



NOTAT

Dato 19. december 2018
J. nr. 2018-956

Høringsnotat

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om trafik selskaber (Fremme af digitale mobilitets-tjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.)

1. Høringen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 25. oktober 2018 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafik selskaber (Fremme af digitale mobilitets-tjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.). Høringen udløb den 22. november 2018.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Arriva, Dansk Jernbane Forbund, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Dansk Industri og Branche foreningen Kollektiv Trafik Danmark, DSB, , Forbrugerrådet Tænk (Passagerpuls), Fynbus, Hovedstadens Letbane, KL, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafik selskab, Rejsekort A/S, , Sydtrafik og Trafik selskaberne i Danmark (TiD).

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Arbejdsgiverforening, Datatilsynet, Rigsrevisionen.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejderforeningen for Kollektiv Trafik, BAT, Bornholms Regionskommune, Bus & Tog-samarbejdet, By- og Pendlercyklen, Dansk Erhverv, Dansk Handicapforbund, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Rejseplanen A/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker trafik, Trafikforbundet.



4. Øvrige høringssvar

Side 2/24

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringssvarpart, som ikke er angivet på lovforslagets høeringsliste:

Din offentlige transport (DOT), SMFCON.

Udkast til lovforslag har desuden været offentligt tilgængeligt på www.hoeringspotalen.dk i høringsperioden.

2. Bemærkninger til lovforslaget

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

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

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

Private virksomheders finansiering af øget betjening

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Movia, Trafikselskaberne i Danmark og Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen): er positive over for forslaget om, at private virksomheder skal have mulighed for at indgå aftale med trafikselskaberne om at etablere nye ruter eller ekstra afgang, når der er behov for hyppig frekvens. Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker, at det er vigtigt, at forslaget ikke opfattes som en spare-mulighed i kommuner og regioner, men som en mulighed for at etablere betjening, der ellers ikke ville være mulig.

Danske Busvognmænd: bemærker, at der mangler klarhed omkring, hvad der menes med, at der skal betales for 'den marginale merudgift'.

Danske Regioner: foreslår, at trafikselskabets aftaler skal godkendes af relevante kommuner og regioner, da det kan have indflydelse på det samlede bussystem. Movia og Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at behovet for at yde tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter, også kan være til stede for ikke-private virksomheder, som derfor bør have lignende mulighed for at tilkøbe offentlig servicetrafik. Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen):



anfører, at varetagelsen af behovene hos en enkelt virksomhed ikke må komme til at styre trafikskabets øvrige ruter, afgang og påvirke øvrige passagerer negativt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at bestemmelsen kun forventes anvendt i begrænset omfang og primært i tilfælde, hvor der er tale om en rute, der strækker sig over flere kommuner. Bestemmelsen bør kun anvendes af private virksomheder, idet der er tale om en særlig mulighed for at sikre private virksomheders mulighed for at understøtte, at dets medarbejdere kan bruge offentlig servicetrafik til og fra arbejdspladser, som er placeret steder, hvor kommunen ikke finder grundlag for at øge trafikbetjeningen. Bestemmelsen bør kun gælde private virksomheder, idet offentlige institutioner og virksomheders behov bør kunne dækkes af den almindelige offentlige servicetrafik, som kommuner og regioner bestiller og betaler. I modsat fald vil fx en offentlig myndighed skulle have materiel og bevillingsmæssig hjemmel til at betale for offentlig servicetrafik. Samtidig vil planlægningen af trafikken blive skævvredet af flere bestillere.

Betalingen for de ekstra afgang eller ruter vil som det fremgår af lovforslaget skulle dække den marginale merudgift, hvormed menes, at alle udgifter i forbindelse med at efterkomme en privat virksomheds ønsker skal betales af virksomheden, men betalingen skal ikke give anledning til et provenu for trafikskabet.

Trafikskaberne i Vestdanmark (Fynbus, Midttrafik, Nordjyllands Trafikskab og Sydtrafik): forslår i forlængelse af § 3 b, at der gives hjemmel til at trafikskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå i samarbejde med leverandører af delebilstjenester, samkørsel eller anden form for privat mobilitetsydelse. Det påpeges, at dette kunne være et supplement til rutekørsel og Flextrafik.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil anføre, at forslaget falder uden for lovforslagets formål. Forslaget bryder med et grundelement i lov om trafikskaber, at det er trafikskaberne, der stiller den offentlige servicetrafik til rådighed for borgerne. Forslaget vil derfor skulle vurderes nærmere og det kunne på sigt eventuelt overvejes at lave et forsøg i et trafikskab med henblik på at vurdere virkningerne af et konkret tiltag.

Trafikskabers drift af fjernbusterminaler

Danske Busvognmænd, Danske Regioner og KL: støtter ændringen og påpeger, at den understøtter muligheden for, at driften af en eventuel kommende fjernbusterminal i København varetages på en hensigtsmæssig måde. KL: påpeger, at selskabsregler og momsbestemmelser kan gøre initiativet unødigt dyrere. Forbrugerrådet Tænk (Passagerpuls): forholder sig umiddelbart positivt over for forslaget, men påpeger, at en eventuel beslutning om at varetage driften af en fjernbusterminal, sker under hensyn til de øvrige opgaver hos trafikskaba-



bet samt passagerernes behov og ønsker bredt set. Hertil påpeges det, at ekstra omkostninger til etablering og drift af fjernbusterminalen ikke bør betales af trafikskabet, da dette kan få negative konsekvenser for selskabets øvrige passagerer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at ministeriet lægger vægt på, at der ved et trafikskabs drift af en busterminal, som benyttes af fjernbustrafik, skal være en aftale mellem de(n) pågældende kommune(r) og trafikskabet, som sikrer, at de øvrige medejere af trafikskabet ikke hæfter for eventuelle risici eller underskud ifbm. driften af terminalen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har taget Passagerpulsens svar til efterretning og præciseret lovforslagets bemærkninger, således at det tydeligt fremgår, at det udelukkende er kommuner, som er involveret i fjernbusterminalen, som skal dække eventuelle risici eller underskud i forbindelse med trafikskabets drift af terminalen. Trafikskabet og øvrige kommuner, som ikke er involveret i fjernbusterminalen, skal således ikke dække eventuelle driftsrisici eller driftsunderskud.

Ministeriet skal endvidere bemærke, at der på nuværende tidspunkt pågår en endnu ikke afsluttet afklaring af momsbestemmelsernes anvendelse i forhold til en eventuel drift af en fjernbusterminal i København ved Dybbølsbro. Det er forventningen, at denne afklaring vil være afsluttet forud for en eventuel beslutning om at etablere en fjernbusterminal i København.

Forenkling af afstandskrav til fjernbusser

Arriva, Trafikskaberne i Danmark, KL, Danske Regioner og Forbrugerrådet Tænk (Passagerpuls): bemærker, at en minimumsrejselængde på 75 km kan medføre, at fjernbusser kører på attraktive tidspunkter og ruter, hvilket forringer økonomien i den resterende kollektive trafik, grundet et lavere antal passagerer på de bedst indbringende ruter. Desuden er det en risiko, at det medfører et begrænset helhedssyn og en manglende sammenhæng i den kollektive trafik. Arriva: påpeger videre, at det giver anledning til en skæv konkurrencesituation. I det tilfælde at dette ændrer forudsætningerne i Arrivas kontraktforhold, mener Arriva, at virksomheden bør kompenseres herfor.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at fjernbussen udgør en fleksibel og billig tilføjelse til den øvrige kollektive trafik, og at ministeriet lægger vægt på, at der er en god sammenhæng mellem transportformerne i Danmark. I forhold til muligheden for forringelse af økonomien for den resterende offentlige kollektive trafik, vil ministeriet bemærke, at den øgede konkurrence mellem transportmidlerne i den regionale kollektive trafik vil kunne betyde et billetbruttoindtægtstab for dele af de kollektive trafikudbydere. Ministeriet vurderer dog, at dette er et kendt vilkår på et brugerdrevet mobilitetsmarked, og at de mulige billetindtægtstab, som vil kunne opleves,



mere end opvejes af øget brug af offentlig kollektiv trafik som lovforslaget samlet set potentielt vil indebære. Dertil kommer de samlede mobilitet- og brugergevinster, som ensretningen og forenklingen af afstandskravet til fjernbusser forventes at medføre for det samlede transportmarked i Danmark.

Ministeriet skal til Arrivas svar om ændrede forudsætninger for deres kontrakt med ministeriet bemærke, at såfremt Arriva mener, at være berettiget til kompensation fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet jf. kontrakten om passagertrafik i Midt- og Vestjylland, så må Arriva tage kontakt til ministeriet herom.

Trafikselskaberne i Danmark: opfordrer til, at minimumsgrænsen ændres til 100 km, at der kræves 3 dobbeltture pr. dag, samt at afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte vej, således at det undgås, at private aktører kører omveje for at leve op til de 75 km.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at det foreslåede afstandskrav på 75 kilometer, og de ændrede krav til fjernbussernes kørselsfrekvens, er fastlagt med det sigte at skabe et øget udbud af transportformer på den ene side, samtidig med at den økonomiske balance i de kollektive servicekontrakter for den kollektive bus- og togtrafik fastholdes på et fornuftigt niveau.

Ministeriet skal over for Trafikselskaberne i Danmarks ønske om en kilometergrænse på 100 kilometer bemærke, at dette vil påvirke det samlede mobilitetsudbud i Danmark betydeligt mindre i forhold til dette forslags forventede mobilitetseffekter. Dette forslags kilometergrænse på 75 kilometer forventes at skabe ca. 580.000 yderligere rejsende med fjernbus om året, hvoraf ca. 290.000 forventes at være helt nye rejsende. En kilometergrænse på 100 kilometer skønnes alene at skabe ca. 280.000 yderligere fjernbusrejser, heraf ca. 140.000 vil være nye rejser. En kilometergrænse, som foreslået af Trafikselskaberne i Danmark, vil med andre ord forventes at føre til ca. 300.000 færre yderligere fjernbusrejser og heraf ca. 150.000 færre helt nye rejser sammenlignet med dette forslags afstandskrav på 75 kilometer.

Ministeriet skal til Trafikselskaberne i Danmarks svar om det ønskede antal afgang på 3 dobbeltture pr. dag bemærke, at der med dette forslag allerede lægges op til en betydelig skærpelse af frekvenskravet for fjernbusserne fra én fjernbusafgang fire dage ugentlig i dag til en daglig dobbelttur fem dage ugentligt. De skærpede krav til antallet af afgang er foretaget med den hensigt at sikre, at de rejsende med fjernbus kan forvente en vis regelmæssighed i det transporttilbud, som fjernbussen udgør. En yderligere markant skærpelse af frekvenskravet, som Trafikselskaberne i Danmark lægger op til i sit høringsvar, vurderes at ville mindske fjernbusoperatørernes tilskyndelse til at betjene ruter i yderområder, hvor passagergrundlaget er begrænset. Med forslaget ændres ikke på kravet om, at fjernbusserne skal køre i en periode på



seks måneder. Herved 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. Samtidig skal borgerne kunne regne med, at en fjernbusrute opretholdes i en vis periode, og ikke vil kunne lukke fra den ene dag til den anden.

Arriva: bemærker, at ministeriet i december 2017 forholdt sig kritisk overfor EU-Kommissionens forslag om en liberalisering af fjernbusserne i sit nærhedsnotat til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Det bemærkes derfor, at regeringen har skiftet holdning til spørgsmålet om afstandskravet, og der ønskes en belysning af, hvilke elementer der har været gældende, siden holdningen til spørgsmålet har ændret sig.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at Kommissionens forslag til ændring af forordning 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, er modtaget den 16. november 2017. Kommissionen ændringsforslag afviger fra udspillet Nærmere kollektiv trafik og lovforslaget, der implementerer dette, da Kommissionens ændringsforslag er mere omfattende.

Med lovforslaget foreslås en opblødning af afstandskravet i forhold til rejsens længde samtidig med, at fjernbussernes kørselsfrekvens opjusteres markant. Det vil fortsat være et krav, at fjernbusserne skal køre i en periode på seks måneder.

Kommissionen foreslår, at der fastlægges en procedure for udstedelse af tilladelse til national (og international) personbefordring, der differentierer mellem rutekørsel over og under 100 km i luftlinje fra begyndelses- til endestation. Kommissionen foreslår bl.a. konkret, at det nationale marked for busrejser på over 100 km liberaliseres fuldstændigt. Kommissionen foreslår samtidig, at medlemsstaterne stadig skal kunne tage hensyn til den offentlige servicetrafik på rejser, som er mindre end 100 km, men at Kommissionen gennem delegerede retsakter skal tillægges kompetencen til at fastsætte de nærmere kriterier for, hvornår afslag kan meddeles.

Det fremstår med andre ord ikke på nuværende tidspunkt klart, hvordan Kommissionens forslag reelt skal gælde i Danmark, herunder hvordan hensynet til den offentlige servicetrafik skal håndteres. De opstillede krav i ministerens udspil om Nærmere kollektiv trafik og lovforslaget fastlægger derimod rammerne for fjernbuskørsel tydeligt, hvilket vurderes som en væsentlig og afgørende forskel i forhold til Kommissionens forslag.

De opstillede krav i ministerens udspil og lovforslaget er fastlagt for, at sikre, at borgere fortsat kan regne med, at en fjernbusrute betjenes og opretholdes i en vis periode, og ikke kan lukke fra den ene dag til den anden, hvilket der reelt ikke, på nuværende tidspunkt, vil være mulighed for med Kommissio-



nens forslag. Med ministerens udspil og lovforslaget fastholdes samtidig de regionale trafikselskabers mulighed for at skabe en sammenhængende betjening, herunder med sammenhængende køreplaner og trafikinformation.

Der er på den baggrund ikke tale om et holdnings skift fra regeringens side, idet det bemærkes, at man skal være påpasselig med at sammenligne indholdet og virkemidlerne i Kommissionens forslag med udspillet Næmmere kollektiv trafik.

Det er i øvrigt regeringens holdning, at medlemsstaterne bedre er i stand til at regulere rammerne for nationale busrejser, herunder at afveje fordele ved en liberalisering overfor hensynet til et lokalt og regionalt rutenetværk samt trafikselskabernes økonomiske rammevilkår, da medlemsstaterne har bedre indsigt i lokale og regionale forhold. Samtidig kan medlemsstaterne også bedre og hurtigere reagere over for u hensigtsmæssige lokale og regionale forhold ved at justere de lovgivningsmæssige rammer, end hvad der kan opnås på EU-plan.

Arriva, Dansk Industri og Branche foreningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker, at analysen der ligger til grund for ændringen af afstandskravet, mangler at undersøge pendlernes rejsemønstre, hvorfor analysen tegner et ufuldstændigt billede af konsekvenserne for den udbudte og ikke-kommercielle kollektive trafik. Der opfordres derfor til, at sådan en analyse gennemføres med henblik på at vurdere, hvilken effekt det vil have for den offentlige servicetrafik rundt om i landet. Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at lovforslaget vil betyde, at pendlerrejser kan blive overflyttet til fjernbusserne, ligeledes med det resultat, at billetindtægts tabet for den kollektive trafik øges.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at den foreslåede ændring af afstandskravet for fjernbusser forventes at få marginale konsekvenser for pendlernes rejsemønstre. Den gennemsnitlige pendlingsafstand var i 2016 i Danmark ifølge Danmarks Statistik 21,5 kilometer. De fleste pendlere rejser således over langt kortere afstande end de 75 kilometer, der lægges op til med indeværende forslag. Det vurderes, at de rejsendes opfattelse af fjernbussen som pendlerprodukt er forholdsvist begrænset i forhold til øvrige og mere højklassede kollektive trafikløsninger, som eksempelvis tog, da disse ofte har en kortere rejsetid, bedre rejsefrekvens og tilbyder rejsehjemmel til tilbringertrafik sammenlignet med fjernbusserne.

Dansk Jernbaneforbund: mener, at prioriteringen af fjernbusser frem for jernbanetransport er forkert. Ifølge Dansk Jernbaneforbund betyder denne prioritering højere CO₂ udslip, mere trængsel på vejene, spild af investeringer i spor og signaler på jernbanen, samt at dette ændrer i forudsætninger for prognoserne for indkøb af nye tog samt investeringer i infrastruktur og materiel. DSB:



bemærker ligeledes i forhold til lovforslagets bemærkninger, at det er usandsynligt, at de ændrede fjernbusregler vil kunne reducere omkostningerne for togoperatørerne som følge af en mindre dimensionering af togmateriellet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at ensretningen og forenklingen af afstandskravet til fjernbuskørsel ikke har til formål at fremme fjernbuskørsel på bekostning af jernbanen, men har til formål at fremme de samlede mobilitetsmuligheder i landet. Forslaget om at ensrette og forenkle afstandskravet er således med henblik på at muliggøre yderligere billige og fleksible transporttilbud. Ministeriet vurderer endvidere, at klimapåvirkningen fra en dieselbus og et dieseltog opgjort pr. passager befinder sig på omtrent samme niveau, og at udviklingen af mere klimavenlige busser fremadrettet vil betyde, at busser i den kollektive trafik vil have et betydelig mindre negativt aftryk på miljøet end i dag.

Ministeriet har taget Dansk Jernbaneforbunds og DSB's bemærkning om forudsætninger om prognoser for indkøb af togmateriel til efterretning og tilrettet lovforslaget således, at denne del ikke længere indgår særskilt i lovforslagets bemærkninger.

Danske Busvognmænd: støtter forslaget om et nyt og forenklet afstandskrav på 75 km for buskørsel, og støtter op om at bibeholde det nuværende niveau af lokal og regional offentlig servicetrafik. Danske busvognmænd støtter endvidere op om de supplerende forslag i § 19 stk. 4, § 22 stk. 2, § 23 og § 30.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig Danske Busvognmænds svar om at forenkle afstandskravet til 75 kilometer for fjernbuskørsel. Ministeriet skal til Danske Busvognmænds svar om at bibeholde serviceniveauet i den lokale og regionale offentlige servicetrafik bemærke, at serviceniveauet i den lokale og regionale kollektive trafik planlægges og prioriteres frit fra trafikskabernes side med afsæt i kommunernes og regionernes ønsker og finansiering.

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: opfordrer til, at der i lighed med jernbaneområdet bliver mulighed for at få prøvning af fjernbusruters eventuelle skadesvirkning på den offentlige servicetrafiks økonomi.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig ønsket om, at der fremadrettet gennemføres behovsprøvelser af fjernbusruters påvirkning af offentlige servicekontrakter. Behovsprøvelsen ved udstedelse af fjernbustilladelser blev afskaffet med den daværende ændring af lov om buskørsel (2001/2 LSV 165 af 23. maj 2002). Ministeriet bemærker, at der med lovforslagets § 22, stk. 2. vil være mulighed for at kunne inddrage hensynet til øvrige udbydere af kollektiv trafik, herunder jernbanetrafik, såfremt en fjernbusoperatør ansøger om at køre fjernbuskørsel på under 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning.



Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at de jyske trafikselskaber forventer et indtægtstab som følge af en eventuel liberalisering med en 75 km grænse. Midttrafik forventer alene for ruten 912X (Aarhus-Billund) et indtægtstab på 4 millioner.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der, forud for indeværende lovforslag af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og konsulenthuset Incentive, har været foretaget en række følsomhedsberegninger af, hvad et ændret kilometerkrav til fjernbuskørsel vil betyde for trafikselskabernes økonomi. Analysen baserer sig på data fra fjernbusmarkedet i dag og de muligheder lovforslaget åbner for, og viser et forventet bruttobilletindtægtstab for trafikselskaberne samlet set i alt ca. 4 millioner kroner årligt. Det bemærkes, at billetindtægtstabet er forbundet med en vis usikkerhed, idet lovforslagets udmøntning i forhold til hvilke konkrete fjernbusruter, som fjernbusoperatørerne vil oprette, selvsagt ikke er kendt. Analysen er offentligt tilgængelig på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Trafikselskaberne Movia og Midttrafik vurderes i analysen at være omfattet af de største bruttobilletindtægtstab. For at estimere konsekvensen af et fjernbusmarked, med et ændret afstandskrav i forhold til i dag, er der i analysen først identificeret de tilladte relationer under den nuværende lovgivning. Herefter er det undersøgt, hvilke faktorer der kan forklare, hvilke relationer der bliver betjent af fjernbusser i dag, samt fjernbussernes markedsandele på de udbudte relationer. Dernæst er det identificeret, hvilke nye relationer der bliver tilladt, og det antages, at de samme forklaringsfaktorer vil gøre sig gældende for de nye relationer, og på den baggrund estimeres sandsynlighedsvægtede markedsandele på hver af de nye relationer samt antallet af rejser med fjernbus.

I analysen er det antaget, at 45 pct. af de ekstra rejser med fjernbus er overflyttet fra øvrig kollektiv trafik, at 5 pct. er overflyttet fra bil, og at 50 pct. er helt nye rejser. Der er gennemført følsomhedsberegninger, hvor det forudsættes, at en markant større andel rejser er overflyttet fra øvrig kollektiv trafik (80 pct.). Resultatet af følsomhedsberegningerne viser, at en overflytning på 80 pct. fra øvrig kollektiv vil medføre et samlet tab i billetindtægter for trafikselskaberne samlet set på i alt ca. 7 mio. kr.

Det er derfor med afsæt i den udarbejdede analyserapport, Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at de af Trafikselskaberne i Danmark oplyste indtægtstab er vurderet noget højt.

Arriva: bemærker, at der i lovforslaget ikke stilles reelle værktøjer til kontrol af fjernbusoperatørernes brug af overenskomster og påpeger i den forbindelse muligheden for at der i stigende grad benyttes udenlandske chauffører, hvilket vurderes at åbne op for social dumping. Arriva: mener, at det vil undergrave den øvrige kollektive trafik og den danske model i transportbranchen, hvis



fjernbuschaufførerne ikke sikres ordentlige vilkår. Danske Busvognmænd: er ligeledes i deres høringsvar optaget af, at de gældende overenskomstkrav vedrørende løn- og arbejdsmarkedsvilkår for chaufførerne overholdes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at der med forslaget ikke lægges op til at justere løn- og arbejdsmarkedsvilkårene for chaufførerne på fjernbusmarkedet. Ministeriet skal herudover bemærke, at overenskomstforhold for buschauffører ansat hos danske busvognmænd er reguleret i buskørselsloven (LBK nr. 1050 af 12. november 2012). Det fremgår heri, at busvognmænd, der er etableret i Danmark og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj, skal have en tilladelse. Det følger endvidere af loven, at indehaveren af tilladelsen skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Kravet gælder uanset, om chaufføren, der er ansat hos den danske busvognmand, er dansk eller udenlandsk.

Overenskomstkravet i buskørselsloven er knyttet op på de danske myndigheders udstedelse af tilladelser til danske busvognmænd og finder således ikke anvendelse for udenlandske busvognmænd, der eventuelt måtte køre i Danmark.

For så vidt angår forholdet om danske lønvilkår og udenlandske busvognmænd, der kører i Danmark, skal følgende bemærkes: Reglerne i EU's udstationeringsdirektiv om sikring af mindsteløn er af hensyn til den danske arbejdsmarkedsmodel ikke implementeret i dansk ret. Danske lønvilkår sikres i stedet via kollektiv overenskomst med de udenlandske arbejdsgivere. Opgaven med at sikre og håndhæve danske lønvilkår for udstationerede arbejdstagere som fx buschauffører, der kører i Danmark for udenlandske busvognmænd, påhviler dermed arbejdsmarkedets parter. Spørgsmålet om lønforhold for udstationerede arbejdstagere og den danske arbejdsmarkedsmodel hører under Beskæftigelsesministeriet.

Det bemærkes endvidere, at udenlandske busvognmænd, der opererer i Danmark, er underlagt buscabotagereglernes begrænsninger, og at fjernbuskørsel i Danmark, udført af en udenlandsk busvognmand, udelukkende er muligt, når buscabotagekørslen udføres som en del af en international busrute.

Arriva: bemærker, at der i forslaget ikke gjort sig nogen overvejelser vedrørende realistiske kontrolforanstaltninger, der kan håndhæve kravet om at passagerer skal køre minimum 75 km med fjernbusser.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der med lovforslaget lægges op til, at fjernbusoperatører skal afkræves bedre dataindberetninger vedrørende f.eks. busafgange, kørselsomfang og fordeling af passagertyper. Dette tiltag skal styrke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens muligheder for at administrere og følge med i fjernbusmarkedets udvikling. Med lovforslaget foreslås også, at sanktionsmulighederne over for branchen skærpes.



Dette sker via fastsættelse af anbefalede bødestørrelser, som politi- og anklagemyndigheder – bl.a. med afsæt i bedre data fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen – skal kunne anvende overfor fjernbusoperatører, som eventuelt måtte vælge at overtræde reglerne.

Størrelserne på bøderne er fastsat efter regelovertrædelsens karakter. Det bemærkes, at der i dag ikke er anbefalede bødesatser for overtrædelser af reglerne for fjernbuskørsel, ligesom der ikke er fast praksis for sanktionering ved regelbrud.

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: opfordrer til, at der afsættes ressourcer til at gennemføre tilsyn med skatter, afgifter og ulovlig afstigning af passagerer før den fastsatte kilometergrænse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at tilsyn, administration og dialog med fjernbusbranchen varetages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det vil være politi- og anklagemyndighedernes opgave, bl.a. med afsæt i relevante oplysninger fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at føre sag mod og sanktionere eventuelle fjernbusoperatører, som ikke overholder de rammer og regler, der fastsættes i loven og de udstedte fjernbustilladelser. Sanktionsmulighederne og de anbefalede bødestørrelserne ved overtrædelser fremgår af lovforslagets særlige bemærkninger.

Dansk Handicapforening: bemærker, at det er vigtigt at sikre, at fjernbusruterne også kan benyttes af mennesker med handicap, samt at der kan benyttes ledsagerkort i fjernbusserne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at det ikke er hensigten med forslaget at pålægge fjernbusoperatørerne nye forpligtelser ud over, hvad de allerede er forpligtet til efter forordningen om buspassageretigheder, hvoraf der bl.a. fremgår ret til gratis assistance til handicappede og pligt til handicaprelateret uddannelse af personale m.v. på ruter over 250 km.

Danske Regioner: støtter forslaget om sanktioner og tilsyn, der skal forhindre misbrug af ordningen, og håber at de konkrete forslag er tilstrækkelige. Det anbefales, at afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte afstand mellem start- og slutdestination og ikke medtager omvejskørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at det foreslåede afstandskrav til fjernbuskørsel skal forstås således, at der som minimum skal være 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning, samt at rutens forløb skal strække sig via den naturlige og effektive vej mellem rutens destinationer. Dette skal sikre, at der ikke kan spekuleres i eventuelt i omvejskørsel.

Dispensation til fjernbuskørsel under 75 km



KL: finder, at det kan være aktuelt for kommuner i visse tilfælde at kunne tilbyde borgere bustransport med en fjernrute. Denne mulighed ønskes indført i loven.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at formålet med ændringsforslaget er at øge borgernes mobilitetsmuligheder, og det er således uden for forslagets rammer at forholde sig til kommunernes befordringsordninger. Dette vurderes at hidrøre anden lovgivning.

Arriva og DSB: bemærker, for så vidt angår § 22, stk. 2 om aftaler vedrørende dispensation fra afstandskravet på 75 km, at bestemmelsen bør sikre hensyn til togtrafikken, samt de trafikvirksomheder hvis konkurrencesituation kan blive påvirket af dispensationen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at høringssvaret fra Arriva og DSB tages til efterretning. Ministeriet har på den baggrund justeret lovforslagets således, at transport-, bygnings- og boligministerens i sin vurdering af, hvorvidt der kan ydes dispensation efter lovforslagets § 22, stk. 2 kan inddrage hensynet til øvrig offentlig servicetrafik, herunder jernbanetrafik. Ministeriet lægger vægt på, at det vil være op til transport-, bygnings- og boligministeren konkret at vurdere hvorvidt et sådan hensyn er relevant.

Fremme af digitale mobilitetstjenester

Danske Handicaporganisationer: bemærker, at det er vigtigt at sikre, at det foreslåede samarbejde om rejseplan- og rejsekortsystemet lever op til krav om tilgængelighed for mennesker med handicap, jf. lov om tilgængelighed til offentlige organers websteder og mobilapplikationer, og ligeledes tager højde for informationer, der er relevante for mennesker med handicap.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning. Det er ministeriets forventning, at Rejsekort & Rejseplan A/S – på linje med øvrig lovgivning – overholder reglerne fastsat med lov om tilgængelighed til offentlige organers websteder og mobilapplikationer.

Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen): bemærker, at udviklingen mod en fælles digital planlægnings- og billettjeneste ikke må betyde, at andre billet- og informationsformer afskaffes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af udspillet Nemmere kollektiv trafik, som transport-, bygnings- og boligministeren lancerede den 20. september 2018 og som lovforslaget implementerer, at muligheden for at bruge den offentlige kollektive trafik ikke må afhænge af, hvorvidt den rejsende er i besiddelse af en smartphone. Endvidere fremgår det af udspillet, at digitaliseringens muliggørelse af nye og innovative billet-



medier ikke må ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge, hvilken billettype de foretrækker at anvende.

Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at Qvartz i MaaS-rapporten til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet peger på, at der skal tages stilling til, om der er udfordringer i forhold til pakkerejseloven.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder ikke, at lov om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer er relevant i relation til lovforslaget, da loven ikke gælder for pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer med en varighed på under 24 timer, medmindre de omfatter overnatning.

Etablering af Rejsekort & Rejseplan A/S

Hovedstadens Letbane: bemærker, at Hovedstadens Letbane ser frem til implementeringen af lovforslagets vision for mobilitetsmarkedet. Selskabet bemærker videre, at når letbanen åbner for drift med passagerer, skal der tages stilling til, hvilken position selskabet får i relation til Rejsekort & Rejseplan A/S.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der med lovforslaget ikke lægges op til, at ejerkredsen bag de eksisterende selskaber skal ændres. Dermed lægges der heller ikke med lovforslaget op til, at det ved lov skal fastsættes, hvilken position letbaneselskaberne i Aarhus, Odense eller København skal have i relation til Rejsekort & Rejseplan A/S.

KL bemærker, at KL ønsker en forhandling om udformning og kommissorium for selskabets opgaver, finansiering og sammensætning af bestyrelse, såfremt Rejsekort & Rejseplan A/S etableres med statslig deltagelse. Danske Regioner: foreslår, at den nye bestyrelse udvides med direkte repræsentation ikke kun fra staten, men at Danske Regioner og KL tilbydes at gå ind i bestyrelsen. Movia og Trafikselskaberne i Danmark: foreslår, at de nye opgaver, der skal løftes i Rejsekort & Rejseplan A/S, fastlægges i et samspil mellem selskabet, kommuner, regioner og staten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som bl.a. skal indeholde en strategi- og tidsplan for, hvordan selskabets nye opgaver skal implementeres, herunder hvordan det elektroniske rejseplan- og rejsekortssystem skal samles i én mobilitetstjeneste, hvordan de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester skabes, og hvordan der skabes bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter, jf. lovforslagets § 27, stk. 9. Videre skal Rejsekort & Rejseplan A/S en gang årligt indsende en redegørelse til transport-, bygnings- og boligministeren, hvor der redegøres for implementeringen af de nye opgaver i selskabets forretningsplan, jf. § 27, stk. 10. Som led i arbejdet med selskabets forretningsplan vil ministeriet invitere KL og Dan-



ske Regioner til fælles drøftelse af selskabets arbejde, herunder om fremdriften af selskabets udvikling henimod en fælles mobilitetstjeneste, der skal understøtte en samlet, forbedret mobilitet for borgerne.

Dette er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker, det er positivt, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ved at gå ind i den nye bestyrelse for Rejsekort & Rejseplan A/S, påtager sig et medansvar for, at der er sammenhæng mellem rejsekort og rejseplanen samt innovation og udvikling inden for den kollektive trafik. Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bemærker videre, at der i høj grad er behov for at se den kollektive trafik som et samlet system og ikke kun et system for busser eller for tog. KL: efterspørger en uddybende begrundelse for, at der med lovforslaget lægges op til en statslig repræsentant i bestyrelsen bag Rejsekort & Rejseplan A/S.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at digitale mobilitetstjenester, der sammentænker og tilgængeliggør både offentlige og private transporttilbud for brugerne, bidrager til en mere sammenhængende mobilitet og gør det lettere at komme hele vejen fra dør til dør på sin rejse med kollektiv trafik.

Det er ministeriets vurdering, at der ligger et stort udviklingspotentiale i de eksisterende tjenester i form af rejseplan- og rejsekortsystemet, og at dette i sin grundstruktur ikke er langt fra at kunne håndtere booking, betaling og billettering af andre former for transporttilbud. Det er således ikke teknologien, der er årsag til, at brugerne af den kollektive trafik i Danmark ikke allerede i dag får stillet fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester til rådighed. Det har i nogle henseender vist sig vanskeligt for parterne i den offentlige kollektive trafiksektor at nå til enighed om udviklingstiltag for de fælles løsninger.

Det er derfor hensigten, at staten med en plads i bestyrelsen kan bidrage til at sikre de offentlige trafikvirksomheders fokus på udviklingen henimod større åbenhed over for nye teknologiske muligheder, samt at åbne for at flere, nye og private kollektive transportudbydere tilsluttes det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. Ministeriet vil med en post i bestyrelsen ligeledes kunne bidrage med at fokusere udviklingen på tværs af trafikvirksomheders specielle interesser og på tværs af landsdele. Med en bestyrelsespost får staten medindflydelse på den retning, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal udvikle sig i – dog uden at denne medindflydelse bliver bestemmende i forhold til bestyrelsens øvrige medlemmer og dermed ejerne af selskabet.

Trafikselskaber i Danmark og Movia: finder det hensigtsmæssigt, at lovforslaget angiver en samlet formålsbeskrivelse for Rejsekort & Rejseplan A/S. Metro



selskabet I/S: bemærker, at det er fornuftigt, at formålene for Rejsekort & Rejseplan A/S, som fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, ikke er udtømmende, da der over tid bør være rum for, at selskabets formål kan udvikles i takt med den teknologiske og digitale udvikling. Metroselskabet I/S: finder det dog hensigtsmæssigt, at det af loven fremgår, at selskabets formål skal ske på et forretningsmæssigt grundlag.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det af lovforslagets bemærkninger fremgår, at formålet med Rejsekort & Rejseplan A/S 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. Ligeledes skal det fælles selskab arbejde for en øget integration af rejsekortet og rejseplanen som produkter og tjenester.

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 den samlede kollektive 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.

Lovforslagets overordnede og rammesættende beskrivelse af formålet med selskabet, og de opgaver det pålægges, er også indarbejdet i lovforslagets indledning.

Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at det af hensyn til at sikre handlefrihed i forhold til organiseringen af det fælles selskab ikke af lovforslagets særlige bemærkninger til § 27 bør foreslås, at aktiviteterne i Rejseplanen A/S og Rejsekortet A/S samles i et nyt selskab.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i denne betragtning for så vidt, at lovforslaget ikke har til hensigt at fastsætte, at sammenlægningen af rejseplan- og rejsekortsystemet nødvendigvis skal ske ved oprettelse af et nyt selskab.

Bemærkningerne til lovforslaget er tilpasset således, at det af disse fremgår, at selskabet oprettes ved en sammenlægning af de to nuværende selskaber



Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S. Hvordan fusioneringen i øvrigt tilrettelægges er en beslutning, der overlades til parterne bag selskabet.

DSB: bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt at fastlægge som et pejlemærke for sammenlægningen af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, at ingen ejere set i langtidsprognoseperspektiv skal stilles økonomisk ringere end i dag.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at der med lovforslaget ikke lægges op til, at ejerkredsen bag de eksisterende selskaber skal ændres. Hvordan fusioneringen i øvrigt tilrettelægges er en beslutning, der overlades til parterne bag selskabet.

DSB: bemærker, at Rejsekort & Rejseplan A/S bør drives kommercielt, og at selskabets aktiviteter som udgangspunkt bør være baseret på et markedsinvestor-princip, hvorfor DSB foreslår, at det i § 27 b stk. 1 -2 bør gøres klart, at udbetaling af udbytte ikke er indskrænket til særskilte aktiviteter i selskabet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at hensigten med lovforslaget er at understøtte, at selskabet som udgangspunkt skal kunne træffe beslutninger på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt fornuftigt grundlag. Med lovforslaget foreslås der fastsat nogle overordnede rammevilkår for selskabet samt krav om enkelte særskilte opgaver, der forudsættes nødvendige for at fremme udviklingen af mobilitetstjenester, herunder tilrådighedsstillelse af transportdata og udvalgte billetter for videresalg gennem tredjepart uden fortjeneste.

Ministeriet har tilrettet lovforslaget således, at der nu er tilføjet en særskilt § 27 c, hvoraf det fremgår, at overskud kan udbetales til ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S. Overskuddet knytter sig således ikke nødvendigvis til særskilte aktiviteter, men kan f.eks. stamme fra både kommerciel anvendelse af rejsekort- og rejseplanssystemet samt 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, og ejerne af Rejsekort & Rejseplan A/S træffer derved selv beslutning om udlodning af udbytte.

DSB og Movia: bemærker, at videreførelsen af den gældende rets § 27, hvormed Rejseplanen A/S har mulighed for drive kommercielt aktivitet eksemplificeret ved salg af annoncer, er en aktivitet der i dag kun anvendes i begrænset omfang på rejseplanens hjemmeside, og at der ikke er planer om at udvide denne aktivitet til rejseplanens app, da det er ejernes opfattelse, at det vil forringe brugeroplevelsen. Movia: anfører videre, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det gennem loven fastlægges, at Rejseplanen ikke skal finansieres af indtægter fra reklame- eller annoncesalg.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet noterer sig, at ejerkredsen ikke har planer om at udvide denne aktivitet, men ministeriet finder ikke anledning til ved lov særskilt at indskrænke muligheden for denne kommercielle aktivitet for selskabet, der samlet set forudsættes drevet ud fra et forretningsmæssigt grundlag.

Tilslutning til Rejsekort & Rejseplan A/S

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: bakker op om, at det skal være muligt for private aktører at tilslutte sig rejseplan- og rejsekortssystemet, men fremhæver i den forbindelse, at det er vigtigt, at omkostningerne ved at tilslutte sig systemet ikke bliver en barriere, og at en aftale kan indgås på fair, ensartede og transparente vilkår. Danske Busvognmænd: noterer sig med tilfredshed, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til det rejseplan- og rejsekortssystem.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forventning, at parterne bag Rejsekort & Rejseplan A/S vil kunne formulere og indgå tilslutningsaftaler baseret på rimelige vilkår. Ligeledes er det ministeriets forventning, at parterne bag selskabet vil have en naturlig interesse i at lade eksterne transportudbydere tilslutte sig systemet, da dette vil gøre selskabets tjenester og produkter mere attraktivt for brugerne.

Ministeriet er dog enig i, at tilslutningsaftalerne skal ske på rimelige vilkår, hvorfor transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler for objektive kriterier for, hvad tredjepart skal efterleve for at opnå tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet i tilfælde af, at parterne bag selskabet ikke selv formår dette, jf. § 27. stk. 11. 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 transportformer tilknyttes. Såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren desuden anvende denne fleksibelt og under hensyntagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortssystem.

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik: foreslår, at Rejsekort & Rejseplan A/S bør pålægges at høre deres forskellige aftaleparter regelmæssigt og særdeleshed i forhold til ændringer, der kan ændre økonomien.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt, at selskaber i al almindelighed holder sine aftaleparter underrettet om eventuelle større ændringer, herunder ændringer af økonomisk karakter. Ministeriet finder imidlertid, at dette er et ansvar og en opgave, der påhviler Rejsekort & Rejseplan A/S og dennes bestyrelse at varetage, hvorfor der med lovforslaget ikke lægges op til ved lov at fastsætte nærmere regler herfor.



Trafikselskaberne i Danmark: foreslår videre, at fjernbusser tilsluttes Rejseplanen og tilbyder betaling med Rejsekort med henblik på øget integration med øvrig kollektiv trafik og forbedret passagerservice.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at tilslutning af private transporttilbud på rejseplan- og rejsekortssystemet, herunder blandt andre fjernbus-tilbuddet, vil bidrage til at styrke et samlet mobilitetstilbud. Ministeriet skal i den forbindelse bemærke, at lovforslaget netop muliggør dette, såfremt transportudbydere måtte have et ønske om at tilslutte sig systemet, jf. § 27, stk. 8.

Passagerpuls bemærker, at der af hensyn til passagerernes tryghed bør stilles passende krav til nye aktører, der vil benytte den fælles mobilitetstjeneste, om rimelige rejseregler, forsikringsforhold, m.v., således at passagererne ikke kommer i klemme i tilfælde af mistede korrespondancer eller ulykker.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at tilslutning af nye aktører skal ske med afsæt i rimelige betingelser. Det er ministeriets forventning, at parterne bag Rejsekort & Rejseplan A/S vil kunne formulere og indgå tilslutningsaftaler baseret på såvel rimelige vilkår for de tilsluttede som rimelige krav til de tilsluttedes modtydelser.

DSB: bemærker, at § 27, stk.7 bør præcisere, at ø-kommuner og jernbanevirksomheder, der ønsker at tilslutte sig Rejsekort & Rejseplan A/S, skal have mulighed herfor på samme vilkår som andre tilsluttede trafikvirksomheder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at tilslutningen af udmeldte ø-kommuner og jernbaneoperatører, der udfører offentlig servicekontrakt på kontrakt med staten eller regioner og tilslutningsaftaler, som Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå med private aktører er to særskilte bestemmelser i forslaget, hvilket blandt andet skal ses i lyset af, at førstnævnte er pålagt opgaver i kraft af en offentlig servicetrafik-kontraktforpligtelse.

Endvidere er det 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 tillægge aftaleindgåelsen med disse en tilslutningsafgift, må denne højst være omkostningsbaseret, dersom der ellers vil ske en uhensigtsmæssig og indirekte statslig eller regional medfinansiering af Rejsekort & Rejseplan A/S gennem de offentlige servicekontrakter, der er indgået med disse jernbanevirksomheder.

Til gengæld finder ministeriet, at der ikke er noget til hinder for, at tilslutningsaftaler med tredjepart kan indgås på forretningsmæssige vilkår, dersom det står tredjepart frit for, om tredjepart ønsker adgang til at få vist sine



transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet. Der lægges derfor med lovforslaget op til, at Rejsekort & Rejseplan A/S kan indgå tilslutningsaftaler med tredjepart mod betaling, jf. § 27, stk. 8.

Videresalg af billetter gennem tredjepart

Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen): bemærker, at det af hensyn til prisgennemsigtigheden for passagerne i den kollektive trafik er godt, at lovforslaget sikrer, at tredjeparts videresalg af billetter til den kollektive trafik ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler. Trafikselskaberne i Danmark: finder det tilfredsstillende af hensyn til betjeningen af de rejsende, at der ikke skal betales provision til tredjepart for videresalg af billetter. Metroselskabet I/S: anfører, at det bør være muligt for et fusioneret selskab at opkræve omkostningsdækning for de udviklingsomkostninger, der er forbundet gøre det muligt for tredjepart at videresælge billetter. Arriva, Trafikselskaberne i Danmark og SFMCON: bemærker, at tredjepart bør gives mulighed for at opnå provision ved videresalg af billetter til den kollektive trafik. SFMCON: bemærker videre, at tredjepart skal kunne skabe abonnementsløsninger, hvor den enkle billetpris ikke fremgår. Din Offentlige Transport (DOT): bemærker, at tredjeparts videresalg af billetter bør bidrage til, at den kollektive transports service fremstår tydelig og attraktiv over for de potentielle kunder, så en fremtidig MaaS-løsning m.v. i videst muligt omfang bidrager til vækst i brugen af den offentlige transport i DOT's område.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at formålet med lovforslagets bestemmelser i § 28, stk. 1 – 4, om videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter gennem tredjepart, er at gøre det muligt for private aktører at udvikle digitale mobilitetstjenester samtidig med, at de offentlige trafikvirksomheders billetter vil kunne nå bredere ud, hvorved de rejsende opnår flere muligheder og brugen af den kollektive trafik kan øges.

Ministeriet finder det i den forbindelse hensigtsmæssigt, at tredjeparts adgang til at købe billetter fra offentlige trafikvirksomheder skal ske til en pris, som modsvarer prisen tilbudt slutkunderne i de offentlige salgskanaler. Dette for at sikre, at der ikke opstilles u hensigtsmæssige barrierer for tredjeparts forretningsmodeller, som vil kunne besvære eller umuliggøre etableringen af private digitale mobilitetstjenester.

Med lovforslaget sikres det dog samtidig, at tredjeparts videresalg af de offentlige trafikvirksomheders billetter ligeledes skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen for billetten solgt i de offentlige salgskanaler. Dette for at sikre at billetter til den offentlige kollektive trafik ikke sælges til overpris og derved reducerer incitamentet hos forbrugeren til at benytte den offentligt kollektive trafik. Lovforslaget forhindrer imidlertid ikke tredjepart i at udbyde abonnementsløsninger, hvor de offentlige trafikvirksomheders billetter til den kollektive trafik kan indgå.



Metroselskabet I/S: bemærker, at der vil blive opkrævet et kvalitetstillæg for metroens kunder, når Cityringen åbner. Metroselskabet I/S: foreslår, at det præciseres, at billetter solgt af tredjepart med gyldighed i de zoner, hvor metroen har stationer, som standard skal have gyldighed til metroen, og at kunder, der ikke ønsker gyldighed til metroen, skal aktivt foretage et fravalg i købsituationen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer det hensigtsmæssigt, at kunder, der køber billetter solgt af tredjepart med gyldighed i de zoner, hvor metroen har stationer, bliver præsenteret for en billet, der har gyldighed til metroen. Kunder, der ikke ønsker en billet med gyldighed til metroen, skal kunne vælge metroen fra.

Deling af transportdata

Dansk Industri og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik og Arriva: bemærker, at det alene er de offentlige aktører, der pålægges at dele transportdata, og foreslår, at også de private aktører skal pålægges at dele transportdata for at sikre, at potentialet indfries og for at sikre fair konkurrence.

Muligheden for at tværgående digitale mobilitetstjenester også kan opstå i privat regi, forudsætter blandt andet tilgængelighed af transportdata. 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.

Indeværende forslag stiller alene krav til de offentlige trafikselskaber og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt, da lovforslaget ikke har til hensigt at pålægge det private erhvervsliv ekstra byrder.

DSB: bemærker, at bemærkningerne til lovforslaget § 27 a, stk. 3, nr. 1 bør specificeres, hvad der er omfattet af dynamiske transportdata.

Med lovforslagets § 27 a, stk. 3, nr. 1, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om transportdata, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal stille vederlagsfrit til rådighed for tredjepart, herunder udvalgte dynamiske transportdata.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at bestemmelsen alene er tænkt anvendt i det tilfælde, at Rejsekort & Rejseplan A/S ikke af egen drift stiller relevant statisk og dynamisk transportdata til rådighed for tredjepart. 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.

Hensigten med krav om deling af transportdata er at muliggøre, at det private erhvervsliv også kan udvikle tværgående digitale mobilitetstjenester til



gavn for brugerne af kollektiv trafik. Fælles for de såvel statistiske som dynamiske transportdata, der påtænkes tilgængeliggjort for tredjepart, er således, at det er oplysninger, der relaterer sig til de pågældende transporttilbud, herunder bl.a. i forhold til kapacitet og lokalisering af transportmidler, som gør det muligt for markedet også at udvikle digitale mobilitetstjenester, hvor brugeren kan fremsøge, planlægge og betale for den samlede rejse.

Med udvalgte dynamiske transportdata menes dermed realtidsinformationer om f.eks. forsinkelser, aflysninger og overblikvisning af afgang- og ankomst-tidspunkter i realtid. Derudover menes der også dynamisk information om udstedte og aktive billetter, idet realtidsinformation om disponible pladser i relevante transportmidler forudsættes nødvendigt at stille til rådighed for, at tredjepart på sigt også kan videresælge de offentlige trafikvirksomheders kommercielle billetprodukter.

Dette er præciseret yderligere i lovforslagets bemærkninger.

DSB og Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at det i forhold til § 27 a, stk. 4 bør præciseres, hvad begrebet datastyresystem dækker, herunder om funktionen med validering af billetter nødvendigvis skal være placeret i det fælles selskab. I den forbindelse bemærker DSB, at der for så vidt angår elektronisk validering af digitale billetter allerede i dag findes et af DSB udviklet system hertil, samt at DSB er i proces med at stille systemet til rådighed for de øvrige trafikselskaber.

Det er ikke hensigten med lovforslaget at detailregulere videreudviklingen af de tekniske løsninger bag det fælles rejseplan- og rejsekortsystem, idet det vurderes, at dette bør drives af parterne i Rejsekort & Rejseplan A/S.

Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det i forlængelse af, at de kundeorienterede funktioner og opgaver samles i Rejsekort & Rejseplan A/S, vil være hensigtsmæssigt, at også de bagvedliggende tekniske systemer og forudsætninger for at løse opgaverne relateret til selskabet opgaver på sigt samles i selskabet.

Den med lovforslagets § 27 a, stk. 4 foreslåede bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte regler om videreudvikling af rejsekort- og rejseplanssystemets eksisterende datasystemer er alene tænkt anvendt i det tilfælde, at den med lovforslaget forudsatte udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet mod forventning ikke sker eller kun sker i et uhen-sigtsmæssigt lavt tempo. Videre skal det bemærkes, at såfremt bemyndigelsen måtte anvendes, vil ministeren anvende den fleksibelt og under hensynstagen til den faktiske fremdrift i udviklingen af et samlet rejseplan- og rejsekortsystem.

Passagerrettigheder



Dansk Industri, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen), Arriva og KL: finder det positivt, at der sikres en ensretning af de grundlæggende passagerrettigheder, men opfordrer til, at det bliver gjort obligatorisk for fjernbusoperatørerne at tilslutte sig disse passagerrettigheder. Hertil bemærkes det, at dette skaber ulige vilkår for operatører af fjernbusser og den øvrige offentlige transport, da dette skaber mulighed for, at operatører kan gøre sig priskonkurrencedygtige ved at tilsidesætte basale passagerrettigheder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at fjernbusoperatørerne agerer på busmarkedet under andre vilkår end den offentlige servicetrafik, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at det er frivilligt for fjernbusoperatørerne om de vil deltage i mærkningsordningen.

Movia: noterer, at det vil være muligt for de enkelte trafikkselskaber at give kunderne inden for deres område en bedre stilling, hvor dette måtte ønskes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at hensigten er, at de ens grundlæggende rettigheder som udgangspunkt skal være ens på tværs af selskaberne, men at der er mulighed for, at der lokalt kan fastsættes bedre rettigheder.

For at understrege udgangspunktet om, at de ens grundlæggende rettigheder skal være ens på tværs af selskaberne, tilføjes der en bemærkning om dette i de almindelige og særlige bemærkninger til den foreslåede § 28 c.

Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen): bemærker, at arbejdet med at ensrette passagerrettigheder bør gå videre ved at etablere regler, der går på tværs af selskaber og transportformer. Der opfordres derfor til, at der etableres en fælles rejsetidsgaranti for bus, tog og metro.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ikke for nuværende overvejelser i den retning, men tager opfordringen til efterretning.

Dansk Handicapforening: ser positivt på forslaget om passagerrettigheder og mener, at disse også skal omfatte buspassagerer med handicap.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at rettighederne forventes udformet, således at alle passagerer som udgangspunkt skal kunne anvende dem, men tager bemærkningen til efterretning.

Inddrivelse af gæld og fordringer via det offentlige

Arriva og Danske Regioner: støtter den del af forslaget, der omhandler, at fordringer som opstår i forbindelse med rejsekortet, lader sig inddrive efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Metroselskabet I/S: bemærker, at det er



relevant at præcisere, at den hjemmel som offentligt ejede trafikvirksomheder har til at inddrive kontrolafgifter og gæld efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, også gælder for de operatører, som trafikvirksomhederne har kontrakt med om udførelse af offentlig service. Rejsekort A/S og Trafikselskaberne i Danmark: noterer sig, at det fejlagtigt fremgår af lovforslaget, at trafikskaber og Rejsekort A/S ikke anses for omfattet af definitionen ”det offentlige” i § 1 i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilrettet lovforslaget, således at alle fordringer, der relaterer sig til udførelse af offentlig servicetrafik, fremover inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden.

Øvrige bemærkninger

Movia, Trafikselskaberne i Danmark, KL og Danske Regioner: bemærker, at der vil være implementeringsomkostninger forbundet med videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, og vurderer, at der vil være udviklingsomkostninger for et mindre trecifret millionbeløb og driftsomkostninger for et mindre tocifret millionbeløb. Movia og Trafikselskaberne i Danmark: anfører samtidig, at der bør foretages en analyse af omfanget af udgifterne til realisering af lovforslaget.

Transport-, Bygning- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at lovforslagets del om adgang til rejseplan- og rejsekortsystemet samt datadeling og billetvideresalg er som udgangspunkt tænkt som en videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet. Videreudviklingen vurderes at være et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt i retningen mod at fremtidssikre de eksisterende funktioner og tjenester i rejsekortet og rejseplanen, samt mod 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 trafiks billetter 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 bl.a. 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 Gøteborg 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. som følge af øget brug af offentlig 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 system 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.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal videre bemærke, at lovforslaget ligeledes har været sendt i økonomisk høring, og at den videre afklaring af de økonomiske forhold ved lovforslaget vil ske i regi af den økonomiske høring.

Trafikselskaberne i Danmark: bemærker, at lovforslagets afsnit 2.8 om forholdet til persondataloven bør ajourføres efter gældende lovgivning. Trafikselskaberne i Danmark og Rejsekort A/S: bemærker, at det som følge af, at det nye selskab bliver lovbestemt, bliver muligt at anvende artikel 6, stk. 1 i databeskyttelsesforordningen som hjemmel til behandling af personoplysninger, frem for det nuværende samtykke. Trafikselskaberne i Danmark: anfører videre, at der derfor ikke bør henvises til ét specifikt hjemmelsgrundlag for behandlingen af personoplysninger, da det vil kunne bero på den dataansvarliges konkrete vurdering i det enkelte tilfælde.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ajourført lovforslagets afsnit om databeskyttelse af personoplysninger.