



Fremsat den 19. december 2018 af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikkselskaber og jernbaneloven

(Fremme af digitale mobilitetstjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.)

§ 1

I lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017, lov nr. 315 af 25. april 2018 og lov nr. 1565 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 3 a indsættes:

»§ 3 b. Private virksomheder kan efter aftale med et trafikkselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed.

§ 3 c. Kommuner kan finansiere faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v.«

2. I § 5 indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:

»Stk. 8. Trafikkselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel.«

Stk. 8-15 bliver herefter stk. 9-16.

3. § 19, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Udføres fjernbuskørsel som almindelig rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig returrejse 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.«

4. § 22, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de berørte trafikkselskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte ø-kommuner.«

5. § 23 affattes således:

»§ 23. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvilke oplysninger en indehaver af en tilladelse skal afgive om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse og om tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb.«

6. §§ 27 og 28 ophæves og i stedet indsættes:

»§ 27. Trafikkselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab, benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S, drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 2. Stiftelsen af Rejsekort & Rejseplan A/S kan i regnskabs- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

Stk. 3. Ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S kan ændre selskabets navn.

Stk. 4. Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

Stk. 5. Kan ejerne ikke opnå enighed om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

Stk. 6. Kan der ikke opnås enighed om udpegning af bestyrelsesformanden, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren formanden.

Stk. 7. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der

udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, mulighed for at blive tilsluttet det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

Stk. 8. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet.

Stk. 9. Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for:

- 1) at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste,
- 2) at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
- 3) at skabe bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter.

Stk. 10. Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af de obligatoriske punkter i selskabets forretningsplan, jf. stk. 9, nr. 1-3.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.

§ 27 a. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart, samt standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystemer.

§ 27 b. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf.

§ 27 c. Overskud kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.

§ 28. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort, jf. § 6 b, stk. 3, til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 2. Tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikelskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til standarder for billetteringsformater.«

7. Efter § 28 b indsættes i *kapitel 4*:

»**§ 28 c.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikelskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.«

8. § 29, *stk. 3*, ophæves.

9. § 30, *stk. 1*, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) udfører rutekørsel uden tilladelse, jf. § 20, stk. 1,
- 2) overtræder regler om kørsel i henhold til en kontrakt, jf. § 20, stk. 3, eller
- 3) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i medfør af loven.«

10. § 30, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 og 2 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse og karakteren af den begåede overtrædelse.«

11. I § 30 indsættes som *stk. 5 og 6*:

»*Stk. 5.* For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

Stk. 6. For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.«

§ 2

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1558 af 19. december 2017 og lov nr. 1562 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 14, *stk. 1*, affattes således:

»Jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig servicetrafik, kan opkræve kontrolafgifter, ekspeditionsgebyrer og rejsekortfordringer.«

2. § 14, stk. 2 og 4, ophæves.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Stk. 2. Allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel efter § 22, stk. 1, forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4, samt § 22, stk. 2 og 3.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

- 2.1. Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.3. Forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.4. Et fælles selskab for rejseplan- og rejsekortsystemet
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.5. Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.5.2.1. Videresalg af udvalgte billetter
 - 2.5.2.2. Standardbilleteringsformater
 - 2.5.2.3. Videreudvikling af rejseplan - og rejsekortsystemer
 - 2.5.2.4. Tilsutning af private aktører og på rejseplan - og rejsekortsystemet
 - 2.5.2.5. Integration af rejseplan - og rejsekortsystemets funktioner og andre digitale tjenester
 - 2.5.2.6. Deling af transportdata
- 2.6. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.7. Rejsekortfordringer
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.8. Databeskyttelse af personoplysninger

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

- 7.1. ITS-direktivet
- 7.2. Passagerrettigheder

8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Nærværende lovforslag har til formål at muliggøre en modernisering af vilkårene for passagervendte transport- og mobilitetstjenester, herunder at sikre bedre rammer for udviklingen af digitale mobilitetstjenester.

Et sammenhængende transportsystem er afgørende for en velfungerende kollektiv trafik og for mobiliteten i samfun-

det. Digitaliseringen udvisker grænsen mellem traditionel offentlig kollektiv trafik og private transportformer. Kollektiv trafik forbindes ofte med offentligt finansierede transporttilbud, såsom de regionale og kommunale busnet eller det statslige jernbanenet, men moderne kollektiv trafik rækker videre end det og rummer ligeledes private kollektive trafiktilbud, der bidrager til et bredere og styrket mobilitets-tilbud til de rejsende. Videre har digitaliseringen muliggjort udviklingen af digitale mobilitetstjenester, der kobler rejse-

planlægning med betaling og billettering på tværs af offentlige og private transportformer. Det er et naturligt led i den digitale udvikling på transportområdet, som skal understøttes og fremmes.

Ved at gøre brug af digitaliseringens muligheder bliver det nemmere at være passager i den kollektive trafik, f.eks. vil rejsen kunne planlægges, bookes og betales i én app. På den måde kan passagerens valgmuligheder øges og koblingen af de forskellige transporttilbud bidrage til et mere sammenhængende transportsystem samt en øget og mere effektiv mobilitet i samfundet.

Det kunne for eksempel være muligt at starte sin rejse med en taxi til stationen i Kalundborg og herefter fortsætte med regionaltoget til København for at tage det sidste stykke med en delecykel eller en delebil frem til destinationen. Alt sammen planlagt, booket og betalt i en enkelt app på smartphonen, hvor der i øvrigt også er realtidsinformation om trafikken undervejs.

Hvad enten man som rejsende foretrækker den hurtigste, den mest komfortable eller den billigste rejse, så kan digitale mobilitetstjenester gøre det nemmere at finde, planlægge og betale rejsen. Mobilitetstjenester forbedrer de rejsendes vilkår og øger passagerernes mobilitetsmuligheder og valgfrihed.

Det fremgår desuden af regeringsgrundlaget fra november 2016, at regeringen blandt andet med udgangspunkt i forsøget i Nordjylland ønsker at fremme digitale løsninger i andre dele af landet, som samtænker det kollektive trafiktilbud med f.eks. taxi og delebiler.

Forsøget i Nordjylland viser, at fordelene ved digitale mobilitetstjenester ikke alene er forbeholdt større byer, men også er til stede i mindre tætbefolkede egne, hvor digitale mobilitetstjenester der samler alle transportmuligheder kan bidrage til øget synlighed og tilgængelighed af transportmuligheder, som f.eks. tilbringer-transport fra hjemmet til den kollektive trafiks knudepunkter, der kan bidrage til øget brug af det samlede kollektive trafiktilbud.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på den baggrund fået foretaget en analyse af, hvordan digitale mobilitetstjenester kan fremmes i Danmark. Analysen har vist et behov for at genbesøge incitamentsstrukturerne for trafikskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB (herefter benævnt de offentlige trafikvirksomheder), i den måde sektoren har indrettet sig på, i forhold til at videreudvikle og optimere sektorens eksisterende løsninger, rejsekort og rejseplanen. Endvidere fremhæves i analysen deling af udvalgte transportdata og videresalg af den offentlige kollektive trafiks billetter som nødvendigt for, at digitale tjenester kan udvikles og drives i privat regi.

Lovforslaget har således til formål at gøre det muligt for den offentligt finansierede kollektive trafik at følge med den teknologiske udvikling og tilbyde passagererne tidssvarende løsninger, og samtidig sikre, at det bliver muligt for marke-

det at udvikle og drive nye og innovative digitale tjenester til gavn for brugerne.

De offentlige trafikvirksomheder bevæger sig allerede i den rigtige retning, og trafikvirksomhederne har med den hidtidige udvikling og drift af rejseplanen og rejsekort formået at skabe en styrkeposition for den kollektive trafik i Danmark og et solidt digitalt udgangspunkt for den videre udvikling til gavn for forbrugerne. Den digitale udvikling har dog muliggjort, at der er mere at hente på dette område for både den enkelte rejsende og mobiliteten i samfundet. Hensigten med lovforslaget er derfor at understøtte de gode takter, der allerede er påbegyndt i sektoren, ved at fremme en videreudvikling af tjenesternes funktioner, så de på sigt kan fungere som én fælles tjeneste.

Med lovforslaget foreslås det således, at rejsekortets og rejseplanens funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse. Det fælles selskab skal dermed arbejde for en integration af rejseplanen og rejsekortet som produkter og tjenester. Formålet hermed er at sikre en målrettet og fælles strategi for en samlet digital tjeneste og en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter. Ved at samle opgaverne er det målet, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger. For at understøtte selskabets handlefrihed til at træffe beslutninger på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt fornuftigt grundlag, foreslås der med lovforslaget fastsat nogle overordnede rammevilkår for selskabet samt opgaver, der har til formål at fremme moderne kollektiv trafik og udviklingen af mobilitetstjenester. Implementeringen af selskabets udviklingsopgaver fastsættes af bestyrelsen og nedfældes i en forretningsplan, der skal indeholde en strategi- og tidsplan for implementeringen. Bag forslaget om en forretningsplan ligger hensynet til, at ikke alle selskabets udviklingsopgaver kan forventes implementeret fra lovens ikrafttrædelsesdato, hvorfor der med forretningsplanen skabes rum for, at selskabets formål som udgangspunkt kan udvikles på et forretningsmæssigt grundlag i takt med den teknologiske og digitale udvikling. Tillige foreslås, at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte statiske og dynamiske transportdata til rådighed for tredjepart. Med transportdata menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Dermed lægges der med lovforslaget ikke op til, at personrelaterede oplysninger skal deles, herunder følsomme personoplysninger, rejsemønstre eller lokalisering af den rejsendes position m.v. Såvel den offentligt funderede mobilitetstjeneste som eventuelle nye, privat initierede mobilitetstjenester vil desuden – som øvrige foretagender – være underlagt reglerne fastsat i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Derudover lægges der op til, at de offentlige trafikvirksomheder vederlagsfrit skal stille udvalgte billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, for at muliggøre fremkomsten af private digitale løsninger.

Med lovforslaget foreslås det desuden at give kommunerne mulighed for at finansiere faste anlæg til fjernbusterminaler m.v. og samtidig gives der mulighed for, at driften af en fjernbusterminal kan varetages af et trafikskelskab, der har indgået aftale herom med en kommune.

Med lovforslaget foreslås det endvidere at forenkle og sænke afstandskravene til fjernbuskørsel til 75 km og øge betjeningskravet fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en returrejse fem dage ugentligt.

Samtidig foreslås det, at der indføres grundlag for et intensiveret tilsyn med fjernbusserne samt forslag om højere anbefalede bøder. Formålet er at sikre lige markeds- og brugervilkår for alle operatører og passagerer. Hensigten med kortere afstandskrav og højere betjeningskrav er at skabe de retlige rammer for flere fjernbusruter i Danmark, herunder i yderområder.

Lovforslaget indeholder yderligere forslag om, at private virksomheder efter aftale med et trafikskelskab kan yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på en rute til og fra virksomheden.

Derudover har lovforslaget også til formål at sikre fælles buspassagerrettigheder i den offentligt finansierede kollektive trafik, uanset hvor i landet man rejser og med hvilket trafikskelskab.

Endelig foreslås med lovforslaget, at også private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, får mulighed for at inddrive rejsekortfordringer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Private virksomheders mulighed for at indgå aftale med et trafikskelskab

2.1.1. Gældende ret

I henhold til § 3, stk. 1, i den gældende lov om trafikskelskaber finansieres trafikskelskaberne gennem indtægter fra salg af billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Det er således udelukkende kommuner og regioner, der kan bestille trafik hos et trafikskelskab. Trafikskelskaberne har i dag ikke mulighed for at tilbyde private virksomheder hjælp med at oprette nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter.

En privat virksomhed har i dag mulighed for selv at bestille eller operere forskellige former for rutekørsel, f.eks. speciel rutekørsel med arbejdstagere mellem bopæl og arbejde. En sådan kørsel kræver i henhold til § 20, stk. 1, 2. pkt., tilladelse, hvis kørslen udføres med motorkøretøj indrettet til befordring af mere end 9 personer, inkl. føreren. I forbindelse med vurderingen af, om en ansøgning om rutekørsel kan

imødekommes, tages der hensyn til, om behovet for kørslen allerede er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, jf. § 21, stk. 1, 2. pkt.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes at være hensigtsmæssigt, hvis trafikskelskaberne får mulighed for at kunne hjælpe de private virksomheder, der retter henvendelse til trafikskelskaberne om mulighederne for en bedre busbetjening til og fra deres virksomhed, mod at virksomhederne finansierer den øgede betjening.

Trafikskelskaberne må i dag henvise virksomhederne til at rette henvendelse til den kommune, hvor virksomheden er beliggende. Det må formodes, at kommunerne som udgangspunkt gerne vil tilrettelægge trafikken, så den så vidt muligt tilgodeser en lokal virksomheds behov.

Det er imidlertid ikke altid, at kørslen er begrænset til én kommune. Kørslen strækker sig måske over flere kommuner eller der kan være tale om en regional rute. I sådanne tilfælde er det ikke sikkert, at en kommune vil kunne imødekomme en virksomheds ønsker, idet andre hensyn og de øvrige kommuners ønsker til trafikken kan medføre, at omfanget af trafik til virksomheden ikke stemmer overens med virksomhedens ønsker.

På den baggrund foreslås det, at der indsættes en ny § 3 b, hvorved private virksomheder gives mulighed for at indgå aftale med et trafikskelskab om at finansiere nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. De ruter eller ekstra afgang, der oprettes i henhold til en aftale mellem en privat virksomhed og et trafikskelskab, vil være en del af den øvrige offentlige servicetrafik, som trafikskelskabet stiller til rådighed for alle mod betaling af de til enhver tid gældende takster. Der vil således gælde de samme rejseregler for disse ruter og ekstra afgang som for trafikskelskabets øvrige trafik.

Den private virksomhed forpligter sig i henhold til den indgåede aftale med trafikskelskabet til at betale den marginale merudgift, som en ny rute eller ekstra afgang på en eksisterende rute medfører for trafikskelskabet.

2.2. Fjernbusterminaler - mulighed for kommunal finansiering samt mulighed for at trafikskelskaber kan varetage driften

2.2.1. Gældende ret

En kommune må i henhold til kommunalfuldmagtsreglerne bidrage til infrastrukturprojekter, herunder etablere og vedligeholde anlæg af betydning for den kollektive trafik. Den kommunale støtte må dog ikke gå længere end kommunens interesse tilsiger, og støtten må ej heller ydes til enkeltvirksomheder.

Trafikskelskaberne kan alene varetage de opgaver, som er nævnt i den gældende § 5 i lov om trafikskelskaber. Det fremgår af § 5, stk. 1, at et trafikskelskab inden for trafiksel-

skabets geografiske område varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, fastsætter takster og billetteringssystemer, koordinerer og planlægger offentlig service- trafik, er ansvarlig for individuel handicapkørsel og opgaver i relation til privatbanerne. Derudover indeholder § 5, stk. 2-15, en lang række specifikke hjemler til at et trafiksselskab kan varetage andre opgaver blandt andet efter aftale med en region, en kommune eller et letbaneselskab. § 5 indeholder ikke hjemmel til, at et trafiksselskab kan varetage drift af en fjernbusterminal.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

De kommunale tilsynsmyndigheder har ikke taget stilling til, hvorvidt kommunalfuldmagtsreglerne kan anvendes til at etablere faste anlæg til brug for fjernbuskørsel. For at sikre, at kommunerne får mulighed for at kunne etablere en fjernbusterminal og lignende foreslås det, at der indsættes en hjemmel til dette i lov om trafiksselskaber. Med det foreslåede nye § 3 c får kommunerne mulighed for at finansiere f.eks. en fjernbusterminal eller et stoppested til fjernbusser. Faste anlæg til fjernbusser, der er finansieret af kommunale midler, vil tillige kunne anvendes til offentlig servicetrafik og eventuelt også til turistbusser.

Ved finansiering af faste anlæg forstås tillige omkostninger til at drive en fjernbusterminal. Selvom kommunerne får mulighed for at etablere og drive en fjernbusterminal, er det ikke nødvendigvis kommunen selv, der skal drive terminalen. F.eks. har der i Københavns Kommune været overvejelser om at etablere en fjernbusterminal, men kommunen ønsker ikke selv at drive en sådan terminal, idet kommunen ikke er i besiddelse af den fornødne viden om driften. Stort set al viden om drift af kollektiv trafik er med den nuværende struktur samlet i trafiksselskaberne. Derfor er der et ønske om at kunne overdrage driftsopgaven vedrørende en eventuel fjernbusterminal til et trafiksselskab. Kommunen vil skulle betale trafiksselskabet for at varetage opgaven samt bære de tilhørende driftsrisici, driftsunderskud m.v.

Det foreslås derfor, at der i § 5, stk. 8, indsættes en hjemmel til, at et trafiksselskab efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en fjernbusterminal. En fjernbusterminal er kendetegnet ved at være en station, hvor vognmænd med fjernbustilladelser afsætter og medtager passagerer. Uagtet at driftsopgaven overdrages til et trafiksselskab, er det ikke ensbetydende med, at selskabet selv vælger at udføre de enkelte driftsopgaver, der er forbundet med driften, men trafiksselskabet vil oftest vælge at udbyde de forskellige driftsopgaver.

2.3. Forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel

2.3.1. Gældende ret

I henhold til den gældende § 19, stk. 4, i lov om trafiksselskaber forstås fjernbuskørsel som rutekørsel, der forløber over mere end to trafiksselskabers område, over mere end

området for trafiksselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter den gældende § 22, stk. 2, i lov om trafiksselskaber, tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafiksselskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommunes område eller mellem to trafiksselskabers områder på betingelse af, at der indgås overenskomst med de berørte trafiksselskaber herom.

I henhold til den gældende § 30 i lov om trafiksselskaber kan et selskab (juridisk person) straffes med bøde, hvis denne kører rutekørsel uden tilladelse eller overtræder vilkårene for en udstedt tilladelse til rutekørsel. Der er med de gældende regler ikke fastsat vejledende bødestørrelser.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Fjernbusmarkedet har gennem det seneste årti oplevet en betydelig vækst i antallet af passagerer. Væksten vurderes at være et udtryk for en stigende efterspørgsel blandt brugerne af kollektiv trafik på en billig transportform.

De gældende afstandsregler på fjernbusområdet fungerer dog som en begrænsning for markedets udvikling regionalt, da fjernbusserne i henhold til gældende bestemmelser skal krydse regionale trafiksselskabsgrænser. Afstands begrænsningen er på den måde til hinder for udviklingen i det samlede mobilitetsudbud i Danmark.

De nuværende bestemmelser om krydsning af en eller flere trafiksselskabsgrænser, afhængigt af hvor i Danmark man befinder sig, forekommer vilkårlige og ulogiske, idet en fjernbus, som starter eller slutter i trafiksselskabet på Sjællands eller Bornholms Regionskommunes områder, kun skal krydse én trafiksselskabsgrænse, mens man for fjernbuskørsel i den øvrige del af landet skal krydse to trafiksselskabsgrænser. En justering af kravene til fjernbuskørsel til et fast landsdækkende kilometerkrav vil forenkle reglerne, og på den måde skabe samme landsdækkende vilkår for alle operatører og brugere af fjernbus.

Det foreslås at ændre og forenkle de gældende geografiske afstandskrav til fjernbuskørsel, så fjernbuskørsel fremadrettet vil forstås som rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Med forslaget til nyaffattelse af § 22, stk. 2, foreslås således en forenkling af reglerne for fjernbuskørsel i Danmark.

Forslaget vurderes at ville medføre et øget transportudbud på kortere strækninger, som vil komme brugerne af den landsdækkende og regionale trafik, heraf mange studerende

og pensionister, til gode i form af flere transportmuligheder og lavere billetpriser. Endvidere vurderes det, at forslaget vil gøre det mere attraktivt at udbyde fjernbuskørsel i yderområder, idet det lavere afstandskrav på minimum 75 kilometer gør det muligt at tilbyde kortere ture med mindre risiko for kørsel med tomme busser.

Den foreslåede afstandsgrænse på 75 kilometer er fastsat ud fra et hensyn til at ensarte afstandskravene for fjernbuskørsel på tværs af landet og for at understøtte fjernbusmarkedets videre udvikling og vækst som en del af det regionale mobilitetsudbud til gavn for brugerne.

Forenklingen af afstandskravene for fjernbuskørsel forventes at øge antallet af rejsende med fjernbus. Det foreslås derfor at indføre et forbedret tilsyns-, kontrol- og sanktionsgrundlag, som skal sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og passagerer.

2.4. Et fælles selskab for rejseplan- og rejsekortsystemet

2.4.1. Gældende ret

Idéen til rejsekort opstod i midten af 1990'erne og var oprindeligt et samarbejde mellem DSB, Ørestadsselskabet I/S (nu Metroselskabet I/S) og HT (nu Movia). Rejsekort A/S blev dog først officielt stiftet i august 2003 som et joint venture-selskab, der blev godkendt af Konkurrencestyrelsen. Aktionærerne i Rejsekort A/S var ved stiftelsen i 2003 DSB, HUR (nu Metroselskabet I/S), Ørestadsselskabet I/S, Vestsjællands Trafikselskab, Storstrøms Trafikselskab, Vejle Amts Trafikselskab og Nordjyllands Trafikselskab.

Aktionærerne bag Rejsekort A/S udgøres i dag af Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Bornholms Trafikselskab, Metroselskabet I/S og DSB. Bestyrelsen består af 13 medlemmer og 12 suppleanter, mens den daglige ledelse varetages af direktøren for Rejsekort A/S.

Rejseplanen blev officielt lanceret 1. oktober 1998, mens Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 som et joint venture-selskab, der blev godkendt af Konkurrencestyrelsen. Selskabets ejere bestod på det pågældende tidspunkt af DSB, samtlige trafikselskaber og de daværende amtskommuner og kommuner, hvor der ikke var oprettet et trafikselskab. Bestyrelsen i Rejseplanen A/S består af 9 medlemmer, mens den daglige ledelse varetages af en direktør.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet i medfør af lov, men lovgiver gav ved ændringen af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik fra 2005 (lov nr. 580 og lov nr. 581 af 24. juni 2005) hjemmel til, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan indgå aftale om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet og desuden udbetale udbytte til parterne i samarbejdet. Bestemmelserne blev videreført uændret i §§ 27 og 28 i lov om trafikselskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005).

Rejsekortet fungerer i dag som et elektronisk billetsystem til bus, tog, metro og letbane, der binder stort set alle landsdele og offentlige trafikvirksomheder sammen i ét fælles billetsystem. Rejsekortet virker som både billetmedie og betalingsmiddel.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Rejsekortet er i dag en udbredt og hyppigt anvendt rejsehjemmel i den offentlige servicetrafik og er derved med til at understøtte en sammenhængende og tilgængelig offentlig servicetrafik for passagererne.

Rejsekort A/S har siden opstarten udstedt over 2,5 millioner rejsekort, hvilket har medført, at rejsekortet i dag står for knap 10 millioner rejser om måneden og en omsætning i rejsekortsystemet på omkring 3 mia. kr. årligt. Antallet af udstedte rejsekort svarer i dag til, at 7 ud af 10 brugere af den offentlige servicetrafik har et rejsekort til rådighed.

Rejseplanen er i dag en af de mest benyttede services i Danmark og er den fjerde mest populære app til mobiltelefoner i landet. 90 pct. af den danske befolkning kender rejseplanen, og rejseplanen viser dagligt over 1 million rejser til kunderne. Rejseplanen bidrager således til at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig og til at gøre det lettere og mere overskueligt for passagererne at planlægge en rejse. Endvidere er det i dag muligt på rejseplanen at få vist rejsens pris samt dynamiske oplysninger om rejsens forløb. Derfor lægges der op til at bygge videre på det unikke digitale udgangspunkt, der allerede eksisterer i den kollektive trafik både hvad angår rejseplanen og rejsekortet.

Den digitale udvikling inden for transportområdet bevæger sig imidlertid i en retning, hvor transportsektorens forskellige tilbud til passagererne i højere grad tænkes sammen frem for at være en traditionelt opdelt sektor med et offentligt og privat transporterhverv. Den digitale udvikling muliggør således udviklingen af multimodal rejseplanlægning, -betaling og -billettering på tværs af det samlede offentlige og private transporterhverv, hvilket igen kan bidrage til en mere effektiv mobilitet i samfundet.

Det foreslås, at samarbejdet om rejseplan- og rejsekortsystemet lovfæstes og samtidig samles i ét selskab, idet rejsekortet og rejseplanen i dag udgør en essentiel del af den kollektive infrastruktur, som skal opretholdes og styrkes. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker således at støtte udviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, så disse produkter også i fremtiden kan levere en troværdig, kundeoptimeret, fuldt integreret og let anvendelig service til gavn for brugerne.

Det er ministeriets opfattelse, at der ligger et stort potentiale i at sammenkæde den videre udvikling af rejseplanen og rejsekortet for på sigt at fremme initiativer, hvor rejseplanlægning, booking, betaling og billettering af forskellige former for transportydelser integreres i én digital mobilitetsservice,

som kan tilgås på tværs af landet, når som helst behovet måtte opstå.

Et centralt mål er således på sigt at etablere en tjeneste, der så vidt muligt fusionerer summen af rejsekortets og rejseplanens nuværende produkter og tjenester samt de kommende produkter og tjenester, der udvikles.

Der foreslås på den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S samles i ét aktieselskab. Selskabet skal ledes under én samlet bestyrelse og direktion. Selskabet foreslås at skulle hedde Rejsekort & Rejseplan A/S, men det står ejerne frit for at ændre selskabets navn.

Der er en lang række forskellige forhold, der skal afklares i forbindelse med sammenlægningen og den videre drift, herunder selskabsretlige og skattemæssige forhold, momsmæssige konsekvenser, statsstøtteretlige og konkurrenceretlige forhold, databeskyttelse osv.

Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S blev begge oprettet i 2003 med nærmest identiske ejerkredse, men med en lille variation i ejerandele. Med tiden er det erfaret, at der er væsentlige snitflader mellem de to selskaber, hvilket blandt andet betyder, at der anvendes unødigt mange ressourcer på eksempelvis mødeaktivitet og koordinering selskaberne imellem. Tilsvarende besværliggøres beslutningsstrukturerne i begge organisationer af overlap organisationerne imellem.

Formålet med forslaget er at oprette et selskab, som fremadrettet skal rumme alle de offentlige trafikvirksomheders aktiviteter relateret til rejseplan- og rejsekortsystemet. Ved at samle opgaverne er det forventningen, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger.

Ved at samle aktiviteterne for hhv. rejseplan og rejsekort i ét selskab er det også forventningen, at der sikres en bedre koordination mellem aktiviteterne, ligesom der etableres et bedre grundlag for en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter. Ved en sammenlægning kan der også opnås synergier på tværs af de to nuværende it-driftsorganisationer bag rejseplanen og rejsekortet, herunder ikke mindst i forhold til driftseffektivitet og mere professionel leverandør- og kontraktstyring. Trafikvirksomhederne har hidtil også varetaget en række fælles funktioner i regi af det såkaldte Bus & Tog-samarbejde. Det drejer sig om den løbende koordinering af en række fælles kunderelaterede spørgsmål, forhold omkring indtægtsdeling og sekretariatsbetjening af fælles funktioner som f.eks. Ankenævnet for Bus, Tog og Metro samt arbejdet med en takstreform i Vestdanmark.

Det har i trafikvirksomhedernes arbejde med at forenkle og effektivisere samarbejdet mellem trafikvirksomhederne været forudsat, at Bus & Tog-samarbejdet nedlægges, og at det

vurderes, hvilke funktioner der fremadrettet bør varetages i regi af et nyt fælles selskab.

Lovforslaget ændrer ikke ved disse overvejelser, men etableringen af Rejsekort & Rejseplan A/S vil understøtte grundlaget for at gå videre i den retning.

Det er også hensigten med forslaget, at rejseplanen og rejsekortet som produkter og tjenester i højere grad skal integreres, så det over for brugerne af den samlede kollektive trafik fremstår som et samlet multifunktionelt produkt, der på en og samme tid leverer blandt andet rejserelateret information samt relevant rejsehjemmel og betalingsmulighed.

Det foreslås, at ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S skal fastsætte bestyrelsens størrelse og sammensætning. Desuden får transport-, bygning- og boligministeren ret til at udpege et medlem af bestyrelsen.

Begrundelsen for statens indtræden i bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S er blandt andet, at både rejseplanen og rejsekortet i dag er en integreret del af det at rejse med offentlig servicetrafik. Det er en høj prioritet, at den fremtrædende position, som både rejseplan og rejsekort har, forankres og udbygges i de kommende år, så disse produkter også i fremtiden kan levere en tilfredsstillende, tidssvarende og landsdækkende service, der følger med den teknologiske udvikling og lever op til brugernes forventninger.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der ligger et stort udviklingspotentiale i forhold til udvikling af digitale mobilitetstjenester i Danmark, og at rejseplan- og rejsekortsystemet i dets grundstruktur ikke er langt fra i én samlet løsning at kunne håndtere booking, betaling og billettering af andre former for transporttilbud. Den teknologiske udvikling går stærkt, og nye muligheder for produktudvikling opstår hurtigt.

Det har dog i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne at nå til enighed om udviklingstiltag for de fælles løsninger, da disse til tider kan afvige fra de offentlige trafikvirksomheders specielle interesser.

Det er imidlertid af afgørende betydning for brugernes tilfredshed med rejseplan- og rejsekortsystemet, at det løbende overvejes, om og hvordan systemerne kan udvikles i både form og indhold, herunder hvordan rejsekortet – på linje med resten af samfundet – skal gå mod øget digitalisering.

Det er derfor hensigten med forslaget, at staten med en plads i bestyrelsen kan bidrage til at sikre de offentlige trafikvirksomheders fokus på udviklingen hen imod større åbenhed over for nye teknologiske muligheder, samt at åbne for, at flere, nye og private kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan med sin bestyrelsespost blandt andet bidrage med en helhedsorienteret tilgang, der understøtter langsigtede og overordnede visioner for transportsektoren. Ministeriet vil således blandt an-

det kunne bidrage med at fokusere på tværs af trafiksselskaber og på tværs af landsdele.

Med en bestyrelsespost får staten medindflydelse på den retning, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal udvikle sig i – uden at denne medindflydelse bliver bestemmende i forhold til bestyrelsens øvrige medlemmer. Bestyrelsesposten skal endvidere ses i sammenhæng med bemyndigelsen til transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, jf. nedenfor afsnit 2.5.2.

Desuden indføres en pligt for Rejsekort & Rejseplan A/S til at udarbejde en forretningsplan, som selskabet en gang om året skal indsende til transport-, bygnings- og boligministeren.

Forretningsplanen skal indeholde en strategi- og tidsplan for implementeringen af selskabets opgaver, og planen skal forholde sig til de initiativer, der fremgår af transport-, bygnings- og boligministerens udspil fra september 2018 om nemmere kollektiv trafik, herunder hvordan selskabets funktioner mest hensigtsmæssigt samles i én mobilitetstjeneste, hvor der både kan foretages en søgning på en relevant rejse ift. kundens ønsker, foretages en bestilling af rejsen og endelig en betaling af rejsen. Forretningsplanen skal også forholde sig til private og deleøkonomiske transportudbydernes mulighed for at blive tilsluttet den fælles mobilitetstjeneste. Endelig skal forretningsplanen også forholde sig til muligheden for videresalg af billetter. Forretningsplanen skal blandt andet give transport-, bygnings- og boligministeren information til at vurdere, om det er nødvendigt for ministeren at fastsætte nærmere regler for selskabets drift og udvikling, jf. nedenfor afsnit 2.5.2.

Som led i arbejdet med selskabets forretningsplan vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet invitere KL og Danske Regioner til fælles drøftelse af selskabets arbejde, herunder om fremdriften af selskabets udvikling hen imod en fælles mobilitetstjeneste, der skal understøtte en samlet, forbedret mobilitet til borgerne.

2.5. Rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og anvendelse

2.5.1. Gældende ret

I henhold til § 27 i den gældende lov om trafiksselskaber kan aktionærerne bag Rejsekort A/S indgå aftaler i tilknytning til samarbejdet om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Endvidere kan overskud udbetales som udbytte til aktionærerne i samarbejdet.

Det samme gør sig gældende i § 28 i den gældende lov om trafiksselskaber for så vidt angår aktionærerne bag Rejseplanen A/S, der ligeledes har hjemmel til at indgå aftaler i tilknytning til samarbejdet om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til syste-

met. Ligeledes kan overskud udbetales som udbytte til aktionærerne i samarbejdet.

Baggrunden for bestemmelserne er, at det kræver lovhjemmel, hvis kommuner og regioner skal drive virksomhed med fortjeneste for øje, herunder i kraft af deres deltagelse i et selskab.

Ejerkredsen bag Rejsekort A/S kan således indgå aftaler med private om udnyttelse af rejsekortet til andet end rejsehjemmel, og de kan i den forbindelse oppebære en indtjening i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse.

Ligeledes kan ejerne bag Rejseplanen A/S indgå samarbejdsaftaler med private om f.eks. integration med andre elektroniske systemer og kan i den forbindelse oppebære en indtjening i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse.

2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det overordnede formål med dette forslag er at sikre, at rejseplan- og rejsekortsystemernes landsdækkende og tværgående funktioner følger med udviklingen af digitale og multimodale tjenester, der også rummer private og deleøkonomiske transportformer.

Der lægges derfor med forslaget op til at understøtte en videreudvikling af rejseplanssystemets funktioner med henblik på i forening med rejsekortsystemets funktioner at kunne yde en fælles digital mobilitetstjeneste, hvor rejseplanlægning, booking, billettering og betaling kan tilgås via én samlet tjeneste på tværs af offentlige og private transportformer og -udbydere. Den offentlige servicetrafik udgør rygraden i den kollektive trafik, men med tilkobling af øvrige transporttilbud via den fælles mobilitetstjeneste understøttes den samlede rejse fra dør til dør.

Samtidig har lovforslaget til formål at understøtte udviklingen af digitale mobilitetstjenester generelt, dvs. både offentligt og privat initierede mobilitetstjenester, der muliggør passagerens behov for nemt at kunne planlægge, booke og betale for den samlede rejse. Private aktørers mulighed for at udvikle digitale mobilitetstjenester forudsætter, at dele af rejseplanens og rejsekortets funktioner og transportdata gøres tilgængelige for øvrige aktører i transportsektoren.

I det omfang, at den forudsatte drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet mod forventning ikke sker eller kun sker i et u hensigtsmæssigt lavt tempo, vil transport-, bygnings- og boligministeren med den foreslåede bestemmelse i § 27, stk. 11, kunne pålægge Rejsekort & Rejseplan A/S og/eller ejerkredsen i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S at udføre nærmere bestemte opgaver. Ministeren påser i den forbindelse, at dette sker i overensstemmelse med statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

De ovenfor nævnte formål behandles uddybende nedenfor.

2.5.2.1. Videre salg af udvalgte billetter

Blandt de foreslåede initiativer i lovforslaget er formålet blandt andet at understøtte det private markedes mulighed for selvstændigt at udvikle digitale mobilitetstjenester.

Det foreslås derfor, at de offentlige trafikvirksomheder skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videre salg gennem tredjepart. På sigt vil rejsekortbilletter eller tilsvarende ligeledes skulle stilles til rådighed for videre salg gennem tredjepart. I takt med at det fælles selskab arbejder hen imod en øget digitalisering af rejseplanens og rejsekortets funktioner, ventes rejsekortet som rejsehjemmel – ud over det fysiske rejsekort – også at kunne tilgås på mobiltelefonen som et naturligt led i udviklingen af det offentlige mobilitetstilbud.

Med forslaget til ny § 28, stk. 1, om videre salg af de offentlige trafikvirksomheders billetter gennem tredjepart bliver det muligt for private at udvikle digitale mobilitetstjenester, der går på tværs af transporttilbud samtidig med, at de offentlige trafikvirksomheders transporttilbud vil kunne nå bredere ud via større tilgængelighed.

Det foreslås endvidere, at tredjepart skal have adgang til at videre sælge billetter fra offentlige trafikvirksomheder til en pris, som modsvarer prisen tilbudt slutkunderne i de offentlige salgskanaler. Krav om videre salg af billetter til tredjepart, til højst samme pris som slutkunderne tilbydes, sikrer, at de offentlige trafikvirksomheder fortsat bevarer eksisterende fortjeneste ved salget, og at der ikke opstilles u hensigtsmæssige barrierer for tredjeparts forretningsmodeller, som vil kunne besvære eller umuliggøre etableringen af private digitale mobilitetstjenester.

Der lægges videre op til med lovforslaget, at tredjeparts videre salg af de offentlige trafikvirksomheders billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for billetten solgt i de offentlige salgskanaler. Dette for at sikre gennemsigtighed for forbrugeren, samt at billetter til den offentlige kollektive trafik ikke sælges til overpris og derved reducerer incitamentet hos forbrugeren til at benytte den offentlige kollektive trafik. Lovforslaget forhindrer derved ikke tredjepart i at udbyde abonnementsløsninger, hvor de offentlige trafikvirksomheders billetter til den kollektive trafik kan indgå.

Tredjepart kan være private operatører af digitale mobilitetstjenester, øvrige transportudbydere eller andre aktører med interesse i at videre sælge billetter.

Endvidere foreslås det, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om minimumskrav til, hvilke kommercielle billetter, trafikvirksomhederne skal stille til rådighed for videre salg gennem tredjepart, som f.eks. DSB's Orangebilletter, der også vil figurere via rejseplanssystemets funktioner, samt i hvilket omfang kommercielle billetter skal stilles til rådighed i forhold til trafikvirksomhedens samlede billetudbud.

2.5.2.2. Standardbilletteringsformater

Med muligheden for, at tredjepart kan videre sælge udvalgte billetter til den offentlige kollektive trafik, kan der potentielt opstå nye, forskellige billettertyper.

Det foreslås derfor at give transport-, bygning- og boligministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for standardbilletteringsformater, der lægger sig op ad den offentlige kollektive trafiks formater, således at nye billetter udvikles i et maskinelt læsbart format, der kan aflæses og valideres af gængse kontrolenheder, jf. den foreslåede § 28, stk. 4.

Baggrunden for denne bemyndigelse er at sikre, at potentielle nye billettertyper også skal kunne valideres af de offentlige trafikvirksomheders billetkontrollører i den kollektive trafik.

2.5.2.3. Videre udvikling af rejseplan- og rejsekortssystemer

Validering af billetters gyldighed er en blandt flere opgaver, der forudsætter bagvedliggende datasystemer. De enkelte transportudbydere har i dag særskilte interne datasystemer, der er i stand til at validere egne billetters gyldighed. Med muligheden for videre salg af billetter og tilslutning af private aktører på rejsekortets funktioner, er det nødvendigt med et datasystem, der kan validere eksternt udstedte billetter. Dette gør sig ligeledes gældende i tilfælde, hvor én samlen de billet udstedes på tværs af transportformer.

De typer af billetter, der stilles til rådighed for videre salg gennem tredjepart skal gøres disponible gennem en platform med et system, der kan lagre information om f.eks. udstedte og aktive billetter, for at sikre, at de offentlige trafikvirksomheders billetter kan nå bredt ud på tværs af eksterne aktører, der måtte have interesse i at videre sælge de offentlige trafikvirksomheders billetter.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt i forlængelse af, at opgaver samles i Rejsekort & Rejseplan A/S, at også de bagvedliggende tekniske systemer og forudsætninger for at løse disse opgaver på sigt samles i selskabet, som f.eks. et fælles datasystem, der vil kunne lagre information om udstedte billetter, aktive billetter og sammenholde modtagne informationer fra kontrolplatforme med f.eks. oplysninger om tid og sted. I denne forbindelse vil det være essentielt, at selskabet har databeskyttelsesreglerne for øje, jf. afsnit 2.8. om databeskyttelse af personoplysninger.

Rejsekortet har i dag delvist etableret et sådant datasystem, der med fordel vil kunne videre udvikles til et centralt, nationalt datasystem med henblik på at kunne integrere private aktører i rejsekortets funktioner. Det centrale datasystem vil ligeledes kunne anvendes af tredjepart, der videre sælger offentlige transportvirksomheders billetter, som valideringstjeneste uden krav om, at tredjepart skal være tilsluttet rejseplan- og rejsekortsystemet og anvende rejsekortet som rejsehjemmel eller betalingsmiddel.

Rejseplanen har endvidere allerede igangsat et projekt, som skal sikre en fælles landsdækkende prismotor. Det vil sige,

at priserne beregnes ét sted, hvorfra de øvrige salgskanaler trækker priserne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt, at denne udvikling i overvejende grad skal drives af trafikvirksomhederne bag Rejsekort & Rejseplan A/S selv, da det er forventningen, at sektoren har det bedste udgangspunkt for at udvikle de teknisk mest optimale løsninger for videreudvikling af de allerede eksisterende løsninger.

Det har dog i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne at nå til enighed om tiltag, der er foreneligt på tværs af trafikvirksomhedernes særlige interesser og udviklingspotentialer i de fælles løsninger.

Det foreslås derfor med den foreslåede § 27 a, stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejsekortets datasystem, som vil kunne udmøntes i det tilfælde, at selskabet ikke selv formår at drive videreudviklingen af systemet i en retning, hvor private aktører kan integreres.

2.5.2.4. Tilsutning af private aktører på rejseplan- og rejsekortsystemet

Det er lovforslagets formål at fremtidssikre både rejseplanen og rejsekortet ved at understøtte en videreudvikling af disse to mod en fælles rejseplan- og rejsekorttjeneste, hvor den offentlige servicetrafik udgør ryggraden i den samlede rejse, hvor brugerne også kan fremsøge, booke og betale for private og deleøkonomiske transporttilbud.

Private og deleøkonomiske aktører skal således også have mulighed for at indgå i og få sit transporttilbud vist på det samlede rejseplan- og rejsekortsystem. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt, at det fælles selskab skal stå for at indgå tilslutningsaftaler med eksterne aktører samt stå for at definere indholdet af tilslutningsaftalerne.

Det foreslås dog med den foreslåede § 27, stk. 11, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om selskabets krav til tredjepart ved tilslutning, i det tilfælde at tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem set ud fra en samlet betragtning ikke sker eller hindres. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem.

Hensigten er at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod en offentligt funderet digital mobilitetstjeneste, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetstilbud tilknyttes, således at brugerne får flere valgmuligheder og et større samlet mobilitetstilbud samtidig med, at den offentlige kollektive trafik når bredere ud.

2.5.2.5. Integration af rejseplan- og rejsekortsystemets funktioner og andre digitale tjenester

Endvidere lægges der op til at videreudvikle rejsekortsystemets billet- og betalingsfunktioner mod digitaliserede versioner af rejsekortsystemet, der muliggør, at rejsekortsystemet fremadrettet også vil kunne indgå i øvrige digitale løsninger.

Det foreslås derfor, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal kunne indgå aftaler om integration af rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner med andre elektroniske systemer og tjenester, hvor rejsekortsystemet også vil kunne anvendes som betalingskanal og rejsehjemmel, f.eks. på digitale platforme, der kan tilgås via mobiltelefoner.

Muligheden for at kunne være leverandør af en betalingsløsning i digitale mobilitetstjenester, der rækker bredere ud end den offentlige kollektive trafiksektor alene, kan ligeledes bidrage til at øge rejsekortsystemets volumen og give det adgang til nye markeder, hvor flere transportudbydere på tværs af offentlige, deleøkonomiske og private aktører er tilsluttet.

2.5.2.6. Deling af transportdata

Muligheden for at digitale mobilitetstjenester også vil kunne opstå i privat regi, forudsætter tilgængelighed af transportdata for at kunne sammenkoble forskellige transportformer og de dertilhørende digitale infrastrukturer i én samlet løsning. Derfor skal de offentlige trafikvirksomheder stille transportdata til rådighed for tredjepart, og det skal i den forbindelse være muligt at opstille en række minimumskrav til sektoren.

Rejseplanen stiller allerede i dag udvalgte transportoplysninger til rådighed for tredjepart gennem en åben platformsadgang. Det er positivt, at sektoren allerede tænker i de baner, men mere kan gøres på området for at muliggøre fremkomsten af digitale mobilitetstjenester. Formålet er derfor først og fremmest at lovfæste denne allerede eksisterende praksis og dernæst at fremme, at yderligere relevante transportdata gøres tilgængelig for tredjepart, herunder udvalgte dynamiske transportdata. Dette med henblik på at øge de aktuelle muligheder for det private transporterhvervs adkomst til at oprette særskilte digitale løsninger, herunder også uafhængigt af tilkobling til den offentligt initierede digitale mobilitetstjeneste i form af det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Deri ligger således også et ønske om at understøtte en fortsat innovation og nytænkning på området.

Det foreslås derfor med den foreslåede § 27 a, stk. 3, at give ministeren en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om minimumskrav vedrørende deling af transportdata fra rejseplan- og rejsekortsystemet til tredjepart uden for systemet. Der skelnes mellem statiske og dynamiske transportdata, men fælles for de transportdata, der skal gøres tilgængelige for tredjepart, er, at det er oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transporttilbud, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt for markedet også at udvikle digitale mobilitets-

tjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge og betale for den samlede rejse. Der lægges derved ikke op til, at personhenførbare oplysninger, herunder følsomme personoplysninger, rejsemønstre eller lokalisering af den rejsendes position m.v. skal gøres tilgængelige.

Med statistiske transportdata menes f.eks. køre- og driftsplanner, afgangstavler, linjeføring- og linjebeskrivelser, stoppesteds- og stationsdata, billet- og prisinformationer. Med undtagelse af billet- og prisinformationer stiller rejseplanen allerede disse typer af transportdata til rådighed for tredjepart i dag. Hvad angår dynamiske transportdata menes realtidsinformationer om f.eks. forsinkelser, aflysninger og overblikvisning af afgang- og ankomsttidspunkter. Rejseplanen stiller i dag allerede realtidsinformationer og dynamiske turplaner til rådighed for tredjepart. Derudover menes der med dynamiske transportdata også dynamisk information om udstedte og aktive billetter, idet realtidsinformation om disponible pladser i relevante transportmidler også vil være nødvendigt at stille til rådighed blandt andet for at tredjepart på sigt også kan videresælge de offentlige trafikvirksomheders kommercielle billetprodukter.

Endvidere er et fælles dataformat afgørende for, hvor nemt transportdata er at tilgå for tredjepart, og sikring af et standardformat for datadelingen er dermed også en forudsætning for at kunne understøtte fordelagtige rammevilkår for markedsaktører, der er interesserede i at udvikle særskilte digitale mobilitetstjenester.

Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om krav til standardformater for deling af transportdata.

Indeværende forslag stiller alene krav til de offentlige trafikvirksomheder og Rejsekort & Rejseplan A/S om deling af transportdata og udvikling af standardformater, men ikke til private aktører. Dette sker af hensyn til ikke at pålægge det private erhvervsliv unødige byrder. Har private aktører et ønske om at tilslutte sig det fælles rejseplan- og rejsekortsystem og få deres transporttilbud vist på den fælles brugerplatform, vil det være en teknisk forudsætning for en sådan tilslutning, at relevante data deles og kompatible dataformater udvikles. Dette vil fremgå af tilslutningsaftalen, som indgås mellem Rejsekort & Rejseplan A/S og de private aktører.

2.6. Ensretning af buspassagerrettigheder og mærkningsordning

2.6.1. Gældende ret

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 1, er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark anvendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Trafikselskaberne har i dag på frivillig basis fastsat en række rettigheder for deres kunder, som f.eks. omhandler rejsetidsgaranti, information, erstatning m.v., som gælder for ruter, der er kortere end 250 km.

2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I EU-retten er der fastsat regler om rettigheder for passagerer inden for de fleste former for kollektiv trafik, dog med undtagelse af buskørsel på ruter under 250 km. Der findes dog kun relativt få busruter i Danmark, som er over 250 km, og trafikselskaberne har derfor selv fastsat en række konkrete rettigheder for deres passagerer, som primært omhandler rejsetidsgaranti, og som gælder for alle bus- og privatbanerejser (togrejser på privatbanestrækninger) i de enkelte trafikselskaber.

Flere undersøgelser har dog vist, at kendskabet til trafikselskabernes egne rettigheder er lavt, ligesom det skaber forvirring hos passagererne, at rettighederne er forskellige fra selskab til selskab.

Det foreslås at der indsættes en ny § 28 c, stk. 1, der bemyndiger transport-, bygnings- og boligministeren til at kunne fastsætte regler om passagerers ens grundlæggende rettigheder ved kørsel med trafikselskabernes almindelige rutekørsel med bus. Det kan f.eks. være regler om rettigheder ved forsinkelse, billetudstedelse, regler om medtagning af cykler, krav til information om rejsen m.v. De ens grundlæggende rettigheder er ikke til hinder for, at der lokalt kan fastsættes bedre rettigheder, men hensigten er, at rettighederne som udgangspunkt skal være ens på tværs af trafikselskaberne.

Da trafikselskaberne ligeledes varetager privatbanekørsel flere steder i landet, og da trafikselskabernes egne passagerrettigheder både gælder for deres bus og privatbanekørsel, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren tillige får bemyndigelse til at fastsætte regler om ens grundlæggende rettigheder for passagerer, som benytter privatbanekørsel. Dermed sikres det, at reglerne for trafikselskabernes bus- og togkørsel fortsat kan være ens.

Det er alene i det tilfælde, at det ikke er muligt for trafikselskaberne selv at nå til enighed om et passende niveau af ens grundlæggende rettigheder for deres passagerer, at transport-, bygnings- og boligministeren vil benytte bemyndigelsen til at fastsætte regler.

De regler, som transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte, vil være et supplement til reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og pligter. Dette skyldes, at der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.

Endvidere foreslås det i § 28 c, stk. 2, at der etableres en mærkningsordning for de fjernbusselskaber, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikskaber. Dette bidrager til at øge gennemsigtigheden hos brugerne af de kollektive transporttilbud, og det øger incitamentet hos de private kollektive transportudbydere til at stille deres kunder på samme vis som på busrejses foretaget med trafikskaberne.

Med forslaget bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren derfor til at fastsætte nærmere regler om passagerers grundlæggende rettigheder ved kørsel med trafikskabernes almindelige rutekørsel med bus og privatbane, samt fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

2.7. Rejsekortfordringer

2.7.1. Gældende ret

I henhold til den gældende § 29, stk. 1, i lov om trafikskaber, kan et trafikskab fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet og kort). I henhold til den gældende § 14, stk. 1, i jernbaneloven, kan jernbanevirksomheder opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

Af begge ovennævnte bestemmelser følger således også, at passagerer, der benytter sig af bus- og togtransport, skal erhverve sig gyldigt rejsehjemmel. I § 6 i lov om trafikskaber fastlægges det, hvordan takstkompetencen deles mellem trafikskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

For så vidt angår rejsehjemmel, følger det af § 6 b, stk. 4, i lov om trafikskaber, at rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser, som foregår med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer, samt at trafikskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne herom, jf. §§ 6 og 6 a.

Af den gældende lov om trafikskabers § 29, stk. 3, følger, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lov bekendtgørelse nr. 29 af 12. januar 2015 med senere ændringer. Af jernbaneloven § 14, stk. 2 fremgår det ligeledes, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

DSB er som selvstændig offentlig virksomhed helt generelt omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor SKAT skal inddrive disse, hvis de overdrages til SKAT til inddrivelse. Det samme gælder for trafikskaberne, som er stiftet af regioner og kommuner og for Rejsekort A/S som ejes af trafikskaberne, DSB og Metroselskabet I/S, dvs. alle selskaber, der er 100 pct. offentligt ejede.

§ 1, stk. 1, 2. pkt., i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige (lov nr. 29 af 12. januar 2015 med senere ændringer), giver imidlertid mulighed for, at skatteministeren kan fastsætte regler om, at loven finder anvendelse på fordringer, der er fastsat "ved lov eller i henhold til lov". Af lov om trafikskaber og jernbaneloven fremgår det som nævnt, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Skatteministeren har således fastsat regler om, at "fordringer på kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer fra jernbanevirksomheder og trafikskaber", omfattes af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. bekendtgørelse nr. 576 af 29. maj 2018 om inddrivelse af gæld til det offentlige. Da fordringer vedrørende rejsekortet ikke er fastsat "ved lov eller i henhold til lov", kan skatteministeren således ikke ved bekendtgørelse fastsætte regler om, at denne type fordringer skal være omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker at ensrette reguleringen for alle operatører, der udfører offentlig servicetrafik. I dag har DSB, trafikskaberne og Rejsekort A/S mulighed for, at deres fordringer inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, herunder rejsekortfordringer, mens private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt ikke har mulighed for at lade fordringer, som opstår i forbindelse med rejsekortet, inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Med lovforslagets § 2, forslaget til ændring af § 14, stk. 2, i jernbaneloven, sikres, at ikke-offentligt ejede jernbanevirksomheder ikke stilles ringere end offentligt ejede operatører, når disse udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, for så vidt angår inddrivelse af fordringer fra rejsekort. Alle jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, uanset om der er tale om togtrafik, der udføres i henhold til en kontrakt med staten eller en region, eller metrotrafik, der udføres i henhold til en kontrakt med Metroselskabet I/S, eller letbanetrafik, der udføres i henhold til en kontrakt med et letbaneselskab, vil blive omfattet af forslaget.

Med de foreslåede justeringer vil eksempelvis fordringer tilhørende jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, der opstår når en rejsekortkunde med automatisk optankning skifter kreditkort uden at opdatere

kreditkortoplysninger hos rejsekort, kunne inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige på samme vis, som såvel trafikelskaberne som Rejsekort A/S allerede kan i dag.

2.8. Databeskyttelse af personoplysninger

Lovforslaget omhandler ikke deling af personoplysninger i form af rejseplaner om de enkelte passagerer, men omhandler alene deling af transportdata i form af statiske og dynamiske data om transportmidler, stoppesteder, afgangstidspunkter osv. Der er således alene tale om deling af oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transporttilbud, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering, som gør det muligt at udvikle og drive digitale mobilitetstjenester, hvor slutbrugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Uagtet dette vil det kommende selskab Rejsekort & Rejseplan A/S i vidt omfang behandle personoplysninger i forbindelse med deres administration af blandt andet rejsekortet, således som det allerede i dag er tilfældet for de to nuværende selskaber. F.eks. behandler Rejsekort A/S allerede i dag personoplysninger i forbindelse med bestilling og brug af rejsekort, blandt andet cpr-numre i forbindelse med bestilling og administration af personlige rejsekort.

I den forbindelse vil Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, EU-Tidende 2016, nr. L 119, side 1 (databeskyttelsesforordningen) og lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesloven) finde anvendelse.

Personoplysninger skal i henhold til databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede. Desuden skal personoplysninger indsamles til udtrykkeligt angivne og legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenlig med disse formål. Endvidere skal personoplysningerne være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles, og de skal være korrekte og ajourførte. Yderligere skal personoplysningerne opbevares på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende oplysninger behandles. Endelig skal personoplysninger behandles på en sådan måde, der sikrer tilstrækkelig sikkerhed for de pågældende personoplysninger.

Det er den dataansvarlige, der er ansvarlig for og skal kunne påvise, at behandlingen af personoplysninger sker i overensstemmelse med de krav, der følger af databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, jf. artikel 5, stk. 2.

Det kommende selskab Rejsekort & Rejseplan A/S vil således i forbindelse med dets virke i det hele skulle iagttage reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, herunder tage stilling til, hvorvidt sammenlægning af systemerne kræver en konsekvensanalyse i henhold til art. 35 i databeskyttelsesforordningen.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har, ved hjælp af konsulenthuset Incentive, fået foretaget en analyse af de økonomiske og passagermæssige effekter af forslaget om at forenkle reglerne for fjernbuskørsel. Analysens resultater baserer sig delvist på skøn og er derfor behæftet med nogen usikkerhed.

Analysen viser, at en justering af de gældende krav til fjernbuskørsel, så der fremadrettet er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning, forventes at vil medføre et årligt bruttobilletindtægtstab for de regionale trafikelskaber og jernbanevirksomheder på kontrakt med staten på i alt ca. 29 mio. kr., fordelt på ca. 25 mio. kr. for jernbanevirksomhederne og ca. 4 mio. kr. for de regionale trafikelskaber.

Det bemærkes, at ovenstående konsekvenser er opgjort i bruttoindtægtstab, som viser trafikelskabernes og jernbanevirksomhedernes estimerede tabte billetindtægter ved en gennemførelse af forslaget, idet det vurderes, at der vil ske en delvis overflytning af passagerer fra disse transportformer til fjernbus med lovforslaget.

Bruttoindtægtstabets afspejler således ikke det forhold, at offentlige trafikudbydere eventuelt kan spare driftsomkostninger ved eksempelvis at dimensionere en betjent bus- eller togrute efter forholdene, hvor en ny fjernbusrute opstår. Det er med andre ord overvejende sandsynligt, at de samlede afledte økonomiske konsekvenser for både jernbanevirksomheder og regionale trafikelskaber ved en gennemførelse af forslaget vil være mindre end de beregnede bruttoindtægtstab.

Staten kompenserer fjernbusoperatørerne mod, at operatørerne yder sociale rabatter til pensionister, studerende og børn. En gennemførelse af forslaget vil, ifølge analysen, medføre en stigning i antallet af fjernbusrejser, hvilket vil påvirke det statslige tilskudsbehov til fjernbussernes kompensation. Den årlige statslige kompensation estimeres at stige med omkring en fjerdedel i forhold til forbruget i 2017, svarende til en stigning i de statslige udgifter til tilskud til fjernbusoperatørerne på ca. 4 mio. kr. Fra den 1. januar 2019 gennemføres en justering af refusionen til fjernbusoperatørerne, hvorved statens forbrug hertil forventes mere end halveret. Derfor forventes ovennævnte stigning i tilskuddet til fjernbusoperatørerne som følge af lovforslaget også at blive mere end halveret i forhold til den gennemførte analyse.

Lovforslagets del om adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet samt datadeling og billetvidersalg er som udgangspunkt tænkt som en videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet. Videreudviklingen vurderes at være et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt i retning mod at fremtidssikre de eksisterende funktioner og tjenester i rejsekortet og rejseplanen og en stadig mere udbredt anvendelse af disse, samtidig med at der fastholdes en tidssvarende kvalitet i tilbuddet.

Udviklingen af rejseplanen til at vise stadigt flere transportformer og transportudbydere vil gøre tjenesten endnu mere relevant samtidig med, at det må forventes at brugen af offentlig kollektiv trafik forhøjes.

Udviklingen af integrerede, digitale mobilitetstjenester, der kan etableres som følge af datadeling, gør det nemmere for passagererne at finde og foretage den samlede rejse, hvilket vil føre til øget brug af den kollektive trafik. Dertil kommer, at bedre adgang for tredjepart til at videresælge den offentlige kollektive trafiksbilletter vil indebære, at disse når bredere ud, hvorved brugen af den kollektive trafik også stiger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fået foretaget en ekstern analyse af udviklingspotentialerne ved fremme af digitale mobilitetstjenester i en dansk kontekst. Analysen har blandt andet dækket internationale erfaringer med digitale mobilitetstjenester, der viser en markant stigning i brugen af offentlig kollektiv transport. Et pilotprojekt i Finland viste f.eks. en stigning i brugen af den offentlige kollektive trafik på over 25 pct., mens et lignende pilotprojekt i Göteborg viste en stigning i brugen af delebiler og offentlig transport på 50 pct. Den samlede offentlige kollektive trafik i Danmark har årligt billetindtægter for ca. 9,5 mia. kr. Ved et konservativt antaget skøn med en stigning på 5 pct. i brugen af offentlige kollektiv transport, vil de offentlige trafikvirksomheders øgede billetindtægter således kunne beløbe sig til ca. 475 mio. kr. årligt.

Det vurderes på den baggrund rimeligt at antage, at gevinsterne for trafikvirksomhederne mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget. Dette skal videre ses i lyset af, at grundstrukturen i de digitale løsninger allerede eksisterer i Danmark i dag gennem rejsekortet og rejseplanen, herunder grundstrukturen i de bagvedliggende datasystemer, der med lovforslaget lægges op til på sigt at samles i ét selskab, og som i takt med den stigende digitalisering af samfundet forudsættes at skulle videreudvikles som et naturligt led i denne udvikling.

Dertil kommer, at der med forslaget lægges op til, at de offentlige trafikvirksomheder kan gennemføre denne udvikling mod øget digitalisering af den kollektive trafiksektor i fællesskab ved videreudvikling af de eksisterende digitale kanaler – rejseplan og rejsekort – frem for, at de enkelte trafikvirksomheder skulle implementere og vedligeholde hver deres systemer individuelt. Ved at samle ressourcerne i ét selskab, hvor de fælles kræfter arbejder på én løsning, der omhandler den samlede rejse, vil der være besparelser at

hente både for passagerne og for trafikvirksomhederne. Samtidig vil der være økonomiske gevinster at hente for trafikvirksomhederne ved at samle de udviklingstiltag – der uanset nærværende lovforslag ville skulle ske i en digitaliseret verden – i én samlet kanal.

Hvad angår principperne for digitaliseringsklar lovgivning vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at nærværende lovforslag er i overensstemmelse med disse. Særligt hvad angår lovforslagets mål om en fælles rejseplan- og rejsekortløsning, hvor eksisterende infrastruktur anvendes og videreudvikles, vurderes at være i overensstemmelse med princip nr. 6 om brug af fællesoffentlig infrastruktur. Endvidere fremhæves transport-, bygnings- og boligministerens bemyndigelse til at fastsætte objektive kriterier for tredjeparts tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet i det tilfælde, at tilslutning af tredjepart ikke sker eller hindres, hvormed princip nr. 3 efterleves. Videre kan lovforslagets bestemmelse om datadeling betones som værende i overensstemmelse med princip nr. 4 om sammenhæng på tværs gennem ensartede begreber og deling af data, eftersom der med bestemmelsen lægges op til en styrket samordning af udstilling af standardiserede data om driften i den kollektive trafik. Ligeledes er der med lovforslaget taget højde for forholdet til beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i overensstemmelse med princip nr. 5 om tryk og sikker datahåndtering, jf. afsnit 2.8 om databeskyttelse af personoplysninger.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

En ensretning af afstandskravene for fjernbuskørsel vil give mulighed for, at fjernbusoperatører kan forbedre deres indtjening ved at kunne befordre passagerer på strækninger, hvor det hidtil ikke har været tilladt. De estimerede gevinster for fjernbusselskaberne forventes årligt at udgøre ca. 22 mio. kr. som følge af indtægter fra nye passagerer.

Lovforslaget indebærer en regelforenkling for fjernbusoperatørerne, da forslaget vil forenkle afstandskravet til fjernbuskørsel, som fremover bliver mere simpelt. Det vurderes at styrke operatørernes muligheder for at forstå og anvende lovgivningen ved udnyttelsen af de nye muligheder.

Endvidere vurderes ændringsbestemmelserne for fremme af digitale mobilitetstjenester at understøtte anvendelse af nye forretningsmodeller, der muliggøres af deling af udvalgte transportdata og vidersalg af den offentlige kollektive trafiksbilletter gennem tredjepart. Ændringerne vurderes også at fremme mulighederne for private og deleøkonomiske transporttilbud, som via digitale mobilitetstjenester synliggøres og gøres tilgængelige for forbrugerne. Videre vurderes disse bestemmelser at være enkle og formålsbestemte.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes at have positive økonomiske konsekvenser for borgerne, idet en øget konkurrence på markedet for fjernbusser forventes at indebære lavere billetpriser på

berørte ruter. De direkte gevinster for borgerne, i forbindelse med en ensretning af reglerne for fjernbussernes afstands-krav, forventes at udgøre samlet set ca. 23 mio. kr. som følge af lavere billetpriser.

Forslaget vurderes at have positive konsekvenser for borgerne, da der med én samlet rejseplan- og rejsekortløsning etableres én indgang til en samlet mobilitetstjeneste på tværs af transportformer, hvor det både vil være muligt at planlægge, bestille og betale for sin rejse ét sted. Nærmere adgang til flere transportformer på tværs vurderes således at give mere effektiv mobilitet med kortere rejsetid og rejseveje.

Endvidere vil lovforslaget muliggøre det private markeds adgang til at udvikle og drive digitale mobilitetstjenester, med henblik på at markedet kan drive udviklingen af nye og innovative løsninger også til gavn for forbrugerne.

Trafikselskaberne vil som følge af lovforslaget fastlægge fælles grundlæggende buspassagerrettigheder på tværs af landet, således at buspassagerens rettigheder som udgangspunkt er ens, uanset hvor de rejser og med hvilket offentligt trafikselskab. Det gør det nemmere for borgerne at forstå og anvende passagerrettighederne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Med lovforslagets formål om større tilslutning af private og deleøkonomiske aktører til rejseplan- og rejsekortsystemet ventes forslaget at medføre et mere sammenhængende kollektiv trafiksystem, der kan bidrage til at gøre det mere attraktivt at benytte sig af kollektiv trafik. En effektivisering af mobiliteten kan samtidig medføre kortere rejsetid og rejseveje. Begge kan nedbringe forurening fra trafik.

7. Forholdet til EU-retten

7.1. ITS-direktivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (herefter ITS-direktivet) bemyndiger EU-Kommissionen til at vedtage seks delegerede retsakter, hvoraf den ene, Kommissionens delegerede forordning nr. 1926/2017/EU af 31. maj om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester, EU-Tidende 2017, nr. L 272, side 1 (herefter Retsakt A). Retsakt A stiller krav om typen og format af data, som skal deles, samt hvordan de skal deles. Retsakten stiller også krav om et nationalt adgangspunkt for datadeling, fastlagte standarder for dataformater baseret på formater defineret i retsakten samt krav til hvilke specifikke typer af data fra både fartplans- og efterspørgselsbaseret transport der skal deles. Disse krav er direkte gældende og træder i kraft fra 2020. Kravene til datadeling, som fremgår af Retsakt A, vedrører deling af statiske data, såsom stoppesteddata, køreplaner og driftsplaner og billet- og prisinformationer, jf. artikel 4. I retsakten ligger ligeledes en hen-

sigtserklæring om, at medlemslandene skal arbejde for, at der fremadrettet skal ske deling af dynamiske data, som f.eks. forsinkelser, aflysninger og anslåede afgangs- og ankomsttider, jf. artikel 5.

Da retsaktens krav er direkte gældende, implementeres de i sagens natur ikke med indeværende lovforslag, men det må forventes, at Rejsekort & Rejseplan A/S agerer med rettidig omhu i udviklingen og varetagelsen af både de opgaver der pålægges selskabet med dette lovforslag og øvrige opgaver, således at selskabet ikke udvikler tekniske løsninger, der er uforenelige med EU-retlige fastsatte krav og standarder.

De foreslåede tiltag indebærer ikke i sig selv statsstøtte. Det er forudsat, at Rejsekort & Rejseplan A/S, dets ejerkreds og transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med gennemførelsen af de foreslåede tiltag påser overholdelse af statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

7.2. Passagerrettigheder

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km, og dermed er der kun relativt få rejser med bus i Danmark, som er omfattet af forordningen. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 14, er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark anvendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Indeværende lovforslag er i overensstemmelse med de nævnte forordninger, da der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.

8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden 25. oktober 2018 til 22. november 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for kollektiv trafik, Arriva, BAT, Bornholms Regionskommune, Bus & Togsamarbejdet, By- og Pendlercyklen, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Handicapforbund, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Dansk Jernbane Forbund, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Datatilsynet, DI Transport, DSB,

Fynbus, Hovedstadens Letbane I/S, KL, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Passagerpuls, Rejsekort A/S, Rejseplanen A/S, Rigsrevisionen, Rådet

for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sydtrafik, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	De offentlige trafikvirksomheder ventes at få flere kunder og dermed højere billetindtægter, idet deres billetter vil nå bredere ud som følge af muligheden for, at tredjepart kan videresælge billetter og som følge af videreudviklingen af hhv. rejseplanen og rejsekortet. Det vurderes, at gevinsterne for de offentlige trafikvirksomheder mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget.	Bruttoindtægtstab for offentlige trafikvirksomheder i form af tabte billetindtægter ved ensretning af fjernbusreglerne. Stigning af statsligt tilskud til refusion af sociale rabatter ved fjernbuskørsel som følge af ensretning af fjernbusreglerne.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Øget indtjening fra salg af fjernbusbilletter. Forbedrede indtjeningsmuligheder for transporttilbud som følge af bedre muligheder for opkobling på digitale mobilitetstjenester.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ensretning af afstandskravene til fjernbusser indebærer mere enkle og gennemskuelige regler for erhvervet.	Virksomhederne skal løbende og systematisk indberette relevante passager- og afgangsplysninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Grundlæggende buspassagerrettigheder indebærer, at buspassagerrettighederne bliver lettere at forstå og anvende for borgerne.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Med lovforslagets formål om større tilslutning af private og deleøkonomiske aktører til rejseplan- og rejsekortsystemet ventes forslaget at medføre et mere sammenhængende kollektiv trafiksystem, der kan bidrage til at gøre det mere attraktivt at benytte sig af kollektiv trafik. En effektivisering af mobiliteten kan samtidig medføre kortere rejsetid og rejseveje. Begge kan nedbringe forurening fra trafik.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer bemyndiger EU-Kommissionen til at vedtage seks delegerede retsakter, hvoraf den ene, Kommissionens delegerede forordning nr. 1926/2017/EU af 31. maj 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådgighedsstillelse af	

	<p>EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester vedrører datadeling på transportområdet med henblik på fremme af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester, EU-tidende 2017 nr. L side 272 (herefter Retsakt A). Kravene i Retsakt A er direkte gældende og træder i kraft fra 2020. Det forventes, at Rejsekort & Rejseplan A/S agerer med rettidig omhu i varetagelsen og udviklingen af deres opgaver, således at selskabet ikke udvikler tekniske løsninger, der er uforenelige med EU-retligt fastsatte krav og standarder.</p> <p>Bemyndigelsen i § 28 c til at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om passagerrettigheder er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 14, om jernbanepassagerers rettigheder og pligter. Dette skyldes, at der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.</p>
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	<p style="text-align: center;">JA</p> <p style="text-align: center;">NEJ</p> <p style="text-align: center;">X</p>

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I henhold den gældende § 3 i lov om trafikselskaber finansieres et trafikselskab gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 3 b, hvorefter private virksomheder efter aftale med et trafikselskab kan yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed.

Den foreslåede bestemmelse giver private virksomheder mulighed for at indgå aftale med et trafikselskab om en bedre busbetjening til og fra den pågældende virksomhed, mod at virksomheden yder et tilskud til den øgede busbetjening.

Den private virksomheds tilskud vil skulle dække de ekstra udgifter, der er forbundet med at etablere enten en ny rute til og fra virksomheden eller flere afgang på en eksisterende rute. Tilskuddet skal dække både de direkte udgifter, der er forbundet med den øgede betjening fratrukket passagerindtægterne og en forholdsmæssig andel af trafikselskabets administrationsomkostninger, som er forbundet med indgåelse af den konkrete aftale og administration af denne.

Der er tale om en ny bestemmelse.

De kommunale tilsynsmyndigheder har ikke taget stilling til, hvorvidt kommunalfuldmagtsreglerne kan anvendes til at etablere en fjernbusterminal. For at sikre, at kommunerne får mulighed for at kunne etablere en fjernbusterminal foreslås det, at der indsættes en hjemmel til dette i lov om trafikselskaber.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 3 c, hvorefter kommunerne får mulighed for at finansiere faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v.

Ved finansiering af faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v., forstås, at kommunen enten helt eller delvist betaler anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne.

Bestemmelsen giver alene kommunerne mulighed for at finansiere anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel. Bestemmelsen foreskriver således ikke en pligt for kommunerne til en sådan finansiering.

Det vil være op til den enkelte kommune at træffe beslutning om, hvorvidt etablering af faste anlæg til fjernbuskørsel er påkrævet i kommunen og ligeledes træffe beslutning om, hvor mange midler kommunen vil afsætte til et sådant projekt. Udformningen af faste anlæg til fjernbuskørsel m.v. skal ikke leve op til bestemte formkrav. Et anlæg til fjernbuskørsel, der er finansieret af kommunale midler, vil også kunne bruges til offentlig servicetrafik og eventuelt også til turistbusser.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 2

Trafikselskabernes opgaver er udtømmende beskrevet i lov om trafikselskaber, idet trafikselskaberne som fælleskom-

munale selskaber ikke kan bruge kommunalfuldmagtsreglerne som hjemmelsgrundlag.

Der er således ikke i dag hjemmel til, at et trafikselskab kan varetage driften af en busterminal, der udelukkende eller primært anvendes til fjernbuskørsel.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 5, stk. 8, hvorefter et trafikselskab efter aftale med en kommune kan varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel. En kommune vil således kunne indgå en aftale med et trafikselskab om at varetage driften af en busterminal, der udelukkende eller primært anvendes til fjernbuskørsel, mod at kommunen afholder de udgifter, der er forbundet med opgaven.

Det er vurderingen, at i de tilfælde, hvor en kommune vælger at anlægge en ny busterminal til betjening af bl.a. fjernbuskørsel, jf. den foreslåede nye § 3 c, vil kommunen oftest ikke være interesseret i selv at skulle stå for driften af terminalen og derfor vil det være nærliggende at indgå en aftale med trafikselskabet om at varetage denne opgave, idet trafikselskaberne har erfaringer med drift af andre busterminaler og lignende. På denne måde udnyttes eksisterende kompetencer bedst muligt.

Trafikselskabet vil ikke nødvendigvis selv skulle varetage alle driftsopgaverne, men vil oftest vælge at udbyde diverse driftsopgaver til private. Denne mulighed hindres ikke med den foreslåede ordning.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 3

I henhold til den gældende § 19, stk. 4, i lov om trafikselskaber, forstås fjernbuskørsel som rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Det foreslås, at § 19, stk. 4, nyaffattes, således at der ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning.

Det foreslås endvidere, at hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, så skal der udføres mindst én daglig returrejse 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder.

Det faste landsdækkende kilometerkrav på mindst 75 kilometer medfører, at der skabes ens vilkår for alle operatører og brugere af fjernbus overalt i Danmark, idet kravet om at krydse to trafikselskabsgrænser, eller at kørslen overskrider enten trafikselskabet på Sjælland eller Bornholms Regionskommunes område, fjernes.

Den foreslåede grænse på 75 kilometer er fastlagt på baggrund af forslag fra busbranchen og er udtryk for, at en kørsel skal strække sig over en vis distance, for at den kan betegnes som fjernbuskørsel. Almindelig rutekørsel på afstande, der er kortere end 75 kilometer er som udgangspunkt forbeholdt trafikselskaberne. Andre end trafikselskaberne har mulighed for at få tilladelse til almindelig rutekørsel, der er kortere end 75 kilometer, men i givet fald foretages der en behovsvurdering i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen, jf. § 21, stk. 1, i lov om trafikselskaber.

Kravet om mindst en daglig returrejse 5 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder foreslås af hensyn til, at offentligheden skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der afvikles med en fast frekvens og at ruten vil blive opretholdt igennem en længere periode. Samtidig fastholdes de regionale trafikselskabers mulighed for at skabe en sammenhængende betjening, herunder med sammenhængende køreplaner og trafikinformation, som ville være hæmmet, hvis private operatører frit kunne etablere og lukke ruter.

Det foreslås, at fjernbussen skal tilbagelægge de 75 km via rutens naturlige og effektive forløb. Hermed tilsigtes det, at den pågældende rute skal være mindst 75 km. Fjernbussen må således ikke køre væsentlige omveje for at leve op til det nye afstandskrav, men skal derimod køre de 75 km naturligt og effektivt. Ved opgørelsen af afstandskravet og i udstedelse af tilladelsen skal der ikke tages udgangspunkt i opmåling via en direkte luftlinje, men i et naturligt forløb ad de oplagte veje. Såfremt fjernbussen benytter sig af en færgerute medregnes færgens sejlroute i opgørelsen af, hvorvidt fjernbussen har kørt minimum 75 kilometer mellem passagerens på- og afstigning.

Med den foreslåede bestemmelse bliver der således alene mulighed for kunne købe fjernbusbilletter til rejser på 75 km og derover.

Den foreslåede ændring af, hvornår der er tale om fjernbuskørsel til et afstandskriterium på minimum 75 kilometer forventes at øge udbuddet af fjernbusser til gavn for passagererne i den kollektive trafik.

Til nr. 4

I henhold til den gældende § 22, stk. 2, i lov om trafiksselskaber, kan transport-, bygnings- og boligministeren tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafiksselskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, områder eller mellem to trafiksselskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

Som en konsekvens af den foreslåede ændring af § 19, stk. 4, foreslås § 22, stk. 2, ændret således, at transport-, bygnings- og boligministeren fremadrettet vil kunne tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de direkte berørte trafiksselskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte økommuner. En fjernbusoperatør skal således indgå en aftale med det eller de berørte trafiksselskaber, Bornholms Regionskommune eller berørte udmeldte økommuner for at kunne befordre passagerer på ruter med mindre end 75 km mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Transport-, bygnings- og boligministeren kan ved udstedelse af tilladelser til fjernbuskørsel på mindre end 75 kilometers afstand mellem den enkelte passagers på- og afstigning inddrage hensynet til øvrig offentlig servicetrafik, herunder jernbanetrafik.

Til nr. 5

I henhold til den gældende § 23 i lov om trafiksselskaber, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse, varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten, pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt. Hjemlen er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 477 af 2. maj 2017 om rutekørsel.

Der foreslås en nyaffattelse af § 23 i lov om trafiksselskaber, således at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvilke oplysninger en indehaver af tilladelse, skal afgive om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse og om tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb.

Der er tale om en skærpelse i forhold til den gældende bestemmelse. Det bliver obligatorisk for transport-, bygnings- og boligministeren at fastsætte regler i henhold til den foreslåede bestemmelse.

I henhold til bestemmelsen vil der blive fastsat regler, der forpligter indehaveren af en tilladelse til at afgive relevante oplysninger om antal afgang, antal passagerer og øvrige oplysninger om buskørselens omfang og udøvelse. Det kan f.eks. være oplysninger om fordelingen af forskellige passagertyper såsom pensionister, voksne, studerende og børn.

Forpligtelsen vil blive pålagt indehavere af tilladelser til fjernbuskørsel, idet tilladelser til trafiksselskabernes rutekørsel ikke vil blive underlagt samme indberetningskrav, da det er trafiksselskaberne, der fører kontrol med den kørsel, trafiksselskaberne indkøber eller selv udfører.

Der vil også blive fastsat regler om øvrige vilkår for fjernbustilladelser, f.eks. bestemmelser om, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med udformning af tilladelser kan fastsætte vilkår om, hvor tilladelsesindehaveren må holde for at afsætte og medtage passagerer. I forbindelse med den konkrete fastlæggelse af på- og afstigningssteder vil transport-, bygnings- og boligministeren skulle høre den pågældende kommune om, hvorvidt kommunen er enig i de foreslåede stoppesteder. En kommune kan i den forbindelse foreslå, at på- og afstigning skal finde sted på en kommunalt finansieret busterminal og lignende, der anvendes til fjernbuskørsel, jf. den foreslåede nye § 3 c. Kommunens mulighed for at foreslå, at på- og afstigning kan ske på en busterminal, der er helt eller delvist kommunalt finansieret, vil være uafhængig af, at såvel busterminalen er beliggende på privat grund som det forhold, at der opkræves betaling for benyttelse af terminalen.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er således at forbedre tilsyns-, kontrol- og sanktionsmuligheder over for fjernbusbranchen med det sigte at sikre lige markeds- og brugervilkår for operatører og dermed sikre passagererne de bedste muligheder for et godt udbud af fjernbusruter.

Til nr. 6

Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003 som et joint venture-selskab godkendt af Konkurrencestyrelsen. Aktionærerne i Rejsekort A/S var dengang DSB, HUR, Ørestadsselskabet I/S, Vestsjællands Trafiksselskab, Storstrøms Trafiksselskab, Vejle Amts Trafiksselskab og Nordjyllands Trafiksselskab.

Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 som et joint venture-selskab godkendt af Konkurrencestyrelsen. Selskabets ejere bestod på det pågældende tidspunkt af DSB, samtlige trafiksselskaber og de daværende amtskommuner og kommuner, hvor der ikke var oprettet et trafiksselskab.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er således ikke oprettet ved lov, men har hidtil baseret sig på et frivilligt joint venture samarbejde.

Det foreslås i § 27, stk. 1, at trafiksselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB i et aktieselskab, benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S skal samarbejde om at drive og udvikle et elektronisk rejseplanssystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt drive og udvikle et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling.

Med den foreslåede bestemmelse lovfæstes det, at parterne skal samarbejde om at drive og udvikle et fælles rejseplan-

og rejsekortsystem i ét selskab. Rejseplanen og rejsekortet har vundet bredt indpas hos passagerne i den offentlige servicetrafik på tværs af landet, og det er forventningen, at man ved at samle aktiviteterne i ét fælles selskab bedre kan fastholde og udvikle systemerne i takt med den teknologiske udvikling.

Med betegnelsen "rejseplansystem" menes, at de offentlige trafikvirksomheder skal tilbyde et rejseplanlægningssystem, der som minimum er tilsvarende det elektroniske rejseplansystem, som Rejseplan A/S i dag driver på vegne af de offentlige trafikvirksomheder i Danmark.

Med betegnelsen "rejsekortsystem" menes, at de offentlige trafikvirksomheder skal tilbyde et billetteringssystem, der som minimum er tilsvarende det elektroniske rejsekortsystem, som Rejsekort A/S i dag driver på vegne af de offentlige trafikvirksomheder i Danmark.

Med den foreslåede bestemmelse lovfæstes, at de to systemer skal udvikles og drives i ét fælles selskab.

Rejsekort & Rejseplan A/S oprettes ved en sammenlægning af de to nuværende selskaber Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S. Hvordan sammenlægningen skal ske, er op til parterne i de to nuværende selskaber at bestemme. Det er afgørende at finde den bedst mulige model for etableringen af selskabet, herunder at ejerfordelingen parterne imellem i selskabet samlet set svarer til summen af ejerandelene i de to nuværende selskaber, medmindre parterne aftaler noget andet.

Ved valg af model for sammenlægningen af de to selskaber er der en lang række forskellige forhold, der skal afklares, herunder momsmæssige konsekvenser, selskabsretlige, skattemæssige, dataretlige, statsstøtteretlige og konkurrenceretlige forhold osv. Det er trafikelskaberne, Bornholms Regionkommune, Metroselskabet I/S samt DSB, der skal sørge for afklaring af de forskellige forhold i forbindelse med sammenlægningen.

En mulig model kunne være, at Rejseplanen A/S indskydes i Rejsekort A/S. Rejseplanen A/S opløses således uden likvidation ved overdragelse af selskabets aktiver og forpligtelser som helhed til Rejsekort A/S. I forbindelse med fusionen skal der foretages en værdiansættelse af de to nuværende aktieselskaber med henblik på fastlæggelsen af ejerandelene i det fortsættende selskab. Den foreslåede fusion berører således ikke de deltagende parter værdier, idet disse tildeles aktier i det fortsættende selskab i forhold til den beregnede ejerandel i det fortsættende selskab. Det modtagende selskab, som her er Rejsekortet A/S, indtræder således i samtlige af det indskydende/ophørende selskab – her Rejseplanen A/S' – aktiver og passiver samt rettigheder og pligter.

Civilretligt indebærer en fusion den fordel, at der – medmindre andet specifikt er aftalt – gælder såkaldt universalsuccession både i forhold til medarbejdere og øvrige aftalparter. Det betyder, at det modtagende/fortsættende selskab i fusionen automatisk indtræder i samtlige af det indskydende/ophørende selskabs aktiver og forpligtelser. Overdragelserne kan således gennemføres uden kreditorernes samtykke.

Formålet med at samle rejsekortet og rejseplanen i ét selskab er en samlet prioritering af udviklingstiltag for begge produkter og på sigt at skabe en samlet digital tjeneste. Ved at samle opgaverne er det målet, at viden, kompetencer og ledelsesmæssig kapacitet kan anvendes bedre, og at der samtidig sikres en højere grad af synergi og sammenhæng i de vedtagne beslutninger. Det fælles selskab skal således arbejde for en øget integration af rejseplanen og rejsekortet som produkter og tjenester.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I den gældende lov om trafikelskaber er oprettelse af et selskab for rejseplan - og rejsekortsystem ikke et krav.

I § 27, stk. 2 foreslås, at stiftelsen af Rejsekort & Rejseplan A/S i regnskabs- og skattemæssig henseende kan ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret. Det foreslås, at stiftelsen kan ske med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar i det år, hvor stiftelsen finder sted. Dette foreslås af hensyn til, at værdiansættelser fra årsrapporterne vil kunne danne udgangspunkt for sammenlægningen og af hensyn til at lette den skatte- og momsmæssige behandling. Dog vil det være værdierne på tidspunktet for sammenlægningen, der bruges til at beregne den enkelte ejers forholdsmæssige ejerandel i selskabet.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er oprettet af de deltagende trafikvirksomheder, som selv har besluttet navnene på de to selskaber.

I § 27, stk. 3 foreslås det, at ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S kan ændre selskabets navn. Det foreslåede navn Rejsekort & Rejseplan A/S er dækkende for selskabets formål nemlig at drive og udvikle et elektronisk rejsekortsystem samt et elektronisk rejseplansystem, men såfremt ejerne af selskabet ønsker, at selskabet skal have et andet navn, kan de, uanset at selskabets navn fremgår af nærværende lovforslag, beslutte at ændre det.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, men har hidtil baseret sig på et frivilligt joint venture-samar-

bejde. Derfor er sammensætningen af de to selskabers bestyrelse fastsat ved en ejeraftale.

I Rejsekort A/S er der 13 bestyrelsesmedlemmer og 12 suppleanter, og i Rejseplanen A/S er der 9 bestyrelsesmedlemmer.

Det foreslås i § 27, stk. 4, 1. pkt., at Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne. Trafikskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S og DSB skal således selv beslutte hvor mange medlemmer der skal være i bestyrelsen, og hvor mange medlemmer hver enkelt ejer skal udpege.

Det foreslås endvidere i § 27, stk. 4, 2. pkt., at transport-, bygnings- og boligministeren udpeger et bestyrelsesmedlem. Det er forventningen, at ministeren vil udpege en embedsmand til bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S. I dag har ministeren udpeget en embedsmand til en observatørpost i Rejsekort A/S' bestyrelse.

Desuden foreslås det i § 27, stk. 4, 3. pkt., at ejerne og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab udpeger et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen. Bestyrelsesformanden skal således være en professionel erhvervsmand/kvinde, der har de fornødne kompetencer til at påtage sig hvervet som bestyrelsesformand for det fælles selskab.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, og som følge heraf er der ikke i den gældende lov om trafik-selskaber angivet noget om bestyrelsernes sammensætning.

Det foreslås i § 27, stk. 5, at kan ejerne ikke opnå enighed om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer, og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege. Den foreslåede bestemmelse skal kun anvendes, såfremt det ikke er muligt for ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S at blive enige om bestyrelsens størrelse og sammensætning. Transport-, bygnings- og boligministeren vil ved fastsættelsen af bestyrelsens størrelse og sammensætning tage udgangspunkt i den nuværende sammensætning af Rejsekort A/S' bestyrelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er ikke oprettet ved lov, og som følge heraf er der ikke i den gældende lov om trafik-selskaber angivet noget om udpegning af bestyrelsesformanden.

Det foreslås i § 27, stk. 6, at kan der ikke opnås enighed om udpegning af bestyrelsesformanden, jf. stk. 4, 3. pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren formanden.

Den foreslåede bestemmelse skal kun anvendes, såfremt det ikke er muligt at blive enige om udpegningen af bestyrelsesformanden. Transport-, bygnings- og boligministeren vil ved udpegningen vælge en kandidat, der har de rette kompetencer og den fornødne erfaring til at bestride formandsposten for Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I dag har Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S indgået tilslutningsaftaler med andre operatører af offentlig servicetrafik på frivillig basis.

Det foreslås i § 27, stk. 7, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, mulighed for at blive tilsluttet det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

Det er op til parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S at bestemme, hvordan et samarbejde med jernbanevirksomheder og udmeldte ø-kommuner skal foregå, f.eks. i form af tilslutningsaftaler og lignende, men parterne i selskabet har pligt til at finde en løsning således, at de nævnte parter kan tilgå det landsdækkende system for rejsekort og rejseplanen, såfremt de ønsker en sådan aftale.

Det er en forudsætning for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten eller regioner, at de kan tilsluttes det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem for at kunne efterleve kravet om tilrådighedsstillelse af transportdata i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S, jf. § 27 a, stk. 2. Såfremt parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S vil pålægge aftaleindgåelsen en tilslutningsafgift, må denne højst være omkostningsbaseret, da Rejsekort & Rejseplan A/S ellers indirekte vil medfinansieres af stat eller regioner gennem de offentlig servicekontrakter, der er indgået med disse jernbanevirksomheder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I dag stilles der ikke krav til, at Rejseplanen A/S skal give tredjepart mulighed for at få vist transportdata på rejseplanen, selvom det i en vis udstrækning allerede er tilfældet i dag.

Det foreslås i § 27, stk. 8, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet. Det kan f.eks. være fjernbusoperatører, rederier, deleøkonomiske platforme, kørselskontorer m.fl., der ønsker, at deres transportdata også skal fremgå af rejseplan- og rejsekortsystemet, således at oplysninger om disse transporttilbud når ud til flest mulige potentielle kunder. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå tilslutningsaftaler med tredjepart mod betaling.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom Rejsekort & Rejseplan A/S endnu ikke er oprettet, stilles der ikke i dag krav til selskabet.

Det foreslås i § 27, *stk. 9*, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste, at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og at skabe bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter.

For det første skal planen indeholde en strategi for at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste, samt arbejde hen imod digitaliserede versioner af funktionerne. Strategien skal indeholde milepæle for arbejdet med at implementere de to nuværende systemer – rejsekort og rejseplan – til én samlet løsning, hvor passagerne kun skal have én indgang.

For det andet skal forretningsplanen indeholde en strategi for selskabets arbejde med at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester. Der skal blandt andet tages stilling til, hvordan de konkrete vilkår skal være for at blive tilsluttet rejseplan- og rejsekortsystemet m.v.

For det tredje skal selskabets forretningsplan forholde sig til, hvorledes der skabes bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter. Der skal blandt andet tages stilling til, hvordan eventuelle barrierer for videresalget fjernes, hvilke vilkår, der skal være for tilslutningsaftaler osv.

Bag forslaget om en forretningsplan ligger hensynet til, at ikke alle selskabets udviklingsopgaver kan forventes implementeret fra lovens ikrafttrædelsesdato. Der skabes med forretningsplanen rum for, at selskabets formål som udgangspunkt kan udvikles på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt grundlag i takt med den teknologiske og digitale udvikling.

De opstillede krav til forretningsplanen er mindstekrav, som planen skal indeholde. Derudover kan den indeholde andre punkter, som selskabet bestemmer.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom Rejsekort & Rejseplan A/S endnu ikke er oprettet, stilles der ikke i dag krav til selskabet.

Det foreslås i § 27, *stk. 10*, at Rejsekort & Rejseplan A/S en gang årligt skal indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af de obligatoriske punkter i selskabets forretningsplan, jf. *stk. 9*, nr. 1-3.

Selskabet skal således over for transport- bygnings- og boligministeren skriftligt redegøre for, hvordan det arbejder hen imod én samlet mobilitetstjeneste for rejseplanlægning, booking, betaling og billettering, hvordan det arbejder med at skabe bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og hvordan det arbejder hen imod at skabe bedst mulige rammer for tredjeparts videresalg af billetter. Redegørelsen skal indeholde en tidsplan for de milepæle, som selskabet har besluttet i forhold til de tre punkter, som redegørelsen skal forholde sig til.

Som led i arbejdet med selskabets forretningsplan vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet invitere KL og Danske Regioner til fælles drøftelse af selskabets arbejde, herunder om fremdriften af selskabets udvikling hen imod en fælles mobilitetstjeneste, der skal understøtte en samlet, forbedret mobilitet til borgerne.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom Rejsekort & Rejseplan A/S endnu ikke er oprettet, er der i den gældende lov ikke mulighed for at fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' krav til tredjeparts adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet.

Det foreslås i § 27, *stk. 11*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.

Bestemmelsen er tænkt anvendt i det tilfælde, at den med lovforslaget forudsatte drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet mod forventning ikke sker eller kun sker i et uhensigtsmæssigt lavt tempo.

Bestemmelsen vil endvidere f.eks. kunne anvendes, hvis tilslutning af tredjepart til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem ikke sker eller hindres. Ministeren vil således med den foreslåede bemyndigelse kunne fastsætte objektive betingelser for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det fælles rejseplan- og rejsekortsystem, vilkår for tilslutningen m.v. Hensigten vil i en sådan situation være at sikre private aktører rimelige vilkår ved tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet med henblik på at understøtte muligheden for videreudviklingen mod et fælles digitalt mobilitetssystem, hvor flere private og deleøkonomiske mobilitetsbud tilknyttes. Såfremt bemyndigelse måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Transport-, bygnings- og boligministeren skal sikre, at eventuelle nærmere regler fastsat i medfør af bestemmelsen overholder statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I den gældende lov om trafiksselskaber er der ikke pligt for trafiksselskaberne til at stille transportdata til rådighed for deling med andre. Der sker imidlertid i vidt omfang en deling af data via rejseplanen.

Med transportdata i lovforslaget menes hovedsageligt oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transportmidler, herunder blandt andet i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge, booke og betale for den samlede rejse.

Rejseplanen har i dag en åben data-politik og stiller allerede data til rådighed for tredjepart. Den type af data, som i praksis allerede er gjort tilgængeligt til ekstern brug er primært statistisk data, som f.eks. køreplans- og stoppesteddata, afgangstavler- og stationsdata, men rejseplanen stiller også allerede udvalgte dynamiske transportdata til rådighed for tredjepart, såsom realtidinformationer og turplaner.

Det foreslås i § 27 a, stk. 1, at trafiksselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille transportdata vederlagsfrit til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S. Tilrådgivelsesstillelsen over for tredjepart skal ske vederlagsfrit, således at tredjepart får fri mulighed for at trække på transportdata fra rejseplan - og rejsekorts datalager med henblik på, at tredjepart f.eks. kan skabe sin egen mobilitetstjeneste.

Med den foreslåede bestemmelse lægges der op til at lovfæste den allerede anvendte praksis i rejseplanssystemet om deling af statiske transportdata. Hensigten med dette forslag er – under hensynstagen til blandt andet beskyttelse af følsomme personoplysninger – at sikre, at der også i privat regi på baggrund af tilgængelighed af førnævnte relevante transportdata kan udvikles digitale mobilitetstjenester til gavn for passagerer og samfund.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.2.4.

I den gældende lov om trafiksselskaber er der ikke pligt for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, til at stille transportdata til rådighed for deling med andre.

Der foreslås indsat en ny bestemmelse i § 27 a, stk. 2, som pålægger jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt at stille transportdata vederlagsfrit til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S. Bestemmelsen er begrundet i, at alle, der udfører offentlig servicetrafik i Danmark, skal være forpligtet til at stille transportdata til rådighed for tredjepart.

Der er i dag ikke mulighed for at fastsætte regler om deling af transportdata.

Det foreslås i § 27 a, stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille vederlagsfrit til rådighed for tredjepart og standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

Der vil blive stillet krav om, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal dele såvel statiske som dynamiske transportdata. Det kunne f.eks. være oplysning om, hvilke stoppesteder der er på en given busrute, og oplysning om flytning af stoppesteder i tilfælde af f.eks. vejarbejde.

Bestemmelsen er alene tænkt anvendt i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S ikke stiller relevant statistisk og dynamisk transportdata til rådighed for tredjepart. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Der er i dag ikke mulighed for at fastsætte regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystem.

Det foreslås i § 27 a, stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystem.

Validering af billetters gyldighed er en blandt flere opgaver, der foruden anvendelsen af standardiserede billetformater, også forudsætter et bagvedliggende datasystem. Et datasystem kan være centreret om de enkelte transportudbyderes eget billetudbud. Det kan også udvikles som et samlet system, der kan integrere billetterelatede informationer - som f.eks. udstedte billetter og dynamisk information om aktive billetter - fra øvrige transportudbydere tilknyttet rejsekortsystemets funktioner.

I forlængelse af, at de kundeventde funktioner og opgaver samles i Rejsekort & Rejseplan A/S, ventes det, at også de bagvedliggende tekniske systemer og forudsætninger for at løse disse opgaver samles i selskabet, som f.eks. et fælles datasystem, der vil kunne lagre information om udstedte billetter, aktive billetter og sammenholde modtagne informationer fra kontrolplatforme med f.eks. oplysninger om tid og sted. Et samlet datasystem vil ligeledes kunne anvendes af tredjepart, der videresælger offentlige transportvirksomheders billetter, som valideringstjeneste uden krav om, at tredjepart skal være tilsluttet rejsekortsystemet eller skal bruge rejsekortet som rejsehjemmel eller betalingsmiddel.

Rejsekortet har i dag delvist etableret et datasystem, der potentielt vil kunne videreudvikles til et centralt, nationalt datasystem med henblik på at kunne integrere private aktører i rejsekortets funktioner.

Det foreslås, at ministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejsekortets eksisterende datasystem.

Bemyndigelsen ventes udmøntet i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse ikke selv formår at drive videreudviklingen af datasystemet i retning mod et centralt system, hvor private aktører kan integreres. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortssystem.

Transport-, bygnings- og boligministeren skal sikre, at eventuelle nærmere regler fastsat i medfør af bestemmelsen, overholder statsstøtteretlige og konkurrenceretlige regler.

Der er tale om en ny bestemmelse.

§§ 27 og 28 i den gældende lov om trafikkselskaber giver hjemmel til, at ejerne kan indgå aftaler om kommerciel adgang til billetterings- og rejseplanssystemet samt hjemmel til at udbetale udbytte til sine ejere. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at der bør gælde tilsvarende regler for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Det foreslås i § 27 b, at Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf.

Den foreslåede bestemmelse giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, således at selskabet får mulighed for at tjene penge på, at andre ønsker at benytte systemet. Dog skal selskabets ejere stille transportdata til rådighed vederlagsfrit, jf. den foreslåede § 27 a, stk. 1, og ejerne må ligeledes ikke opkræve betaling for at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, jf. den foreslåede § 28, stk. 1.

Den kommercielle udnyttelse skal have en tilknytning til rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, dvs. at der skal være tale om salg af ydelser eller tjenester, der har en eller anden form for tilknytning til rejseplan - og rejsekortssystemet i bred forstand. Det kunne f.eks. være private udbydere af transport, der ønsker at anvende systemet til salg af ydelser eller tjenester i tilknytning til udbud af deres trafik. Det kunne f.eks. være salg af eller reklame for en samlet

billet til både transport og en tilknyttet ydelse, f.eks. entre til et museum eller andre attraktioner, eller det kunne være en transportydelse kombineret med f.eks. et restaurantbesøg. Den foreslåede kommercielle anvendelse af rejseplan - og rejsekortssystemet skal forstås i bredest mulige forstand, idet aktionærerne bag Rejsekort & Rejseplan A/S får mulighed for at benytte det samlede system kommercielt i en fremtidig digitaliseret verden.

Det foreslås i § 27 c, at overskud kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S. Overskud kan stamme fra kommerciel anvendelse af rejseplan - og rejsekortssystemet og dets funktioner, jf. den foreslåede § 27 b. Overskud kan ligeledes være genereret af den almindelige drift af selskabet. Udbetaling af udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S følger således de normale regler for udbetaling af udbytte i selskabsloven. Ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S træffer selv beslutning om udlodning af udbytte og en sådan beslutning kan være begrænset af eventuelle ejeraftaler.

I den gældende lov er der ikke fastsat en pligt for trafikvirksomhederne til at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart.

Det foreslås i § 28, *stk. 1*, at trafikkselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Bestemmelsen skal sikre markedets mulighed for at udvikle digitale mobilitetstjenester på tværs af det offentlige, deleøkonomiske og private transporterhverv til gavn for passagererne. Samtidig skal bestemmelsen sikre, at de offentlige trafikvirksomheders billetter kan indgå i sådanne løsninger og derved nå bredere ud gennem flere salgskanaler. Se i øvrigt de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

Tredjepart kan være private operatører af digitale mobilitetstjenester, øvrige transportudbydere eller andre aktører med interesse i at videresælge billetter.

Det foreslås, at videresalget skal ske ved, at tredjepart får adgang til at købe de udvalgte billetter fra offentlige transportvirksomheder til en pris, som modsvarer prisen tilbudt til slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Slutkunderne i de offentlige salgskanaler er de personer, der køber billet(ter) til en rejse. Ofte vil der være personsammenfald mellem den person, der køber en billet og den person, der efterfølgende foretager en rejse (passageren), men der kan naturligvis også købes billetter til andre passagerer.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom der i den gældende lov ikke er fastsat en pligt for trafikvirksomhederne til at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, er der ikke mulighed for at fastsætte regler om et sådant videresalg og regler om hvilken pris, der må tages for disse billetter.

Det foreslås i § 28, *stk. 2*, at tredjeparts videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Hensigten med denne bestemmelse er på den ene side at sikre gennemsigtighed for forbrugeren samt på den anden side at afbøde, at billetter til den offentlige kollektive trafik sælges til overpris og derved risikoen for, at det offentlige kollektive transporttilbud bliver mindre attraktivt at benytte for forbrugeren. Lovforslaget forhindrer dog derved ikke tredjepart i at udbyde abonnementsløsninger, hvor de offentlige trafikvirksomheders billetter til den kollektive trafik kan indgå.

I henhold til den gældende lov er der ikke mulighed for at fastsætte regler om krav til standarder for billetteringsformater.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Eftersom der i den gældende lov ikke er fastsat en pligt for trafikvirksomhederne til at stille billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart, er der ikke mulighed for at fastsætte regler om et sådant videresalg.

Det foreslås i § 28, *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart, til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Eksempler på kommercielle billetter er f.eks. DSB's Orangebilletter, festivalbilletter og lignende.

I takt med, at det nye rejseplan- og rejsekortselskab arbejder hen imod en øget digitalisering af rejseplanens og rejsekortets funktioner, ventes rejsekortet som rejsehjemmel at købes på mobiltelefonen som et naturligt led i udviklingen.

Med bestemmelsen bemyndiges ministeren til i en bekendtgørelse at fastsætte minimumskrav til, hvilke typer af kommercielle billetter, og ligeledes i hvilket omfang kommerci-

elle billetter skal stilles rådighed i forhold til de offentlige trafikvirksomheders samlede billetudbud. Såfremt bemyndigelse måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det foreslås i § 28, *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om krav til standarder for billetteringsformater.

Med forslaget om bestemmelserne § 28, *stk. 1 og 2*, om videresalg af billetter fra de offentlige trafikvirksomheder til tredjepart kan der potentielt opstå et marked af unikke billettertyper og billetterformater, som kan være vanskelige at validere for de enkelte transportudbydere billettekontrollører.

Det foreslås derfor at give ministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for standardbilletteringsformater, således at nye billetter udvikles i et tidssvarende og maskinelt læsbart format, der kan aflæses og valideres af gængse kontrolenheder. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende bemyndigelsen fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Af hensyn til at sikre, at reglerne for standardbilletteringsformater er tidssvarende i forhold til den løbende teknologiske udvikling på området, foreslås det, at bestemmelsen i lov om trafikselskaber giver mulighed for, at reglerne herfor kan fastsættes ved bekendtgørelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 7

Der er i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF, EU-Tidende 2011, nr. L 55, side 1, fastsat en række regler om buspassagerers rettigheder. Forordningens regler finder næsten udelukkende anvendelse på rejser over 250 km, og dermed er der kun relativt få rejser med bus i Danmark, som er omfattet af forordningen. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage m.v.

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, EU-Tidende 2007, nr. L 315, side 14, er der ligeledes fastsat regler om passagerers rettigheder ved jernbanekørsel. Forordningens regler finder i Danmark an-

vendelse på al passagertransport med jernbane. Reglerne omfatter blandt andet ret til information og assistance, erstatning ved beskadiget bagage, ret til erstatning og rettigheder ved forsinkelse m.v.

Med forslaget til § 28 c, stk. 1, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikskaberne almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger (togrejser på privatbanestrækninger).

Rutekørsel, som udføres som speciel rutekørsel, samt individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede eller kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, er ikke omfattet af bemyndigelsen.

Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte regler om passagerers grundlæggende rettigheder ved f.eks. forsinkelse, krav til billetudstedelse, medtagning af cykler og krav til information om rejsen. Der kan endvidere fastsættes en række definitioner, f.eks. hvornår der tidsmæssigt anses at være oprådt forsinkelse, samt i hvilke tilfælde rettighederne ikke finder anvendelse, herunder force majeure.

Bemyndigelsen tænkes alene anvendt i det tilfælde, at det ikke er muligt for trafikskaberne selv at nå til enighed om et passende niveau af ens grundlæggende rettigheder for deres passagerer. Det vil være op til transport-, bygnings- og boligministeren at vurdere, hvornår det ikke længere vurderes muligt for trafikskaberne at opnå enighed om ensartede grundlæggende rettigheder, samt hvornår rettighederne har et passende indhold. De ens grundlæggende rettigheder er ikke til hinder for, at der lokalt kan fastsættes bedre rettigheder end de ens grundlæggende rettigheder, men hensigten er, at rettighederne som udgangspunkt skal være indholdsmæssig ens på tværs af trafikskaberne.

De regler, som transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte, vil være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011/EU af 16. februar om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning nr. 2006/2004/EF om buspassagerers rettigheder og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007/EU af 23. oktober om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Dette skyldes, at der udelukkende vil blive fastsat regler i det omfang, at EU ikke har lovgivet på området.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Der er i henhold til den gældende lov ikke mulighed for at fastsætte regler om en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

Med forslaget til § 28 c, stk. 2, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.

Bemyndigelsen forventes anvendt til at etablere en frivillig mærkningsordning, som giver fjernbusselskaberne mulighed for i deres markedsføring at anvende et mærke, som viser, at de tilbyder deres kunder de samme passagerrettigheder, som trafikskaberne tilbyder deres kunder.

Såfremt der fastsættes rettigheder efter § 28 c, stk. 1, er det hensigten, at disse rettigheder også skal indeholdes i mærkningsordningen. Såfremt trafikskaberne selv fastsætter et ensartet niveau af en grundlæggende rettigheder for deres passagerer, så vil ordningen blive tilpasset disse rettigheder.

Med bemyndigelsen kan transport-, bygnings- og boligministeren endvidere fastsætte regler om mærkets grafiske udtryk og vilkår, administration af ordningen, regulering og afskæring af klageadgang, tilsyn med anvendelse af mærket m.v.

Det forventes, at ministerens bemyndigelse efter § 28 c, stk. 2, delegeres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 8

Af § 29, stk. 1, i lov om trafikskaber fremgår, at et trafikskab kan fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet eller kort). I henhold til § 29, stk. 3, kan kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Det foreslås, at § 29, stk. 3, ophæves, idet hjemlen til at inddrive fordringer vedrørende kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer allerede findes i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, lovbekendtgørelse nr. 29 af 12. januar 2015. Inddrivelsesloven gælder for opkrævning og inddrivelse af fordringer med tillæg af renter, gebyrer og andre omkostninger, der opkræves eller inddrives af det offentlige. Skatteministeren kan fastsætte regler om, at loven desuden finder anvendelse på fordringer, der er fastsat ved lov eller i henhold til lov.

Det er ikke alene kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, men også fordringer, der opstår i forbindelse med rejsekort, jf. § 6 b, stk. 4, i lov om trafikskaber, som trafikskaberne kan inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

SKAT har udtalt, at såvel trafikskaberne som Rejsekort A/S er at betragte som hørende under "det offentlige", og de

har derfor allerede i dag mulighed for at inddrive f.eks. ubetalte kontrolafgifter og ubetalte rejsekortfordringer via restanceinddrivelsesmyndigheden.

Rejsekort & Rejseplan A/S, som oprettes i medfør af den foreslåede § 27, stk. 1, vil på tilsvarende vis som det nuværende Rejsekort A/S, udelukkende være ejet af trafikelskaber, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S og DSB, som alle er 100 pct. offentlige ejede selskaber, og selskabet vil derfor i relation til inddrivelse af fordringer hører under det offentlige og kunne inddrive dets fordringer via restanceinddrivelsesmyndigheden.

Til nr. 9

Efter den gældende lovs § 30, stk. 1, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse til eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der følger heraf.

Det foreslås i § 30, *stk. 1*, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der udfører rutekørsel uden tilladelse, jf. § 20, stk. 1, overtræder regler om kørsel i henhold til en kontrakt, jf. § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i medfør af loven.

Der er tale om en nyaffattelse af bestemmelsen. Formålet med forslaget er, udover en sproglig præcisering, at komme med anbefalede bødeniveauer for overtrædelse af bestemmelsen på samme måde som det er sket i henholdsvis bus- og godskørselsloven samt i taxiloven, jf. lov om buskørsel, lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 med senere ændringer, lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 med senere ændringer, samt taxiloven, lov nr. 1538 af 19. december 2017.

Det foreslås således at fastsætte så betydelige bøder for overtrædelse af reglerne, at det forventes, at det ikke kan betale sig at bryde reglerne.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, *nr. 1*, om at udføre rutekørsel uden tilladelse som udgangspunkt straffes med en bøde på 35.000 kr. Overtrædelsen anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet påbuddet om, at det kræver tilladelse at udføre almindelig rutekørsel er vigtigt at overholde, fordi myndighederne inden udstedelsen af en tilladelse undersøger, om ansøger lever op til de krav, der stilles for at få en tilladelse. Overtrædelse af bestemmelsen vil således påføre de virksomheder, der har fået udstedt en tilladelse og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at få tilladelsen, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, *nr. 2*, om regler om kørsel i henhold til en kontrakt om rutekørsel som udgangspunkt straffes med en bøde på 35.000 kr. Overtrædelsen anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet opfyldelse af kravet om en skriftlig kontrakt om kørslen med transportkøberen er et grundlæggende krav til udførelse af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. Overtrædelse heraf vil påføre de virksomheder, der har oprettet en skriftlig kontrakt om kørslen med transportkøberen og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at udføre kørsel, der er undtaget kravet om tilladelse, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, *nr. 3*, ved at overtræde vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller en kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i henhold til loven som udgangspunkt straffes med en bøde på 15.000 kr. Det kunne f.eks. være tilfælde, hvor en fjernbusoperatør befordrer passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer. Overtrædelsen anses som en alvorlig overtrædelse, idet befordring af passagerer, der ikke er fjernbuspassagerer, vil kunne give trafikelskaber en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, *nr. 3*, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel ved at optage og afsætte passagerer ved et stoppested, der ikke fremgår af tilladelsen, udgangspunkt straffes med en bøde på 15.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en alvorlig overtrædelse, idet det vil påføre de virksomheder, der har tilladelse til at optage og afsætte passagerer ved det pågældende stoppested, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, *nr. 3*, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel ved på en eller flere afgang ikke at betjene alle de stoppested, der fremgår af tilladelsen, som udgangspunkt straffes med en bøde på 5.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der ikke påføres andre virksomheder ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, *nr. 3*, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til fjernbuskørsel ved ikke at udføre mindst én daglig returrejse fem dage ugentligt på ruten som udgangspunkt som udgangspunkt straffes med en bøde på 35.000 kr. En sådan overtrædelse anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet det er et grundlæggende krav for at få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel. Overtrædelse heraf vil påføre virksomheder med tilladelse til fjernbuskørsel, som følger kravet om at udføre mindst én daglig returrejse fem dage ugentligt, en ulige konkurrence.

Det foreslås, at overtrædelse af forslagens § 30, stk. 1, *nr. 3*, ved at overtræde vilkår for en tilladelse til rutekørsel om, at kørsel på ruten ikke må stoppes uden godkendelse som udgangspunkt straffes med en bøde på 5.000 kr. En sådan

overtrædelse anses som en mindre alvorlig overtrædelse, idet der ikke påføres andre virksomheder ulige konkurrence.

Som udgangspunkt skal bøden ved skærpene omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpene omstændigheder, f.eks. hvis den ulovlige virksomhed er blevet udført gennem længere tid, eller hvis der er tale om gentagne overtrædelser, vil kunne fordobles eller tredobles.

I tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser til samtidig bedømmelse, skal der nedlægges en samlet bødepåstand ud fra en konkret vurdering.

Fastsættelsen af straffen beror på domstolens konkrete vurdering. Det anbefalede angivne strafniveau kan således fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i en konkret sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 10

Det fremgår ikke af den gældende lov, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 kan lægges vægt på hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

Det foreslås i § 30, stk. 3, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 og 2 kan lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse. Der kan således ske en graduering af bødens størrelse i op- eller nedadgående retning i forhold de økonomiske forhold, der gør sig gældende ved en konkret overtrædelse. Hvis overtrædelsen er foregået over længere tid vil den økonomiske gevinst kunne være tilsvarende større eller hvis en overtrædelse er sket på en strækning og på tidspunkter, hvor der er mange passagerer, vil gevinsten ligeledes være tilsvarende større.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til nr. 11

Af den gældende lovs § 30, stk. 3, fremgår at i regler, der er fastsat i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold fastsat af denne lov.

Denne bestemmelse flyttes til § 30, stk. 5, hvor det foreslås, at for overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

Bestemmelsen skaber hjemmel til, at der også kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af EU-forordninger og EU-direktiver, som vedrører lov om trafikskabers område, på linje med de regler som transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte om andre forhold, med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold § 28 b.

Det fremgår ikke af den gældende lov, at der er mulighed for at indsætte strafbestemmelser i regler, der udstedes i medfør af loven.

Det foreslås i § 30, stk. 6, at for overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde. Bestemmelsen forventes anvendt i bekendtgørelse om rutekørsel, således at overtrædelser af regler, der fastsættes i bekendtgørelsen kan strafpålægges.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Til § 2

Det følger af den gældende § 14, stk. 1, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer, at jernbaneverksamheder kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig billet. Af § 14, stk. 2, følger, at kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer kan inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lov nr. 29 af 12. januar 2015 med senere ændringer. I henhold til § 14, stk. 4, i jernbaneloven kan transportministeren fastsætte nærmere regler om jernbaneverksamhedens adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr. Det følger således af bekendtgørelse nr. 1132 af 28. september 2010, at det kun er jernbaneverksamheder, der ifølge kontrakter udfører offentlig servicetrafik, som har adgang til at inddrive kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

DSB er som selvstændig offentlig virksomhed helt generelt omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1, 1. pkt. Alle DSB's fordringer, hvad enten de er offentligretlige eller civilretlige, herunder fordringer vedrørende rejsekort, er derfor omfattet af denne lov, hvorfor told og skatteforvaltningen skal inddrive disse, hvis de overdrages til told og skatteforvaltningen til inddrivelse.

Derimod er private jernbaneverksamheder ikke omfattet af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Derfor kan kun private jernbaneverksamheders fordringer, der har hjemmel i lov, dvs. kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovens § 1, stk. 1, 2. pkt.

Det foreslås, at § 14, stk. 1, affattes således, at jernbaneverksamheder, der via kontrakt udfører trafik som offentlig service, kan opkræve kontrolafgifter, ekspeditionsgebyrer og rejsekortfordringer.

Kontrolafgifter kan udstedes til passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel, dvs. at en passager, ikke kan fremvise en billet, der er gyldig til den konkrete rejserelation, som pågældende agter at foretage. Det kan f.eks. være i tilfælde, hvor en passager i en billetkontrolsituation ikke kan fremvise en gyldig enkeltbillet, en gyldig mobilbillet, et gyldigt periodekort eller et korrekt indtjekket rejsekort eller anden form for gyldig rejsehjemmel til den konkrete rejserelation.

Ekspeditionsgebyrer er gebyrer, der kan pålægges i forbindelse med selve oprævningen.

Rejsekortfordringer kan f.eks. opstå i situationer, hvor en passager optanker sit rejsekort, men hvor betalingen efterfølgende fejler, eller hvor en passager foretager en dyrere rejse, end det beløb, der er dækning for på vedkommendes rejsekort. Eller f.eks. fordringer, der opstår ved, at en kunde tilmelder sig rejsekort med et betalingskort, for derefter at deaktivere betalingskortet og herefter anvende rejsekortet i perioden indtil rejsekortkontoen bliver lukket.

Eftersom jernbanevirksomheders fordringer er fastsat ved lov, vil skatteministeren kunne fastsætte regler om, at lov om inddrivelse af gæld til det offentlige finder anvendelse på disse fordringer, jf. lovens § 1, stk. 1, 2 pkt. Bemyndigelsen er i dag allerede udnyttet for så vidt angår kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, jf. § 1, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 576 af 29. maj 2018 om inddrivelse af gæld til det offentlige. Med den foreslåede justering af § 14, stk. 1, vil skatteministeren kunne inddrage rejsekortfordringer i bekendtgørelsen om inddrivelse af fordringer, således at jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører trafik som offentlig service, vil kunne få inddrevet disse fordringer via restanceinddrivelsesmyndigheden.

Det foreslås, at § 14, stk. 2 og 4, i jernbaneloven ophæves.

Ophævelsen af § 14, stk. 2 er en konsekvens af, at hjemlen til at inddrive fordringer vedrørende kontrolafgifter og eks-

peditionsgebyrer allerede findes i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, hvorefter skatteministeren kan fastsætte regler om, at loven finder anvendelse på fordringer, der er fastsat ved lov eller i henhold til lov.

Ophævelsen af § 14, stk. 4, er en konsekvens af forslaget om nyaffattelse af § 14, stk. 1, i jernbaneloven, idet bestemmelsen herefter vurderes at være overflødig. Med den foreslåede affattelse af § 14, stk. 1, i jernbaneloven vil den gældende bekendtgørelse nr. 1132 af 28. september 2010 om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbanevirksomhed m.v. skulle ændres i overensstemmelse hermed.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet lov om trafikelskaber og jernbaneloven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i *stk. 2*, at allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel forbliver i kraft indtil udløb af deres gyldighedsperiode. Det foreslås endvidere, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der i henhold til disse tilladelser fremover udføres kørsel efter reglerne i § 19, stk. 4 samt § 22, stk. 2 og 3.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at indehavere af allerede udstedte tilladelser til fjernbuskørsel kan vælge at få ombyttet deres gamle tilladelse til en ny tilladelse, baseret på indeværende lovforslags nye foreslåede afstandsregler, frekvensbetingelser, afgivelse af oplysninger m.v.

Den foreslåede overgangsordning skal fremme, at fjernbuskørsel udføres ensartet, således at passagererne og virksomhederne har lige markeds- og brugervilkår.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1560 af 19. december 2017, lov nr. 315 af 25. april 2018 og lov nr. 1565 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 3 a indsættes:

»§ 3 b. Private virksomheder kan efter aftale med et trafikselskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden. Tilskuddet skal dække alle omkostninger forbundet hermed.

§ 3 c. Kommuner kan finansiere faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel m.v.«

§ 5. ---

2. I § 5 indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:

Stk. 2-7. ---

»Stk. 8. Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel.«

Stk. 8-15. ---

Stk. 8-15 bliver herefter stk. 9-16.

§ 19. ---

3. § 19, stk. 4, affattes således:

Stk. 1-3. ---

Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 må-

»Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Udføres fjernbuskørsel som almindelig rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig returrejse 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.«

neder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

§ 22. ---

Stk. 1. ---

Stk. 2. Transportministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udmeldte økommuners, jf. § 1, stk. 3, områder eller mellem to trafikskabs områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

Stk. 3. ---

§ 23. Transportministeren kan fastsætte regler om

- 1) afgivelse af indberetninger om buskørslens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt
- 4) øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

4. § 22, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem stoppesteder beliggende med mindre end 75 kilometers afstand, hvis der indgås aftale herom med de berørte trafikskaber, Bornholms Regionskommune eller udmeldte økommuner.«

5. § 23 affattes således:

»**§ 23.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvilke oplysninger en indehaver af en tilladelse skal afgive om antal afgang, antal passagerer og andre oplysninger om buskørslens omfang og udøvelse og om tilladelsesindehavers varsel om ophør af en rute før tilladelsesperiodens udløb.«

§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og Metroselskabet I/S samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

§ 28. Trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og Metroselskabet I/S samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

6. §§ 27 og 28 ophæves og i stedet indsættes:

»§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab, benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S, drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 2. Stiftelsen af Rejsekort & Rejseplan A/S kan i regnskab- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

Stk. 3. Ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S kan ændre selskabets navn.

Stk. 4. Rejsekort & Rejseplan A/S ledes af en bestyrelse, som udpeges af ejerne. Derudover udpeger transport-, bygnings- og boligministeren et bestyrelsesmedlem. Endvidere udpeger ejerne og transport-, bygnings- og boligministeren i fællesskab et eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

Stk. 5. Kan ejerne ikke opnå enighed om bestyrelsens størrelse og fordelingen af bestyrelsesposter, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren antallet af bestyrelsesmedlemmer og hvor mange medlemmer hver ejer får ret til at udpege.

Stk. 6. Kan der ikke opnås enighed om udpegning af bestyrelsesformanden, jf. stk. 4, 3.pkt., udpeger transport-, bygnings- og boligministeren formanden.

Stk. 7. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give udmeldte økommuner, jf. § 1, stk. 3, og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, mulighed for at blive tilsluttet det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem.

Stk. 8. Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet.

Stk. 9. Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for:

- 1) at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste,
- 2) at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og
- 3) at skabe bedst mulig adgang for tredje-parts videresalg af billetter.

Stk. 10. Rejsekort & Rejseplan A/S skal en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor selskabet redegør for implementeringen af de obligatoriske punkter i selskabets forretningsplan, jf. stk. 9, nr. 1-3.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.

§ 27 a. Trafikselskaberne, Bornholms Regionsskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille til rådighed for tredjepart, samt standardformater for deling af transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemets datasystemer.

§ 27 b. Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå aftaler i tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet

og dets funktioner, herunder om kommerciel anvendelse af adgang til systemet og om integration af rejsekortsystemets funktioner med andre elektroniske systemer, hvor rejsekortet kan anvendes som betaling, rejsehjemmel samt øvrige funktioner i forlængelse heraf.

§ 27 c. Overskud kan udbetales som udbytte til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S.

§ 28. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille enkeltbilletter og periodekort, jf. § 6 b, stk. 3, til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 2. Tredjeparts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til udvalgte billetter, herunder rejsekort og kommercielle billetter, som trafikselskaberne, Bornholms Regionkommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal stille til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunderne i de offentlige salgskanaler.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til standarder for billetteringsformater.«

§ 28 b. ---

7. Efter § 28 b indsættes i *kapitel 4*:

»§ 28 c. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om rettigheder for passagerer, som benytter trafikselskabernes almindelige rutekørsel med bus samt kørsel på privatbanestrækninger.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler for en frivillig mærkningsordning om rettigheder for passagerer, som benytter fjernbuskørsel.«

§ 29. ----*Stk. 1-2. ----*

Stk. 3. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer efter stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinndrivelsesmyndigheden kan endvidere inddrive skyldige beløb efter stk. 1 ved modregning i overskydende skat.

§ 30. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører uden tilladelse til eller kontrakt om kørsel, som følger af regler fastsat efter § 20, stk. 3, eller overtræder vilkår, der følger heraf.

Stk. 2. ---

Stk. 3. I regler, der er udstedt i medfør af denne lov, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov

*Stk. 4. ----***8.** § 29, stk. 3, ophæves.**9.** § 30, stk. 1, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) udfører rutekørsel uden tilladelse, jf. § 20, stk. 1,

2) overtræder regler om kørsel i henhold til en kontrakt, jf. § 20, stk. 3, eller

3) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller kontrakt i henhold til loven eller regler, der er udstedt i medfør af loven.«

10. § 30, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 og 2 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse og karakteren af den begåede overtrædelse.«

11. I § 30 indsættes som *stk. 5 og 6*:

»Stk. 5. For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

Stk. 6. For overtrædelser af regler, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.«

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, lov nr. 1558 af 19. december 2017 og lov nr. 1562 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

§ 14. Jernbanevirksomheder kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

Stk. 2. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer som nævnt i stk. 1 inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Stk. 3. —

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr, jf. stk. 1.

1. § 14, *stk. 1*, affattes således:

»Jernbanevirksomheder, der via kontrakt udfører offentlig servicetrafik, kan opkræve kontrolafgifter, ekspeditionsgebyrer og rejsekortfordringer.«

2. § 14, *stk. 2 og 4*, ophæves.