

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordensoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Præcisering af byrdefordeling af forventede merudgifter til cross-border leasing m.m.
- 2 Likviditetsstyring i Midttrafik
 1. [Brev fra Region Midtjylland om ændret a'contoordning til styrkelse af Midttrafiks likviditet](#)
- 3 Dagsorden for konstituerende møder i Midttrafik 15. januar 2010
- 4 Temadrøftelse om kommende udfordringer i Midttrafik
- 5 Orientering om foreløbige resultater af passagertælling 2009
- 6 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [pressemeddelelse om BilRejseplanen](#)
 2. [høringsfolder om Kollektiv Trafikplan Århus](#)
 3. [fælles høringssvar til Trafikstyrelsen om fleksibelt takstloft](#)
 4. [brev til Justitsministeren om højere hastighed på motorvejene](#)
 5. [henvendelse til Folketingets Trafikudvalg og Transportministeren vedrørende taxi, EP-tilladelser og behovsstyret trafik i trafikselskaberne](#)
 6. [brev fra Movia til Skattecenter København vedr. lønsumsafgiften](#)
- 7 Eventuelt

Århus, 11. december 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 18. december 2009 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

**Vedr. Midttrafiks bestyrelses henvendelse om ændret a'conto ordning til styrkelse af Midttrafiks likviditet**

Midttrafiks bestyrelse vedtog på sit møde den 6. november 2009 følgende:

"Midttrafik optager forhandling med Region Midtjylland om at indføre en a'contoordning, som forbedrer likviditeten, og at den ordning skal gælde for alle; hvis der ikke findes en ordning, skal a' conto-opkrævningen fortsætte uændret."

Midttrafik indbød efterfølgende den 10. november Region Midtjylland til et møde om sagen.

Den nuværende a'conto ordning er besluttet af "Udvalget til dannelsen af et trafikselskab", Region Midtjylland under dannelsen henholdsvis den 31. august 2006 for administrationsbidragets vedkommende og den 26. oktober 2006 for driftsbidragets vedkommende. Efter modellen betaler bestillerne a'conto forud i 12 årlige rater.

Midttrafik har i oktober 2009 fremlagt en model hvor bestillerbidraget udbetales i 4 årlige rater i forholdet:

- 30% forud i første kvartal,
- 30% forud i andet kvartal,
- 20% forud i tredje kvartal
- 20% forud i fjerde kvartal

Af regionens budgetforlig fremgår det, at "forligspartierne vil gennemføre nødvendige tiltag, der skal sikre, at regionen overholder kassekreditreglen med en positiv kassebeholdning set over de seneste 12 måneder."

Det fremlagte forslag til ændring i udbetalingsraterne vil medføre en reduktion i Region Midtjyllands gennemsnitslikviditet på 40 mio. kr. Af hensyn til overholdelsen af kassekreditreglen i 2010, er forslaget derfor ikke muligt.

Dato 23-11-2009

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +45 8728 5173

Sagsnr. 1-31-75-1-09

Side 1

Det skal understreges at Region Midtjyllands indstilling til Midttrafiks forespørgsel er dikteret af regionens stramme likviditet i 2010. Region Midtjylland vil være indstillet på at diskutere en anden a'conto ordning i 2011.

Venlig hilsen



Lars Hansson
Direktør

midt
regionmidtjylland

Side 2

Århus, 11. december 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 18. december 2009 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 1**

Pressemeddelelse 12. november 2009

Planlæg dig ud af bilkøen:

Nu kommer BilRejseplanen

Hvad får man, når man kombinerer Rejseplanen.dk med Vejdirektoratets enorme database over faktiske køretider på Danmarks veje? Man får BilRejseplanen, der kan give bilisterne et realistisk billede af rejsetiden, også i myldretidstrafikken. Et opslag på BilRejseplanen giver samtidig forslag til, hvordan rejsen kan foretages med kollektiv transport eller som kombination mellem bil og kollektiv transport. BilRejseplanen viser de forskellige rejseformers tidsforbrug, pris og CO2-belastning.

Rejseplanen.dk og Vejdirektoratet er gået sammen om det fælles projekt BilRejseplanen, der i dag lanceres i en testversion. Den nye rejseplanlægger giver bilister et realistisk billede af transporttiden, der særligt omkring de store byer kan variere endog særdeles meget afhængig af, om man starter bilen i eller uden for myldretiden. Beregningen af myldretidsforsinkelser, der baseres på omfattende GPS datamateriale fra Vejdirektoratet, gør i sig selv BilRejseplanen til en unik tjeneste.

Herudover kommer så en helt ny mulighed for, med ét enkelt opslag, at sammenligne rejsetid, rejsepris og CO2-belastning, hvad enten turen fra A til B foregår med bil, kollektiv transport eller en kombination af disse transportformer via fx bil eller cykel til stationen. BilRejseplanen gøres tilgængelig på både www.rejseplanen.dk og Vejdirektoratets hjemmeside www.trafikken.dk, der er bilisternes foretrukne webtjeneste med 4 mio. årlige brugere.

”Vi er stolte over samarbejdet, som nu bærer frugt med en ny og banebrydende tjeneste. Vi åbner BilRejseplanen i en testversion og inviterer brugerne til at være med til at finpudse tjenesten ved at kontakte os, hvis de støder på fejl,” siger Niels Mortensen, direktør for Rejseplanen, som danskerne slår op på over 100 mio. gange hvert år for at planlægge rejser med tog, bus og metro.

Sammenligner rejsetid, pris og CO2

Ved alle søgninger på rejser fra A til B foreslår BilRejseplanen en eller to rejser med kollektiv trafik, en bilrejse og, hvis muligt, kombinationsrejser, hvor man tager bilen eller cyklen til en ønsket station og resten af turen med bus eller tog. Til hvert forslag følger der en rejseplan, som man kender det fra Rejseplanen.dk, og man kan sammenligne rejsetid, pris og CO2-udledning for alle rejseforslagene. Prisen på bil beregnes ud fra Transportministeriets beregning af marginalomkostninger inklusive afgifter ved privat kørsel med en gennemsnitlig personbil. CO2-beregningen bygger på fastsatte miljøbelastningstal for tog, bus og bil fra den fælles europæiske beregner, Ecopassenger.

”Ofte er bilen det oplagte valg, fordi den bringer ejeren lige til døren. Men også for bilejere kan det nogle gange betale sig – både økonomisk og tidsmæssigt – at vælge kollektiv transport, evt. i kombination med bilen. Netop det er ambitionen med BilRejseplanen: At give et kvalificeret valg mellem bilen og den kollektive transport – eller en kombination,” siger afdelingsleder Charlotte Holstrøm fra Vejdirektoratet.

For yderligere information kontakt

Birgitte Woolridge, Marketing Manager, Rejseplanen, blw@rejseplanen.dk, tlf.: 61 26 73 05
Charlotte Holstrøm, afdelingsleder, Vejdirektoratet, ch@vd.dk, tlf.: 72 44 34 89

Fakta om BilRejseplanen

Bilrejseplanen er blevet til i et samarbejde mellem Rejseplanen.dk og Vejdirektoratet. Den nye rejseplanlægger har både kort og ruteplaner, som man kender det fra GPS'ere og navigationsanlæg, og samler Rejseplanen.dk's oplysninger om den kollektive trafik og Vejdirektoratets trafikinformationer til bilisterne på trafikken.dk i ét medie.

Et opslag på BilRejseplanen giver forslag til transport med bil og sammenligner det med forslag til kollektiv transport. Hvis det er hensigtsmæssigt for turen, giver BilRejseplanen også forslag til kombinationsrejser med bil + kollektiv transport eller cykel + kollektiv transport. For alle valgmuligheder viser BilRejseplanen den samlede rejsetid, antal skift, miljøbelastningen, pris for rejsen og en rejseplan – se eksempel nedenfor.



BilRejseplanen er en testversion. Hvis du har kommentarer eller input til forbedring er du velkommen til at fortælle os om det [her](#).

[Større tekst](#) [Mindre tekst](#) [Hjælp](#)

[<< Tilbage](#)

[Udskriv oversigt](#)

Klosterstræde 2, 4300 Holbæk, Holbæk → Århusgade 23, 2100 København Ø, København

Torsdag, 12.11.09

[Køb SMS billet](#)

	KL:	Tid:	Skift:	Miljø	Pris	Rute
☒ Kollektiv transport	Afg. 07:11 Ank. 08:48	1:37	1	3,4 kg	84 kr.	Se rejseplan
☐ Cykel + kollektiv transport	Afg. 07:14 Ank. 08:48	1:34	1	3,4 kg	84 kr.	Se rejseplan
☐ Bil + kollektiv transport	Afg. 07:16 Ank. 08:50	1:34 – inkl. mvidretid	0 – uden parkering	6,2 kg	137,11 kr.	Se rejseplan
☐ Bil	Afg. 07:21 Ank. 08:45	1:24 – inkl. mvidretid	0 – uden parkering	9,6 kg	116,22 kr.	Se rejseplan

[Køb SMS billet](#)

Ret din søgning

☒ **Enkelt** → ☐ **Tur/retur**

Dato: 12 Nov 2009 [Kalender](#)
☐ Afgang ☒ Ankomst
 KL: 08:45

[Udvid din søgning](#)

[Find rejse](#)

[<< Tilbage](#)

[Tekst-version](#) | [Om os](#) | [Kontakt](#) | [DE](#) | [GB](#) | [UK](#)

Beregning af pris for biltransport

Kilometerprisen for biltransport er beregnet ud fra Transportministeriets beregning af de marginale omkostninger inkl. afgifter ved privat kørsel med en gennemsnitlig personbil. Der anvendes marginale omkostninger, fordi brugeren af Rejseplanens bilruteplanlægger forventes at have en bil. Selve prisen beregnes på baggrund af tal fra Transportministeriet der viser, at det koster 1,64 kr. pr. km at køre i en bil (marginalomkostninger inkl. benzin, forsikring mv.).

Beregning af pris for kollektiv transport

Prisen for rejsen med kollektive transportmidler er beregnet ud fra en enkelt billets pris. Er man daglig pendler eller tager rejsen flere gange om ugen, vil prisen for en enkelt rejse være væsentligt billigere, hvis man fx køber et af DSB's klippekort eller periodekort til rejsen. Prisen for rejsen vil også være billigere, hvis man fx rejser som studerende eller pensionist.

Beregning af CO2-udledning

BilRejseplanens miljøberegner kan beregne CO2-udledningen fra forskellige transportformer. Værdierne i beregneren tager udgangspunkt i miljøbelastningstal for tog, bus og bil i den fælles europæiske beregner, Ecopassenger, som EU's miljøagentur, den internationale jernbaneunion (UIC) og den europæiske jernbaneindustri (CER) står bag. Tal for bussers CO2-udledning er lagt til i Rejseplanen.dk's beregner. I udregningen af CO2-belastning indgår en række variable:

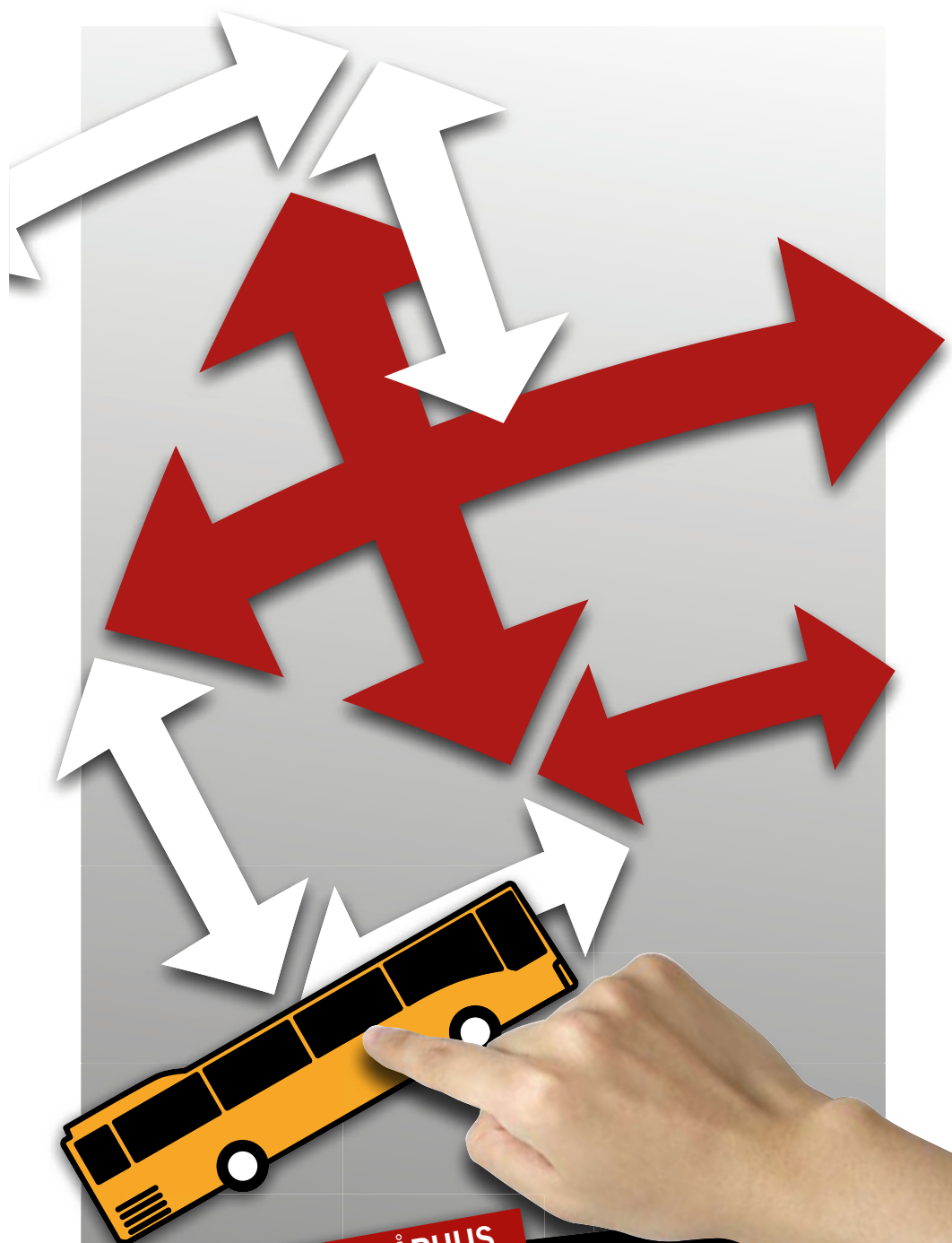
- By-/landkørsel
- Belægningsgrader
- Alder, motorstørrelse og stand på bilen, man kører i
- El- eller dieselmotor på tog
- Alder, stand og motortype for busser
- Antal passagerer i bilen
- Tidspunkt på dagen

BilRejseplanen foretager en gennemsnitsberegning på baggrund af fastsatte værdier i forhold til ovenstående, hvor der tages højde for længden af rejsen, ligesom det er medregnet, at der sidder 1,5 passagerer i bilen, hvilket er et europæisk gennemsnit. Se mere om BilRejseplanens miljøberegner her: <http://info.rejseplanen.dk/index.php?pageid=218>

Århus, 11. december 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 18. december 2009 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 2**



NYT BUSNET I ÅRHUS

**Hvordan skal
din bus køre
i fremtiden?**



midttrafik



KLARE LINJER

OFFENTLIG DEBAT OM FREMTIDENS BUSNET I ÅRHUS OG OMEGN

NY KOLLEKTIV TRAFIKPLAN ÅRHUS

Århus Kommune er sammen med Midttrafik og Region Midtjylland i gang med at lave en ny kollektiv trafikplan for Århus og omegn. Planen skal træde i kraft i sommeren 2011.

Tavlen "viskes ren" for alle de nuværende bybuslinjer i Århus samt nogle af de regionale busruter. Der kommer et nyt og anderledes busnet, som passer bedre til byens udvikling og borgernes rejsebehov. Tanken er at opnå en mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik, - til størst mulig gavn for flest mulige borgere.

HVAD ER GOD KOLLEKTIV TRAFIK?

Bybusnettet i Århus i dag er især kendetegnet ved korte gangafstande og et stort antal forskellige buslinjer. Det eksisterende bybusnet giver en rigtig god "fladedækning".

Men en stor del af busserne kører med lav hyppighed, der er snørklede ruteforløb, og rejsetiderne er lange. Det samlede system er kompliceret at forstå for nye brugere.

Man kan overveje, om borgerne i dag får den bedst mulige kollektive trafik. Eller kan det gøres bedre inden for de økonomiske rammer?

REJSEN FRA A TIL Z

En rejse består af en række enkeltdelte: Gangtid fra udgangspunktet til stoppestedet, ventetid før bussen kommer, køretiden med bussen, evt. skiftetid til en anden bus samt gangtid fra stoppestedet til målet.

Herudover består rejsen af den "skjulte ventetid", som er den tid, kunden spilder, fordi bussen ikke kører lige på det tidspunkt, man egentlig har brug for den.

Jo oftere bussen kører, og jo mere direkte ruteforløbet er, jo kortere og mere effektiv bliver den samlede busrejse. I den sammenhæng kan det betyde mindre, hvis gangafstanden til eller fra stoppestedet bliver lidt længere.

I arbejdet med den kollektive trafikplan er der taget udgangspunkt i denne tankegang. Princippet er, at den samlede rejse fra A til Z skal betragtes som en helhed.

Hvordan skal din bus køre i fremtiden?

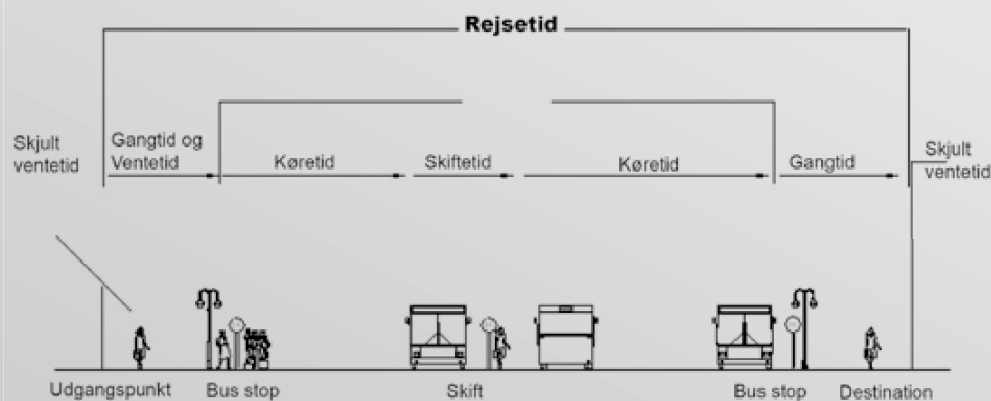


Illustration: COWI A/S

NYT A-BUSNET

Den kollektive trafik skal være mere attraktiv for både nye og nuværende kunder. Det kan opnås ved at have fokus på de store rejsestrømme, som skal have hurtig, hyppig og direkte transport.

Grundstammen skal være et net af hyppige og direkte buslinjer, som med kort rejsetid især kører langs indfaldsvejene. Princippet om et A-busnet kendes fra København og andre større byer.

I Århus skal der i dagtimerne køre mellem seks og tolv afgang i timen i hver retning på A-buslinjerne. Nogle af A-busserne vil fortsætte ud over kommunegrænsen til større omegnsbyer tæt på Århus.

Mange vil få nem adgang til A-busserne. I den foreløbige skitse dækker A-busnettet 81% af alle arbejdspladser og 65% af alle indbyggere i kommunen inden for en afstand på 400 meter.

SUPPLERENDE BYBUSNET

Det grovmaskede A-busnet bliver suppleret af mere lokalt rettede bybuslinjer, som vil dække områderne imellem og udenfor A-buslinjerne.

De supplerende bybusser kører ikke så ofte, og de kan have et mindre direkte ruteforløb. De fleste buslinjer vil fortsat køre til og fra Midtbyen.

De mindre rejsestrømme bliver dermed dækket af det supplerende bybusnet. Disse buslinjer sikrer også de kunder, for hvem kort gangafstand er vigtigere end hyppige afgang og kort rejsetid.



FORDELE OG ULEMPER

Der vil være både fordele og ulemper ved det skitserede nye busnet med A-buslinjer og supplerende bybusser:

- **A-busserne vil køre direkte og uden omveje.**
Det minimerer rejsetiden for passagererne og billiggør driften, fordi det koster færre bustimer.
- **A-busserne vil køre med en meget høj hyppighed,** som bl.a. vil minimere den "skjulte ventetid" og gøre buskiftene mere effektive.
- **Den samlede rejsetid fra A til Z bliver kortere** for de fleste rejsende. Bustransport bliver derfor mere attraktiv for flere borgere.
- **Det nye busnet bliver mere enkelt og letforståeligt.**
Det betyder især noget for nye kunder, og hvis man rejser anderledes end normalt.
- **Ulempen** ved det nye busnet er, at nogle vil få længere gangafstand til stoppestedet.
- **Det kan være en ulempe** for nogle, at mulige sammenhænge i det eksisterende net forsvinder.

Samlet set er det muligt at opnå en mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik til gavn for flertallet af både eksisterende og potentielle kunder. Det kan dog nok ikke undgås, at et mindretal vil finde, at trafiktilbuddet forringes i forhold til i dag.

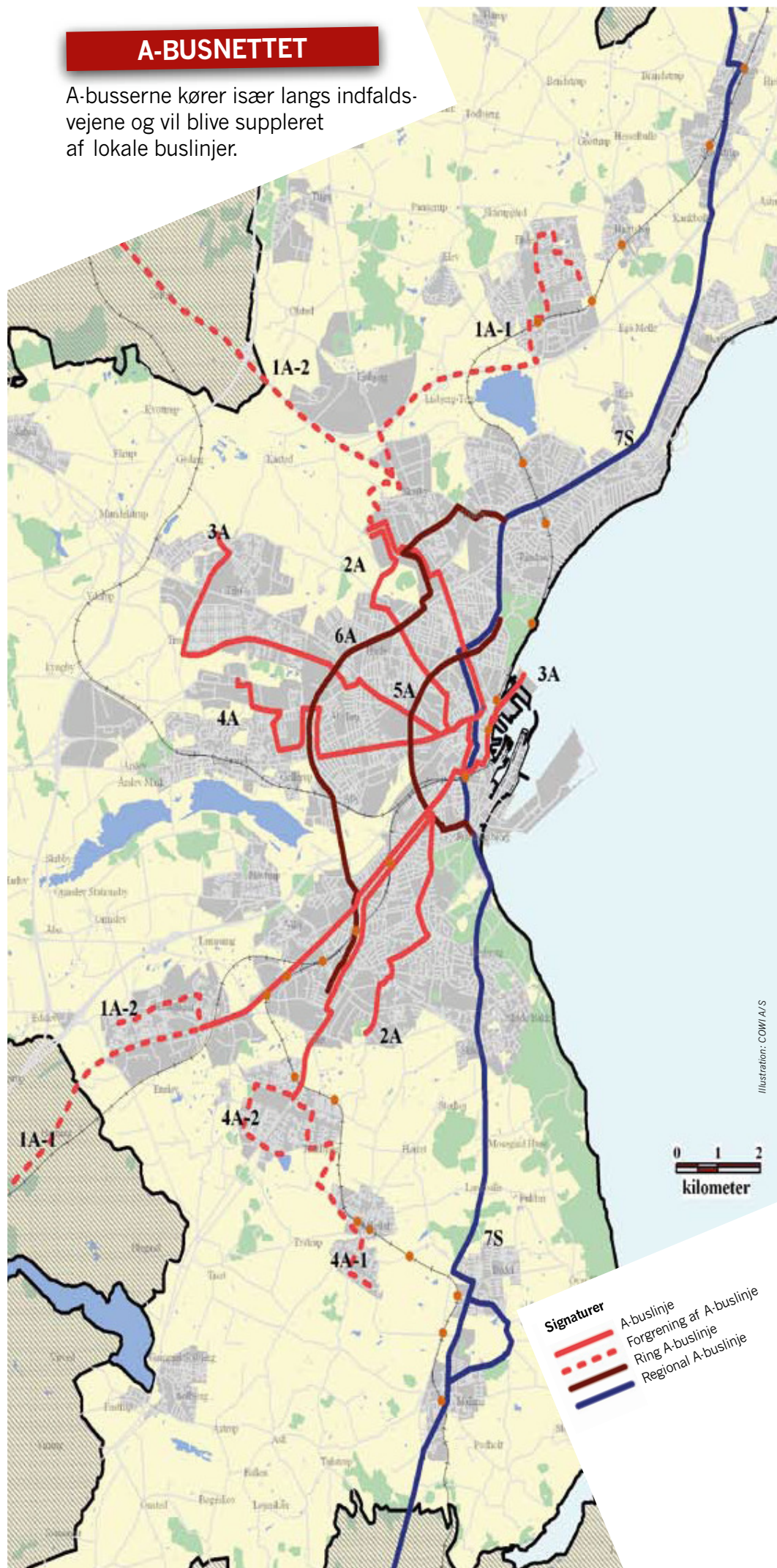
Samlet set vil busdriften i Århus blive mere effektiv og derfor billigere. Samtidig forventes der flere kunder, så billetindtægterne bliver større.



midttrafik

A-BUSNETTET

A-busserne kører især langs indfaldsvejene og vil blive suppleret af lokale buslinjer.



Giv os din mening!

Om få måneder bliver trafikplanforslaget færdigt til politisk behandling. Inden der bliver taget beslutning om trafikplanen, vil et detaljeret forslag til den fremtidige trafik blive sendt ud i en offentlig høring i starten af 2010.

Men allerede inden det samlede forslag til ny trafikplan gøres færdigt, har du mulighed for at sige din mening om de principper, der ligger bag trafikplanen.

- Hvad skal der til, for at flere vælger at bruge den kollektive trafik?
- Er det tilstrækkeligt, at alle har et stoppested lige i nærheden, hvor der af og til kommer en bus forbi?
- Vil de nye betjeningsprincipper give borgerne i Århus en bedre kollektiv trafik?
- Bliver der lagt op til en rigtig prioritering af ressourcerne?
- Skal der tages udgangspunkt i hyppig, hurtig og direkte transport for de store rejsestrømme?
- Kan den kollektive trafik være et reelt alternativ til privatbilen?

FÅ MERE INFORMATION

Du kan finde baggrundsmateriale om Kollektiv Trafikplan Århus på Århus Kommunes hjemmeside: **www.aarhuskommune.dk/ktaa** samt på Midttrafiks hjemmeside: **www.midttrafik.dk**

Senere i processen vil der på Midttrafiks hjemmeside blive lagt yderligere materiale ind om trafikplanen. Høringen af det endelige trafikplanforslag i starten af 2010 vil også kunne ses på Midttrafiks hjemmeside.

Har du nogle kommentarer til principperne for den kollektive trafikplan, så skriv eller send en mail til os.

Vi skal have din henvendelse senest den 30. november 2009.
Mærk din henvendelse **"Kollektiv Trafikplan Århus"**

Postadressen er:
Trafik og Veje
Grøndalsvej 1
8260 Viby J.

Mailadressen er:
kollektivtrafik@mtm.aarhus.dk



midttrafik

Århus, 11. december 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 18. december 2009 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 3**

Til Trafikstyrelsen
Att: Mikkel Krogsgaard Niss

Høringssvar - takstloft

Trafikstyrelsen har den 11. november 2009 sendt bekendtgørelse om takststigning i offentlig servicetrafik i trafikselskaber m.v. i høring.

Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark finder det meget positivt, at der i det nye udkast til bekendtgørelse indføres et fleksibelt takstloft. Udmøntningen af fleksibiliteten, så den del af en stigning i omkostningsindekset, der ikke benyttes til takststigninger i et år i stedet kan opspares til benyttelse i et af de efterfølgende to år virker også som et fornuftigt og hensigtsmæssigt princip.

Imidlertid indeholder den tekniske udmøntning af udkastet til bekendtgørelse (formlerne i bilag 1) en uhensigtsmæssighed, som vi ønsker korrigeret, da der ellers vil være tvivl om trafikselskabernes sikkerhed for senere at kunne udnytte en udskudt takststigning.

Bilagets foreslåede tekniske udmøntning af muligheden for opsparing til benyttelse i et af to efterfølgende år kan nemlig have den uhensigtsmæssige konsekvens, at man to år efter en opsparing er blevet 'indløst' vil få den situation, at man kun medregner den ekstraordinært store takststigning i 'indløsnings'-året, og ikke opsparingen året før – hvilket vil betyde, at man i dette år vil kunne blive tvunget til at have en mindre takststigning end prisudviklingen. I bilaget til dette høringssvar er problemstillingen mere udførligt beskrevet, og et eksempel på en teknisk beregningsmetode, der mere hensigtsmæssigt udmønter bekendtgørelsens princip om opsparing til benyttelse i et af de efterfølgende to år er angivet.

Desuden kan det bemærkes at udkastets krav om indmelding af opsparingens størrelse d. 10. januar virker overflødig, da den foregår på baggrund af allerede kendt information.

Danske Regioner og KL vurderer ikke, at bekendtgørelsen vil medføre merudgifter for regioner og kommuner.

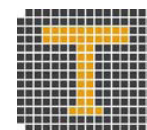
Med venlig hilsen

Uffe Nielsen
Danske Regioner

Sofie A. Jensen
KL

Niels Mortensen
Trafikselskaberne i Danmark

DANSKE
REGIONER



23-11-2009

Sag nr. 08/2796

Dokumentnr. 58366/09

Den tekniske udmøntning af udkastet til bekendtgørelse i bilag 1 indeholder en uhensigtsmæssighed, det vil være væsentligt at få rettet, for at kunne udmønte det fleksible takstloft i overensstemmelse med bekendtgørelsens intentioner.

Uhensigtsmæssigheden relaterer sig til de formler i udkastets annek, der definerer den maksimale gennemsnitlige takst GT_n og den opsparede takststigning B .

Sådan som formlen for B er formuleret, vil man to år efter en opsparing er blevet 'indløst' få den situation, at man kun medregner den ekstraordinært store takststigning i 'indløsnings'-året, og ikke opsparringen året før – hvilket vil betyde, at man i dette år vil blive tvunget til at have en mindre takststigning end prisudviklingen.

Et eksempel:

- I år 0 spares 1,5 pct. op
- I år 1 'indløses' opsparringen på 1,5 pct.
- I år 2 udnyttes takstloftet fuldt ud
- I år 3 vil udregningen af opsparring ifølge formlen for B indikere, at man har overskredet takstloftet i år 1 – og dermed genereret negativ opsparring (fordi den oprindelige opsparring i år 0 ikke længere tæller i formlen). Dermed opfyldes betingelsen $B \geq 0$ ikke.

Den mest oplagte metode til at korrigere denne uhensigtsmæssighed vil være at præcisere, hvilket år en opsparing og en senere evt. 'nedsparring' heraf relaterer sig til og tage højde herfor i beregningen af den maksimale gennemsnitlige takst.

Herunder er kort skitseret et eksempel på en teknisk beregningsmetode, der tager udgangspunkt i bekendtgørelsens intention om at give trafikselskaberne mulighed for at udskyde en takststigning i op til to år, men som eliminerer de ovenfor nævnte uhensigtsmæssigheder:

Forskellen mellem pris- og takstudvikling i et givet år ($\Delta I_n - \Delta GT_n$) bestemmes af, hvilken opsparing man foretager i året, B_n og hvilken nedsparring vedrørende de to foregående år, man foretager i året, $N_{n,j}$.

($N_{n,j}$ = nedsparring i år n vedr. opsparring i år j , hvor $n-1 \geq j \geq n-2$)

Dvs. at

$$(\Delta I_n - \Delta GT_n) = B_n - (N_{n,n-1} + N_{n,n-2})$$

Opsparing i året tæller altså her positivt, og nedsparing i året tæller negativt (som en positiv procentsats, der fratrækkes procentsatsen for opsparing). Med andre ord vil det for alle tidspunkter gælde at $B_n \geq 0$ og $N_{n,j} \geq 0$. Endelig vil man aldrig kunne nedspare mere, end man forinden har opsparet, dvs. $N_{n,n-2} + N_{n-1,n-2} \leq B_{n-2}$

Forskellen mellem pris- og takstudvikling i et givet år vil derfor være positiv, hvis der sker en netto-opsparing i året, og negativ hvis der sker en netto-nedsparing (vedrørende opsparing i et af de to foregående år) i året.

Den maksimale gennemsnitlige takst GT_n^* i et givet år vil derfor hvert år være bestemt med udgangspunkt i sidste års takst, hvilken prisudvikling der har været siden sidste år, og endelig hvilken uudnyttet opsparing der er tilbage fra de foregående to år:

Dvs. at $GT_n^* = GT_{n-1} \times [1 + \Delta I_n + B_{n-1} + (B_{n-2} - N_{n-1,n-2})]$, hvor $(B_{n-2} - N_{n-1,n-2})$ altså skal forstås som den del af opsparingen fra to år tidligere, der ikke allerede er 'indløst'.

Den opsparing man foretager i et givet år vil så kunne opgøres som forskellen mellem den faktiske takststigning i året ΔGT_n og den maksimale takststigning i året ΔGT_n^*

$$B_n = \Delta GT_n^* - \Delta GT_n \geq 0$$

Bemærk at dette betyder, at det er muligt at såvel nedspare som opspare i samme år. I praksis vil dette betyde, at trafikskaberne d. 10. januar meddeler Trafikstyrelsen hvor stor en nedsparing og hvor stor en opsparing, der ønskes i året. Dette vil ikke være i strid med bekendtgørelsens intention om at muliggøre udskydelse af takststigning i op til to år, da det ikke vil medføre mulighed for at foretage en fortsat akkumulering af opsparing.

Sikres en sådan fleksibilitet (mulighed for samtidig opsparing og nedsparing) ikke, vil det i praksis reducere værdien af det fleksible takstloft markant – da det fx vil kunne betyde at en positiv opsparing i år 2010, som ikke 'indløses' i år 2011, vil kunne tvinge trafikskaberne til at udnytte takstloftet fuldt i år 2012 (plus indløse opsparingen fra 2010) – da opsparingen ellers vil være tabt. Dette ville med andre ord betyde, at man reelt ikke vil have et fleksibelt takstloft i år 2012.

Århus, 11. december 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 18. december 2009 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 4**

Til Justitsministeren
Kopi til Transportministeren

Trafikselskaberne ønsker højere hastighed for busser

Kære Brian Mikkelsen

NOTAT

11. november 2009

Taus Bøytler

36 13 18 78

tau@trafikselskaberne.dk

I forbindelse med trafikaftalen fra januar 2009 opstillede forligspartierne en ambition om, at størstedelen af fremtidens trafikale vækst skal ske i den kollektive trafik. Det resulterede blandt andet i, at der i forhold til jernbanerne blev aftalt nogle store investeringer, som det vil tage op til ti år at få gennemført. På grund af den lange tidshorisont i disse investeringer er det også her vigtigt at få tænkt busserne ind som en del af løsningen.

I Trafikselskaberne i Danmark mener vi, at højere hastighed for busserne på motorvejene samt undtagelse for overhalingsforbud vil være med til at fremme bussernes fremkommelighed, hvilket vil gøre det muligt at tiltrække flere passagerer. Dermed vil busserne lettere kunne løfte deres del af opgaven i forhold til at få flere passagerer i den kollektive trafik.

Derfor foreslår vi, at der som et forsøg bliver dispenseret for gældende regler, så det bliver tilladt for busser at køre 100 km/timen på følgende strækninger:

- 1) E 45 mellem frakørsel 13 (Sæby Syd) og frakørsel 21 (Nørresundby)
- 2) E 45 mellem frakørsel 28 (Aalborg Syd) og frakørsel 32 (Sønderup)
- 3) Sydmotorvejens frakørsel 44 via Køge Bugt Motorvejen til Holbæk Motorvejens frakørsel 2 (Nyk. F. til Glostrup)
- 4) Vestmotorvejens frakørsel 39 via Køge Bugt Motorvejen til Holbæk Motorvejens frakørsel 2 (Slagelse-Glostrup)

Og evt. også på disse strækninger:

- 5) E 45 mellem frakørsel 42 (Randers Syd) og frakørsel 46 (Århus Nord)
- 6) Vej 15 mellem starten i Brabrand til frakørsel 24 (Låsby)
- 7) Vej 15 mellem frakørsel 38 (Ikast C) og frakørsel 42 (Herning)

For alle strækninger gælder det, at dispensationen skal gælde i begge retninger.

Vi foreslår, at dispensationen gives til rutebusser, og at forsøgsperioden bliver fra august 2010 til juni 2014. Vi foreslår ligeledes, at det som en del af det samme forsøg bliver tilladt for busser at overhale på de pågældende strækninger.

En sådan dispensation vil skabe en langt hurtigere fremkommelighed for busserne, hvilket kan være med til at tiltrække flere kunder. Som en positiv sidegevinst vil trafikselskaberne samtidig opnå en driftsøkonomisk gevinst.

Rutebusser, der skal have tilladelse til at køre 100 km/t, skal naturligvis leve op til de samme krav, som de turistbusser, der i dag bliver synet til at køre 100 km/t efter de tyske regler.

Efter forsøgsperioden forestiller vi os, at der skal foretages en evaluering, hvor det blandt andet skal besluttes, om dispensationen skal afløses af en permanent ordning.

Vi deltager naturligvis gerne i et indledende møde med de relevante parter, hvor vi kan uddybe vores overvejelser. Et sådant møde vil også kunne bruges til at afklare, hvem der i givet fald skal dokumentere hvad i forhold til en kommende evaluering af ordningen.

M.v.h. Thomas Kastrup-Larsen, formand for Trafikselskaberne i Danmark

Århus, 11. december 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 18. december 2009 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 5**

Til
Folketingets Trafikudvalg
Transportministeren

NOTAT

26/11-2009

Niels Mortensen

36 13 18 63

nm@trafikselskaberne.dk

Taxi, EP-tilladelser og behovsstyret trafik i trafikselskaberne

Hen over efteråret 2009 har der været en kraftig debat i medierne med indlæg fra taxa og taxi om taxiens rolle i samfundet fremover. Der har været afholdt stormøder, hvor embedsmænd og politikere har været indbudt til drøftelser med branchen.

Den centrale problemstilling er, at taxi - specielt uden for de store byer - har fået vanskelige vilkår, hvilket bl.a. bekræftes af en stigning i antallet af ledige bevillinger.

Når trafikselskaberne er blevet inddraget i debatten, skyldes dette, at trafikselskaberne i dag gennem den behovsstyrede trafik i stigende grad varetager udbud og planlægning af kommunernes og regionernes behovsstyrede kørsler. Dette sker gennem de aftaler, som kommuner og regioner indgår med trafikselskaberne med hjemmel i trafikselskabslovens § 5, stk. 3.

Formålet med denne bestemmelse i trafikselskabsloven har netop været at give mulighed for gennem en koordinering af den behovsstyrede trafik at kunne opnå visse stordriftsfordele ved at køretøjerne på denne måde både kan bruges til kørsel med patienter, ældre, handicappede, skoleelever m.fl. og samtidig fungere som almindelig offentlig servicetrafik.

Trafikselskaberne har gennem avancerede IT-løsninger netop gjort det muligt for kommuner og regioner at bestille og koordinere disse lovpligtige, behovsstyrede kørsler på tværs af administrative grænser til gavn for både økonomi og miljø.

Trafikselskaberne udfører ikke selv kørslen, men er trafikindkøber for kommunerne og regionerne. Trafikselskaberne forestår de nødvendige EU-udbud og indgår kontrakt med private vognmænd, der udfører den daglige kørsel.

Selvom mange af kommunernes og regionernes kørselsopgaver nu varetages af trafikselskaberne, udføres de derfor fortsat af taxi og busvognmænd.

Trafikselskabernes udbudsform, hvor de store opgaver opdeles i små og mindre udbudsenheder (pakker), har gjort det muligt for både taxi og busvognmænd at få andel i store offentlige kørselsopgaver såsom patientbefordringen, som Falck ellers i mange områder har været alene om at have kapacitet til at kunne varetage. Trafikselskabernes udbudsform har her haft en gavnlig effekt på specielt de mindre vognmandsforretninger.

Taxi er den største leverandør af trafik til trafikselskaberne på dette område, men i takt med, at Falck de senere år har trukket sig ud af markedet - især inden for patientbefordringen - har busvognmænd med EP-tilladelser opnået større markedsandele.

Trafikselskaberne er helt afhængige af, at markedet er velfungerende og kan levere en god kvalitet. De er samtidig af hensyn til konkurrencen afhængige af, at der findes en flerhed af bydere - både store og små - til løsning af de mangeartede kørselsopgaver.

Her er det trafikselskabernes opfattelse, at der fra trafikselskabernes side gøres en stor indsats for at skabe plads til alle typer af vognmænd, store og små / fra by og fra land.

For at bevare et velfungerende marked er det også vigtigt, at konkurrencen kan foregå på så lige vilkår som overhovedet muligt, herunder at der ikke fra myndighedernes side stilles krav til én del af branchen, men ikke til en anden del af branchen.

Her kan eksempelvis nævnes miljøkrav til taxi og taxa, hvor der ikke stilles de samme krav til busser, der udfører den samme type af kørsel.

Når især de mindre taxier på landet må give op, skyldes dette ofte, at der ikke er et tilstrækkeligt økonomisk grundlag for at betale de forholdsvis store beløb, det kræver at være tilsluttet en bestillingscentral. Denne tilslutning er lovpligtig.

Det er trafikselskabernes opfattelse, at en kombination af de store økonomiske krav til den lovpligtige tilslutningsafgift, der skal indbetales til bestillingscentralen, samt de skærpede miljøkrav, har betydet, at mange vognmænd har afleveret deres taxibevilling og i stedet indkøbt et køretøj for at køre i henhold til en EP-tilladelse, som alene kan anvendes i forbindelse med kontraktkørsel for trafikselskabet.

Som forholdene er i branchen i øjeblikket, er trafikselskaberne meget afhængige af, at der både findes taxi og vognmænd med EP-tilladelser. Dette er nødvendigt for at være sikre på at kunne

opfylde behovet hos kommuner og regioner (forsyningssikkerheden), ligesom det er en forudsætning for at opretholde konkurrencen i forbindelse med trafikselskabernes udbud af kørsel.

Venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen
Formand, Trafikselskaberne i Danmark

Århus, 11. december 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 18. december 2009 kl. 10.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 6**

Skattecenter København
Sluseholmen 8 B
2450 København SV.

Sagsnummer
131539-645646
THECA

Sagsbehandler MLL
Direkte 36 13 15 05
Fax
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

7. december 2009

Lønsumsafgiftsloven i henhold til Trafikselskabet Movia

Trafikselskabet Movia, herefter Movia, CVR nr. 29 89 65 69, skal hermed meddele Skattecenter København, at selskabet ikke anser sig for at være lønsumsafgiftspligtig.

1 Movias aktiviteter

Movia er et trafikselskab i henhold til lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikselskaber, trafikselskabsloven. Selskabet er etableret af Region Sjælland og Region Hovedstaden og dækker disse regioners områder, bortset fra Bornholm. Udover de to regioner består Movias ejerkreds af kommunerne i regionerne, bortset fra Bornholms Regionskommune.

Movias opgaver er fastlagt i kapitel 2 i trafikselskabsloven.

Opgaverne er overordnet set fastlagt i lovens § 5, stk. 1, hvoraf følgende fremgår:

"§ 5 Et trafikselskab varetager følgende opgaver inden for trafikselskabets geografiske område:

- 1) Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner."

Al personbefordring i Movias geografiske område indenfor såvel Offentlig servicetrafik, individuel handicapkørsel og togtrafik udføres af eksterne operatører i henhold til kør-

selskontrakter med Movia. Indenfor Offentlig servicetrafik og individuel handicapkørsel udføres trafikken af en række private vognmænd, som har vundet opgaverne i henhold til udbud afholdt af Movia. Togtrafik (lokalbaner) har ikke været i udbud. Opgaverne udføres af aktieselskaberne Lokalbansen A/S og Regionstog A/S, hvori Movia er hovedaktionær. De øvrige aktionærer er kommuner og private.

Disse eksterne operatører anses for at levere personbefordringsydelser omfattet af momsfratagelsen i momslovens § 13, stk. 1, nr. 15. Operatørerne er derfor lønsumsafgiftspligtige i medfør af lønsumsafgiftslovens § 1, stk. 1.

Movias aktiviteter finansieres *de/s* gennem tilskud fra de deltagende kommuner og regioner og *de/s* gennem indtægter fra salg af kort og billetter til personbefordring.

De deltagende kommuner og regioner betaler hver måned et acontobeløb i tilskud til Movia. I forbindelse med udfærdigelse af regnskabet for Movia opgøres, om disse acontotilskud har været for høje eller for lave i forhold til Movias faktiske finansieringsbehov. For høje tilskud tilbagebetales til tilskudsgiverne. Yderligere finansieringsbehov dækkes ved yderligere tilskud.

Alle indtægter fra salg af periodekort, klippekort og billetter i Movias område tilgår det såkaldte Takstfællesskab, som består af DSB, DSB S-tog, DSB First, Metro og Movia.

En gang om året fordeler Takstfællesskabet indtægterne mellem de 5 medlemmer.

De modtagne billetindtægter fordeles af Movia efter en kompliceret fordelingsnøgle mellem de deltagende regioner og kommuner, hvorefter det faktiske behov for finansiering fra de enkelte regioner og kommuner kan opgøres som udgifter minus indtægter for de buslinjer, som servicerer kommunen/regionen.

Herefter kan ovennævnte regulering af acontotilskuddene beregnes.

2 Lønsumsafgiftsloven i forhold til offentlige virksomheder

Levering mod vederlag af personbefordring, som er omfattet af momsfratagelsen i momslovens § 13, stk. 1, nr. 15, er en lønsumsafgiftspligtig aktivitet.

Indtil 1. januar 2009 var offentlige virksomheder og virksomheder, som overvejende finansieres af offentlige midler, fritaget for lønsumsafgift. Offentlige virksomheder, som leverede personbefordring, var derfor ikke lønsumsafgiftspligtige. Dette var for eksempel gældende for DSB.

Ved lov nr. 526 af 17. juni 2008 blev lovbekendtgørelse nr. 466 af 22. maj 2006, lønsumsafgiftsloven, dog ændret.

Ved denne ændring er offentlige virksomheder og virksomheder, som overvejende finansieres af offentlige midler, blevet omfattet af lønsumsafgiftspligten, hvis virksomheden har lønsumsafgiftspligtige aktiviteter.

Ændringen er trådt i kraft den 1. januar 2009.

3 Den lønsumsafgiftsmæssige behandling af Movia

Movia er en offentlig virksomhed og var derfor allerede af denne grund ikke omfattet af lønsumsafgiftsloven før 1. januar 2009.

Efter ændringen af lønsumsafgiftsloven er Movia alene omfattet af loven og pligtig til at afregne lønsumsafgift, hvis selskabet foretager lønsumsafgiftspligtige leverancer mod vederlag, og der kan opgøres et lønsumsafgiftsgrundlag for de afgiftspligtige leverancer.

Det er Movias opfattelse, at selskabet ikke foretager lønsumsafgiftspligtige leverancer mod vederlag, at selskabet derfor ikke er omfattet af lønsumsafgiftsloven, og at selskabet således heller ikke efter 1. januar 2009 er pligtig at afregne lønsumsafgift.

Movia indbetaler derfor ikke lønsumsafgift til SKAT.

- 0 -

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål eller kommentarer, står Movia selvfølgelig til rådighed.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen

Administrerende direktør