

HØRINGSNOTAT

Dato 4. oktober 2017
J. nr. 2017-3125

Høringsnotat vedrørende L 23 - Forslag til lov om trafikskaber

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber (Implementering af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikøberansvar m.v.)

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 30. juni 2017 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber (Implementering af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikøberansvar m.v.). Høringsfristen udløb den 14. august 2017.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Arriva, Dansk Jernbane Forbund, Danske Regioner, DI Transport, DSB, Movia, Passagerpuls, Rådet for Bæredygtig Trafik, Metroselskabet I/S, Danske Handicaporganisationer, Trafikskaberne i Danmark (TiD har afgivet et samlet svar på vegne af de vstdanske trafikskaber: Sydtrafik, Fynbus, Midttrafik, Nordjyllands Trafikskab), Region Hovedstaden.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Banedanmark, Dansk Erhverv, Erhvervsministeriet, Finansministeriet.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, BAT, Bus & Tog-samarbejdet, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Danske Busvognmænd, Det Centrale Handicapråd, Erhvervsstyrelsen, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Lokaltog A/S, Midtjyske Jernbaner, Region Midtjylland, Region Sjælland, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforbundet Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.



2. Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet af de modtagne hørings svar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Høringsnotatet er udarbejdet efter en tematisk inddeling af de modtagne hørings svar. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende hørings svar.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henviser til hørings svarene, som er sendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

Overdragelse af trafikføberansvar til Region Midtjylland og Region Sjælland

Passagerpulsen, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, DI Transport og Arriva anfører, at det er centralt, at overdragelsen af trafikføberansvar ikke fører til forringet sammenhæng for passagerernes samlede rejse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at ministeriet lægger vægt på, at der ved overdragelsen bibeholdes en god sammenhæng for passagerernes samlede rejse.

I forhold til overdragelsen af trafikføberansvaret på strækningen Køge-Roskilde til Region Sjælland, skal det bemærkes, at strækningen vil være den eneste ikke-elektrificerede strækning i statsligt regi efter åbningen af den nye bane København-Ringsted og elektrificeringen af den sjællandske regionaltrafik. Når den nye bane København-Ringsted åbner, vil der komme flere direkte forbindelser mellem Næstved og København via Køge. Efter overdragelsen af strækningen Køge-Roskilde vil der endvidere komme direkte forbindelser fra Stevns til Roskilde, hvilket ikke findes i dag. Overdragelsen af trafikføberansvaret er dermed den bedste måde at opretholde en god jernbanebetjening af strækningen med et minimum af togs kift.

For så vidt angår overdragelsen af trafikføberansvaret på strækningen Holstebro-Skjern skal det bemærkes, at det på nuværende tidspunkt er usikkert, hvorvidt Region Midtjylland ønsker at overtage ansvaret på de betingelser, som er fastlagt i den politiske aftale af 9. juni 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikal Venstre og Socialistisk Folkeparti om: Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v.



Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, DI Transport og Arriva opfordrer til, at der indarbejdes en forpligtelse til at undersøge gevinsterne ved konkurrenceudsættelse af strækningerne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget indebærer, at trafikkeransvaret og det planlægningsmæssige ansvar for togtrafikken mellem Køge og Roskilde samt evt. mellem Holstebro og Skjern overdrages til Region Sjælland hhv. Region Midtjylland. På baggrund af dialogen med regionerne er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at regionerne vil lade de lokale jernbaner (Lokaltog A/S hhv. Midtjyske Jernbaner A/S) stå for betjeningen, men bemærker, at det under alle omstændigheder vil være op til regionerne at afgøre, om togtrafikken skal indkøbes som forhandlet- eller udbudt trafik.

Dansk Jernbaneforbund bemærker, at lovforslaget ikke indeholder oplysninger om, hvordan driftspersonalets løn- og arbejdsforhold sikres ved en overdragelse, herunder hvorvidt virksomhedsoverdragelsesloven vil blive bragt i anvendelse. Dansk Jernbaneforbund anmoder om, at det i lovændringen bliver indskrevet, at virksomhedsoverdragelsesloven bringes i anvendelse, så deres medlemmers rettigheder sikres. Endvidere ønsker Dansk Jernbaneforbund uddybet, hvordan et eventuelt udlån af tjenestemænd vil blive håndteret.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at virksomhedsoverdragelsesloven anvendes i alle tilfælde, hvor der overføres en virksomhed, således at der sker en udskiftning af den fysiske eller juridiske person, der er ansvarlig for virksomhedens drift og som af den grund påtager sig en arbejdsgivers forpligtelser overfor arbejdstagerne i virksomheden, forudsat at virksomheden efter overførelsen har bevaret sin identitet. Hvorvidt virksomhedsoverdragelsesloven vil finde anvendelse i forbindelse med overdragelse af trafikkeransvaret for strækningerne Køge-Roskilde og Holstebro-Skjern til hhv. Region Sjælland og Region Midtjylland, vil efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse bero på en samlet bedømmelse af den enkelte sags forhold. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer derfor, at det ikke er nødvendigt at behandle spørgsmålet om virksomhedsoverdragelseslovens anvendelse i regi af lovforslaget, da virksomhedsoverdragelsesloven under alle omstændigheder gælder – hvis de nødvendige betingelser er opfyldt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer ikke, at det bliver nødvendigt at udlåne tjenestemænd i forbindelse med overdragelse af trafikkeransvar for strækningerne, men skulle det blive nødvendigt, vil et eventuelt udlån følge gældende regler herom.

Danske Regioner foreslår, at der indføres en generel bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren, således at eventuelt kommende overdra-



gelses af ansvar for banestrækninger til regioner kan foretages uden lovændringer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at det afhænger af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde, om trafikøberansvar for en given strækning hensigtsmæssigt kan overdrages fra stat til region. Ministeriet lægger vægt på, at en sådan beslutning skal træffes konkret af et flertal i Folketinget. Videre kan det oplyses, at der ikke for nuværende er planer om at tilføje en generel bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren om overdragelse af ansvar for banestrækninger til regioner.

Region Nordjylland anfører, at det er Region Nordjyllands håb på sigt at kunne overtage ansvaret for den regionale togdrift på hovednettet i hele regionen. Region Nordjylland foreslår derfor, at man i forbindelse med den igangværende lovændring ændrer bestemmelsen i lovens § 5, stk. 10, fra Skørping-Frederikshavn til at omfatte strækningen Hobro-Frederikshavn.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at § 5, stk. 13 og 14, tilføjes som led i udmøntningen af den politiske aftale af 9. juni 2017 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikal Venstre og Socialistisk Folkeparti om: Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v.

Det er på den baggrund, at der med lovændringen tilvejebringes hjemmel for overdragelse af trafikøberansvaret for den lokale togbetjening af strækningerne Køge-Roskilde og Skjern-Holstebro til hhv. Region Sjælland og Region Midtjylland. Der foreligger ikke en politisk aftale om at udvide Region Nordjyllands Trafikøberansvar til at dække strækningen fra Hobro-Frederikshavn.

Videre bemærkes, at der på nuværende tidspunkt ikke kører regionaltog syd for Skørping. Et ønske om en sådan udvidelse af den regionale drift ville dermed indebære meromkostninger.

Afslutningsvis bemærkes, at ordningen med overdragelse af trafikøberansvaret for Skørping-Frederikshavn til Region Nordjylland i § 5, stk. 10, er en forsøgsordning, og at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet afventer evaluering af ordningen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at der ikke skal foretages en ændring af § 5, stk. 10, på nuværende tidspunkt.

Rabatsatser og frirejseområder på Ungdomskort

DSB, Arriva og Trafikselskaberne i Danmark (undtagen Movia, der har sendt eget høringssvar) ønsker, at rabatsatser på øvrige fritidsrejser uden for det lo-



kale takstområde, som indehaveren har bopæl i, beskrives i overensstemmelse med, hvad der er aftalt fsva. takstkompetence i Takst Sjælland og Takst Vest.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at det af aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om Hypercard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011 bl.a. fremgår, at Hypercard'et giver elever på ungdomsuddannelser adgang til rabat i resten af landet, dels i form af børnebillet til rejser inden for og mellem takstområderne med bus, metro, S-tog m.v., og dels i form af Wildcard eller Wundercardtakst til togrejser mellem takstområderne.

Med aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 fremgår det, at parterne er enige om at indføre et nyt ungdomskort, som viderefører tilbuddene fra Hypercardet, og udvider tilbuddene til en bredere modtagerkreds. Med det nye ungdomskort sikredes, at elever på ungdomsuddannelser, studerende på de videregående uddannelser og alle unge i gruppen af 16 til 19-årige har fået adgang til de tilbud, som Hypercardet gav. Hypercard'ets rabatmuligheder er således videreført med den politiske aftale om ungdomskort.

Dernæst fremgår det af bekendtgørelse om Ungdomskort af 20. juni 2014, at Ungdomskortet giver indehaveren ret til befordring med al offentlig service-trafik med bus, tog og metro på børnetakst i alle øvrige takstområder i Danmark end det takstområde, hvor indehaveren har bopæl ifølge CPR. Kortet giver endvidere adgang til bus- og privatbanetransport mellem takstområder på børnetakst.

I forlængelse af bekendtgørelsen er der indgået aftale mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Trafikselskabet Movia, BAT, Metroselskabet I/S, DSB og Arriva Tog A/S om ungdomskortordningen af 5. juli 2013, hvoraf samme ret til rabat i alle øvrige takstområder end det, hvor indehaveren har bopæl ifølge CPR, som følger af bekendtgørelsen, fremgår.

På den baggrund finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke grund til at ændre lovforslaget.

Takstkompetence

DSB og Arriva anfører, at der bør tilføjes en bestemmelse, der præciserer, hvem der har takstkompetencen vest for Storebælt for periodekort til relationer, der krydser grænsen mellem to eller flere trafikselskabers geografiske områder.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilrettet lovforslaget således, at det præciseres, at det er jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service- trafik på kontrakt med staten, der har takstkompetencen for periodekort, der krydser grænsen mellem to eller flere trafiksekskabers geografiske områder vest for Storebælt.

Arriva anfører, at formuleringen: ”For rejser vest for Storebælt har, medmindre andet er aftalt med trafiksekskabet, de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, takstkompetencen for togrejser samt for alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår...” betyder, at jernbanevirksomhedens takstkompetence fortabes ved en sådan aftaleindgåelse og ikke midlertidigt stilles til rådighed, som Arriva mener, bør være betydningen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at aftaler en jernbanevirksomhed eksempelvis at dele takstkompetencen med et trafiksekskab for togrejser samt for alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår, er takstkompetencen delt, alene så længe aftalen er gyldig.

Rådet for Bæredygtig Trafik finder, at takstkompetencen vest for Storebælt bør være delt, som det er tilfældet øst for Storebælt, frem for at jernbaneoperatørerne vest for Storebælt har takstkompetencen for togrejser, alle typer af rejser med mere end et transportmiddel, hvor tog indgår samt for periodekort, der krydser grænsen mellem to eller flere trafiksekskabers geografiske områder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at der er opnået enighed om og politisk opbakning til at adskille togtakster fra bus-, privatbane- og letbanetakster vest for Storebælt.

Movia ønsker, at der ved uenighed om takstfastsættelsen, hvorved transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte taksterne, indskrives, at takstfastsættelsen skal ske i overensstemmelse med pris- og lønudviklingen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at takstfastsættelsen kan ske under hensyntagen til pris- og lønudviklingen dog under overholdelse af § 6 b, stk. 3 og 5.

Movia anfører, at når et trafiksekskabs område udgør ét takstområde, så bør den nuværende § 4 omfatte hele Østdanmark.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering er, at § 4 i den nuværende lov om trafiksekskaber ikke bør gøres universel, da indtægterne i hovedstadsområdet fortsat vil blive fordelt i overensstemmelse med bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Det kan ikke afvises, at indtægtsdelingen på sigt vil skulle drøftes, og at der dermed på sigt vil skulle ske en eventuel lovændring.



Betegnelsen privatbaner

Trafikselskaberne i Danmark anfører, at betegnelsen privatbaner kan afstedkomme uklarhed for, om trafikselskabet har takstkompetencen for den togtrafik, som trafikselskabet er trafikfører for, og foreslår betegnelsen ændret.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at betegnelsen privatbaner allerede er anvendt andetsteds i lov om trafikselskaber. Ministeriet finder på nuværende tidspunkt ikke anledning til at ændre denne betegnelse.

Standardbilletter

Passagerpulsens og Metroselskabet I/S anfører, at der med udkast til lov om trafikselskaber ikke længere specifikt er krav om fri omstigning mellem transportformerne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilrettet lovforslaget således, at det nu fremgår, at rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser, som foregår med bus, privatbane, letbane, metro og tog eller ved en kombination af disse transportformer. Trafikselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne herom, jf. §§ 6 og 6 a.

I lovforslagets bemærkninger er det endvidere præciseret, at trafikvirksomhederne skal tilbyde et rejsekortsystem, som er tilsvarende det elektroniske billetsystem til bus, tog og metro, privatbane og letbane, som Rejsekort A/S i dag driver på vegne af trafikvirksomhederne i Danmark.

På den måde sikres det, at kunderne er sikre på, at de altid kan foretage én samlet rejse på rejsekort i hele Danmark undtagen udmeldte ø-kommuner eller Bornholms Regionskommune.

Metroselskabet I/S anfører, at rejsekort i lovforslaget bliver beskrevet som en standardbillettype. Salgsplatformen rejsekort kan rumme mange andre typer af billetter end den standardbillettype, som lovforslaget definerer. Metroselskabet I/S ønsker, at det specificeres, at man med lovforslaget mener standardbilletterne rejsekort personligt, rejsekort flex, rejsekort anonymt og rejsekort erhverv.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilrettet lovforslaget således, at det nu er specificeret i bemærkningerne til § 6 b, stk. 3, at der ved betegnelsen rejsekort menes rejsekort personligt, rejsekort flex, rejsekort anonymt og rejsekort erhverv.



Ø-kommuner

Trafikselskaberne i Danmark har på vegne af de vstdanske trafikselskaber bemærket, at det bør tydeliggøres, at trafikselskabets takstområde, jf. forslaget § 6 b, stk. 1, ikke omfatter ø-kommuner, som har meldt sig ud af trafikselskabet. Dette skyldes, at ø-kommuner ved deres udmeldelse bliver egne takstområder. Trafikselskaberne i Danmark foreslår derfor, at der indsættes en ny bestemmelse i forslaget, som gør opmærksom på dette for at hindre uklarhed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i bemærkningen fra Trafikselskaberne i Danmark, hvorfor lovforslaget er justeret, således at der tages højde for problemstillingen.

Individuel handicapkørsel

Danske handicaporganisationer påpeger vigtigheden af at understrege, at ordningen om individuel handicapkørsel ikke får betydning for visitering til andre kørselsordninger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning, hvorfor det allerede fremgår af lovbemærkningerne, at kommuner og regioner ikke må skele til individuel handicapkørsel i forbindelse med visitation til andre befordringsordninger.

Derudover fremhæver Danske Handicaporganisationer det som værende problematisk, at visse kommuner maksimalt bevilger 104 ture, samt at ordningen ikke udvides til øvrige grupper med handicap.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at en eventuel udvidelse af minimumsordningen ikke er en del af indeværende ændringsforslag.

Øvrige bemærkninger

Movia har i øvrigt bemærkninger vedrørende momsspørgsmål i relation til trafikselskaberne og finansiering af ombytning af rejsekort.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ingen bemærkninger hertil, da Movias bemærkninger om momsspørgsmål i relation til trafikselskaberne og finansiering af ombytning af rejsekort falder uden for dette ændringsforslags område.

Region Hovedstaden har desuden bemærket, at der bør foretages en dyberegående revision af lov om trafikselskaber, hvor den nuværende organisering af kollektiv trafik behandles, herunder med henblik på at fordre et mere forpligtende samarbejde trafikselskaberne imellem.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at en eventuel justeret sektororganisering ligger uden for indeværende ændringsforslag.

Side 9/10



Høringsliste til L 23 - lov om ændring af lov om trafikselskaber (Implementering af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikøberansvar m.v.)

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro
Arriva
Banedanmark
BAT
Bus & Tog-samarbejdet
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Erhverv
Dansk Handicap Forbund
Dansk Industri (DI)
Dansk Jernbane Forbund
Danske Busvognmænd
Danske handicaporganisationer
Danske Regioner
Det Centrale Handicapråd
DI Transport
DSB
Erhvervsministeriet
Erhvervsstyrelsen
Finansministeriet
Fynbus
HK Trafik og Jernbane
Jernbanenævnet
Kommunernes Landsforening (KL)
Lokaltog A/S
Metroselskabet I/S
Midtjyske Jernbaner
Midttrafik
Movia
Nordjyllands Trafikselskab
Passagerpuls
Region Midtjylland
Region Sjælland
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Sydtrafik
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Trafikforbundet
Trafikselskaberne i Danmark (TiD)
Økonomi- og Indenrigsministeriet