv trafik, og derfor bør have samme organisationsfrihed som private. I modsat fald er der ikke lige konkurrencevilkår mellem de private selskabers og Midttrafiks, Busselskabets, bud på kollektive trafikydelse.

I sagen om Vedbæk Havn gjorde Velfærdsministeriet bl.a. gældende, at drift af lystbådehavnen ikke kunne betragtes som eller sidestilles med kommunal forsyningsvirksomhed, særligt henset til at driften ikke havde til formål at sikre borgernes interesser som aftagere af elementære forbrugsgoder. Landsretten undlod udtrykkeligt at forholde sig til spørgsmålet med henvisning til, at kommunen ikke havde gjort det modsatte anbringende gældende. Landsretten tog derfor heller ikke stilling til, om de nødvendige særlige hensyn var til stede for, at kommunen undtagelsesvis kunne bevare rådigheden over varetagelsen af den kommunale opgave, som havnedriften fandtes at udgøre.

Med hensyn til den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, mener jeg, at selskabets opgaver med varetagelse af kollektiv trafik må sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, idet driften – måske i modsætning til driften af en lystbådehavn – ikke kun tjener infrastrukturelle formål, men også skal sikre borgernes interesser som aftagere af elementære tjenesteydelser i form af persontransport.

Til yderligere støtte for at sidestille kollektiv trafik med traditionel forsyningsvirksomhed i relation til den nævnte tilsynspraksis kan endelig peges på den udbudsretlige regulering i forsyningsvirksomhedsdirektivet (direktiv 2004/17/EF).

Kollektiv trafik omfattes af direktivet på linje med f.eks. gas, varme, elektricitet og vand. Kriterierne for fra fællesskabslovgivers side at medtage en given forsyningsart under direktivets anvendelsesområde er ikke graden af skatte- henholdsvis brugerfinansiering, men derimod om offentlige myndigheder på forskellig måde kan øve indflydelse på virksomhedens adfærd via kapitalinteresser eller ledelsesrepræsentation, og om markederne er lukkede, fordi der meddeles særlige eller eksklusive rettigheder vedrørende levering, tilrådighedsstillelse eller drift af net, jf. præambelbetragtning 2 og 3.

Forsyningsvirksomhedsdirektivet er et udbudsdirektiv og regulerer ikke som sådan spørgsmål vedrørende offentlige myndigheders selskabsdeltagelse. Kriteriet bag afgrænsningen af hvilke forsyningsarter, der omfattes af henholdsvis direktivet og dansk tilsynspraksis om, hvilke selskabsmæssigt udskilte opgaver en kommunal ejer kan bevare rådigheden over, er dog grundlæggende det samme: Nemlig behovet for en (øget) erhvervmæssig ledelse af en i udgangspunktet mindre konkurrenceudsat form for virksomhed.

Ikke blot hensynet til en ensartet begrebsdannelse på tværs af EU-udbudsretten og dansk tilsynspraksis, men også lige organisatoriske vilkår for offentligt og privat ejede trafikalselskaber i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet taler herudover for, at den nuværende tilsynspraksis på området revideres og så vidt muligt tilpasses direktivets anvendelsesområde.

4.2 Kommunal rådighed over opgaver i serviceselskaber kan generelt være lovlig

Det har i teori og praksis givet anledning til tvivl, om et serviceselskab kan anses for en forsyningsvirksomhed i sig selv, jf. Rikke Søgaard Berth, m.fl., Kommunale Aktieselskaber, 1. udgave (2009), s. 54.

På vand- og spildevandsområdet indeholder vandsektorlovens § 19, stk. 3, udtrykkelig hjemmel for kommunerne til at etablere serviceselskaber, som ud over vandselskaber også betjener virksomheder og selskaber med forsyning af el, varme og naturgas. Bestemmelsen tjener umiddelbart som undtagelse fra et generelt krav i lovens § 19, stk. 1, om selskabsmæssige adskillelse af vand- og spildevandsaktiviteter fra de øvrige nævnte forsyningsarter samt affaldshåndtering. Bestemmelsen er ifølge lovbemærkningerne blot en kodificering af gældende ret. Det fremgår videre af lovbemærkningerne, at det kommunalretlige udgangspunkt om, at én kommune som udgangspunkt ikke kan have bestemmende indflydelse i et selvstændigt selskab, fraviges, for så vidt angår serviceselskaber i henhold til § 19, stk. 3. Om bestemmelsen også på det sidstnævnte punkt blot skal anses for en kodificering af gældende ret eller derimod en nyskabelse, fremgår ikke klart.

At særlige hensyn under alle omstændigheder taler for at lade den kommunale ejer bevare rådigheden over opgavevaretagelsen, følger af tilsynets udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S, hvor statsforvaltningen netop accepterede etableringen af et serviceselskab under det kommunale fællesskab.

Den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, vil efter min opfattelse således også kunne anses for lovlig ud fra den betragtning, at serviceselskabet som sådan skal varetage opgaver med tilvejebringelse af bl.a. buskapacitet til koncernens eget brug på markedsmæssige vilkår og i konkurrence med private udbydere. Det gælder uanset, om kollektiv trafik må sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed eller ej. Hensynet til en erhvervsmæssig ledelse af serviceselskabet må allerede af denne grund anses for fremtrædende, jf. herved den ovennævnte brede forståelse af tilsynets udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S.

Med markedsmæssige vilkår menes, at serviceselskabet vil fakturere sine ydelser over for Midttrafik, Busselskabet, og koncernens øvrige selskaber efter tilsvarende principper som i § 11, nr. 2, i bekendtgørelse nr. 1297 af 15. december 2008 om kommuners indberetninger og erklæringer efter elforsyningslovens §§ 37 og 37 a og varmforsyningslovens §§ 23 l og 23 m. Faktureringen baseres således på markedsmæssige vilkår, idet den fakturerede pris svarer til markedsprisen eller de faktiske omkostninger, dog maksimalt markedsprisen.

5. Sammenfatning

Lovligheden af den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, afhænger navnlig af, om betingelserne for, at Midttrafik, Busselskabet, bevarer rådigheden over opgavevaretagelsen i selskabet, må anses for opfyldt. Det forudsætter efter gældende tilsynspraksis, at de nødvendige særlige hensyn foreligger, hvilket navnlig er tilfældet, hvor hensynet til en forretningsmæssig ledelse af opgavevaretagelsen er fremtrædende, eller hvor opgaven har mindre sammenhæng med den øvrige kommunale virksomhed, som det bl.a. er tilfældet ved udførelse af kommunal forsyningsvirksomhed. Tilsynet har i en tidligere sag

tiltrådt, at de nødvendige særlige hensyn forelå ved etableringen af et serviceselskab under et kommunalt fællesskab på området for affaldshåndtering.

Etableringen af det planlagte serviceselskab under Midttrafik, Busselskabet, må ud fra disse overvejelser anses for lovlig. Midttrafiks, Busselskabets, opgaver med kollektiv trafik må i relation til den nævnte tilsynspraksis således sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, navnlig fordi hensynet til en erhvervsmæssig ledelse af virksomheden også her må anses for fremtrædende. Graden af skattefinansiering kan i den henseende ikke anses for afgørende, hvilket den tidligere retstilstand på området for affaldshåndtering også viser. Hertil kommer forholdet til EU-forsyningsvirksomhedsdirektivet, der udtrykkeligt også omfatter (kollektiv) transport.

Endelig bemærkes det, at serviceselskabet som sådan skal varetage opgaver med tilvejebringelse af bl.a. buskapacitet til koncernens eget brug på markedsmæssige vilkår og i konkurrence med private udbydere. Denne form for opgavevaretagelse forudsætter, uanset om kollektiv trafik så må sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed eller ej, ligeledes en betydelig grad er erhvervsmæssig ledelse samt lige vilkår for den private og offentlige tilbudsgiver. Betingelserne for at lade Midttrafik, Busselskabet, bevare rådigheden over opgavevaretagelsen i serviceselskabet må således også af denne grund anses for opfyldt.

Århus den 22. september 2010

Pernille Aagaard Truelsen

Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
27. oktober 2010	1-30-75-1-38-10	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

Hørings svar – semi-fridage

Kommuner og region

Ringkøbing-Skjern Kommune: Synes det er en god idé, at Midttrafik arbejder videre med mulighederne for at ændre kørslen de nævnte dage til søn- og helligdagsbefordring.

Lemvig Kommune: Foreslår kørsel efter lørdagskøreplan, da der ikke er betjening på kommunens lokalruter om søndagen.

Randers Kommune: Foreslår kørsel efter lørdagskøreplan, da søndag er "for tynd". Foreslår passagertællinger på de relevante dage.

Syddjurs Kommune: Foreslår kørsel efter lørdagskøreplan, da der ikke er tale om egentlige søn- og helligdage.

Viborg Kommune: Ingen bemærkninger

Struer Kommune: Ønsker at fastholde det nuværende kørselsomfang

Region Midtjylland: Kan ikke tilslutte sig forslaget, da det efter regionens opfattelse bør være muligt for de pendlere, der ikke har fri de pågældende dage, at benytte den kollektive bustrafik. Region Midtjylland kan heller ikke tilslutte sig forslag om at Grundlovsdag kører efter søndagskøreplan. Region Midtjylland vil gerne genoverveje forslaget, når der foreligger bedre dokumentation i form af passagertællinger og tilbagemeldinger fra vognmænd og chauffører.

Hedensted Kommune: Har videresendt svar fra en række skoler, der primært har svaret i form af forskellige ønsker til justeringer i køreplanerne. Disse vil blive behandlet i den almindelige køreplanproces. Tørring Gymnasium svarer, at ændringen umiddelbart ikke giver anledning til problemer med skolen, men oplyser samtidig at Undervisningsministeriet har et forslag om at gøre Grundlovsdag til en skoledag med mulighed for eksamensafvikling.

Silkeborg Kommune: Foreslår at dagene op til påske køres som hverdag, fredag efter Kr. Himmelfartsdag køres som søndag og dagene mellem jul og nytår køres som lørdag. Kommunen kan tilslutte sig, at kørsel 24/12, 31/12 og Grundlovsdag køres som søndag.

Odder Kommune: Foreslår at nuværende kørsel bibeholdes de 3 dage inden jul, dagene op til påske og fredag efter Kr. Himmelfartsdag. Kørsel den 24/12, 31/12 og Grundlovsdag foreslås gennemført som søndagskørsel.

Herning Kommune: Foreslår at kørsel fredag efter Kr. Himmelfartsdag, dagene op til påske og dagene mellem jul og nytår køres efter lørdagskøreplan. 24/12 og Grundlovsdag foreslås kørt som søndag, mens 31/12 foreslås kørt som lørdag. Kommunen foreslår ligeledes at Midttrafik undersøger mulighederne for at omlægge kørslen på hverdage i efterårsferien, så de køres efter ferieplan.

Horsens Kommune: Finder generelt grundlaget for beslutning lidt "tyndt" da der ikke foreligger tællinger de pågældende dage, og at der ikke er tilstrækkelig argumentation for at der skal være væsentligt dårligere betjening fordi skoler og uddannelsessteder holder lukket. Foreslår at 24/12 køres som søndag, 31/12 som lørdag, Grundlovsdag som søndag, dagene mellem jul og nytår og dagen efter Kr. Himmelfartsdag som lørdag og endelig at dagene op til påske køres som almindelig

hverdag. Kommunen mener, at forslaget skal kvalificeres inden det forelægges politisk behandling – f.eks. i forbindelse med forslag til køreplaner for 2011/12.

Favrskov Kommune: Kommunen finder det uheldigt at reducere kørslen de pågældende dage, da de benyttes som pendlerruter til/fra Århus.

Ikast-Brande Kommune: Imødekommer forslaget, dog med den undtagelse at Grundlovsdag holdes ude af forslaget af hensyn til ungdomsuddannelserne.

Skive Kommune: Kommunen har ingen bemærkninger til Midttrafiks forslag.

Århus Kommune: Kan tiltræde det alternative forslag om at køre efter lørdagskøreplan fredag efter Kr. Himmelfartsdag, dagene op til påske og mellem jul og nytår. Kan tiltræde at 24/12 og Grundlovsdag kører som søndag, men foreslår at 31/12 køres som lørdag.

Skanderborg Kommune: Kommunen er indstillet på at kørslen for Skanderborg Bybusser ændres til at køre efter lørdagskøreplan på Grundlovsdag. Foreslår at kørslen de øvrige dage ikke ændres.

Vognmænd

Centrum Turist: Foreslår øget brug af mindre busser

Busselskabet Århus Sporveje:

- at der med de gældende køreplaner for bybuskørslen i Århus ikke kan reduceres til søndags – eller lørdagskørsel de pågældende dage, da dette i givet fald vil betyde, at rigtig mange passagerer ikke vil blive betjent tilfredsstillende. Tællinger må kunne dokumentere dette
- at vi gerne nærstuderer de nye (kommende) bybuskøreplaner med start i 11 mhp. en re- vurdering
- at vi gerne så hurtigt som muligt på får Midttrafiks endelige beslutning oplyst, da vi på det foreliggende aftalegrundlag (overenskomster mv.) ikke eller kun i meget ringe grad vil have mulighed for at nedbringe lønudgifterne ved at køre lørdags – eller søndagsplan de pågældende dage. Det er tvivlsomt, om overenskomsterne vil være med til at ændre på det foreliggende aftalegrundlag, og det er således meget tvivlsomt, om omkostningsreduktionen hos Midttrafik (betyder mindre indtægt til Busselskabet) kan følges op af en mindre udgift hos Busselskabet.

Svidt A/S: Mener det er fornuftigt at reducere kørslen de pågældende dage.

Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. december 2010	1-21-2-10	Niels H. Næsselund	nsn@midttrafik.dk	8740 8239

Tidsplan for Midttrafiks budget for 2012

I forbindelse med de hidtidige erfaringer omkring forløbet, herunder de usikkerhedsmomenter der knytter sig til det første oplæg til et foreløbigt budget i juni måned, vil der i løbet af 2011 blive sendt orientering fra Midttrafik til kommunerne og regionen omkring udviklingen på disse usikkerhedsmomenter. Det drejer sig om pris- og lønfremskrivningen, effekten af cross border samt den videre udvikling i sagen om lønsumsafgiften for trafikskabet, men der kan være andre elementer, der kræver en dialog mellem bestillerne og Midttrafik.

Trafikskabernes budgetter skal være godkendte ca. 1 måned før godkendelse af budgetterne i kommunerne og regionen. Deadline for kommuner og regioner er 15. oktober mens deadline for trafikskaberne er 15. september. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at justere det allerede vedtagne budget for Midttrafik, i det omfang der politisk vedtages ændringer i de enkelte kommuner og regionen vedrørende køb af kørsel.

Det bemærkes, at det omtalte budgetmateriale vil bestå af en opstilling af udgifter og indtægter indenfor hvert forretningsområde, og fordelt på de enkelte bestillere.

28. april 2011

Det foreløbige budgetforslag for 2012 fremsendes til bestillerne med henblik på administrativ høring. Deadline for administrativ høring er 19. maj 2011.

13. maj 2011

På repræsentantskabsmødet drøftes temaer for næste års budget.

17. juni 2011

1. behandling af budget 2012. Det foreløbige budgetforslag for 2012 inkl. de administrative høringssvar drøftes på bestyrelsesmødet.

Administrationen bemyndiges til at indarbejde tekniske justeringer og korrektioner løbende, efter nærmere aftale med bestillerne.

20. juni 2011

Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 19. august 2011.

9. september 2011

2. behandling af budget 2012. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Senest januar 2012

På baggrund af de politiske forhandlinger i kommuner og Regionen, foretages evt. justeringer af budgettet. Bestyrelsen drøfter de foreslåede budgetændringer.

I det omfang bestillernes budgetbehandling resulterer i ændringer – specielt på indtægtssiden - der involverer flere bestillere, kan det betyde at de endelige budgetjusteringer i Midttrafiks budget først foreligger i januar måned.

Det skal bemærkes, at administrationen i Midttrafik har anmodet revisionsfirmaet om en præcisering af de gældende regler for overførsler af mer- eller mindreforbrug mellem delområder i Midttrafiks samlede budget, samt muligheder for at overføre et mer- eller mindreforbrug mellem årene. Når revisionens bemærkninger foreligger, udarbejdes et samlet oplæg til de fremtidige styringsprincipper, herunder fordelingsprincipperne for Midttrafik, for Bestyrelsen. Oplægget forventes forelagt Bestyrelsen primo 2011.

Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 9



Dato 6. december 2010 **Journalnr** 1-30-804-17-08 **Sagsbehandler** Henning Nielsen **e-mail** hni@midttrafik.dk **Telefon** 8740 8268

Oversigt over forventede ændringer

Rute	Strækning	Ny beregnet besparelse til RM	Nettoudgift for ny kommunal løsning	Nettoudgift fordelt på kommuner	Beskrivelse af den service-mæssige ændring	Antallet af kunder, som mister forbindelse	
						Hverdage	Weekend
11	Herning – Arnborg – Brande	730.000	300.000	Herning 300.000	Antallet af ture reduceret til ca. 1/3. Der tilbydes fremover 3 ture i hver retning på skoledage.	55	0
14	Videbæk – Fjølstervang – Herning	670.000	160.000	Ringk.-Skjern 160.000	En del kunder skal foretage busskift. Ingen kørsel udover tidspunkter med uddannelsessøgende og skoleelever.	10	0
19	Herning – Hammerum – Brande	1.200.000	275.000	Herning 275.000	Antallet af ture reduceret til ca. 1/3. Der tilbydes fremover 3 ture i hver retning på skoledage.	50	0
21	Holstebro – Vildbjerg	570.000	350.000	Herning: 196.000 Holstebro: 154.000	Antallet af ture halveres. Der tilbydes fremover 3 ture i hver retning på skoledage. I dag køres hverdage.	45	0
26	Holstebro – Spjald – Skjern	700.000	0	0	Kunder mellem Holstebro og Spjald får færre afgange. Fortsat timedrift om eftermiddagen.	40	0
29	Holstebro – Feldborg – Haderup	1.300.000	640.000	Herning: 204.800 Holstebro: 390.400 Viborg: 44.800	Antallet af ture reduceres til halvdelen. Alle kunder fra Haderup til Holstebro henvises til rute 28 Holstebro - Viborg. Ture forlænges til Karup lufthavn på interessante flyafgange.	95	0
41	Esbjerg – Varde – Skjern	600.000	300.000	Ringk.-Skjern 210.000 Varde 90.000	Antallet af ture reduceret til ca. 1/3. Der tilbydes fremover kun 3 ture i hver retning på skoledage. Fremover ingen kørsel skolefridage og weekend.	50	40
41 (98)	Skive – Oddense – Nykøbing	1.450.000	395.000	Skive: 395.000	Der oprettes ny rute Harre - Balling med forbindelse til Skive. Kunder kan ikke længe komme til Nykøbing da ruten kun kører til Skive. Ruten kører fremover kun skoledage og ikke hverdage samt lørdage som i dag.	4	2
45	Skive – Sjørup	510.000	275.000	Viborg: 275.000	Ruten tilbydes fremover kun skoledage med samme antal ture. Alle kunder skal skifte til rute 51 i Kjeldbjerg til og fra Skive.	0	0

Rute	Strækning	Ny beregnet besparelse til RM	Nettoudgift for ny kommunal løsning	Nettoudgift fordelt på kommuner	Beskrivelse af den service-mæssige ændring	Antallet af kunder, som mister forbindelse	
						Hverdage	Weekend
51	Viborg – Stoholm – Skive	1.837.000	1.000.000	Skive: 180.000 Viborg: 820.000	Antallet af ture reduceres fra 10 til 6 dobbeltture på hverdage. Kørsel weekend slettes. Romlund betjenes kun på udvalgte ture. Alle ture forlænges over Kjeldbjerg.	54	40
54	Viborg – Thorning – Engesvang	1.000.000	500.000	Viborg: 500.000	Antallet af ture reduceres fra 6 dobbeltture på hverdage til 4 dobbeltture skoledage. Engesvang betjenes ikke længere.	16	0
55	Bjerringbro-Hammel regionalrute	2.250.000	0	0	Antallet af ture reduceres til 1/3.	84	11
55	Viborg – Bjerringbro lokal rute	0	1.500.000	Viborg: 1.500.000	Ruten opretholdes med næsten samme betjening hverdage. Lørdage udgår.	0	10
58	Ringkøbing – Hvide Sande – Nr. Nebel	1.860.000	1.925.000	Ringk-Skjern 1.350.000 Region Midtj. 575.000	Ingen forbindelser mellem Bjerregård og Nr. Nebel.	25	10
61	Skjern – Borris – Sdr. Felding	440.000	320.000	Herning 134.400 Ringk.-Skjern 185.600	Antallet af ture reduceres fra 4 dobbeltture på skoledage til 3 dobbeltture. Derudover er der ingen tidlig hjemkørsel om fredagen.	10	0
61	Viborg – Løvskaal - Randers	1.060.000	650.000	Viborg: 650.000	Antallet af ture er uændret. Ruten kører kun til Løvskaal. Kunder mellem Løvskaal og Randers har fremover kun betjening med enkelte korrespondancer i Hammershøj til rute 62, Viborg - Randers.	37	0
63	Viborg – Tjele – Sjørring – (Hobro)	655.000	500.000	Viborg: 500.000	Antallet af ture reduceres fra 6 dobbeltture til 3 dobbeltture. Kører kun skoledage, mod hverdage hverdage i dag. Ruten kører kun til Sdr. Onsild hvor der oprettes korrespondance til rute 64. Nuværende ture helt til Hobro flyttes til rute 64.	10	0
65	Viborg – Klejtrup – Hobro	1.910.000	1.090.000	Viborg: 720.000 NT: 370.000	Antallet af ture ændres sammenlagt fra 35 til 14 ture. Ålestrup betjenes kun af rute 59. Der forsøges oprettet korr. Til rute 59 i Møltrup. Ingen ankomst til Ålestrup til 7.30 og ingen afg. Hobro kl. 14.00.	41	0
66	Viborg – Skals - Ålestrup	1.480.000	0	0			
69	Skjern – Tarm – Nr. Nebel	450.000	0	0	Færre ture - køres nu af 2 busser. Reduceret kørsel på skolefridage.	70	0

Rute	Strækning	Ny beregnet besparelse til RM	Nettoudgift for ny kommunal løsning	Nettoudgift fordelt på kommuner	Beskrivelse af den service-mæssige ændring	Antallet af kunder, som mister forbindelse	
						Hverdage	Weekend
77	Bjerringbro – Kjellerup Regionalrute	977.000	0	0		93	0
96*	Grindsted – Filskov – Brande	0	0	0			
108	Horsens – Vejle	1.060.000	70.000	Hedensted: 70.000	Ruten nedlægges som regionalrute. I stedet oprettes lokalrute i Hedensted (rute 528), der cirkulerer i området, og bringer passagerer til rute 202 i Hedensted. Ruten kører 1 tur morgen og 2 eftermiddage, og suppleres af Hedensted Lokalruter 690, 691 og 692.	140	143
109	Århus – Hørning – Skovby – Galten	1.880.000	1.770.000	Skanderborg: 1.770.000	Ruten nedlægges og der etableres en ny lokalrute 309 i Skanderborg. Den nye rute vil herefter køre (Herskind)–Galten–Skovby–Stjær–Jeksen–Stilling–Skanderborg. Passagerer der skal til og fra Århus, skal herefter skifte bus i Stilling. De får ca. samme antal afgang, men får ventetid mellem de to ruter, samt øget udgift da de skal betale en zone ekstra.	30	30
112	Århus – Sorring – Silkeborg	50.000	0	0	Ruten rettes ud, så Toustrup St. By betjenes med 2 ture om morgenen og 3 ture om eftermiddagen på hverdage. Derudover er der ingen weekendbetjening til Tovstrup St. By	5	5
114	Horsens – Tørring	1.620.000	1.520.000	Hedensted: 1.003.200 Horsens: 516.800	Regionen vil finansiere udvidet minimumsbetjening. Horsens og Hedensted Kommune finansierer resten. Turen kl. 9.00 og 10.05 nedlægges.	14	0
120	Århus – Rønde – Kolind – Grenå	200.000	0	0	Strækningen mellem Kolind og Grenå nedlægges, men der opretholdes en udvidet minimumsbetjening (2 morgen – 3 eftermiddag – dobbeltture) i regionalt regi	56	55
130	Ilskov – Sunds – Ikast	295.000	363.000	Herning 290.400 Ikast-Brande 72.600		10	0
209	Vejle – Rask Mølle – Brædstrup	890.000	510.000	Hedensted: 510.000	Ruten ændres til lokalrute i Hedensted fra Lindved til Rask Mølle med cirka 2 morgenture og 5 eftermiddagsture. Korresponderer i Lindved med rute 215.	124	80

Rute	Strækning	Ny beregnet besparelse til RM	Nettoudgift for ny kommunal løsning	Nettoudgift fordelt på kommuner	Beskrivelse af den service-mæssige ændring	Antallet af kunder, som mister forbindelse	
						Hverdage	Weekend
211	Randers – Ørsted – Udbyhøj	310.000	0	0	Strækningen mellem Udbyhøj og Ørsted nedlægges, men der opretholdes en udvidet minimumsbetjening (2 morgen – 3 eftermiddag – dobbeltture) i regionalt regi	30	21
212	Randers – Ryomgård – Ebeltoft	520.000	0	0	Strækningen mellem Ryomgård og Ebeltoft nedlægges, men der opretholdes en udvidet minimumsbetjening (2 morgen – 3 eftermiddag – dobbeltture) i regionalt regi	115	120
219	Vejle – Hornsyld – Rårup	430.000	10.000	Hedensted: 10.000	Ruten nedlægges. Hedensted Kommune laver lokalløsning mellem Stouby og Hornsyld, bundet op med rute 205. Der oprettes en ekstra morgen- og eftermiddagstur, samt turene forlænges på rute 704.	114	68
221	Randers – Voldum – Hornslet	1.690.000	1.000.000	Favrskov: 120.000 Randers: 420.000 Syddjurs: 460.000	Ruten nedlægges, men der opretholdes en udvidet minimumsbetjening (2 morgen – 3 eftermiddag – dobbeltture) i kommunalt regi, ingen week-endkørsel	33	32
230	Randers – Fårup – Hobro	1.880.000	1.880.000	Randers: 1.880.000	Søndagskørslen nedlægges	0	29
235	Randers – Mariager – Hadsund	2.170.000	2.170.000	Randers: 2.170.000	Ingen kørsel efter kl. 21.55 mandag - fredag, Ingen kørsel efter kl. 18.00 lørdag samt reduceret søndagskørsel	3	7
237	Randers – Gjerlev – Havndal – Hadsund	3.050.000	3.050.000	Randers: 3.050.000	Reduceret søndagskørsel	0	8
306	Odder – Horsens	130.000	120.000	Odder: 120.000	Ruten betjener ikke længere Gylling og Falling	11	13
307	Vejle-Sdr. Omme-Skjern	627.000	290.000	Ringk-Skjern 290.000	Antallet af ture reduceret til ca. halvdelen på skoledage. Fremover ingen kørsel skolefridage og weekend.	20	70

Rute	Strækning	Ny beregnet besparelse til RM	Nettoudgift for ny kommunal løsning	Nettoudgift fordelt på kommuner	Beskrivelse af den service-mæssige ændring	Antallet af kunder, som mister forbindelse	
						Hverdage	Weekend
311	Silkeborg – Ry – Skanderborg	1.590.000	430.000	Skanderborg: 430.000	Ruten nedlægges og Skanderborg kommune viderefører en lokalrute mellem Glarbo og Skanderborg med minimumsbetjening. ruten oprettes af hensyn til til uddannelsessøgende til og fra Campus Højvangen i Skanderborg. Kører der en dobbelttur om morgnen og to dobbeltture om eftermiddagen. Strækningen Glarbo – Silkeborg bortfalder.	7	0
312	Ejstrupholm – Silkeborg	770.000	0	0	Ruten nedlægges og der etableres ikke erstatninger. Rute 312's betjeningsområde har alternative forbindelsesmuligheder	0	0
319	Hornslet – Auning – Ørsted	140.000	0	0	Strækningen "rettes ud", således at Gjesing og Vivild ikke længere betjenes	20	33
331	Skanderborg – Odder	400.000	0	0	Ingen væsentlig ændringer. Kontraktbus erstattet med en dubleringsbus	0	0
352	Ryomgaard – Bønnerup – Grenå	1.680.000	1.160.000	Norddjurs: 1.160.000	Strækningen mellem Bønnerup og Grenå nedlægges. Ligeledes vil der ikke længere være betjening af Stenvad. Regionen har tilbudt, at give et tilskud til en kommunalt finansieret løsning mellem Bønnerup og Grenå, så der opretholdes en minimumsbetjening (1 morgen – 2 eftermiddag – dobbeltture) i kommunalt regi. MT anbefaler på baggrund af pass. tal 2009, at 7 afg. fra Grenaa til Bønnerup opretholdes og 6 afg. fra Bønnerup til Grenaa opretholdes på hverdage. På søndage, anbefaler MT at 2 afg. i hver retning opretholdes mellem Grenaa og Bønnerup.	26	9
502	Brædstrup – Skanderborg	110.000	0	0	Regionen opretholder ruten. En dobbelttur om formiddagen nedlægges, og ruten rettes ud, så der ikke længere køres via Mossøvej.	10	0
506	Tørring – Jelling	0	0	0	Opretholdes som regionalrute af både Syd og Midt. Regionen Syddanmark tager dog forbehold for økonomien	0	0

Rute	Strækning	Ny beregnet besparelse til RM	Nettoudgift for ny kommunal løsning	Nettoudgift fordelt på kommuner	Beskrivelse af den service-mæssige ændring	Antallet af kunder, som mister forbindelse	
						Hverdage	Weekend
508	Thyregod - Tørring	300.000	300.000	Hedensted: 300.000	Regionen finansierer udvidet minimumskørsel. Regionens tilskud vurderes at være cirka 200.000 kr. Regionen Syddanmark vil også opretholde, men tager dog forbehold for økonomien? Hedensted Kommune er interesseret i at overtage evt. nedlagte ture, så ruten opretholdes i fuldt omfang.	0	0
509	Ejstrupholm – Brædstrup	460.000	0	0	Ruten nedlægges, men RM ønsker at bibeholde morgenforbindelser til Tørring Gymnasium	42	0
513	Vejle – Tørring – (Brædstrup)	0	0	0	Region Midt vil opretholde ruten som regionalrute. Region Syd og Vejle Kommune er ikke interesseret i at opretholde ruten.	0	0

Note: * de nødvendige oplysninger kendes ikke endnu.

Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. december 2010	1-22-2-09	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

Sammenligning af trafiksekskabernes udgifter til administration og fællesudgifter

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene fra de danske trafiksekskaber. Rapporten findes på www.trafikstyrelsen.dk (under fanebladet "Trafikplanlægning", underpunktet "Statistik fra regionale trafiksekskaber").

Nøgletallene for regnskab 2009 er nu offentliggjort.

Et uddrag af nøgletallene for buskørsel ses nedenfor. De nøgletal der er indeholdt i rammen, er taget direkte fra Trafikstyrelsens rapport. Nøgletal under rammen er en udregning på baggrund af tallene.

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselskab	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	2.775,4	39,5	509,1	548,5	1.345,7	555,2	5.773,4
Salgsudgifter (mio. kr.)	131,9	1,0	20,4	17,6	49,3	30,5	250,7
Administration/personale (mio. kr)	156,9	2,7	30,7	22,8	50,5	22,6	286,2
<i>Bruttoudgifter (mio. kr)</i>	<i>3.064,2</i>	<i>43,2</i>	<i>560,2</i>	<i>588,9</i>	<i>1.445,5</i>	<i>608,3</i>	<i>6.310,3</i>
Antal køreplantimer i alt	4.542.134	73.589	756.077	924.998	2.156.341	928.202	9.381.341
Driftsudgifter %	90,6%	91,4%	90,9%	93,1%	93,1%	91,3%	91,5%
Salgsudgifter %	4,3%	2,3%	3,6%	3,0%	3,4%	5,0%	4,0%
Administration/personale %	5,1%	6,3%	5,5%	3,9%	3,5%	3,7%	4,5%
Bruttoudgifter %	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Driftsudgifter pr. køreplantime	611	537	673	593	624	598	615
Salgsudgifter pr. køreplantime	29	14	27	19	23	33	27
Administration/personale pr. køreplantime	35	37	41	25	23	24	31
Bruttoudgift pr. køreplantime	675	587	741	637	670	655	673

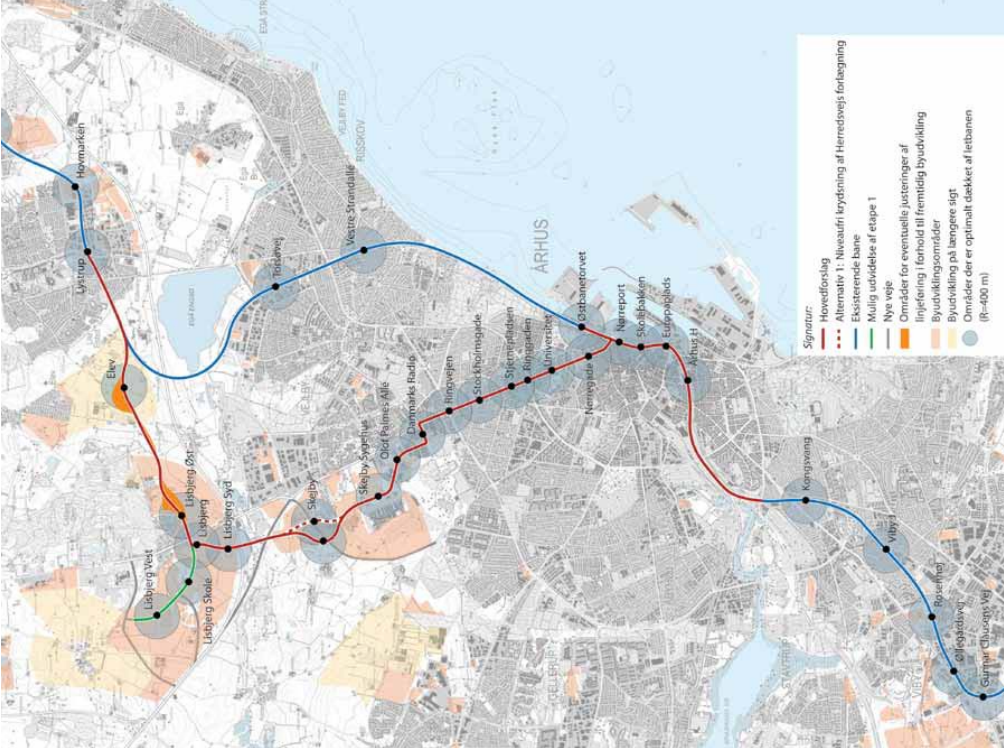
Tabellen viser, at Midttrafik også i 2009 bruger den laveste andel af sine samlede udgifter til administration/personale sammenlignet med de øvrige trafiksekskaber.

Tilsvarende er udgiften set i forhold til aktiviteterne (målt i køreplantimer) lave. Midttrafik bruger 23 kr. pr. køreplantime på administration/personale og til salgsudgifter.

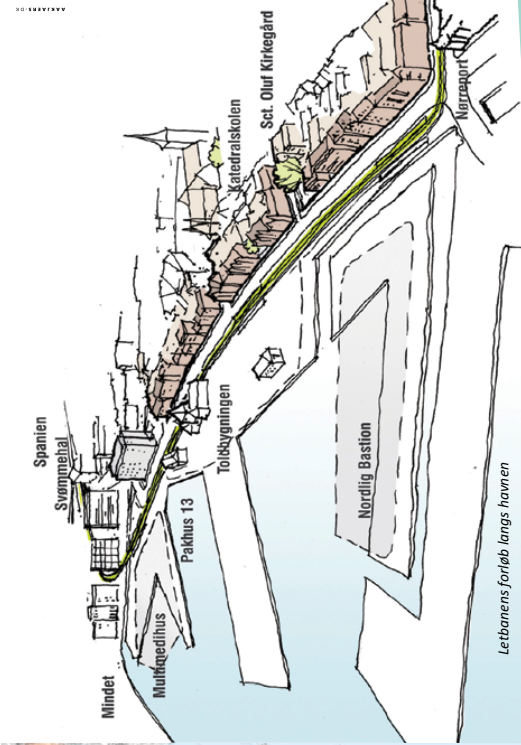
Århus, 10. december 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. december 2010 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 12



Letbanens etape 1 indebærer en sammenbinding af de to eksisterende baner, Grønsåbanen og Odderbanen, og etablering af en ny banestrækning fra Arhus H til Lystrup via Skøjby Sygehus.



Letbanens forløb langs havnen



Letbanens forløb ved Skolebakken



Letbanens forløb langs havnen

Danmarks første letbane

En folder om anlæggelsen af den østjyske letbanes etape 1

www.letbanerimidttrafik.dk

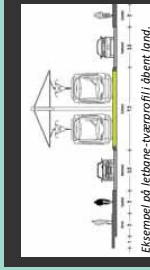


Letbanesekretariatet, Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg, tlf. 8740 8255

Den første letbane i Danmark er godt på vej til at blive en realitet

Letbanens etape 1 med etablering af en 12 km ny letbanestrækning i Århus vil være med til at sikre et velfungerende transportsystem til betjening af byen og oplandet – i lighed med, hvad der sker i mange andre store europæiske byer.

Letbanens etape 1 vil få stor betydning for hele Århus-området og skal ses som det første skridt i retning af at sammenbinde hele Østjylland med et samlet letbanenet.

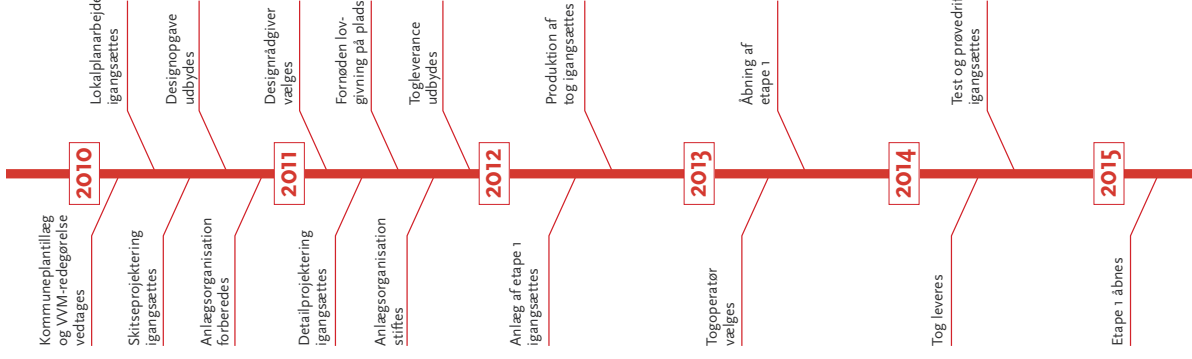


Hvad er en letbane?

- En moderne udgave af sporvogn
- Samler de bedste egenskaber fra bus og tog
- Kan køre på skinner i almindelig gadetrafik og jernbanskinner i åbent landskab
- Kører op til 120 km/t i åbent land
- På bystrækninger tilpasses hastigheden øvrig vejtrafik



Letbanens forløb ved Toldboden



På sporet i 2015

Den nye letbanestrækning løber både i tæt byområde inde i Århus og i det åbne land. Planlægningen af projektet indeholder derfor mange facetter, der skal tages stilling til, før letbanens etape 1 bliver en realitet.

Kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redigering for letbanens etape 1 ligger klar, og det betyder, at en væsentlig del af planlægningsgrundlaget er på plads. Herudover er bl.a. design og projektering af letbanen igangsat, ligesom en model for organisering af anlæg og drift er under udarbejdelse. Staten har sagt ja til at deltage i et anlægsselskab med de lokale parter, og dette engagement betyder, at letbaneprojektet sidestilles med den københavnske metro.

Letbanen forventes at være i drift i 2015.

Letbanens forløb ved Lisbjerg Bak.

Hvorfor en letbane?

- Er hurtigere og mere komfortabel end en bus
- Indpasses i eksisterende og fremtidige byrum
- Kan bedre indpasses i eksisterende infrastruktur end tog
- Er det kollektive transportmiddel, der tiltrækker flest bilister
- Er støjsvag og miljøvenlig

Letbanens forløb over Søjtemej ved Egdalén.

Trafikfacts

- Projektet forventes at flytte ca. 4.500 bilister fra bil til letbane
- Der forventes 5 minutters drift mellem Århus H og Skejby
- Der er stansningssteder for ca. hver 600 m i byområder
- Letbanen udleder kun 1/3 CO₂ pr. person-km sammenlignet med biltrafik
- 1 letbanetogs passagerantal svarer til 1 letbus og 1 bybus tilsammen

Principalt for delbro over Egdalén.

Økonomi og tidsplan

etape 1

- Prisen er ca. 1,2 mia. kr. for etape 1
- Staten har foreløbig bidraget med 500 mio. kr.
- Staten deltager i et anlægsselskab med de lokale parter
- Anlægsarbejdet forventes påbegyndt i 2012
- Letbanen forventes åbnet i 2015

Letbanens forløb ved Søjtemepladsen