



Transport-, Bygnings- og
Boligministeriet
Att.: Lea Lykke Andersen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Arriva Danmark A/S
Skøjtevej 26
2770 Kastrup

+45 7230 2500
info@arriva.dk
www.arriva.dk
CVR 18429101

Kastrup, 18. august 2017

Høring over udkast til lov om ændring af lov om trafiksselskaber

Arriva Danmark takker for muligheden til at kommentere på overstående udkast til lov.

Takster og billetteringssystemer

Det foreslås i høringsudkastet (§ 6 stk. 4 og 5), at: "For rejser over Storebælt har, medmindre andet er aftalt med trafiksselskabet, 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...".

Hertil skal Arriva bemærke, at lovtæksten efter vores opfattelse bedre bør udtrykke, at takstkompetencen for disse rejser lovfæstes til at ligge hos togoperatørerne, men at et trafiksselskab ved aftale kan indtræde i togoperatørernes kompetence. Den nuværende formulering udtrykker efter vores opfattelse, at togoperatørernes kompetence vil fortabes ved en sådan aftaleindgåelse (og ikke midlertidigt stilles til rådighed, som det efter vores opfattelse burde være intentionen).

I opregning af takstkompetencer finder Arriva at forholdet for rejser i Vest, der krydser en trafiksselskabsgrænse, er utilstrækkeligt redegjort for. Lovforslagsteksten fastsætter, at togoperatørerne og trafiksselskaberne deler takstkompetencen inden for trafiksselskaber. På rejser mellem trafiksselskabsområder må i medfør af stk. 4 forstås, at kompetencen ligger hos togoperatørerne for rejser, hvor tog indgår. For at undgå en tvivl om kompetenceforhold for produktet tværgående periodekort, som giver ret til benyttelse af både bus og tog, men efter kundernes valg *kan* benyttes eksklusivt i den ene eller den anden transportform, finder vi, at det eksplicit bør lovfæstes, at takstkompetence for trafiksselskabskrydsende periodekort tilfalder togoperatørerne.

Ungdomskortet

Det fremgår af lovforslaget § 6 c, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om Ungdomskortet. Dette uddybes i de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2., hvori det hedder: *"Efter implementering af denne foreslåede ændringslov af lov om trafikskaber er Ungdomskortets frirejseområde og rabatter for øvrige fritidsrejser fortsat knyttet til de tidligere gældende takstområder."*

Arriva skal hertil bemærke, at Takst Vest takstreformen tilsiger ophør af interne takstområder; kun opretholdes de for så vidt angår Ungdomskortholderes frie rejse inden for deres bopælstakstområde. Med Takst Vest er det aftalt, at rabattering af rejser uden for frirejseområdet ikke længere vil afhænge af passage af en for kunden arbitrær takstgrænse. I stedet behandles disse ensartet inden for hver af parternes kompetencegivende modalitet. Der vil herefter blive givet Ung rabat på alle rejser under togoperatørernes kompetence uden for frirejseområdet, mens alle andre rejser uden for frirejseområdet kan ske til børnetakst.

Arriva finder, at lovtekst og understøttende bekendtgørelser, der måtte følge i medfør heraf, bør justeres for bedre at afspejle det aftalte.

Overtagelse af trafikøberansvar

Samdrift af regionale strækninger og statslige strækninger bør grundlæggende ske ud fra passagerbehov og rejsestrømme for at optimere netværksgevinster og materielgevinster. Samdrift af strækninger skal være til gavn for passagererne, som vil kunne opleve bedre sammenhæng i trafikken, kortere rejsetid og færre skift.

Det gælder uanset, om trafikøberansvaret overdrages til en region/regioner eller om trafikøberansvaret overdrages til staten. Det skal være passagerernes behov for et sammenhængende og attraktive net, der er afgørende, hvilket også indbefatter den videre transport uden for de baner, der omfattes af samdrift/trafikoverdragelse.

Inden beslutning om overdragelse af ansvaret for trafikøb, bør der derfor foretages en analyse af passagerstrømme, rejsetid, skifteforbindelser, materielforbrug etc., så en omlægning er til gavn for flest mulige passagerer.

Endelig vil vi opfordre til, at også baner, hvor trafikøberansvaret overdrages, konkurrenceudsættes for at få at opnå den bedste kvalitet og den mest økonomisk rentable drift.

Med venlig hilsen

Nikolaj Wendelboe

Marianne Bøttger



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

14. august 2017

Kommentarer til forslag til Lov om ændring af lov om trafiksselskaber

Rådet for Bæredygtig Trafik har følgende kommentarer til forslaget til Lov om ændring af lov om trafiksselskaber:

Rådet finder, at bestemmelsen i § 6 om, at det vest for Storebælt er jernbaneselskaberne og ikke trafiksselskaberne, der har takstkompetencen for togrejser, herunder kombinerede rejser hvor tog indgår er forkert.

Med muligheden af forskellige takster for en rejse mellem samme destinationer, f.eks. mellem Aarhus og Silkeborg, kan der opstå et utilsigtet konkurrenceforhold mellem togselskaberne hhv. trafiksselskaberne, der i sidste ende kan gå ud over kunderne, ligesom økonomien i selskaberne kan påvirkes negativt.

Forskellige takster vil også gøre det sværere for kunderne at finde ud af priserne for den kollektive trafik mellem to destinationer, hvor der kan vælges mellem tog og bus.

Rådet finder, at der i stedet bør gælde samme regler som øst for Storebælt, hvor man deler takstkompetencen.

Med venlig hilsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A Larsen
Formand

Niels Wellendorf
Bestyrelsesmedlem

Fiolstræde 17 B, Postboks 2188, 1017 København K
T: +45 7741 7741, F: +45 7741 7742, fbr@fbr.dk, taenk.dk

Transport-, Bygning- og Boligministeriet

14. august 2017
Dok. 168806

Lov om ændring af ”lov om trafikkselskaber”

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk har 30/6 modtaget udkastet til lov om ændring af ”lov om trafikkselskaber” og har følgende bemærkninger.

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk finder det positivt, at der gennemføres reformer, som gør takstsystemerne mere ensartede, logiske og overskuelige for passagererne. Ligeledes mener vi, at princippet om, at rejsekort skal være billigere end enkeltbillet, og at det skal kunne betale sig at købe et periodekort, bidrager til at skabe et gennemskueligt billetsystem.

Vi finder det imidlertid problematisk, at den eksisterende §6a ikke medtages i lovforslaget. Den tilsiger, at trafikkselskaber og jernbanevirksomheder skal indgå aftale, der sikrer, at passagererne kan foretage rejse med én transporthjemmel.

Det er afgørende for passagerernes sammenhængende rejse at de kan anvende både bus og tog på én og samme rejsehjemmel. Uden denne formulering i lovgivningen, vil det fremover være op til trafikkselskaberne og jernbanevirksomhederne, hvorvidt de ønsker et sådant samarbejde på billetområdet. Det risikerer at gå ud over passagererne.

Det er vores opfattelse at §6a i sin nuværende form ikke modsiger nogle af de foreslåede ændringer, hvorfor vi anbefaler at beholde formuleringen i sin helhed i den nye bekendtgørelse.

Når det foreslås, at trafikløberansvaret bliver et regionalt anliggende, er det vigtigt at sikre dialog og samarbejde mellem regionerne, så passagerernes rejse på tværs af regioner forløber gnidningsfrit. Det er således centralt, at overdragelse af trafikløberansvar ikke fører til forringet sammenhæng for passagerernes samlede rejse.

Med venlig hilsen

Asta Ostrowski
Projektchef

Niels Martin Madsen
Politisk medarbejder



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 25 F
1220 København K.

Sagsnummer
Sag-454943
Movit-3575436

Sagsbehandler MLL
Direkte +45 36 13 15 05
Fax -
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

14. august 2017

Høringssvar vedr. ændring af lov om trafiksselskaber

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har 30. juni 2017 udsendt høringsudkast til forslag til lov om ændring af lov om trafiksselskaber. Movia er enig i de forslåede ændringer, og skal knytte nedenstående yderligere bemærkninger til høringsudkastet:

Ad punkt 2 vedrørende lovens § 6 b

Movia skal pege på, at det vil være en naturlig konsekvens af princippet om ét takstområde i et trafiksselskab at gøre den nuværende § 4 om indtægtsdeling i hovedstadsområdet universel, så den omfatter hele Takst Sjællands område.

Vedrørende transport-, bygnings- og boligministerens takstbeføjelse ved uenighed om takstfastsættelsen foreslår Movia, at den nuværende formulering fastholdes, således at taksterne skal fastsættes i overensstemmelse med den forventede pris- og lønudvikling. Hermed fastholdes, jf. bemærkningerne, at der tages hensyn til trafikvirksomhedernes indtægtsgrundlag.

Movias øvrige bemærkninger

Momsspørgsmålet i relation til trafiksselskaberne

I forbindelse med revision af lov om trafiksselskaber i 2014 anførte Transportministeriet i høringsnotatet, at ministeriet i samarbejde med Økonomi- og Indenrigsministeriet ville undersøge mulighederne for, hvorvidt det er hensigtsmæssigt og muligt at ændre momsvilkårene for trafiksselskaberne.

Problemstillingen er senest behandlet i rapport fra 18. april 2017 om de økonomiske rammevilkår for trafiksselskaberne, som er udarbejdet KORA. KORA anfører, at undtagelsen fra momsrefusion har en naturlig baggrund i, at der ikke er moms på offentlig persontransport. Det er imidlertid til skade for den konkurrencemæssige ligestilling, at trafiksselskaberne har

økonomisk incitament til egenproduktion af en række driftsnødvendige momsbelagte ydelser som f.eks. kundecenter, bogholderi, billetkontrol, konsulentopgaver, etc. Kommuner og regioner, som ejer trafikkselskaberne, har ikke samme incitament til egenproduktion, da kommuner og regioner får refunderet moms i en momsrefusionsordning.

Movia skal hermed genfremsætte momsspørgsmålet til ministeriets overvejelse.

Finansiering af ombytning af rejsekort

De gældende rejsekort udløber efter 5 år, og kunderne skal i dag betale 50 kr. i forbindelse med fornyelsen af rejsekortet. Dette har givet anledning til kritik, fordi kunderne sammenligner med de typer af betalingskort, hvor fornyelsen normalt betales over den løbende drift. Movia foreslår, at der gives hjemmel til at afholde udgifterne til fornyelse af rejsekort inden for takststigningsloftet, jf. lovforslagets § 6 b, stk. 6.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Høring af forslag til Lov om ændring af lov om trafikselskaber

Med indførelsen af Takst Sjælland i januar 2017 er takstsystemet i den kollektive trafik øst for Storebælt med undtagelse af Bornholm blevet mere ensartet, logisk og overskueligt, og det samlede kollektive transportsystem på Sjælland fremstår af den grund nu som mere sammenhængende for kunderne. Metroselskabet kan derfor grundlæggende støtte en lovændring, der lovfæster de harmoniseringer DSB, Movia og Metroselskabet er blevet enige om med Takst Sjælland – så det sikres, at selskaberne også fremadrettet samarbejder om at sikre kunderne et logisk og sammenhængende kollektiv trafiksystem på tværs af transportmidlerne.

Metroselskabet noterer sig, at hensigten med det fremsendte forslag til ændring af lov om trafikselskaber er at formalisere den harmonisering af taksterne, der er sket med Takst Sjælland – ikke at ændre grundlæggende ved det aftalebaserede samarbejde, der er lovfæstet i den gældende lov om trafikselskaber (jf. bemærkninger til den gældende lovs §6a), og som sikrer samarbejde om fastsættelse af alle takster i den kollektive trafik, undtaget enkelte særprodukter. Metroselskabet går derfor ud fra, at de krav, der er til generelt billetsamarbejde mellem selskaberne fortsat understøttes med det nye lovforslag.

Det skal dog bemærkes, at I og med at den gældende lovs §6a, stk. 1, 2, 3 og 5 udgår og i forslaget erstattes med nye formuleringer af §6a og §6b, vil lov om trafikselskaber i en snæver tolkning ikke længere specifikt kræve samarbejde mellem selskaberne om andre produkter end standardprodukterne eller om generel fri omstigning mellem transportmidlerne. I bemærkningerne til den gældende lovs §6a, stk. 2 (som med lovforslaget foreslås at udgå) blev det således specificeret, at selskaberne gennem aftaler forpligtes til billetsamarbejde med henblik på at passagererne kan opnå høj tilgængelighed på tværs af selskaberne. Samtidig er der i den gældende lovs §7 specificeret en række krav til samarbejde og koordinering på tværs af selskaberne (vedr. DOT), herunder ift. billetsalg, bl.a. (jf. bemærkningerne til fremsættelse af lovforslag vedr. §7) for at forebygge konkurrence mellem selskaberne om hinandens kunder frem for at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik. Da ovenstående tolkning ikke specifikt er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget, går Metroselskabet ud fra, at det ikke er hensigten med lovforslaget at lempe kravene til samarbejdet mellem selskaberne. Hvis lovforslaget mod Metroselskabets forventning skal tolkes, så der gives friere rammer for selskaberne til at kunne lancere selskabsspecifikke særprodukter uden fri omstigning til de øvrige transportmidler, vil det i givet fald kunne få økonomiske konsekvenser for Metroselskabet i den eksisterende indtægtsdelingsmodel.

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2017-08-14



I lovforslaget specificeres det i §6a, stk. 1 at "Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område deler takstkompetencen". Formuleringen "*deler takstkompetencen*" er ny, men Metroselskabet antager, at formuleringen blot dækker over en fortsættelse af det eksisterende aftalebaserede system mellem selskaberne til fastsættelse af takster på alle fælles produkter (dvs. standardprodukter og andre fælles produkter).

'Rejsekort' bliver i lovforslaget (såvel lovtekst som bemærkninger) implicit beskrevet som en *produkttype* på linje med enkeltbilletter og pendlerkort. Dette bør i bemærkningerne fremhæves eksplicit, da lovforslaget ellers utilsigtet vil kunne komme til at regulere fremtidige produkter på rejsekort-*salgsplatformen*. Salgsplatformen Rejsekort kan potentielt rumme mange andre typer af billetter end de produkttyper, som Metroselskabet opfatter som dem, man med lovforslaget ønsker at definere som standardbillet (p.t. Rejsekort Personligt, Rejsekort Anonym, Rejsekort Flex og Rejsekort Erhverv).

Endelig noterer Metroselskabet sig, at forslaget til ændring af lov om trafikselskaber ikke ændrer ved Metroselskabets muligheder for at opkræve et kvalitetstillæg ved Cityringens åbning (jf. lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S samt lov om en Cityring).

Metroselskabet har ingen bemærkninger til de øvrige dele af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Jesper Overgaard
Chef for Analyser og Passagerøkonomi
Metroselskabet



Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk
Cc. lla@trm.dk og dtj@trm.dk

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Taastrup, den 14. august 2017
Sag 19-2017-00442 – Dok. 330642/mol_dh

Høringssvar: Udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

DH's bemærkninger er til § 11 om individuel handicapkørsel, hvor Transport-, Bygnings- og Boligministeriet foreslår to ændringer i den indledende sætning. DH mener, at begge ændringer er gode og til fordel for mennesker med handicap.

For det første er det godt at præcisere den indledende sætning, så der ikke opstår tvivl om, hvorvidt 18-årige er omfattet af bestemmelsen.

For det andet har der været meget forskellig praksis i kommunerne i forhold til, om det er muligt at bruge handicapkørsel til behandlinger som f.eks. tandlægebesøg, der ikke er dækket af andre befordringsordninger. Derfor mener vi, det er godt, at sætningen ”som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.” udgår. Vi har eksempler på mange borgere med handicap, der er kommet i klemme på grund af den nuværende lovgivning, der er blevet fortolket indskrænkende i nogle kommuner.

Det er desuden vigtigt, at ministeriet understreger, at ordningen om individuel handicapkørsel ikke har betydning for visitering til andre kørselsordninger. Det er vigtigt, at kommuner og regioner ikke må lade en visitering til individuel handicapkørsel indgå i overvejelserne, når en borger visiteres til andre befordringsordninger.

Ministeriet nævner i bemærkningerne, at individuel handicapkørsel er en minimumsordning, hvor kommuner har mulighed for at åbne ordningen op for andre grupper af handicappede eller tilbyde brugerne af ordningen flere end de 104 ture, som de har krav på efter § 11, stk. 2 nr. 1.

DH ser det som meget problematisk, at knapt halvdelen af landets kommuner maksimalt bevilger 104 ture, og at minimumslovgivningen i mange kommuner hermed bliver til maksimumbevilling. Det samme gør sig gældende for målgruppen, hvor kun få kommuner

har udvidet ordningen til også at gælde andre grupper af mennesker med handicap. F.eks. kan bl.a. blinde og svagsynede, personer med udviklingshæmning og personer med hjerneskade også have brug for individuel handicapkørsel, da de kan have svært ved at benytte den ordinære kollektive transport. Mulighed for kollektiv transport er med til at sikre, at man kan være en del af samfundet og ikke bliver isoleret pga. manglende mulighed for transport.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thorkild Olesen". The signature is written in a cursive style.

Thorkild Olesen

Formand

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

14. august 2017

Høring over udkast til lov om ændring af lov om trafikkselskaber

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 30. juni 2017 vedrørende ovennævnte.

Vi har ingen særlige bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef - Transport & Infrastruktur

JHS/JHS
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-

Deres ref.: 2017-3125

Til: dtj (dtj@trm.dkoglla), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Claus Møller Frederiksen (cmf@djf.dk)
Titel: Vs: Høring fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. forslag til ændring af lov om trafikkselskaber
Sendt: 14-08-2017 12:59:05
Bilag: Udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber 30. juni 2017.pdf; Høringsbrev.pdf; bilag 1 Høringsliste.pdf;

Dansk Jernbaneforbund har med interesse læst forslag til ændring af lov om trafikkselskaber. I forslaget bliver det muligt at overdrage trafikføberansvaret for strækningen Roskilde-Køge-Næstved til Region Sjælland og ditto for Strækningen Holstebro-Skjern til Region Midtjylland.

Forslaget indeholder derimod intet omkring, hvordan driftspersonalets løn- og arbejdsforhold sikres ved en overdragelse, herunder hvorvidt Virksomhedsoverdragelsesloven vil blive bragt i anvendelse. Dansk Jernbaneforbund skal derfor anmode om, at det i lovændringen bliver indskrevet, at Virksomhedsoverdragelsesloven bringes i anvendelse, så vores medlemmers rettigheder herved sikres. Herudover ønsker vi uddybet, hvordan et eventuelt udlån af tjenestemænd vil blive håndteret.

Med venlig hilsen

Claus Møller Frederiksen
Faglig konsulent

Dansk Jernbaneforbund
Søndermarksvej 16
2500 Valby
+45 53 63 39 13
cmf@djf.dk

Fra: trm@trm.dk
Til: "Ankenævnet for Bus,Tog og Metro" <mail@abtm.dk>, "Arriva (inkl. Vestbanen)" <info@arriva.dk>, "post@bat.dk" <post@bat.dk>, "mail@busogtog.dk" <mail@busogtog.dk>, Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>, Dansk Erhverv <hoeringsssager@danskerhverv.dk>, "dhf@danskhandicapforbund.dk" <dhf@danskhandicapforbund.dk>, Dansk Industri <di@di.dk>, "Dansk Jernbaneforbund" <dj@djf.dk>, "db@db-dk.dk" <db@db-dk.dk>, "Danske Handicaporganisationer" <dh@handicap.dk>, Danske Regioner <regioner@regioner.dk>, "dch@dch.dk" <dch@dch.dk>, DI – Transport <transport@di.dk>, DSB <dsbpost@dsb.dk>, "fynbus@fynbus.dk" <fynbus@fynbus.dk>, HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>, "info@jernbanenaevnet.dk" <info@jernbanenaevnet.dk>, Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>, "post@lokaltoget.dk" <post@lokaltoget.dk>, Metroselskabet I/S <m@m.dk>, "Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen)" <mjba@mjba.dk>, "midttrafik@midttrafik.dk" <midttrafik@midttrafik.dk>, Movia <movia@moviatrafik.dk>, "info@NTmail.dk" <info@NTmail.dk>, "passagerpuls@fbr.dk" <passagerpuls@fbr.dk>, "kontakt@regionmidtjylland.dk" <kontakt@regionmidtjylland.dk>, "regionsjaelland@regionsjaelland.dk" <regionsjaelland@regionsjaelland.dk>, RÅdet for BÅlredygtig Trafik <kjeld.a.larsen@lic-mail.dk>, Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>, Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaoer.dk>, "post@sydtrafik.dk" <post@sydtrafik.dk>, Trafikforbundet <trf@trf.dk>, "mba@moviatrafik.dk" <mba@moviatrafik.dk>

Dato: 30-06-2017 15:04

Emne: Høring fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. forslag til ændring af lov om trafikkselskaber (Id nr.: 276256)

Hermed fremsendes udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber, høringsbrev samt høringsliste.

Eventuelle bemærkninger til udkastet skal være Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i hænde senest mandag den 14. august 2017 kl. 12.00.

Bemærkningerne bedes sendt til trm@trm.dk, dtj@trm.dk og lla@trm.dk.

DANSKE
REGIONER



NOTAT

14-08-2017

EMN-2017-01397

1075741

Henrik Severin Hansen

Høring af udkast til ændring af lov om trafikskaber

Danske Regioner har modtaget høring af udkast ændring af lov om trafikskaber i høring.

Danske Regioner har følgende bemærkninger til høringen:

I § 5 foreslås en tilføjelse med stk. 13 og 14, der ligesom stk. 10 omhandler bemyndigelse til, at ministeren indgår aftaler med regioner om overtagelse trafikføberansvaret for nogle konkrete strækninger. Danske Regioner vil foreslå, at dette ændres til en generel bemyndigelse til ministeren, således at eventuelt kommende overdragelser af ansvar for banestrækninger til regioner kan foretages uden lovændringer.



Notat

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber

DSB har modtaget Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikkselskaber.

DSB finder overordnet, at udkastet understøtter de takstreformer, der er fundet enighed om i hhv. Takst Sjælland- og Takst Vest-regi. DSB finder dog, at enkelte elementer i lovforslaget bør præciseres. Disse gennemgås nedenfor.

1. Ungdomskort: Præcisering af prissætning af øvrige fritidsrejser

Det fremgår af udkastet til lovforslagets § 6 c., at transport-, bygnings- boligministeren fastsætter nærmere regler for Ungdomskortet, herunder om rabatsatser og frirejseområder. I forlængelse af dette fremgår af de almindelige bemærkninger til udkastet til lovforslaget (afsnit 2.2.2.) følgende:

"Efter implementeringen af denne foreslåede ændringslov af lov om trafikkselskaber er Ungdomskortets frirejseområde og rabatter for øvrige fritidsrejser fortsat knyttet til de tidligere gældende takstområder."

DSB skal til dette bemærke, at de takstreformer, som parterne er blevet enige om i både Østdanmark og Vestdanmark, indebærer, at takstområderne mister deres betydning for øvrige fritidsrejser – dvs. fritidsrejser uden for frirejseområdet. Dette skal ses i forlængelse af, at takstreformerne generelt indebærer, at takstområderne ikke længere er afgørende for takster og rabatter. Ungdomskortindehavere vil dog fortsat kunne rejse frit inden for det takstområde, hvor de har bopæl.

Ophævelsen af takstområdernes betydning uden for frirejseområdet betyder konkret, at den rabat, der ydes til ungdomskortindehaveren ikke længere vil afhænge af om rejsen krydser en takstområdegrænse. Dermed medfører takstreformerne en ændring i forhold den tidligere ordning, hvor ungdomskortindehavere kan rejse til børnetakst (50 pct. rabat) inden for takstområderne og med bus, lokaltog og letbane mellem takstområder, mens de tilbydes DSB Ung- eller Arriva Ung-takster (25-50 pct. rabat) på togrejser mellem takstområderne.

Direktions- sekretariatet

14. august 2017

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24689692
isle@dsb.dk
www.dsb.dk

I Østdanmark har parterne bag Takst Sjælland besluttet, at ungdomskortet giver adgang til børnerabat til alle fritidsrejser uden for frirejseområdet, der sker inden for trafikskabet på Sjællands område – uanset om rejsen måtte krydse en takstområdegrænse. Dette sker som konsekvens af, at alle kollektive rejser internt i Østdanmark foregår til de samme takster og rabatter, uanset hvilket transportmiddel rejsens gennemføres med. Ændringen er allerede trådt i kraft.

I Vestdanmark opdeles takstkompetencen mellem trafikskaber og jernbanevirksomhederne som konsekvens af at bus-, privatbane- og letbanetakster adskilles fra togtakster. Parterne bag reformen er blevet enige om, at rabatter til ungdomskortindehavere uden for frirejseområde fortsat skal følge takstkompetencen, således at der tilbydes ungdomsrabatter på rejser, hvor jernbanevirksomhederne har takstkompetencen, og børnetakster på rejser, hvor trafikskaberne har takstkompetencen. Da takstkompetencen ændres betyder parternes aftale i praksis, at ungdomskortindehavere tilbydes ung-rabatter på alle togrejser uden for frirejseområdet (lokaltoget mv. undtaget) og børnetakster på alle andre rejser uden for frirejseområdet. Såfremt der skulle tilbydes børnetakster på togrejser, ville prishierarkiet mellem rejsekort og enkeltbilletter ikke kunne opretholdes på disse rejser.

DSB finder på denne baggrund, at forslaget til ændringsloven bør justeres, således at bemærkningerne vedrørende øvrige fritidsrejser for ungdomskortindehavere mere tydeligt afspejler de oplæg til takstreformer, parterne er blevet enige om, og det gældende princip om, at rejser på jernbanevirksomhedernes takster giver adgang til ung-rabatter. Dette gælder også bekendtgørelser, der efterfølgende udstedes i medfør af loven.

2. Periodekort: Præcisering af takstkompetence

Det fremgår af udkastet til lovforslagets § 6. stk. 4 at jernbanevirksomhederne i udgangspunktet har takstkompetencen for alle rejser, hvor tog indgår, vest for Storebælt, og af stk. 1 og 2, at trafikskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane. Af stk. 5 fremgår dog, at trafikskaberne og jernbanevirksomhederne vest for Storebælt deler takstkompetencen for periodekort inden for det enkelte trafikskabs område.

DSB finder, at der bør tilføjes en bestemmelse om, hvem der har takstkompetencen for periodekort til relationer, der krydser trafikskabsgrænserne vest for Storebælt. Der er i Takst Vest-regi fundet enighed om, at jernbanevirksomhederne har takstkompetencen for sådanne periodekort. DSB finder, at dette bør fremgå utvetydigt af loven.

I det foreliggende udkast finder DSB ikke, at ovenstående kan udledes entydigt af de øvrige bestemmelser, da periodekort vest for Storebælt har gyldighed i både tog og lokaltoget, busser og letbaner. Dermed kan det ikke udledes direkte af



kortet, om det anvendes til tog, bus, lokalbane, letbane eller en kombination, og dermed hvilken part, der har takstkompetencen.

brancheforeningen

DANSK KOLLEKTIV TRAFIK

Den 14. august 2017

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Høringssvar vedrørende udkast til Lov om ændring af lov om trafikkselskaber (implementering af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikføberansvar m.v.)

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og DI Transport har modtaget ovennævnte udkast til ændring af lov. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af begge organisationer,

I lovudkastet lægges der op til, at trafikføberansvaret for strækningen Skjern-Holstebro kan overdrages til Region Midtjylland. Ændringer i ejerskabet, som kan påvirke sammenhængen i driften i det pågældende område, bør ske med udgangspunkt i passagerstrømme og netværksgevinster. Hvis den kollektive trafik skal være en attraktiv transportform i dagligdagen, skal det være effektivt, og passagererne skal opleve så få skift som muligt. DKT og DI Transport opfordrer til, at man genovervejer om en overdragelse af strækningen Skjern-Holstebro vil sikre den bedste betjening og den største driftssikkerhed af banedriften i det pågældende område.

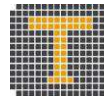
I det tilfælde at det besluttet, at strækningen skal overdrages til Region Midtjylland, bør det undersøges, om det vil være til fordel for passagererne og sammenhængen i køreplanerne, hvis strækningen i stedet drives i samdrift med den øvrige banedrift i det Midt- og vestjyske område og af den samme privat operatør. En sådan løsning kender man fra Vestbanen (Varden-Nørre Nebel).

Der lægges ligeledes op til, at strækningen Køge-Roskilde kan overdrages til Movia. Passagerstrømme, større sammenhæng i den kollektive trafik og bedre betjening af passagererne bør også her være grundlaget for en ændring af trafikføberansvaret.

Vi opfordrer derudover til, at der i begge tilfælde indarbejdes en forpligtelse til at undersøge gevinsterne ved konkurrenceudsættelse af strækningerne. Vi skal i den forbindelse også henvise til de nye bestemmelser i PSO-forordningen (4. jernbanepakke).

Med venlig hilsen

Lise Bjørg Pedersen
Sekretariatsleder for Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik/DI Transport



Fremsendt pr. mail 14.08.2017

til trm@trm.dk Cc dtj@trm.dk og lla@trm.dk

Høringssvar vedr. forslag til ændring af lov om trafikskaber

Det følgende er de vestdanske trafikskabers bemærkninger til forslag til ændring af lov om trafikskaber.

Høringssvar
14. august 2017

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Der fremsendes et selvstændigt høringssvar fra Movia.

Betegnelsen privatbaner og takstkompetence

Den 6. august 2017 blev lokalbanerne i Nordjylland integreret i regionaltogtrafikken, og generelt forekommer betegnelsen 'privatbaner' at være en forældet betegnelse, der kan afstedkomme uklarhed for, om trafikskabet har takstkompetencen for den togtrafik, som trafikskabet er trafikfører for.

Det foreslås derfor, at formuleringerne vedr. privatbaner konsekvensrettes i hele lovteksten. I lovforslaget anvendes formuleringen første gang i § 6, stk. 1, som foreslås ændret:

- Fra: "Trafikskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus, privatbane og letbane i trafikskabets område"
- Til: "Trafikskaberne vest for Storebælt har takstkompetencen for rejser med bus samt jernbane og letbane, der udføres på kontrakt med trafikskabet, i trafikskabets område."

Ø-kommuner og takstområder

Ø-kommuner har mulighed for at træde ud af trafikskaberne. Det fremgår af de generelle bemærkninger til forslaget under pkt. 2.2.2, at ø-kommunerne "ved deres udmeldelse af trafikskabet er blevet eget takstområde".

Når en ø-kommune melder sig ud af trafikskabet, er det hensigtsmæssigt at fastholde trafikskabets oprindelige geografiske område, idet det giver hjemmel for trafikskabets fortsatte løsning af eventuelle opgaver for den udtrådte ø-kommune.

Samtidig skal det tydeliggøres, at trafikskabets takstområde ikke længere omfatter ø-kommunen, der ved udmeldelsen bliver eget takstområde.

Derfor foreslås følgende justering af forslaget:

- Ændre § 6 b, stk. 1: §6 b: Et trafikskabs geografiske område udgør ét takstområde, jfr. dog §§ 6 c, 6 d og 6 e.
- Ny § 6 e: En ø-kommune, der ikke er med i et trafikskab, udgør ét selvstændigt takstområde.

Justeringen af lovteksten sikrer håndteringen af problemstillingen omkring ø-kommunernes takstmæssige status, samt sikrer fortsat hjemmel for trafikskabernes løsning af opgaver for udmeldte ø-kommuner.

Rabatsatser og frirejseområder på Ungdomskort

I de almindelige bemærkninger til udkastet til lovforslaget (afsnit 2.2.2.) vedr. fritidsrejser på Ungdomskortet, står det beskrevet, at fritidsrejser er knyttet til de tidligere gældende takstområder.

I Vestdanmark opdeles takstkompetencen mellem trafikskaber og jernbanevirksomhederne. I takstreformen er der enighed om, at i de områder, hvor trafikskaberne har takstkompetencen, tilbydes der børnetakster på rejser uden

for frirejseområdet på et Ungdomskortet. I de områder hvor jernbanevirksomhederne har takstkompetencen, tilbydes der DSB Ung/Arriva Ung-takster på rejser uden for frirejseområdet på et Ungdomskort.

Dette betyder, at der på Ungdomskortet tilbydes ung-rabatter på alle togrejser udenfor frirejseområdet og børnetakster på alle andre rejser udenfor frirejseområdet.

Trafikselskaberne finder derfor, at lovforslaget bør ændres, så det er i overensstemmelse med oplægget til takstreformen.

HØRINGSSVAR

Til: **Transport-, Bygnings- og Boligministeriet**

Dato: 10. august 2017

Høringssvar fra Region Hovedstaden vedr. ”Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber”

Region Hovedstaden fremsender hermed høringssvar til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. ”Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber”. Region Hovedstaden er opmærksom på, at regionen ikke er høringsberettiget i den konkrete høring, men regionen har alligevel fundet behov for at sende et selvstændigt høringssvar som supplement til Danske Regioners samlede høringssvar. Region Hovedstaden opererer inden for lov om trafikskaber og generelt har et stort fokus på udviklingen af infrastruktur og mobilitet særligt i hovedstadsområdet, herunder kollektiv trafik.

En metropolregion skal trafikalt hænge ordentlig sammen. En af forudsætningerne for at kunne klare sig i den internationale konkurrence og fortsat være et vækstlokomotiv er, at der er en moderne og effektiv infrastruktur, og en sammenhængende kollektiv transport.

Sjælland er i dag én stor samlet pendlerregion og selv om afstandene kan være store, så fylder den kollektive trafik rigtig meget. 74 % af hele Danmarks offentlige transport sker her. Ca. 415 mio. passagerer om året rejser med bus, fjerntog, lokaltog, regional-tog, S-tog og metro.

På Sjælland er aktørerne i den kollektive trafik hver for sig rimeligt velfungerende, men da ejerkredsen er forskellig for de tre trafikskaber, og da deres ’scope’ er nationalt (DSB), lokalt/ regionalt (Movia) og lokalt (Metroselskabet), er der meget forskellige interesser knyttet til det operationelle niveau. Fx er borgernes tilfredshed med det storkøbenhavnske kollektive trafiksystem klart lavere end i de andre nordiske metropoler. Årsagen skal bl.a. findes i manglende sammenhæng og koordinering på tværs af selskaber, trafiksystemer og transportformer.

Trængselskommissionen påviste i sin betænkning fra 2013, at man ikke kan bygge sig ud af de voksende trængselsproblemer ved at øge kapaciteten på vejnettet. Derfor skal den kollektive transport løfte en meget større del af den udfordring. Et af resultaterne af kommissionens arbejde var DOT - Din Offentlige Transport, som er et samarbejdsforum omkring de kundevendte aktiviteter (kan og skal-opgaver).

Region Hovedstaden finder ikke, at det fremlagte lovforslag er ambitiøst nok. Skal den kollektive trafik gøres mere attraktiv for kunderne og tiltrække flere nye brugere, er

der imidlertid en række områder, som rækker ud over de kundevendte aktiviteter, som bør indgå i overvejelserne:

1. En fælles vision for, hvordan hovedstadsområdet og resten af Sjælland hænger sammen trafikalt og understøtter videreudvikling af DOT-samarbejdet. Fælles servicemål og målfastlæggelse på tværs af transportformer og geografi vil være et skridt på vejen. En sådan enighed kan bruges i forhold til at tilpasse det kollektive transporttilbud til behovet for integration mellem hovedstadsområdet og resten af Sjælland. Yderligere kunne det være relevant at drøfte, om der kan skabes opbakning til et fælles minimumsserviceniveau.
2. En samlet strategisk planlægning ikke kun på tværs af bus og bane, men også mellem individuel og kollektiv transport kan bidrage til at få et samlet overblik over trafikalskabers og staten/kommunernes investeringer. Et sådant overblik løser dog ikke hele udfordringen, men den kunne sætte en dialog i gang mellem parterne om mere koordinering, samarbejde og fælles investeringer på tværs af kommuner, regioner og staten.
3. Organiseringen af den samlede kollektive transport bør revurderes med henblik på at sikre et politisk og trafikalt ansvar i forhold til at udvikle den kollektive transport på tværs af transportformerne. Det skal ske under hensyntagen til de nuværende ejerforhold, og at ansvaret for trafikbestillingen for busser fortsat ligger hos kommunerne og regionerne.

For at styrke disse sammenhænge skal selskabernes samarbejde have en mere forpligtende karakter, og samarbejdet skal omfatte flere områder, end det gør i dag. For at sikre, at selskaberne har klar hjemmel til at varetage en række opgaver i fællesskab, vil Region Hovedstaden foreslå, at den forøgede pligt til samarbejde mellem selskaberne fastsættes direkte i loven.

Region Hovedstaden indgår gerne i en dialog om en mere dybtgående revision af lov om trafikalskaber, end den som ministeren lægger op til med den igangværende høring.

Med venlig hilsen



Claus Bjørn Billehøj
Direktør for Center for Regional Udvikling



REGION NORDJYLLAND
– i gode hænder

Region Nordjylland,

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Regional Udvikling
Mobilitetskontoret

Specialkonsulent
Jens Mogensen
Direkte +45 2941 8499
J.Mogensen@RN.dk

9. august 2017

Høring over udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber

Gennem Danske Regioner har Region Nordjylland modtaget Udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber til høring.

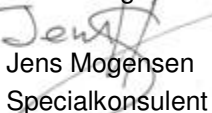
Region Nordjylland har følgende bemærkning:

Gennem ændringen af lov om trafikskaber oprettes hjemmel for Region Sjælland og Region Midtjylland, til at overtage trafikføreransvaret for den regionale togdrift på henholdsvis Køge-Roskilde og Holstebro Skjern.

Den eksisterende lov giver i forvejen Region Nordjylland hjemmel til at varetage trafikføreransvaret på strækningen Skørping – Frederikshavn.

Det er Region Nordjyllands håb på sigt at kunne overtage ansvaret for den regionale togdrift på hovednettet i hele regionen. For at undgå senere at skulle lave en ny lovændring, for at etablere det lovgivningsmæssige grundlag herfor, foreslår Region Nordjylland 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.

Med venlig hilsen



Jens Mogensen
Specialkonsulent